

Rapport

2017





RAPPORT ANNUEL 2017


Février 2018

ICB – Institut pour l’autoCar et l’autoBus asbl

« Dobbelenberg »
Avenue de la Métrologie, 8
1130 Bruxelles

 02/245 90 53

 02/245 91 29

 info@icb-institute.be


 www.icb-institute.be

Table des matières

1. PRINCIPALES TÂCHES DE NOTRE INSTITUT	4
1. ACTIVITÉS DE RECHERCHE	6
1.1 STATISTIQUES DU SECTEUR	6
1.2 INDICES DU PRIX DE REVIENT SERVICES OCCASIONNELS	6
1.3 ÉTUDE DE LA POSITION CONCURRENTIELLE DE L'AUTOCAR	6
1.4 CONSÉQUENCES FINANCIÈRES DES <i>LOW EMISSION ZONES</i>	7
1.5 ÉVALUATION DE LA FORMATION PERMANENTE	7
2. CONSEILS & FORMATION	7
2.1 GUIDE SOCIAL	7
2.2 CALCULATEURS DE COÛTS	8
2.3. PRÉVENTION ET PROTECTION AU TRAVAIL	8
2.4 SÉANCES D'INFORMATION SUR LA TVA TRANSPORT	8
2.5 GDPR	8
2.6 TRAIN THE TRAINER : SÉCURITÉ ROUTIÈRE	9
2.7 MESURES D'AUGMENTATION D'EMPLOYABILITÉ	9
2.8 CONSULTANCE	9
2.9 FORMATION APTITUDE PROFESSIONNELLE DES ENTREPRENEURS	9
3. MISE EN RÉSEAU ET COORDINATION	10
3.1 MORA	10
3.2 GIBET	10
3.3 ÉTUDE PLANET	10
3.4 SUBVENTIONS POUR LES AUTOBUS AU GAZ NATUREL	10
3.5 ZERO EMISSION BUS	10
3.6 BUSTIME	11

Mission, vision et gestion

1. Principales tâches de notre Institut

L'Institut pour l'autoCar et l'autoBus est le centre de connaissances du secteur des exploitants privés d'autobus et d'autocars. L'Institut a été créé en 1991 dans le cadre d'une collaboration entre les employeurs, les travailleurs et les autorités compétentes. L'objectif des membres fondateurs était de créer une organisation chargée de soutenir les différents acteurs du secteur au travers de recherches, de conseils et de formations et par le biais d'une mise en réseau.

1.1 Acquérir des connaissances

La première tâche de l'ICB est la compilation et la diffusion de connaissances concernant le secteur, et ceci dans trois domaines.

1. **indicateurs statistiques et économiques:** l'ICB est responsable pour recueillir des informations statistiques et économiques sur le secteur. Il s'agit notamment de l'évolution de l'indice du prix de revient, de la production de la valeur ajoutée, de la rentabilité, des kilomètres parcourus, des ventes, etc. L'ICB s'occupe du développement de la méthodologie pour le recueil des données, la collecte des données et la mise à disposition des données.
2. **informations juridiques:** l'ICB recueille les connaissances concernant la réglementation spécifique pour le secteur. Il s'agit entre autres de la réglementation sociale spécifique, de l'accès à la profession et au marché, etc. Les connaissances collectées sont codifiées et mises à la disposition de toutes les parties concernées.
3. **travail de recherche ciblé:** à la demande d'un ou plusieurs acteurs du secteur, l'ICB peut effectuer des recherches spécifiques sur des sujets économiques, juridiques et sociologiques concernant le secteur.

1.2 Fournir des conseils & formation

La deuxième tâche de l'ICB consiste à fournir des conseils au secteur. Nous distinguons trois domaines dans lesquels l'Institut doit être actif :

développer des outils: l'ICB assure la création d'outils afin de soutenir les différents acteurs du secteur. Il s'agit par exemple du logiciel pour le calcul du prix de revient, etc.

expertise: par la réalisation de diverses missions de conseil, l'ICB fournit des conseils juridiques et économique aux autorités, travailleurs et employeurs (p.ex.: conseils pour le calcul du prix de revient, conseils sur la réglementation sociale, VICA, ...).

formation : l'ICB est responsable pour le support intellectuel de la formation Capacité professionnelle pour les entrepreneurs et contribue à la formation « Openbaar Busondernemer ».

1.3 Plate-forme de mise en réseau et de coordination

L'ICB agit comme plate-forme qui met les différents acteurs du secteur en contact afin de stimuler un débat entre eux. En outre, l'ICB doit aussi constituer une passerelle vers le monde extérieur afin d'agrandir la prise de conscience envers le secteur auprès des décideurs politiques et des milieux académiques.

