

## Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998-1999 (\*)

29 JANVIER 1999

### PROPOSITION DE LOI

**favorisant l'organisation  
des déplacements entre le domicile et  
le lieu de travail par l'établissement  
de plans de transports d'entreprise**

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES SOCIALES (1)

PAR M. **Hans BONTE**

(1) Composition de la commission :

Président : M. Chevalier.

**A. — Membres titulaires :**

C.V.P. Mme D'Hondt (G.), MM. De  
Clerck, Goutry, Lenssens.

P.S. Mme Burgeon, MM. Delizée,  
Dighneef.

V.L.D. MM. Anthuenis, Chevalier,  
Valkeniers.

S.P. MM. Bonte, Vermassen.

P.R.L.- M. Bacquellaine, Mme Her-  
zet.

P.S.C. M. Mairesse.

VI. M. Van den Eynde.

Blok

Agalev/M. Wauters.

Ecolo

**B. — Membres suppléants :**

M. Ansoms, Mme Creyf, M. Van-  
deurzen, Mmes Van Haesen-  
donck, van Kessel.

MM. Dufour, Harmegnies, Moock,  
Moriau.

MM. Cortois, De Grauwe, Lano, Van  
Aperen.

MM. Cuyt, Suykens, Verstraeten.

MM. D'hondt (D.), Michel,  
Wauthier.

MM. du Bus de Warnaffe, Fournaux.

Mme Colen, M. Sevenhans.

MM. Detienne, Vanoost.

**C. — Membre sans voix délibérative :**

V.U. Mme Van de Casteele.

*Voir :*

**- 374 - 95 / 96 :**

— N° 1 : Proposition de loi de M. Ansoms et consorts.

— N° 2 à 12 : Amendements.

*Voir aussi :*

— N° 14 : Texte adopté par la commission.

(\*) Cinquième session de la 49<sup>e</sup> législature.

## Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998-1999 (\*)

29 JANUARI 1999

### WETSVOORSTEL

**tot bevordering van  
de organisatie van het  
woon-werkverkeer met  
bedrijfsvervoerplannen**

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR  
DE SOCIALE ZAKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER **Hans BONTE**

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Chevalier.

**A. — Vaste leden :**

C.V.P. Mevr. D'Hondt (G.), HH. De  
Clerck, Goutry, Lenssens.

P.S. Mevr. Burgeon, HH. Delizée,  
Dighneef.

V.L.D. HH. Anthuenis, Chevalier,  
Valkeniers.

S.P. HH. Bonte, Vermassen.

P.R.L.- H. Bacquellaine, Mevr. Her-  
zet.

P.S.C. H. Mairesse.

VI. H. Van den Eynde.

Blok

Agalev/H. Wauters.

Ecolo

**B. — Plaatsvervangers :**

H. Ansoms, Mevr. Creyf, H. Van-  
deurzen, Mevr. Van Haesen-  
donck, Mevr. van Kessel.

HH. Dufour, Harmegnies, Moock,  
Moriau.

HH. Cortois, De Grauwe, Lano, Van  
Aperen.

HH. Cuyt, Suykens, Verstraeten.

HH. D'hondt (D.), Michel, Wauthier.

HH. du Bus de Warnaffe, Fournaux.

Mevr. Colen, H. Sevenhans.

HH. Detienne, Vanoost.

**C. — Niet-stemgerechtigd lid :**

V.U. Mevr. Van de Casteele.

*Zie :*

**- 374 - 95 / 96 :**

— N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms c.s.

— N° 2 tot 12 : Amendementen.

*Zie ook :*

— N° 14 : Aangenomen tekst.

(\*) Vijfde zitting van de 49<sup>e</sup> zittingsperiode.

MESDAMES, MESSIEURS,

## I. — PROCÉDURE

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 8 décembre 1998 et 12 et 19 janvier 1999. Cet examen a été précédé d'une série de réunions d'une sous-commission, constituée le 20 mai 1997 conformément à l'article 18, 2 du Règlement et chargée de l'examen préalable du texte proposé.

Le rapport fait au nom de cette sous-commission par M. Bonte figure en annexe du présent rapport.

La sous-commission a décidé de proposer à l'examen de la commission des Affaires sociales un texte de consensus résultant des amendements n<sup>os</sup> 16 de M. Bonte (Doc. n<sup>o</sup> 374/8) et 25 à 31 de MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André (Doc. n<sup>o</sup> 374/9). Les amendements n<sup>os</sup> 1 à 15 (Doc. n<sup>os</sup> 374/2 à 7) et 17 à 24 (Doc. n<sup>o</sup> 374/8) ont été retirés par leurs auteurs au cours des travaux de la sous-commission. Le texte de consensus de la sous-commission a été proposé à la commission des Affaires sociales sous la forme de l'amendement n<sup>o</sup> 34 introduit par MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mairesse (Doc. n<sup>o</sup> 374/11).

## II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

*M. Bonte* présente brièvement les activités de la sous-commission; il souligne la conviction de ses membres quant à la nécessité de contribuer à résoudre la problématique de la mobilité, bien que les modalités à cet effet aient fait l'objet de nombreuses discussions. Ces divergences ont pu être surmontées dans un texte de compromis, soutenu par les membres de la majorité, mais sur certains points également par les membres de l'opposition, et dont il présente les caractéristiques essentielles.

Comparé à la proposition initiale, qui visait principalement l'introduction de primes de mobilité, le texte de compromis crée une obligation d'établir un plan de transports d'entreprise et en définit la forme, à savoir une convention collective de travail, et le cadre, c'est-à-dire son objectif et les différentes normes auxquelles il doit répondre pour réaliser cet objectif. À cet égard, le texte traduit le principe selon lequel l'octroi de primes de mobilité doit être accompagné d'un remboursement réduit au minimum légal des frais pour l'usage du véhicule individuel.

Le texte proposé vise également à assurer l'équilibre entre les intérêts des employeurs et des tra-

DAMES EN HEREN,

## I. — PROCEDURE

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 8 december 1998 en 12 en 19 januari 1999. Die bespreking werd voorafgegaan door een reeks vergaderingen van een op 20 mei 1997 overeenkomstig artikel 18, 2, van het Reglement opgerichte subcommissie, die werd belast met het voorafgaand onderzoek van de voorgestelde tekst.

