



AVIS D'INITIATIVE ÉMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 18 DÉCEMBRE 2003

concernant

le projet d'arrêté du 11 septembre 2003 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site

AVIS D'INITIATIVE RELATIF AU PROJET D'ARRÊTÉ DU 11 SEPTEMBRE 2003 DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF À L'APPLICATION D'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS AUX ORGANISMES DE DROIT PUBLIC OU PRIVÉ OCCUPANT PLUS DE DEUX CENTS PERSONNES SUR UN MÊME SITE.

**Avis du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale.
18 décembre 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 a formulé le 26 juin 2003 un avis d'initiative 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.

Le 11 septembre 2003 le Gouvernement a approuvé un nouveau projet d'arrêté. Dans ses considérants, ce nouveau projet d'arrêté fait allusion à l'avis d'initiative du Conseil mentionné ci-dessus, ceci alors que celui-ci, malgré la promesse du Ministre de l'Environnement, n'ait jamais reçu la deuxième version pour avis.

Se basant sur les mêmes considérations que dans son premier avis d'initiative en la matière, le Conseil tient à reformuler un nouvel avis d'initiative sur le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 septembre 2003 relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site.

Suite aux travaux de son Bureau élargi qui s'est réuni le 27 novembre 2003, le Conseil formule l'avis d'initiative suivant.

Considérations préliminaires

Afin de pouvoir actualiser cet avis d'initiative, le Conseil Economique et Social a comparé son avis d'initiative du 26 juin 2003 au projet d'arrêté modifié du 11 septembre 2003. Dans ce qui suit, le Conseil va tout d'abord donner son évaluation de la mesure dans laquelle les adaptations constatées concordent avec celles qu'il avait proposées et ensuite, répéter encore les considérations d'application dont le projet n'a pas tenu compte et enfin exprimer son avis sur une nouvelle donnée.

Evaluation des adaptations

- En ce qui concerne le point où le Conseil prenait acte du fait 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 déplacements concerne uniquement les organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents

personnes sur un même site, il constate avec satisfaction que le titre du projet d'arrêté a été adapté conformément à cette remarque.

- En ce qui concerne le point où le Conseil estimait nécessaire d'affiner la notion de "site" (un même site) et la notion d'"entreprise", il remarque qu'il est désormais entendu par "Entreprise" : organisme de droit public ou privé occupant plus de deux cents travailleurs dans un ensemble de sièges d'activités dont les entrées principales sont distantes de moins de 500 mètres par le trajet à pied le plus direct (art. 2, 4°).

Le Conseil attire l'attention du Gouvernement sur la nécessité de préserver la cohérence entre la définition de la notion d'entreprise au niveau régional avec celle en vigueur au niveau fédérale.

- En ce qui concerne le point où le Conseil constatait qu'en matière de procédures de réalisation des plans de déplacements, les délais prévus sont trop longs et estimait que ceux-ci doivent être considérablement raccourcis, il constate que, dans leur totalité, ces délais ont été ramenés de 20 à 18 mois, ce qui ne peut pas être considéré comme un raccourcissement considérable (art. 3, Phase 1 et 2).
- En ce qui concerne le point où le Conseil demandait de supprimer le mot "rue" du texte du projet d'arrêté et la subdivision f) afin d'exclure tout risque de préjudice au respect de la vie privée, il constate avec satisfaction que les mots "sans que les travailleurs ne puissent être personnellement identifiés" ont été ajoutés au-dessus de ces six points (art. 3, Phase 1, 1°).
- En ce qui concerne le point où le Conseil proposait de ramener les trois phases prévues à deux, il constate que cette proposition a été suivie par la mise en œuvre de l'ancienne phase 2 dans le cadre de la première. Le Conseil prend acte que le projet d'arrêté répond ainsi partiellement (3 → 2) à la proposition du Conseil de ramener les trois procédures de consultation prévues à une seule.

Considérations non rencontrées

Dans cette partie de l'avis d'initiative, le Conseil rappelle un grand nombre des considérations générales et particulières qui figuraient déjà dans son avis d'initiative du 26 juin 2003 mais dont le projet d'arrêté modifié du 11 septembre 2003 n'a pas tenu compte et que le Conseil tient à réitérer et confirmer comme sa position.

Considérations générales

L'UEB et les organisations des classes moyennes constatent plus particulièrement que la procédure proposée s'avère très lourde, aussi bien sur le plan de la collecte des données que sur le plan de l'application des plans de déplacements des entreprises. Elles regrettent que le projet d'arrêté n'ait pas tenu compte du caractère spécifique des différentes zones du PRD et du PRAS, au niveau desquels des approches 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 trouvent indispensable 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 du plan de déplacements 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.

Considérations particulières

Article 1

Le Conseil reste d'avis que plusieurs dispositions de cet article doivent être explicitées. Et plus précisément :

- La définition de la notion de "travailleurs"

L'UEB et les organisations des classes moyennes demandent 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 souligne ici 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.

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 propose propose, pour la phase 1, 4, d'ajouter le mot "sur une base volontaire" entre les mots "organiser" et "un".

L'UEB et les organisations des classes moyennes proposent dans la phase 1, 5°, b), 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", implique 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 sa remarque relative au fait 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.

Considération supplémentaire

Le Conseil demande, de remplacer le mot "bus d'entreprise" à l'article 3, 5°, a) par "tout moyen de transport collectif mis à disposition des travailleurs occupés sur un même site par l'employeur".

*
* *