2. Gestion

Aussi bien dans l'Assemblée Générale, que dans le Conseil d'Administration de l'ICB, les différents gouvernements compétents pour le secteur (le Service Public Fédéral Mobilité et Transport, le Ministère Flamand de Mobilité et des Travaux Publics, le Ministère de la Région Bruxelles Capitale et le Service Public de Wallonie), les organisations syndicales représentatives (CSC Transcom, CSC Services Publics et UBT) et l'organisation représentative des employeurs (Fédération Belge des entreprises d'Autobus et d'Autocars et des organisateurs de voyages) sont représentés. Cette structure unique, représentée dans le diagramme ci-dessous, permet à l'ICB d'assumer pleinement son rôle de plate-forme de discussion et de rencontre, de coordinateur et de centre d'expertise.

Rapport d'activités

1. Activités de recherche

1.1 Statistiques du secteur

Fin 2016, une évaluation a eu lieu concernant la manière dont les données statistiques du secteur sont rassemblées. Cet exercice a révélé qu'il y a un manque de données concernant notre secteur dans son intégralité et que des informations supplémentaires sont les bienvenues, surtout pour les services réguliers spécialisés et les services occasionnels. Mais la valeur ajoutée du groupement d'informations existant a aussi été remise en question, comme le baromètre conjoncturel.

Sur base de cet exercice, un nouveau plan d'action a été établi par l'ICB concernant les statistiques sectorielles. La décision a été prise d'arrêter le baromètre conjoncturel trimestriel et de le remplacer par une collecte de données annuelle sur l'ensemble du secteur qui sera concentrée sur l'information liée au poids économique du secteur, les kilomètres accomplis, les passagers transportés et les jours d'utilisation des véhicules. En outre, nous devons coopérer plus étroitement avec le SPF Mobilité et Transport en ce qui concerne la collecte d'informations. Ce nouveau plan sera mis en pratique dans le courant de 2017. La nouvelle approche a été mise en pratique dans le courant de l'année 2017. Sur la base des données rassemblées par le SPF M&T, une analyse a été effectuée pour connaître le nombre d'entreprises dans le secteur et la composition du parc de véhicules. Une enquête a été élaborée au printemps et a ensuite été soumise aux entreprises. Les informations relatives au transport régulier et régulier spécialisé ont également été à nouveau analysées. Les indicateurs rassemblés ont été publiés dans une nouvelle rubrique du site de l'ICB.

La nouvelle approche a été évaluée à la fin de l'année. Bien qu'un grand nombre d'entreprises ait participé à l'enquête, certaines informations n'étaient pas toujours disponibles dans les entreprises. Il a été décidé de supprimer ces questions de l'enquête de 2018 et d'examiner si ces informations ne pouvaient pas être obtenues d'une autre manière. La définition d'indicateurs pour le marché de l'emploi dans le secteur a également été reportée à l'année suivante.

1.2 Indices du prix de revient services occasionnels

Depuis 2008, l'ICB calcule chaque mois l'évolution du prix de revient dans le secteur des services occasionnels. Les indices sont toujours envoyés au Moniteur Belge pour être publiés chaque mois et les indices sont aussi publiés sur le site internet de l'ICB.

1.3 Etude de la position concurrentielle de l'autocar

Dans le courant de l'année 2016, une étude a été menée sur la compétitivité de l'autocar. Les résultats de cette étude ont été largement diffusés dans le secteur. Un document scientifique a ensuite été rédigé sur la base de ces résultats, en collaboration avec des chercheurs de l'Université de Gand et de l'Université d'Anvers. Le document a été présenté lors du congrès biennuel de BIVIC à Liège et lors du congrès du *Transport Research Board of American Society for Science Engineering in Medicine* à Washington. Il a également été publié dans la revue réputée *Transportation Research Record*.

1.4 Conséquences financières des *Low Emission Zones*

Au début de l'année 2017, la première Low Emission Zone (LEZ) de Belgique a été introduite à Anvers et les villes de Bruxelles, Gand, Malines-Willebroek et Charleroi se préparaient à suivre le mouvement. L'ICB a été chargé d'étudier les conséquences financières d'une telle mesure à la fois pour le transport régulier, le transport régulier spécialisé et le transport irrégulier. Les résultats ont été livrés à l'automne et communiqués aux organisations sectorielles.

