



AVIS D'INITIATIVE ÉMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 26 JUIN 2003

concernant

**le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
relatif à l'application d'un plan de déplacements à certaines entreprises**

AVIS D'INITIATIVE RELATIF AU PROJET D'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF A L'APPLICATION D'UN PLAN DE DEPLACEMENTS A CERTAINES ENTREPRISES.

Avis d'initiative du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale. 26 juin 2003

Saisine

Conformément à l'article 6, §1er, 1° de l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, le Conseil formule, d'initiative, un avis portant sur le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un plan de déplacements à certaines entreprises.

Suite aux travaux de son bureau élargi qui s'est réuni les 6 et 12 juin 2003, le Conseil formule l'avis d'initiative suivant.

Considérations préliminaires

Le Conseil Economique et Social se prononce sur le texte soumis pour avis à la Commission régionale de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et au Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Vu que l'application de cet arrêté comporte des aspects économiques et sociaux importants qui concernent les entreprises bruxelloises, ces deux instances ont demandé que l'avis du Conseil Economique et Social soit également sollicité.

Le Conseil déplore donc que ce n'ait pas encore été le cas jusqu'à présent.

Le Conseil a pris connaissance du courrier lui adressé par le Ministre de l'environnement l'informant que sur base des remarques émises par la Commission régionale de la Mobilité et du Conseil de l'Environnement certains amendements sont introduit au projet initial du Gouvernement et que celui-ci ainsi corrigé sera envoyé pour avis dès que possible au Conseil Economique et Social. La formulation du présente avis d'initiative n'empêchera pas que le Conseil se prononce sur la version corrigée du projet d'arrêté lorsque celui-ci lui sera soumis.

Considérations générales

Le Conseil prend acte que l'article 19 de l'ordonnance relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant du 25 mars 1999 stipule que la mise en place d'un plan de déplacement relatif à un site ne concerne que les organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur ce site.

Le Conseil constate qu'en matière de procédure de réalisation des plans de déplacements, les délais prévus sont trop longs. Il estime dès lors que ceux-ci doivent être considérablement raccourcis.

L'UEB et les organisations des classes moyennes constatent plus particulièrement que la procédure proposée s'avère très lourde, aussi bien au niveau de la collecte des données qu'au niveau de l'application des plans de déplacements d'entreprise. Elles déplorent que le projet d'arrêté ne tienne pas compte du caractère spécifique des différentes zones du PRD et du PRAS pour lesquelles des approches plus spécifiques permettraient une plus grande efficacité.

Etant donné que l'article 19 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant ne contient pas de disposition de nature contraignante, l'UEB et les organisations des classes moyennes ne peuvent admettre que l'annonce dans la note au Gouvernement de l'utilisation du permis d'environnement permet de conférer à l'arrêté un caractère contraignant.

Si l'UEB et les organisations des classes moyennes peuvent souscrire au fait que l'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise soit un des éléments dont il sera tenu compte dans l'adaptation des normes de stationnement dans le cadre du renouvellement des permis d'environnement, ils réitèrent cependant leur crainte que l'application de la limitation de stationnement des voitures soit réalisée lors du renouvellement des permis d'environnement des entreprises existantes. Ceci peut constituer un frein au maintien et au développement économique de certaines entreprises. Elles craignent également qu'il en résulte une augmentation des emplacements de stationnement en surface dans les artères environnantes et ceci au détriment des riverains et des autres commerçants.

L'UEB et les organisations des classes moyennes font remarquer qu'un plan de déplacements d'entreprise doit a priori être souple, répondre aux besoins des entreprises et avoir pour objectif l'amélioration et la valorisation de la desserte. Elles estiment donc inopportun d'utiliser le permis d'environnement comme instrument de la politique de la mobilité.

Les organisations syndicales estiment qu'il faut prévoir également, outre des mesures volontaires, des mesures contraignantes dans les cas où les entreprises refusent délibérément de collaborer au niveau de l'élaboration d'un plan de déplacements.

