



**CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale modifiant
l'arrêté du Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale du 01/06/2017 relatif aux
plans de déplacements d'entreprises**

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	5 mars 2021
Avis adopté par le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale le	1er avril 2021

Préambule

Le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « le Conseil ») a été saisi, le 05/03/2021, d'une demande d'avis relative au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 01/06/2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.

L'objectif de cette modification est de tenir compte des nouvelles tendances, notamment en ce qui concerne la définition des travailleurs, afin d'éviter de réduire fortement le nombre d'entreprises qui doivent réaliser un plan de déplacements d'entreprises (ci-après « PDE »).

Avis

1. Considérations générales

1.1 Simplification administrative

Le Conseil souligne qu'il est nécessaire de conserver une certaine efficacité lors du remplissage des tableaux en vue du traitement des données des entreprises. La transmission de l'ensemble de ces données est-elle réellement nécessaire ? **Le Conseil** plaide pour une simplification administrative en faveur des entreprises qui doivent parfois passer un temps conséquent à fournir des données qui, au final, ne sont pas toujours traitées.

1.2 Concertation en entreprise

Le Conseil recommande que les PDE fassent l'objet d'une concertation au sein des conseils d'entreprises concernés, afin de prendre en considération les éléments d'attention exprimés par les représentants des travailleurs quant à la faisabilité des actions à initier ou à adapter en matière de mobilité. Une telle démarche contribuera également à accompagner les travailleurs dans les changements d'habitudes à initier en matière de mobilité.

2. Considérations article par article

Article 1

Concernant le point 1°, **le Conseil** remarque que la nouvelle formulation « *en temps normal, se rend sur le site au minimum deux jours par semaine* » manque de précision. S'agit-il de deux jours complets, de deux demi-jours ou de deux allers-retours ?

Le Conseil remarque que la note au Gouvernement explique l'introduction, dans l'article relatif aux définitions, d'un point 18° concernant la définition de la voiture électrique. Ce point ne se retrouve pas dans l'arrêté modificatif. **Le Conseil** se demande s'il s'agit d'un oubli dans l'arrêté ou une erreur dans la note au Gouvernement.

Article 2

En ce qui concerne le point 3° D), **le Conseil** suggère d'ajouter la phrase suivante : « *L'outil cartographique en ligne autorisé peut être utilisé conjointement à un plan d'accès physique et/ou en ligne avec des informations textuelles/imaginées reprenant les entrées, parkings vélos, parkings voitures, etc.). Ce plan d'accès est tenu à jour par l'entreprise.* »

Concernant le point 4° E), **le Conseil** estime que la modification du point sur la « Combinaison ou substitution de la voiture de société » manque de clarté. **Le Conseil** suggère que ce point concernant l'obligation de l'entreprise d'offrir à sa charge (et non proposer) la combinaison en payant l'abonnement de transport public ou l'indemnité/abonnement vélo soit reformulé.

A cet effet, **le Conseil** recommande que les trajets effectués par le travailleur en transports en commun soient remboursés par l'entreprise sous forme d'abonnement ou de ticket individuel, selon la fréquence. Cette disposition a d'autant plus de sens qu'en vue des circonstances actuelles dues à la situation de crise sanitaire, le télétravail demeure une norme encore largement répandue et une minorité de travailleurs fait encore le déplacement régulièrement jusqu'à son lieu de travail.

Article 3

Le Conseil s'interroge sur la raison de la suppression du point 2° K) (annexe I) par cet arrêté modificatif. Si cela indique l'abandon de possibilités d'actions collectives d'entreprises d'un même zoning, **le Conseil** regrette cette décision. Ces actions pourraient en effet cofinancer des lignes de bus vers leur zoning.

Article 4

Le Conseil observe que l'intervention pour les déplacements complémentaires en amont et en aval, telle que prévue en annexe II de l'arrêté du 01/06/2017, est dans les faits, trop souvent limitée à la prise en charge d'un seul moyen de transport, si bien que le caractère multimodal du déplacement devrait être davantage encouragé au niveau sectoriel.

A ce sujet, l'arrêté supprime l'article 5 et ses obligations d'actions dont l'intervention dans les frais de transports en amont et en aval faisait partie (comme action possible). Il supprime même toute la liste des actions éligibles (annexe II).

Le remplacement de l'article 5 semble se concentrer plus qu'au préalable sur le remplacement des voitures de société. Le Conseil se demande s'il ne faudrait pas également prendre en compte les personnes qui utilisent leur propre moyen de transport motorisé afin de se rendre au travail ?

Le Conseil demande donc une liste des actions éligibles à conserver dans l'arrêté (annexe II) (éventuellement conclue par « toute autre actions menant vers le shift modal » afin que cette liste ne soit plus limitative) et d'y intégrer l'intervention en amont et en aval dans les frais de transports pour tous les travailleurs. De même, la possibilité de cofinancer les transports en commun devrait être conservée, même si elle n'est plus actuellement utilisée. **Le Conseil** souligne que cette liste serait établie avec un objectif d'inspiration pour les entreprises.

*
* *