1.5 Évaluation de la formation permanente

La réglementation européenne prévoit que les chauffeurs professionnels d'autobus et d'autocars doivent suivre cinq jours de formation tous les cinq ans pour pouvoir continuer à exercer leur profession. La formation doit être dispensée dans le cadre d'un programme de formation permanente (Code 95) agréé par les pouvoirs publics. Le Conseil d'administration de l'ICB a demandé que l'on étudie comment évaluer l'efficacité de ce programme de formation.

Dans un premier temps, les résultats d'une étude réalisée sur le même thème à la demande de la Commission européenne ont été présentés. On a toutefois estimé que les résultats de cette étude n'étaient pas suffisamment exploitables. Des contacts ont dès lors été pris avec des spécialistes externes qui ont pu soutenir l'Institut dans l'élaboration de la méthodologie. On a par ailleurs évalué dans quelle mesure une collaboration avec d'autres organisations européennes était possible. Le projet fera l'objet d'un suivi ultérieur dans le courant de l'année 2018.

2. Conseils & Formation

2.1 Guide Social

Le droit social est vaste et complexe. Pour inciter les entreprises, les travailleurs, les organisations syndicales, les secrétariats sociaux et les autres acteurs actifs dans le secteur du transport collectif rémunéré de personnes par route à se conformer aux exigences de la législation sociale, l'ICB met à la disposition du secteur le Guide Social.

Le Guide Social pour le Transport Collectif Rémunéré de Personnes par Route contient un aperçu clair, concis et complet de la législation sociale sectorielle, mais également de la législation sociale générale importante pour le secteur.

Ce vade-mecum clair et pratique de la législation sociale est régulièrement complété et mis à jour, entre autres pour les barèmes salariaux, les primes de fin d'année, les primes RGPT ainsi que pour toutes les autres informations changeant fréquemment et indispensables pour la gestion quotidienne du secteur.

En plus de la version papier payante (84 abonnés), le Guide Social peut aussi être consulté gratuitement en ligne.

En outre, des lecteurs du guide social consultent régulièrement l'Institut pour poser des questions supplémentaires sur l'application de la réglementation.

2.2 Calculateurs de coûts

En 2016, les calculateurs de coûts pour le transport irrégulier et régulier spécialisé ont été retravaillés de façon approfondie. En 2017, l'accent a surtout été placé sur la promotion de leur utilisation. Le fonctionnement de l'outil a été commenté au cours des réunions provinciales de la FBAA. Le nombre d'utilisateurs enregistrés a continué à augmenter (69 pour le calculateur des autocars et 82 pour le calculateur des services spéciaux).

2.3. Prévention et protection au travail

La réglementation relative à la prévention et à la protection au travail est de plus en plus détaillée et de nombreuses entreprises se sentent démunies en la matière. C'est pourquoi l'ICB s'est pleinement investi dans l'élargissement de son offre sur ce thème.

Un plan par étapes a donc été développé en collaboration avec Idewe (service externe de prévention et de protection au travail). Le plan indique spécifiquement aux exploitants d'autobus et d'autocars quelles démarches ils doivent entreprendre pour se conformer à la législation. Ce plan par étapes a ensuite été présenté lors d'une séance d'information en Flandre occidentale. D'autres provinces suivront en 2018.

Par ailleurs, une initiative a également été lancée afin de développer un outil dit « OIRA » pour le secteur. OIRA est une plate-forme électronique conçue par l'Agence européenne pour la Sécurité et la Santé au travail (EU-OSHA). Il s'agit d'un outil permettant de réaliser une analyse de risque approfondie pour l'entreprise et qui peut donc être d'une grande utilité dans le cadre de la mise en application de la politique de bien-être au sein de l'entreprise. L'outil sera adapté aux exploitants d'autobus et d'autocars, sous la direction du SPF ETCS. L'ICB est chargé d'établir des contacts avec le secteur et d'encourager les entreprises à utiliser cet outil.

En élargissant son offre en matière de bien-être au travail, l'ICB poursuit un objectif double : diminuer d'une part la charge administrative des entreprises et empêcher d'autre part que la législation sur le bien-être au travail ne soit qu'un tigre de papier.

2.4 Séances d'information sur la TVA Transport

La TVA applicable aux services de transport est une donnée complexe. De plus, les règles et les pratiques sont peu harmonisées entre les différents pays européens. Ayant reçu un certain nombre de questions à ce sujet, l'ICB a décidé d'organiser quelques séances d'information sur ce thème pour toutes les entreprises du secteur. Au total, 93 personnes ont participé aux 3 séances. Le matériel utilisé a ensuite été mis à disposition en ligne.