Het verslag dat namens die subcommissie door de heer Bonte is uitgebracht, is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

De subcommissie heeft beslist om de commissie voor de Sociale Zaken een consensustekst ter bespreking voor te leggen, die het resultaat is van de amendementen n<sup>r</sup> 16 van de heer Bonte (Stuk n<sup>r</sup> 374/8) en n<sup>rs</sup> 25 tot 31 van de heren Ansoms, Bonte en Moock en mevrouw Cahay-André (Stuk n<sup>r</sup> 374/9). De amendementen n<sup>rs</sup> 1 tot 15 (Stukken n<sup>rs</sup> 374/2 tot 7) en 17 tot 24 (Stuk n<sup>r</sup> 374/8) zijn door de indieners ervan tijdens de werkzaamheden van de subcommissie ingetrokken. De consensustekst van de subcommissie is aan de commissie voor de Sociale Zaken voorgelegd in de vorm van amendement n<sup>r</sup> 34, ingediend door de heren Ansoms, Bonte, Moock en Mairesse (Stuk n<sup>r</sup> 374/11).

## II. — ALGEMENE BESPREKING

*De heer Bonte* geeft in een kort bestek de activiteiten van de subcommissie weer; hij onderstreept dat de leden ervan overtuigd zijn dat ze moeten meewerken aan de oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk, ook al is over de nadere ingrepen om zulks te bereiken heel wat gediscussieerd. Die uiteenlopende meningen konden worden overstegen in een compromistekst, die de steun kreeg van de leden van de meerderheid, maar op bepaalde punten ook van de leden van de oppositie. Hij zet de wezenlijke kenmerken ervan uiteen.

In vergelijking met het aanvankelijke wetsvoorstel, dat voornamelijk de invoering van mobiliteitspremies beoogde, voert de compromistekst de verplichting in een bedrijfsvervoerplan op te stellen en legt het de vorm ervan vast, namelijk een collectieve arbeidsovereenkomst, alsmede het kader, dat wil zeggen de doelstelling van het plan en de verschillende normen waaraan het moet voldoen om die doelstelling te halen. Op dat vlak geeft de tekst gestalte aan het principe volgens hetwelk de toekenning van mobiliteitspremies gepaard moet gaan met een tot het wettelijk minimum beperkte terugbetaling van de kosten voor het gebruik van het individueel voertuig.

De voorgestelde tekst beoogt tevens te zorgen voor een evenwicht tussen de belangen van de werkgevers

vailleurs : les frais exposés par l'employeur pour la mise en œuvre du plan de transports d'entreprise sont rendus fiscalement déductibles; les primes de mobilité sont octroyées aux travailleurs en dehors de la norme salariale de façon à être de réels incitants à la conclusion de conventions collectives de travail contenant des plans de transports d'entreprise efficaces.

*La ministre* est, pour de nombreux motifs, favorable à la proposition à l'examen. L'objectif poursuivi et le moyen utilisé à cet effet sont depuis longtemps à l'ordre du jour, tant du gouvernement que du parlement. La proposition de M. Ansoms, qui avait déjà été déposée sous la législature précédente, et l'avant-projet de loi déposé à la même époque, ont été soumis au Conseil national du Travail. La mobilité des travailleurs relève incontestablement de leurs conditions de travail. Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ont en effet une influence avérée sur la situation du travail. Les travailleurs qui subissent les embouteillages subissent aussi davantage d'accidents du travail et sont plus exposés au stress. Le parlement a adopté récemment une loi sur le travail de nuit. Le travail de nuit aussi entraîne des difficultés du point de vue des déplacements entre le domicile et le lieu du travail, si l'on songe notamment à la disponibilité de moyens de transport et à la sécurité. Enfin, les lois sur les accidents du travail couvrent également les accidents survenus sur le chemin du travail.

Elle félicite la sous-commission et son président, M. Van Aperen, pour la qualité de leur travail.

Le texte final oblige les entreprises de plus de 50 travailleurs (soit quelque 5 000 entreprises) à élaborer un plan de transports d'entreprise. Ce plan de transports est soumis pour avis aux partenaires sociaux. Jusque là, le texte proposé correspond à l'avant-projet de loi. Par ailleurs, les différentes parties du plan de transports d'entreprise sont énumérées (partie analytique, plan d'action, plan de communication, moyens, évaluation) et un objectif lui est assigné. Le plan de transports prend la forme d'une convention collective de travail d'entreprise. Ces conventions collectives doivent être déposées au greffe du service des relations collectives de travail du département de l'Emploi et du Travail. Enfin, des primes de mobilité pour les travailleurs et la déductibilité fiscale pour les employeurs sont prévues.

Le texte tel qu'il ressort de la discussion, est équilibré. Il est une heureuse combinaison de la proposition, des amendements et finalement aussi de l'avant-projet du gouvernement.

Elle formule enfin l'espoir que les plans de transports d'entreprise offriront un moyen susceptible de contribuer à la solution des problèmes croissants de mobilité.

*M. Van Aperen* remercie les membres de la sous-commission pour leur collaboration à l'objectif constructif poursuivi par la proposition de M. Ansoms,

en die van de werknemers : de kosten die de werkgever draagt voor de invoering van het bedrijfsvervoerplan zijn fiscaal aftrekbaar; de mobiliteitspremies die aan de werknemers worden toegekend vallen buiten de loonnorm, zodat ze er daadwerkelijk toe aanzetten collectieve arbeidsovereenkomsten met doeltreffende bedrijfsvervoerplannen te sluiten.

*De minister* is om talrijke redenen voor het ter bespreking voorliggende voorstel gewonnen. Het nagestreefde doel en het daartoe aangewende middel staan al lang op de agenda, zowel op die van de regering als op die van het parlement. Het voorstel van de heer Ansoms, dat al tijdens de vorige zittingsperiode was ingediend, en het in dezelfde periode ingediende voorontwerp van wet zijn voorgelegd aan de Nationale Arbeidsraad. De mobiliteit van de werknemers is ontegensprekelijk een onderdeel van hun arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Het woon-werkverkeer heeft een bewezen invloed op de arbeidssituatie. Werknemers die in de files zitten hebben een hoger percentage aan ongevallen op het werk en lijden meer aan stress. Het parlement heeft onlangs een wet op de nachtarbeid goedgekeurd. Nachtarbeid brengt ook problemen inzake woon-werkverkeer met zich mee. Denk maar aan de beschikbaarheid van vervoermiddelen en de veiligheid. Ten slotte dekken de arbeidsongevallenwetten ook de ongevallen op de weg tussen de woonplaats en het werk.

