



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT
MODIFIANT L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE DU 1^{er} JUIN 2017 RELATIF
AUX PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES**

Demandeur	M. Alain Maron, Ministre de l'Environnement
Demande reçue le	05/03/2021
Exposés	29/03/2021 par M. Lucas Demuelenaere, conseiller cabinet du ministre M. A. Maron et MM. Gaston Bastin et Xavier Nuyens, Bruxelles Environnement
Document transmis	21/04/2021
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	26/04/2021

Projet d'arrêté relatif aux plans de déplacements d'entreprises

La Commission apprécie les évolutions en matière de déplacements domicile-travail. Ces évolutions ne sont certainement pas uniquement liées à l'obligation de plans de déplacements d'entreprise bien qu'elle y contribue certainement ; dans ce sens, elle est à poursuivre et améliorer.

La Commission s'interroge sur la part croissante d'entreprises qui ne remplissent pas leur obligation : 38% dossiers sont remis en retard (187 sur 492 entreprises) et 15% dossiers non remis (74 entreprises). La Commission demande la mise en place d'un meilleur suivi voire la mise en place de sanctions (une révision de l'ordonnance serait alors nécessaire).

La suppression de l'article 5 de l'arrêté de 2017 et son remplacement par un article centré sur la combinaison/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.

La modification du point 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.

La Commission demande de reformuler cet article. L'annexe II 5° de l'arrêté de 2017 a une formulation 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 au même coût ou moins cher que sa voiture de société (gratuite en cas de carte essence).

La Commission demande de conserver une liste des actions éligibles (Annexe II) pour inspirer les entreprises dans la conception du PDE (éventuellement conclue par « toute autre actions menant vers le shift modal approuvée 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.

La Commission s'interroge sur la raison de la suppression du point k) dans l'annexe I 2° par cet arrêté modificatif. La Commission demande au contraire d'encourager les possibilités d'actions collectives d'entreprises d'un même zoning : cofinancement de transports publics, transports collectifs, mise en place d'offre de mobilités partagées.

Sensibilisation d'employeurs importants à Bruxelles

Au niveau des entreprises soumises à l'obligation de PDE, la Commission relève que 80 % des travailleurs concernés¹ peuvent, s'ils prennent le train, bénéficier du remboursement complet de la SNCB et environ 70% bénéficient aussi du remboursement de la STIB. Les Communes et de la Commission européenne font exception à ces entreprises offrant les remboursements.

La Commission suggère à la Région de prendre contact avec ces employeurs importants que sont les communes et la Commission européenne pour les inciter à rembourser les déplacements en transports publics de leurs travailleurs.

Concertation avec le Gouvernement fédéral

La Commission a pris note des améliorations apportées comme l'harmonisation des obligations fédérales et bruxelloises.

La Commission relève néanmoins que des déterminants importants des choix de mobilité individuels (comme le remboursement des déplacements en amont et en aval du mode de déplacement principal) et des mesures prises par les entreprises (obligation de la concertation en conseils d'entreprises) dépendent du niveau fédéral.

En particulier, pour les premiers ou des derniers km des déplacements domicile-travail, la Commission estime qu'une intervention de l'employeur en faveur du vélo complémentaire au remboursement des transport publics pourrait avoir un impact sur le choix du mode de déplacement.

¹ c'est le cas pour presque toutes les entreprises privées
CRM_2021_Avis_10_AG_PDE

La Commission demande au Gouvernement régional de mettre à l'agenda de ses concertations avec le Gouvernement fédéral :

- le remboursement de la totalité du trajet par des modes déplacements durables ;
- l'information et la concertation en commissions paritaires et en conseils d'entreprises (intérêt d'avoir des analyses sectorielles) ;
- la renégociation d'accords sectoriels qui obligent les employeurs à intervenir dans les frais des automobilistes ou à disposer d'emplacements de stationnement gratuits ;
- la fiscalité des voitures de société et les « packages salariaux » avec mise à disposition de voitures d'entreprises.