Les organisations syndicales estiment également que dans le prolongement de la Loi du 20 septembre 1948 instituant les conseils d'entreprise et de la loi du 19 décembre 1974 sur les relations sociales en services publics, le projet d'arrêté doit prévoir la consultation des travailleurs au sein des organes de concertation créés à cet effet dans les entreprises et les administrations publiques.

L'UEB et les organisations des classes moyennes estiment que l'implication des travailleurs dans les négociations est indispensable pour garantir le bon fonctionnement d'un plan de déplacements d'entreprise, sans pour autant, toutefois, que cette concertation doive être organisée au niveau de l'un ou l'autre organe de concertation officiel au sein de l'entreprise, sachant que les matières à y traiter sont déterminées au niveau fédéral.

Enfin, les organisations syndicales estiment qu'il est important, en ce qui concerne le concept des plans de déplacements d'entreprise, que l'arrêté prévoie la sensibilisation des entreprises, la formation des partenaires sociaux ainsi qu'une politique d'accompagnement de la part de la Région.

Le Conseil estime qu'une concertation locale doit être prévue avec les interlocuteurs sociaux des entreprises concernées lors de l'élaboration des plans communaux de mobilité.

Dans ce qui suit, le Conseil formule quelques considérations particulières relatives aux différents articles du projet d'arrêté.

Considérations particulières

Article 1

Le Conseil estime que plusieurs dispositions de cet article doivent être explicitées. Et plus précisément :

- La définition de la notion de "travailleurs"

Le Conseil demande, étant donné qu'il y a plusieurs possibilités d'atteindre le nombre de 200 "travailleurs", que l'arrêté précise quelle sera la définition utilisée afin de déterminer si toute personne occupée dans les relations d'un contrat de travail, un contrat d'apprentissage ou qui fournit des prestations sans contrat de travail peut ou doit être considérée comme un travailleur. Le Conseil suggère à ce propos d'utiliser la définition figurant au chapitre XI de la loi programme du 8 avril 2003 relative à la collecte de données concernant les déplacements de travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, qui considère comme travailleur toute personne occupée au travail en vertu d'un contrat de travail, d'un contrat d'apprentissage, ou qui autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, fournit des prestations de travail sous l'autorité d'une autre personne.

L'UEB et les organisations des classes moyennes demandent plus spécifiquement qu'il soit tenu compte de l'incidence des horaires de travail sur la mobilité, un travail nocturne n'exerçant pas la même influence qu'un travail de jour.

- Les notions d'organismes de droit public et de droit privé

Le Conseil demande également un éclaircissement au niveau des notions d'organismes de "droit public et droit privé", ceci en vue d'établir clairement si d'une part la notion de droit public se rapporte aussi bien au niveau fédéral, régional, communautaire ou communal et d'autre part si la notion de droit privé se rapporte bien à toutes les formes juridiques des entreprises. Le Conseil préconise à ce propos de se référer à l'arrêté fédéral relatif aux diagnostics de mobilité.

- La notion de site

Le Conseil estime que la notion de "site" doit, elle aussi, être précisée. Il n'est pas clair, pour l'instant, si cette notion couvre, par exemple, un zoning industriel ou un bâtiment qui abrite plusieurs entreprises et dont le nombre total des "travailleurs" dépasse 200.

L'UEB et les organisations des classes moyennes soulignent plus spécifiquement que lorsqu'un site rassemble plusieurs entreprises, seule la **participation volontaire** d'une entreprise comptant moins de 200 travailleurs à un plan commun de déplacements est conforme au prescrit de l'article 19 de l'ordonnance relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant du 25 mars 1999.

Les organisations syndicales estiment que lorsque le nombre de travailleurs présents dépasse le cap de 200, sous-traitance incluse, sur un seul et même site encore à préciser, le plan de déplacements devrait être réalisé quelle que soit la taille de certaines des entreprises présentes sur ce site.

Article 2

Le Conseil estime que les partenaires sociaux au niveau interprofessionnel doivent pouvoir faire partie de la cellule de suivi prévue.

Article 3

Les organisations syndicales demandent de prévoir que le document visé dans la première phase et que l'employeur doit remettre à la cellule de suivi comporte l'avis d'un organe de concertation créé au sein de l'entreprise.