Zij feliciteert de subcommissie en de voorzitter ervan, de heer Van Aperen, met de kwaliteit van hun werk.

De uiteindelijke tekst verplicht de bedrijven van meer dan 50 werknemers (dat zijn er  $\pm$  5 000) een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Het bedrijfsvervoerplan wordt voor advies voorgelegd aan de sociale partners. Tot zover komt het overeen met het voorontwerp. Verder worden de verschillende onderdelen van het plan opgesomd (analytisch gedeelte, actieplan, communicatieplan, middelen, evaluatie) en wordt een streefdoel vastgelegd. Het bedrijfsvervoerplan neemt de vorm aan van een ondernemings-CAO. Deze CAO's moeten neergelegd worden op de griffie van de dienst voor de collectieve arbeidsbetrekkingen van het departement Tewerkstelling en Arbeid. Ten slotte wordt in mobiliteitspremies voor de werknemers en in fiscale aftrekbaarheid voor de werkgevers voorzien.

De tekst zoals die uit de besprekingen gekomen is, is evenwichtig. Hij is een gelukkige combinatie van het wetsvoorstel, de amendementen en uiteindelijk ook het voorontwerp van de regering.

De minister spreekt ten slotte de hoop uit dat de bedrijfsvervoerplannen een instrument zullen vormen dat een bijdrage kan leveren tot de oplossing van de toenemende mobiliteitsproblemen.

*De heer Van Aperen* dankt de leden van de subcommissie voor de medewerking bij de constructieve doelstelling die door het wetsvoorstel van de heer

dans la conviction qu'il convient de remédier, fût-ce partiellement, aux actuels problèmes de mobilité.

La réglementation des plans de transports d'entreprise s'impose, de même que la nécessité d'en rendre l'établissement obligatoire pour les entreprises visées par la proposition.

La seule disposition qui lui paraît encore susceptible de faire difficulté concerne la suppression de l'indemnité de déplacement pour les travailleurs qui, pour l'une ou l'autre raison, ne s'inscriraient pas dans le plan de transports établi pour leur entreprise. Cette indemnité étant souvent considérée comme un droit acquis, sa suppression ne risque-t-elle pas d'entraîner une certaine opposition contre le plan de transports lui-même ?

L'intervenant souhaite toutefois encore une précision au sujet du rôle des transports publics dans cette matière : ne faut-il pas envisager l'impact budgétaire que les mesures prévues par la proposition pourraient avoir sur les finances publiques et sur le budget des sociétés de transports en commun ?

*M. Ansoms* rappelle lui aussi l'ouverture d'esprit qui a marqué les travaux de la sous-commission; le texte de consensus soumis à la commission des Affaires sociales a bien sûr été élaboré par quelques membres de la sous-commission, mais reflète fidèlement les débats qui y ont été menés.

Il constate une fois de plus le temps nécessaire pour qu'une initiative parlementaire en matière de circulation et de mobilité aboutisse.

Il rappelle que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, que 65 % des travailleurs effectuent en voiture individuelle en s'ajoutant ainsi à un trafic routier de plus en plus dense, sont une cause importante des problèmes de mobilité qui se posent actuellement. C'est pourquoi il convient de décourager la tendance qui se manifeste depuis de nombreuses années et pour de multiples raisons, à se déplacer seul en voiture individuelle entre le domicile et le lieu de travail.

Les entraves à la mobilité ont des conséquences économiques indéniables pour les entreprises, dont l'accessibilité est compromise, et dès lors pour la vie économique dans son ensemble, puisque son développement est menacé. Cette évolution handicape également les chômeurs qui ne se déplacent pas en voiture et pourrait bien être une cause indirecte de chômage : l'orateur relève que 26 % des chômeurs n'ont pas de permis de conduire.

Bien que les entreprises aient tendance à renvoyer cette problématique à la responsabilité de l'autorité publique, il faut leur rappeler leur propre responsabilité puisque sur les plans économique et social elles sont concernées au premier chef.

En réponse à la première observation de l'orateur précédent, *M. Ansoms* rappelle que l'article 7, § 3 de

*Ansoms* wordt nagestreefd, in de overtuiging dat het nodig is althans gedeeltelijk de huidige mobiliteitsproblemen te verhelpen.

Een reglementering inzake de bedrijfsvervoerplannen is nodig en de bedrijven die bij het voorstel bedoeld worden, moeten verplicht worden er een op te stellen.

De enige bepaling die volgens hem nog moeilijkheden kan opleveren heeft betrekking op de afschaffing van de reisvergoeding voor de werknemers die om een of andere reden niet zouden deelnemen aan het door hun bedrijf opgestelde vervoerplan. Dreigt de afschaffing van die vergoeding, die vaak als een verworven recht wordt beschouwd, niet te leiden tot een zekere tegenkanting tegen het vervoerplan zelf ?

De spreker wenst evenwel nog een precisering met betrekking tot de rol van het openbaar vervoer in deze aangelegenheid : moet geen rekening worden gehouden met de begrotingsimpact die de door het voorstel geplande maatregelen op de overheidsfinanciën en op de begroting van de openbare vervoersmaatschappijen zouden kunnen hebben ?

Ook *de heer Ansoms* wijst op de open geest die kenmerkend was voor de werkzaamheden van de subcommissie : de aan de commissie voor de Sociale Zaken voorgelegde consensustekst werd uiteraard door enkele leden van de subcommissie uitgewerkt, maar is een getrouwe weergave van de in de subcommissie gevoerde besprekingen.

Hij constateert eens te meer hoeveel tijd nodig is om een parlementair initiatief inzake verkeer en mobiliteit goedgekeurd te krijgen.

Hij wijst erop dat het woon-werkverkeer (65 % van de werknemers rijden als enige inzittende in hun wagen naar het werk) dat nog eens bovenop het almaar drukkere wegverkeer komt, een belangrijke oorzaak is van de mobiliteitsproblemen die momenteel rijzen. Daarom moet ontradend worden opgetreden tegen de trend die zich reeds jaren en om diverse redenen aftekent om de afstand tussen de woonplaats en het werk individueel met de auto af te leggen.