2.5 GDPR

La nouvelle réglementation européenne relative à la protection des données à caractère personnel entrera en vigueur en mai 2018. Le *General Data Protection Regulation* ou *Règlement général sur la protection des données* entraîne également quelques changements et de nouvelles obligations pour les exploitants d'autobus et d'autocars. L'ICB a étudié les conséquences principales de cette nouvelle législation pour les entreprises. Sur la base des résultats obtenus, un manuel a été élaboré à l'attention des entreprises et un certain nombre d'outils ont été développés. Les séances d'information ont été démarrées et continueront au cours de 2018.

2.6 Train the Trainer : Sécurité routière

En collaboration avec FCBO et la FBAA, l'ICB a organisé, pour la deuxième année consécutive, des séances « *train the trainer* » sur le thème de la sécurité routière pour les bus. Ces séances s'adressent spécifiquement aux professeurs et aux conseillers en prévention d'écoles qui, à leur tour, pourront transmettre les principes qu'ils auront appris aux autres professeurs et aux élèves/étudiants de leur propre école. Cette année, les séances ont eu lieu à Courtrai (dans le cadre de Busworld), à Genk et à Mons.

Dans le cadre de ces séances, une action « stickers » a également été organisée cette année. Deux autocollants mettant en garde contre les accidents dus à un angle mort ont été conçus et distribués aux entreprises actives dans le transport scolaire. Les entreprises se sont montrées enthousiastes : des autocollants ont été apposés sur quelque 2000 véhicules partout dans le pays. Une deuxième campagne de promotion est planifiée pour 2018.

2.7 Mesures d'augmentation d'employabilité

À la demande du Conseil d'Administration, l'ICB a commencé à préparer un dossier sur les mesures d'augmentation d'employabilité. Ce dossier contiendra un aperçu de la réglementation pertinente ainsi que des propositions de mesures éventuelles. Ces informations seront utiles aux partenaires sociaux dans les négociations en cours en la matière.

2.8 Consultance

Tout comme les autres années, les conseillers de l'Institut se tenaient chaque jour à la disposition d'entreprises, de travailleurs et de décideurs politiques pour toute question juridique et économique liée au secteur.

2.9 Formation Aptitude professionnelle des entrepreneurs

Tout comme les années précédentes, l'ICB a dispensé un certain nombre de cours dans le cadre de la formation « Aptitude professionnelle » aux exploitants actifs dans le transport de personnes : Économie du transport, Organisation et Gestion, Convention de transport, Droit de l'environnement, Organisations liées au transport ainsi qu'une partie du cours sur le calcul du coût. Tous les cours ont été dispensés dans les deux langues du pays. Une nouvelle version du cours « Économie du transport » a été élaborée. Le cours « Organisation et Gestion » a également été retravaillé dans le courant de l'année 2017 (en vue de la formation de 2018).

En ce qui concerne la formation d'aptitude professionnelle de manière générale, un certain nombre de problèmes ont également été constatés. Ainsi, il s'est avéré que certains cours n'étaient plus à jour, qu'il était difficile de trouver des formateurs pour un certain nombre de matières, que les contenus de certains cours se chevauchaient, etc. Tout cela risque donc de nuire à la qualité et l'effectivité de la formation.

L'ICB a dès lors estimé qu'il était temps de réactualiser le programme afin de l'adapter à la fois aux finalités de la directive 1071/2009 et aux besoins des entreprises modernes actives dans le transport de personnes. L'actualisation ne consiste pas seulement à énumérer un certain nombre de cours, mais aussi à définir le contenu attendu de ces cours. L'ICB se chargera de chercher des formateurs compétents et communiquera avec eux à propos du contenu du cours. Il veillera par ailleurs à ce que les cours reflètent bien le contenu prévu. Ce nouveau programme entrera en vigueur à partir de 2019.

3. Mise en réseau et coordination

3.1 MORA

Le Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), librement traduit en Conseil flamand de la mobilité, est le conseil consultatif stratégique en matière de politique de mobilité et de travaux publics du gouvernement flamand. Un large éventail d'organisations sociales représentatif des parties intéressées par la politique de mobilité flamande, siège au MORA. L'ICB y est représenté en tant qu'expert dans la commission du transport de personnes.

Au sein du MORA, l'ICB collabore à l'élaboration de différents avis. Les dossiers importants pour notre secteur concernaient entre autres le concept de l'accessibilité de base, le budget mobilité, la politique climatique dans le domaine du transport, le rapport sur la mobilité concernant le trafic pendulaire, le contrat de gestion transitoire de la VVM-De Lijn, la nouvelle réglementation sur les taxis et les projets pilotes sur la disponibilité de base.

