
AVIS

Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} juin 2017 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises

Demandeur	Ministre Alain Maron
Demande reçue le	5 mars 2021
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis émis par le Conseil d'Administration du	29 mars 2021
Avis ratifié par l'Assemblée plénière du	22 avril 2021

Préambule

Le Titre 3 du Code Bruxellois de l’Air, du Climat et de la maîtrise de l’Energie (COBRACE) du 2 mai 2013 et l’arrêté du 1^{er} juin 2017 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prévoient qu’un plan de déplacements d’entreprises (PDE) s’applique à toute entreprise, publique ou privée, occupant plus de 100 travailleurs et active sur un même site en Région de Bruxelles Capitale. Ce plan triennal vise à satisfaire deux objectifs principaux. D’une part, il s’agit de réduire l’impact sur l’environnement du trafic causé par les déplacements du personnel actif dans une entreprise établie sur le territoire régional et, d’autre part, de lutter contre la congestion des routes.

La prochaine date de référence pour l’établissement du PDE est le 30 juin 2021. Il devra être envoyé au plus tard à Bruxelles Environnement pour le 31 janvier 2022.

Ce projet d’arrêté a pour objectifs de tenir compte de nouvelles tendances qui se dessinent notamment en termes de télétravail, d’où la révision de la définition du « travailleur », d’adapter certaines mesures obligatoires, ...

Dans le cadre des priorités partagées de la Stratégie Go4Brussels 2030, Brupartners a rendu, le 12 février 2021, une contribution sur cette modification de l’arrêté PDE.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Définitions

Concernant la définition du « travailleur effectivement occupé sur le site », **Brupartners** souligne positivement l’adaptation de cette définition qui permet de tenir compte des évolutions liées à la mise en place de plus en plus fréquente du télétravail, notamment dans le contexte de la crise du COVID-19.

Brupartners estime également qu’il est cohérent que la définition de « voiture de société » renvoie à la définition du Fédéral.

Brupartners constate que la note au Gouvernement prévoit que, dans l’article 1^{er} relatif aux définitions, un point 18 est ajouté afin de maintenir la définition de la voiture électrique. Or, **Brupartners** ne retrouve pas cette définition dans le texte qui lui a été soumis. Il se demande dès lors si c’est un oubli dans le projet d’arrêté ou une erreur dans la note au Gouvernement.

1.2 Concertation des plans de déplacements d’entreprises

Brupartners réitère sa demande formulée dans la Contribution selon laquelle il 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

1.3 Actions obligatoires relatives à la combinaison ou substitution de la voiture de société

Brupartners constate que la suppression de l'article 5 E) de l'arrêté de 2017 et son remplacement par un article centré sur la combinaison ou substitution du véhicule de société semble dispenser les entreprises de mettre en œuvre des actions de shift modal pour le public utilisant sa propre voiture. **Brupartners** demande que des actions relatives aux véhicules des particuliers soient également clairement encouragées.

En outre, pour **Brupartners**, la modification l'article 5 E) en point sur la « Combinaison ou substitution de la voiture de société » manque de clarté sur 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. **Brupartners** demande que cet article soit revu en s'inspirant de la formulation de l'annexe II 5) (qui est supprimée) de l'arrêté de 2017 qui est plus claire : soit le budget mobilité est négocié dans l'entreprise, soit celle-ci offre l'abonnement au vélo ou au transport en commun d'office. Cette dernière solution a l'avantage à la fois de faire contribuer les générateurs d'embouteillage au financement du transport public et d'offrir au travailleur un mode de déplacement alternatif sans surcoût pour le travailleur.

1.4 Actions obligatoires relatives aux véhicules moins polluants

Brupartners souligne positivement le fait que, pour les entreprises disposant d'une flotte de plus de 5 voitures de société ou de véhicules de services, l'obligation de tenir compte de l'écopart ait été supprimée. Cette modification doit permettre de rencontrer la demande de Brupartners formulée dans sa contribution qui vise à mieux articuler les indicateurs/normes des différentes réglementations en lien avec la mobilité et l'environnement (LEZ, SmartMove).

1.5 Participation des PME au dispositif

Brupartners tient à rappeler la considération formulée dans sa contribution selon laquelle, bien que la participation des PME aux PDE doit rester facultative, l'accès à ce dispositif doit être encouragé afin de permettre à ces entreprises de bénéficier de l'accompagnement proposé par Bruxelles Environnement. A cette fin, **Brupartners** encourage l'Administration à multiplier le nombre de sessions d'information et de formation en la matière afin de permettre aux PME d'y participer plus aisément.

1.6 Suppression de l'annexe 2

Brupartners demande qu'une liste des actions éligibles soit conservée dans l'arrêté (annexe II) afin d'inspirer les entreprises dans la conception du PDE (cette liste pourrait éventuellement être conclue par « toutes autres actions menant vers le shift modal approuvées par l'administration » pour la laisser ouverte) 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 (voir point 2.1 sur les actions collectives).

2. Considérations particulières

2.1 Actions collectives

Brupartners s'interroge sur la raison de la suppression, par ce projet d'arrêté, du point k) dans l'annexe I, 2°. En effet, si cette modification indique l'abandon de possibilités d'actions collectives d'entreprises d'un même zoning, **Brupartners** estime cela regrettable. Elles pourraient notamment cofinancer des lignes de bus vers leur zoning.

*

* *