Als de mobiliteit wordt bemoeilijkt, heeft dat ontegenzeglijk een aantal economische gevolgen voor de ondernemingen, die minder vlot bereikbaar zijn, wat uiteindelijk zal wegen op de hele economie, waarvan de ontwikkeling op de helling komt te staan. Die evolutie houdt ook een handicap in voor de werkzoekenden zonder wagen en zou wel eens een indirecte oorzaak van de werkloosheid kunnen zijn : zo wijst de spreker erop dat 26 % van de werklozen geen rijbewijs heeft.

Hoewel de ondernemingen de verantwoordelijkheid omtrent dit vraagstuk graag op de overheid afwentelen, moet hen terzake op hun eigen verantwoordelijkheid worden gewezen : economisch en sociaal zijn zij immers in de eerste plaats betrokken partij.

In aansluiting op de eerste opmerking van de vorige spreker, wijst *de heer Ansoms* erop dat artikel 7,



la proposition permet à l'utilisateur d'un véhicule individuel d'avoir recours à la déduction fiscale des frais réels de ses déplacements professionnels en voiture.

Quant à sa seconde observation, il est très malaisé d'évaluer l'augmentation des déplacements en transports publics que les plans de transports d'entreprise provoqueraient. En outre, il n'est pas certain qu'il y ait un effet direct de l'un sur l'autre; en effet, il revient aux sociétés de transports en commun de veiller à un réseau de transports publics adéquat et conçu en termes commerciaux; il revient au législateur de prévoir si nécessaire une adaptation de la loi sur les entreprises publiques autonomes afin d'y inscrire le service public minimum qui convient et d'adapter le contrat de gestion en conséquence. Par ailleurs, un accroissement du nombre des utilisateurs des transports en commun ne peut que servir les intérêts des entreprises publiques concernées.

*M. Wauters* souligne le caractère constructif des travaux de la sous-commission, mais regrette le dépôt non concerté de l'amendement n° 34 contenant l'aboutissement de ses travaux. Néanmoins, le cadre qui y est proposé recueille son adhésion. Il déplore toutefois la délégation permettant au Roi, d'une part de fixer la date à laquelle les employeurs doivent disposer d'un plan de transports d'entreprise et, d'autre part de modifier le pourcentage de réduction du taux d'utilisation de la voiture et du volume de voitures que le plan de transports d'entreprise doit atteindre.

### III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

La commission décide de prendre le texte proposé à l'amendement n° 34 de *MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mairesse*, comme base de la discussion.

#### Articles 1<sup>er</sup> à 3

Ces articles n'appellent pas d'observations et sont adoptés à l'unanimité.

#### Art. 4

Cet article fait l'objet de trois sous-amendements.

*Le sous-amendement n° 35 de M. Wauters* (Doc. n° 374/11) vise à compléter l'alinéa 1<sup>er</sup> du § 1<sup>er</sup>, afin que les entreprises n'occupant pas 50 travailleurs, mais où il y a une délégation syndicale, soient comprises dans le champ d'application de la loi.

§ 3, van het voorstel de weggebruiker die individueel met de wagen naar het werk rijdt, de mogelijkheid biedt de werkelijke autoreiskosten voor beroepsdoeleinden fiscaal af te trekken.

In verband met de tweede opmerking is het zeer moeilijk in te schatten in welke mate de toepassing van de bedrijfsvervoerplannen tot een groter aantal reizen met het openbaar vervoer zou leiden. Bovendien is het nog maar de vraag in hoever het ene een rechtstreekse invloed op het andere zou hebben. De openbare vervoermaatschappijen hebben immers als taak ervoor te zorgen dat een degelijk vervoersnet op een gezonde commerciële basis wordt aangeboden; de wetgever komt het toe zo nodig de wet op de autonome overheidsbedrijven aan te passen teneinde te voorzien in de minimale openbare dienstverlening en de beheersovereenkomst in die zin aan te passen. Voorts kan een toename van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer alleen maar in het voordeel van de betrokken overheidsbedrijven spelen.

*De heer Wauters* onderstreept hoe constructief de werkzaamheden van de subcommissie waren, maar betreurt dat amendement n° 34, met de definitieve neerslag van de werkzaamheden van de subcommissie, niet na overleg werd ingediend. Dat neemt niet weg dat het erin voorgestelde raam zijn goedkeuring wegdraagt. Hij betreurt evenwel dat de Koning de machtiging werd verleend om enerzijds de datum vast te stellen waarop de werkgevers over een bedrijfsvervoerplan moeten beschikken en anderzijds de vermindering van de autoratio en van het autovolume via de uitvoering van het vervoerplan te halen.

### III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

De commissie beslist als basistekst voor de besprekingen uit te gaan van de tekst van het door de heren *Ansoms, Bonte, Moock en Mairesse* ingediende amendement n° 34.

#### Artikelen 1 tot 3

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden eenparig aangenomen.

#### Art. 4

Op dit artikel worden drie subamendementen ingediend.

*Subamendement n° 35 van de heer Wauters* (Stuk n° 374/11) strekt ertoe § 1, eerste lid, aan te vullen teneinde de ondernemingen die minder dan 50 werknemers tewerkstellen, maar waarin een vakbondsafvaardiging actief is, ook onder de toepassingsfeer van de wet te laten vallen.

Le sous-amendement n° 35 est rejeté à l'unanimité.

\*  
\* \*

*Le sous-amendement n° 33 de M. Ansoms* (Doc. n° 374/10) vise à compléter l'alinéa 1<sup>er</sup> du § 1<sup>er</sup>, afin de préciser la base légale qui fonde cette disposition.

Le sous-amendement n° 33 est adopté à l'unanimité.

\*  
\* \*

*Le sous-amendement n° 36 de M. Wauters* (Doc. n° 374/11) vise à remplacer le § 3, afin de fixer à fin 2001 la date ultime à laquelle les conventions collectives contenant un plan de transports d'entreprises doivent être conclues, compte tenu de l'installation, en l'an 2000, des nouveaux conseils d'entreprise.

Le sous-amendement n° 36 est rejeté à l'unanimité.

\*  
\* \*

L'article 4, tel que modifié par le sous-amendement n° 33, est adopté à l'unanimité.

#### Art. 5

Cet article fait l'objet des *sous-amendements n°s 37 et 38 de M. Wauters*.

*Le sous-amendement n° 37* (Doc. n° 374/11) vise à compléter le § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, afin de préciser que le pourcentage de réduction du taux d'utilisation de la voiture et du volume de voitures, fixé à 10 %, est une norme minimale.