3.2 GIBET

Le Groupement Interuniversitaire Benelux des Économistes des Transports est un lieu de rencontre pour des professeurs, des chercheurs et décideurs politiques venant de tous les coins du secteur de transport, aussi bien du monde académique et des pouvoirs publics que du secteur privé. L'ICB joue depuis des années un rôle actif au sein du Conseil d'Administration de cette association dans le but de stimuler la recherche académique sur le secteur et de renforcer le réseau académique de l'organisation.

3.3 Étude PLANET

Dès 2014, l'ICB avait déjà constaté que le Bureau du Plan faisait une prévision extrêmement négative sur le futur du marché du transport par bus. Il a en outre été constaté que la méthodologie utilisée tenait insuffisamment compte de la réalité. Par le biais de l'ICB, le Bureau du plan a légèrement adapté sa méthodologie (mais selon nous pas suffisamment).

En 2017 aussi, l'ICB a continué à entretenir le dialogue avec les instances compétentes, ce qui a débouché sur possibilité de collaboration constructive, qui sera explorée davantage en 2018.

3.4 Subventions pour les autobus au gaz naturel

Les poids-lourds au gaz naturel figurent depuis un certain temps sur la liste limitative des technologies du gouvernement flamand, ce qui leur permet de bénéficier de subventions par le biais du système de la prime écologique. L'ICB a pris contact avec l'administration flamande pour demander de reprendre également sur cette liste les autobus au gaz naturel. L'administration a demandé à l'ICB de rassembler des renseignements afin de justifier la subvention. L'ICB a lancé une initiative, ensemble avec les constructeurs et le NGVA, pour rassembler les informations demandées. Les informations ont été rassemblées et transmises à l'administration. Cependant, la réponse du gouvernement flamand a été négative.

3.5 Zero Emission Bus

Dans le cadre du projet « plate-forme ZEB », les acteurs du marché actifs dans le Transport Autobus Zéro Emissions (ZEB) veulent examiner comment accélérer la transition vers un transport collectif zéro émissions pour les autobus en Flandre. Le projet inclut un consortium impliquant différentes parties : constructeurs, entreprises de technologies, exploitants d'autobus et leurs

fédérations. L'ICB participe à ce consortium pour apporter ses connaissances en la matière. Il contribue aux activités de recherche et communique les conclusions aux entreprises du secteur.

Ce consortium est soutenu par les pouvoirs publics locaux, le cabinet Weyts et les partenaires du groupe de résonance, comprenant entre autres des fournisseurs d'énergie et des partenaires internationaux disposant de connaissances en la matière.

3.6 Bustime

En 2017, l'ICB a préparé un projet sur *Mobility-As-A-Service*, un concept de mobilité innovant permettant aux voyageurs de ne plus devoir posséder leurs propres moyens de transport et d'avoir accès, partout et sur demande, à une offre de mobilité variée. Il s'agit très concrètement d'applications sur Smartphone permettant au client de planifier un trajet avec différents modes de transport (allant du vélo partagé aux transports en commun, en passant par le taxi) et d'acheter un ticket intégré pour effectuer ce déplacement. La technologie MaaS est déjà développée, testée et déployée au niveau international pour différentes applications. Des projets pilotes sont également en cours en Flandre et les premiers produits seront commercialisés très prochainement. Ainsi, l'organisation de mobilité Touring apporte actuellement la dernière touche à un outil MaaS testé l'an dernier dans le cadre d'un projet pilote à Gand. Cambio, Taxistop et VAB font la promotion de leur app « Olympus ». Et l'application scandinave Whim a annoncé en octobre qu'elle arriverait à Anvers en 2018. Jusqu'à présent, les exploitants d'autobus n'ont été que peu impliqués dans ce marché émergent. Avec le projet Bustime, nous souhaitons examiner comment les exploitants d'autobus peuvent développer des activités sur ce marché.

Bustime est une proposition pour un projet dit « TETRA ». Il s'agit de projets de recherche appliquée menés par des hautes écoles et des instituts de recherche et principalement financés par les pouvoirs publics flamands et par le secteur (en l'occurrence le VRA). Dans le cadre de ce projet, l'ICB travaille en collaboration avec la Hogeschool Gent et a suivi à cette fin une procédure de reconnaissance comme institut de recherche par l'Administration flamande. Nous saurons dans le courant de l'année 2018 si le subsidie est accordé ou non pour le projet.