L'UEB et les organisations des classes moyennes répètent leur opposition à l'intervention d'un organe de concertation sociale dans l'élaboration du plan de déplacements d'entreprise.

Le Conseil estime que dans la phase 1, 1°, b), la demande de l'adresse privée des travailleurs peut constituer une infraction au respect de la vie privée des travailleurs. Pour cette raison, le Conseil demande que le mot "rue" soit retiré du texte du projet d'arrêté. Pour la même raison, le Conseil demande que dans la phase 1, 1°, la subdivision f) soit également supprimée.

Le Conseil propose de ramener à deux les trois phases prévues.

La **première phase** servirait à poser le "diagnostic de mobilité" et comprendrait, entre autres :

- 1) L'inventaire des déplacements des personnes et du matériel dans le cadre du fonctionnement de l'entreprise ;
- 2) Une analyse d'accessibilité basée sur un modèle de réseaux de transport ;
- 3) Une analyse des choix effectifs du personnel entre les différents moyens de transport.

La **deuxième phase** porterait sur le "plan de déplacements" qui à son tour comprendrait plus spécifiquement un plan d'action reprenant toutes les mesures à prendre pour améliorer les déplacements et la qualité de l'air ambiant, par exemple :

- a) l'encouragement de l'utilisation des transports publics et des moyens de transport écologiques et soucieux d'économiser l'énergie ;
- b) les possibilités de stationnement à prévoir en dehors de la voie publique ;
- c) l'amélioration des moyens de transport des biens et des marchandises.

Ensuite, le Conseil propose de ramener les trois procédures de consultation prévues à une seule dans le cadre de la laquelle, le plan de déplacements d'entreprise ne serait soumis à la cellule de suivi que pour avis. Sa tâche serait de vérifier si l'entreprise s'est conformée au prescrit légal et formuler toute suggestion susceptible de perfectionner son plan de déplacements.

Dans l'hypothèse où ce texte initial serait maintenu, l'UEB et les organisations des classes moyennes proposent, pour la phase 1, 4, d'ajouter le mot "sur une base volontaire" entre les mots "organiser" et "un" et proposent également dans la phase 2, 2°, d'ajouter à la fin du texte les mots "en dehors de la voie publique".

L'UEB et les organisations des classes moyennes sont d'avis que toute obligation au niveau des petites entreprises impliquerait des coûts administratifs et financiers qu'elles ne peuvent supporter.

Article 4

Outre la question déjà formulée pour l'article 2 et relative à la participation des partenaires sociaux à la cellule de suivi, le Conseil craint que la composition proposée de la cellule ne suffise pas pour permettre à celle-ci de respecter les délais pour toutes les demandes d'avis qui lui seraient soumises dans le cadre de la première phase.

En ce qui concerne le deuxième alinéa, le Conseil estime que la possibilité pour la cellule de demander unilatéralement des "copies", comporte, encore une fois, un risque d'infraction au respect de la vie privée. Une définition plus précise du contenu des bases de données à interroger pourrait résoudre ce problème.

Article 5

Le Conseil répète que l'ordonnance de base ne prévoyait pas le traitement des plaintes et estime donc que ce point 4 ne peut pas être repris en tant que tel dans l'arrêté d'exécution, ceci d'autant plus qu'il ne stipule pas clairement de qui peuvent émaner les plaintes.

Le Conseil, comme indiqué dans les considérations générales, estime qu'une concertation locale doit être prévue avec les interlocuteurs sociaux des entreprises concernées lors de l'élaboration des plans communaux de mobilité.

En outre, l'UEB et les organisations des classes moyennes préconisent la suppression du point 2 estimant qu'une entreprise doit conserver la maîtrise de sa communication à l'exclusion de toute intervention extérieure y compris sur l'opportunité de l'améliorer ou non.

Le Conseil estime qu'en ce qui concerne le dernier alinéa, le rapport de la cellule au Ministre doit être de nature générale et ne doit pas être individualisé par plan de déplacements.

*
* *