Le sous-amendement n° 37 est rejeté à l'unanimité.

\*  
\* \*

*Le sous-amendement n° 38* (Doc. n° 374/11) vise à supprimer l'alinéa 4 de cet article, qui permet au Roi de modifier le pourcentage visé à l'alinéa précédent.

*M. Van Aperen* fait observer que la disposition à l'examen permet au Roi de modifier à la hausse comme à la baisse le pourcentage visé à l'alinéa précédent.

*M. Ansoms* précise que la disposition vise à permettre au Roi de différencier, selon les caractéristiques des différents secteurs économiques, le taux de

Subamendement n° 35 wordt eenparig verworpen.

\*  
\* \*

*Subamendement n° 33 van de heer Ansoms* (Stuk n° 374/10) strekt ertoe § 1, eerste lid, aan te vullen teneinde de rechtsgrond te preciseren die deze bepaling onderbouwt.

Subamendement n° 33 wordt eenparig aangenomen.

\*  
\* \*

*Subamendement n° 36 van de heer Wauters* (Stuk n° 374/11) strekt ertoe § 3 te vervangen, teneinde de uiterste datum voor de sluiting van collectieve arbeidsovereenkomsten waarin een bedrijfsvervoerplan is vervat, vast te stellen op eind 2001. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat de nieuwe ondernemingsraden in het jaar 2000 worden ingesteld.

Subamendement n° 36 wordt eenparig verworpen.

\*  
\* \*

Artikel 4, als gewijzigd bij subamendement n° 33, wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 5

Op dit artikel dient *de heer Wauters de subamendementen n°s 37 en 38* in.

*Subamendement n° 37* (Stuk n° 374/11) strekt ertoe § 1, derde lid, aan te vullen met de precisering dat de op 10 % vastgestelde vermindering van de autoratio en van het autovolume, een minimumnorm is.

Subamendement n° 37 wordt eenparig verworpen.

\*  
\* \*

*Subamendement n° 38* (Stuk n° 374/11) strekt tot weglating van het vierde lid van dit artikel, dat bepaalt dat de Koning het in het vorige lid bedoelde percentage mag wijzigen.

*De heer Van Aperen* stipt aan dat de Koning, op grond van de ter bespreking voorliggende bepaling, het in het vorige lid bedoelde percentage zowel kan verhogen als verlagen.

Volgens *de heer Ansoms* strekt de bepaling ertoe de Koning de mogelijkheid te bieden het door het bedrijfsvervoerplan te behalen verminderingsper-

réduction que le plan de transports d'entreprise doit réaliser.

Le sous-amendement n° 38 est rejeté à l'unanimité.

\*  
\* \*

L'article 5 est adopté à l'unanimité.

#### Art. 6

*La ministre* revient sur le point qui a fait l'objet de la discussion de la sous-commission au sujet de l'article 6 tel que proposé par l'amendement n° 34 et qui, à la demande des membres, lui avait été soumise. Elle rappelle à cet égard la teneur de sa réponse écrite au président de la sous-commission.

« Étant donné que le plan de transports d'entreprise doit revêtir la forme d'une convention collective de travail (article 6), la possibilité théorique existe en effet que ce plan ne voie pas le jour parce que les syndicats refusent de signer la convention collective de travail.

Dans la pratique, cette possibilité ne se réalisera jamais ou très rarement pour les motifs suivants :

1. Il semble peu probable que les syndicats refusent de signer la CCT d'entreprise, étant donné les avantages financiers qui y sont liés.

2. Il suffit en outre qu'une seule organisation de travailleurs signe la CCT d'entreprise pour qu'elle soit juridiquement valable (l'unanimité de toutes les organisations syndicales n'est donc pas requise).

3. Une des traditions bien ancrées de la concertation sociale veut que la plupart des litiges concernant les relations collectives de travail puissent être soumis au bureau de conciliation de la commission paritaire. Ceci vaut donc également pour les différends concernant les plans de transports d'entreprise. »

#### Art. 7

Cet article n'appelle pas d'observations et est adopté à l'unanimité.

#### Art. 8

Cet article, qui vise à compléter l'article 52 du Code des impôts sur les revenus 1992 par l'ajout d'un 12°, fait l'objet du *sous-amendement n° 32 de M. Van Aperen* (Doc. n° 374/10). Le sous-amendement vise à permettre la déductibilité fiscale intégrale des dépenses engagées par l'employeur en vue d'élaborer

centage af te stemmen op de specifieke kenmerken van de verschillende economische sectoren.

Subamendement n° 38 wordt eenparig verworpen.

\*  
\* \*

Artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 6

*De minister* komt terug op het punt dat in de subcommissie ter discussie stond naar aanleiding van de bespreking van het bij het amendement n° 34 voorgestelde artikel 6 en dat haar, op verzoek van de leden van de subcommissie, werd voorgelegd. In dat verband herinnert zij aan de inhoud van haar schriftelijk antwoord aan de voorzitter van de subcommissie.

« Vermits het bedrijfsvervoerplan de vorm van een ondernemings-CAO dient aan te nemen (artikel 6) is het inderdaad theoretisch mogelijk dat dit plan niet tot stand komt omdat de vakbonden weigeren de CAO te ondertekenen.

Die mogelijkheid zal zich in de praktijk zelden of nooit voordoen. En dit om de volgende redenen :

1. Vermits er financiële voordelen voor de werknemers aan vastzitten lijkt het weinig waarschijnlijk dat de vakbonden zullen weigeren de ondernemings-CAO te ondertekenen.

2. Bovendien is het voldoende dat één werknemersorganisatie de ondernemings-CAO ondertekent opdat hij juridisch valabel zou zijn (er is dus geen unanimité van alle vakorganisaties vereist).

3. Het behoort tot de gevestigde tradities van het sociaal overleg dat de meeste betwistingen omtrent collectieve arbeidsverhoudingen aan het verzoeningsbureau van het paritair comité kunnen worden voorgelegd. Dit geldt dus ook voor geschillen in verband met bedrijfsvervoerplannen. »

#### Art. 7

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 8

Op dit artikel, dat ertoe strekt artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 aan te vullen met een 12°, dient *de heer Van Aperen sub-amendement n° 32* (Stuk n° 374/10) in. Op grond van dat subamendement zouden alle kosten die de werkgever met het oog op het opstellen en de *follow-up*

un plan de transports d'entreprise et d'en assurer le suivi.

*M. Van Aperen* rappelle que la hauteur des dépenses engagées par les entreprises pour établir et assurer le suivi du plan de transports d'entreprise dépendra de la taille des entreprises; ces dépenses doivent pouvoir être déduites intégralement.

L'intervenant attire l'attention sur la discrimination que la disposition proposée risque d'instaurer. En effet, l'entreprise qui assurerait elle-même l'établissement du plan de transports pourra déduire intégralement certains coûts, correspondant par exemple à l'engagement de personnel supplémentaire, qui ne se différencieront pas de ses autres charges professionnelles. Par contre, l'entreprise qui sous-traiterait l'élaboration et le suivi du plan serait dans l'impossibilité d'obtenir la déduction fiscale intégrale des frais y afférents.

Si l'on veut stimuler l'élaboration de plans de transports d'entreprise, il convient d'éviter les dispositions dissuasives.

*M. Ansoms* peut se rallier à l'argumentation du président de la sous-commission; les dépenses afférentes au plan de transports d'entreprise pourraient en effet être considérées comme des charges professionnelles dans le sens de l'article 52 du Code des impôts sur les revenus 1992.

Il rappelle que la disposition telle que proposée répond au souci d'éviter des abus, mais admet qu'il revient aux contrôleurs fiscaux de détecter les éventuelles fraudes.

*M. Bonte* rappelle que ce point a fait l'objet d'une large discussion au sein de la sous-commission. Considérant l'équilibre que la proposition doit viser entre les intérêts des employeurs et des travailleurs, il estime que l'une des deux limites prévues, à savoir, soit la déductibilité limitée à 70 %, soit les plafonds fixés à 250 000 francs pour l'élaboration et à 150 000 francs pour le suivi du plan, peut être supprimée. Il considère que le souci de contribuer à résoudre les problèmes de mobilité doit être partagé par les employeurs comme par les travailleurs et plaide en faveur de la suppression de la déductibilité limitée à 70 %.

S'inspirant de la philosophie qui a animé les travaux de la sous-commission, *Mme D'Hondt* peut se rallier aux arguments développés par les intervenants précédents. Dès lors que les charges professionnelles doivent être attestées par des documents probants, il ne lui semble pas que la disposition à l'examen doive contenir des mesures destinées à prévenir d'éventuels abus.

*M. Lenssens* rappelle que l'établissement de plans de transports d'entreprise est imposé par le législateur. Il ne convient pas de limiter de quelque façon que ce soit la déductibilité fiscale des coûts qu'une obligation légale, imposée au nom de l'intérêt collec-

van de bedrijfsvervoerplannen heeft gemaakt, volledig fiscaal aftrekbaar zijn.

*De heer Van Aperen* herinnert eraan dat het bedrag van de daartoe door de ondernemingen gemaakte kosten, ook zal afhangen van de bedrijfsgrootte; die uitgaven moeten volledig aftrekbaar zijn.

De spreker wijst erop dat de voorgestelde bepaling tot discriminatie kan leiden. Een onderneming die haar bedrijfsvervoerplan zelf uitwerkt, mag bepaalde kosten immers volledig aftrekken; het gaat dan bijvoorbeeld om kosten wegens de indienstneming van bijkomend personeel, die niet verschillen van de andere bedrijfslasten. Een onderneming die het opstellen en de *follow-up* van haar bedrijfsvervoerplan daarentegen uitbesteedt, zou de daarmee gepaard gaande kosten dan weer niet integraal mogen aftrekken.

Als het de bedoeling is het opstellen van bedrijfsvervoerplannen te stimuleren, dan moeten ontraden- de bepalingen worden geweerd.

*De heer Ansoms* is het eens met de redenering van de voorzitter van de subcommissie; het is inderdaad waar dat de kosten van het bedrijfsvervoerplan zouden kunnen worden beschouwd als bedrijfslasten overeenkomstig artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

Hij wijst erop dat de bepaling zoals ze voorgesteld is, beantwoordt aan de wens om misbruiken te voorkomen, maar hij geeft toe dat de belastingcontroleurs de eventuele fraudes moeten opsporen.

*De heer Bonte* herinnert eraan dat over dit punt een uitgebreide discussie werd gevoerd in de subcommissie. Gelet op het evenwicht dat het voorstel moet nastreven tussen de belangen van de werkgevers en die van de werknemers is hij van mening dat een van de voorgestelde beperkingen mag worden weggelaten, met name hetzij de tot 70 % begrensde aftrekbaarheid, hetzij de plafonds die zijn vastgesteld op 250 000 frank voor het opstellen en 150 000 frank voor de *follow-up* van het plan. Volgens hem moeten zowel de werkgevers als de werknemers de wil hebben om bij te dragen tot het wegwerken van de mobiliteitsproblemen, en hij pleit voor de afschaffing van de tot 70 % begrensde aftrekbaarheid.

*Mevrouw D'Hondt* laat zich leiden door de geest waarin de werkzaamheden van de subcommissie hebben plaatsgehad en ze kan het eens zijn met de door de vorige sprekers aangevoerde argumenten. Aangezien de beroepskosten moeten worden bewezen aan de hand van afdoende documenten is het volgens haar niet nodig dat de ter bespreking voorliggende bepaling maatregelen bevat die bestemd zijn om eventuele misbruiken te voorkomen.

*De heer Lenssens* geeft aan dat het opstellen van bedrijfsvervoerplannen door de wetgever wordt opgelegd. De fiscale aftrekbaarheid van de kosten, die een omwille van het algemeen belang opgelegde wettelijke verplichting met zich meebrengt voor de werkge-

tif, entraîne pour l'employeur. Il estime dès lors que l'article 8 ne se justifie pas et qu'il doit être supprimé.

L'article 5 de la proposition permet d'ailleurs au Roi de préciser les conditions et modalités relatives aux plans d'entreprise; l'intervenant propose dès lors de s'en remettre à l'administration fiscale pour les contrôles à effectuer.

Compte tenu des formes très différentes que les plans de transports revêtiront selon la nature des entreprises, *M. Van Aperen* plaide en faveur du maintien d'une disposition relative à la déductibilité fiscale des coûts afférents aux plans de transports d'entreprise, afin d'éviter tout arbitraire de l'administration fiscale.

*Le président* appuie l'argumentation de l'intervenant précédent quant à l'équité de l'interprétation par l'administration fiscale et quant à l'intégralité de la déductibilité des coûts afférents aux plans de transports d'entreprise. Il relève par ailleurs que le montant dont la déduction est plafonnée à 250 000 francs pour l'élaboration du plan de transports d'entreprise correspond à une dépense unique, tandis que le montant dont la déduction est plafonnée à 150 000 francs pour le suivi de ce plan correspond à une dépense annuelle.

*M. Ansoms* est d'avis que le principe de la déductibilité fiscale des coûts afférents à cette nouvelle obligation doit être inscrit à l'article 52 du Code des impôts sur les revenus.

\*  
\* \*

À la suite de cette discussion, *M. Ansoms et consorts* déposent le sous-amendement n° 39 (Doc. n° 374/12) visant à supprimer tant la limite de 70 % fixée pour la déductibilité fiscale des coûts afférents aux plans de transports d'entreprise que les plafonds de 250 000 et 150 000 francs.

*La ministre* peut se rallier à cet amendement, étant donné que les limites prévues par la proposition ne s'imposent pas du point de vue budgétaire. L'ajout de cette disposition au Code des impôts sur les revenus n'est pas nécessaire, mais correspond au vœu explicite des membres de la commission.

*M. Lenssens* précise que cet amendement a pour but de fixer le principe de la déductibilité intégrale des coûts afférents aux plans de transports d'entreprise et de confier à l'administration fiscale le soin de débusquer les abus et les fraudes éventuels.

*M. Van Aperen* se rallie à l'amendement proposé, et retire le sous-amendement n° 32.

\*  
\* \*

ver, mag op generlei wijze worden beperkt. Hij is derhalve van oordeel dat artikel 8 niet gegrond is en dat het moet worden weggelaten.

Ingevolge artikel 5 van het wetsvoorstel bepaalt de Koning de voorwaarden en de nadere regels betreffende de bedrijfsvervoerplannen. De spreker stelt bijgevolg voor de controles over te laten aan de fiscale administratie.

Rekening houdend met de heel uiteenlopende vormen die de bedrijfsvervoerplannen zullen aannemen naar gelang van de aard van de ondernemingen, pleit *de heer Van Aperen* voor het behoud van een bepaling met betrekking tot de fiscale aftrekbaarheid van de kosten die gepaard gaan met die plannen, teneinde elke willekeur vanwege de fiscale administratie te voorkomen.

*De voorzitter* is het eens met de argumentatie van de vorige spreker op het stuk van enerzijds de billijkheid van de interpretatie door de fiscale administratie en anderzijds de volledige aftrekbaarheid van de kosten in verband met de bedrijfsvervoerplannen. Hij merkt ten andere op dat het bedrag waarvan de aftrekbaarheid beperkt is tot 250 000 frank voor het opstellen van het bedrijfsvervoerplan overeenstemt met een eenmalige uitgave, terwijl het bedrag waarvan de aftrekbaarheid begrensd is tot 150 000 frank voor de voortgangsbewaking van het plan overeenkomt met een jaarlijkse uitgave.

*De heer Ansoms* is van oordeel dat het principe van de fiscale aftrekbaarheid van de kosten die gepaard gaan met die nieuwe verplichting moet worden opgenomen in artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen.

\*  
\* \*

Als gevolg van die discussie dient *de heer Ansoms c.s. subamendement n° 39* (Stuk n° 374/12) in, dat ertoe strekt zowel de begrenzing tot 70 % van de fiscale aftrekbaarheid van de kosten die gepaard gaan met de bedrijfsvervoerplannen als de plafonds van 250 000 frank en 150 000 frank te schrappen.

*De minister* kan zich terugvinden in amendement n° 39 aangezien de in amendement n° 34 voorgestelde plafonds begrotingstechnisch niet echt noodzakelijk zijn. Die bepaling hoeft niet in het Wetboek van de inkomstenbelastingen te worden opgenomen, maar is de weergave van wat de commissieleden expliciet wensen.

*De heer Lenssens* preciseert dat dit amendement ertoe strekt het principe van de integrale aftrekbaarheid van de kosten voor de bedrijfsvervoerplannen voorop te stellen; voorts krijgen de belastingdiensten opdracht eventuele vormen van misbruik en bedrog op te sporen.

*De heer Van Aperen* sluit zich bij het voorgestelde amendement aan en trekt zijn subamendement n° 32 in.

\*  
\* \*

Le sous-amendement n° 39 est adopté à l'unanimité.

L'article 8, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

#### Art. 9

Cet article n'appelle pas d'observations et est adopté à l'unanimité.

#### Art. 10

Cet article, ainsi que l'article 11, a été adopté par 9 voix contre 3; l'article 17 a été adopté par 8 voix et 3 abstentions.

À la suite du dépôt par le gouvernement des sous-amendements n°s 40 à 42, *la commission* a décidé à l'unanimité de reprendre la discussion des articles précités, qui concernent tous trois les sanctions en cas d'infraction aux dispositions de l'amendement n° 34.

\*  
\* \*

*Le sous-amendement n° 40 du gouvernement* (Doc. n° 374/12) vise à réduire l'emprisonnement et le montant des amendes pénales, fixés respectivement de 8 jours à un an et à 1 000 à 3 000 francs, de façon à les ramener à un emprisonnement de 8 jours à un mois et à une amende de 50 à 1 000 francs.

*La ministre* fait observer que la proposition telle que formulée à l'amendement n° 34 prévoit de sanctionner plus sévèrement les infractions aux dispositions relatives aux plans de transports d'entreprise que le travail au noir, cependant lourdement réprimé. Elle estime qu'il convient d'alléger ces sanctions. Les sanctions proposées par le gouvernement correspondent à celles qui répriment les infractions à la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail.

*M. Bonte* reconnaît que les sanctions prévues sont trop sévères et peut se rallier à l'amendement du gouvernement.

\*  
\* \*

Le sous-amendement n° 40 du gouvernement est adopté par 10 voix et une abstention.

L'article 10, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

#### Art. 11

*Le sous-amendement n° 41 du gouvernement* (Doc. n° 374/12) tend à supprimer cet article, qui vise

Subamendement n° 39 wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde artikel 8 wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 9

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 10

Dit artikel werd, net als artikel 11, aangenomen met 9 tegen 3 stemmen. Artikel 17 werd aangenomen met 8 stemmen en 3 onthoudingen.

Ingevolge de indiening, door de regering, van de subamendementen n°s 40 tot 42, heeft *de commissie* eenparig beslist om de bespreking van de voormelde artikelen over te doen; die hebben betrekking op de sancties wegens overtredingen van de bepalingen van amendement n° 34.

\*  
\* \*

*Subamendement n° 40 van de regering* (Stuk n° 374/12) strekt ertoe de gevangenisstraf en het bedrag van de geldboete (die zijn bepaald op 8 dagen tot één jaar en 1 000 frank tot 3 000 frank) in te korten, respectievelijk te verminderen; er wordt voorgesteld te werken met een gevangenisstraf van 8 dagen tot één maand en een geldboete van 50 frank tot 1 000 frank.

*De minister* stipt aan dat krachtens amendement n° 34 de overtredingen van de bepalingen inzake de bedrijfsvervoerplannen strenger zouden worden bevestigd dan het zwartwerk, dat nochtans streng wordt aangepakt. Volgens haar behoort die strafmaat te worden afgezwakt. De regering stelt voor om terzake dezelfde strafmaat te hanteren als inzake overtredingen van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

*De heer Bonte* erkent dat de in uitzicht gestelde strafmaat te streng is. Hij schaart zich achter het amendement van de regering.

\*  
\* \*

Subamendement n° 40 van de regering wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Het aldus gewijzigde artikel 10 wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 11

*Subamendement n° 41 van de regering* (Stuk n° 374/12) strekt tot weglating van dit artikel, dat een straf-

à sanctionner les obstacles aux contrôles prévus par la proposition correspondant à l'amendement n° 34.

*La ministre* rappelle que les obstacles aux contrôles étant prévus par d'autres lois, il ne convient pas de prévoir une disposition spécifique dans le cadre de la présente proposition.

\*  
\*   \*

La suppression de l'article 11 est adoptée à l'unanimité.

#### Art. 12 et 13

Ces articles n'appellent aucune observation et sont adoptés par 9 voix contre 3.

#### Art. 14

Cet article n'appelle aucune observation et est adopté par 10 voix et 1 abstention.

#### Art. 15

Cet article n'appelle aucune observation et est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

#### Art. 16

Cet article n'appelle aucune observation et est adopté à l'unanimité.

#### Art. 17

*Le sous-amendement n° 42 du gouvernement* (Doc. n° 374/12) vise à réduire le montant des amendes administratives prévues à cet article.

*La ministre* précise que le sous-amendement a une portée technique et vise à mettre les amendes administratives en proportion avec les amendes pénales qui font l'objet des sous-amendements n°s 40 et 41 du gouvernement aux articles 10 et 11.

\*  
\*   \*

Le sous-amendement n° 42 est adopté par 10 voix et 1 abstention.

maat instelt zo de bij amendement n° 34 opgenomen controles worden belemmerd.

*De minister* brengt in herinnering dat andere wetten straf stellen op het belemmeren van controles. In dit verband hoeft dus niet te worden voorzien in specifieke bepalingen terzake.

\*  
\*   \*

De commissie neemt eenparig de weglating van artikel 11 aan.

#### Art. 12 en 13

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

#### Art. 14

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

#### Art. 15

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

#### Art. 16

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 17

*Subamendement n° 42 van de regering* (Stuk n° 374/12) strekt tot vermindering van de in dit artikel in uitzicht gestelde administratieve geldboeten.

*De minister* preciseert dat het subamendement van technische aard is : het is de bedoeling om de administratieve geldboeten in overeenstemming te brengen met de geldboeten waarin wordt voorzien bij de subamendementen n°s 40 en 41 op de artikelen 10 en 11.

\*  
\*   \*

Subamendement n° 42 wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

L'article 17, ainsi modifié, est adopté par le même vote.

\*  
\*   \*

La proposition, dans le texte de l'amendement n° 34 tel que modifié par les sous-amendements n°s 33 et 39 à 42, est adoptée par 10 voix et 1 abstention.

*Le rapporteur,*

H. BONTE

*Le président,*

P. CHEVALIER

Het aldus gewijzigde artikel 17 wordt aangenomen met dezelfde stemuitslag.

\*  
\*   \*

Het voorstel, zoals opgenomen in amendement n° 34 en gewijzigd bij de subamendementen n°s 33 en 39 tot 42, wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

*De rapporteur,*

H. BONTE

*De voorzitter,*

P. CHEVALIER



## ANNEXE

**SOUS-COMMISSION DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES SOCIALES CHARGÉE  
DE L'EXAMEN DE LA PROPOSITION  
DE LOI FAVORISANT L'ORGANISATION  
DES DÉPLACEMENTS ENTRE LE  
DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL  
PAR L'ÉTABLISSEMENT DE PLANS DE  
TRANSPORTS D'ENTREPRISE**

## RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA SOUS-COMMISSION (1)

PAR M. **Hans BONTE**

## BIJLAGE

**SUBCOMMISSIE VAN DE  
COMMISSIE VOOR DE SOCIALE ZAKEN  
BELAST MET HET ONDERZOEK  
VAN HET WETSVOORSTEL  
TOT BEVORDERING  
VAN DE ORGANISATIE VAN HET  
WOON-WERKVERKEER MET  
BEDRIJFSVERVOERPLANNEN**

## VERSLAG

NAMENS DE SUBCOMMISSIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER **Hans BONTE**

(1) Composition de la sous-commission :

Président : M. Van Aperen.

## A. — Membres :

C.V.P. M. Ansoms, Mme D'Hondt.  
P.S. MM. Moock, Delizée.  
V.L.D. M. Anthuenis.  
S.P. M. Bonte, N.  
P.R.L.- MM. Wauthier, Vandenhautte.  
F.D.F.  
P.S.C. Mme Cahay-André, M. Fournaux.  
Vl. MM. Van den Eynde, Geraerts.  
Blok  
Agalev/MM. Wauters, Detienne.  
Ecolo

## B. — Membre sans voix délibérative :

V.U. M. Olaerts.

(1) Samenstelling van de subcommissie :

Voorzitter : de heer Van Aperen.

## A. — Leden :

C.V.P. H. Ansoms, Mevr. D'Hondt.  
P.S. HH. Moock, Delizée.  
V.L.D. H. Anthuenis.  
S.P. H. Bonte, N.  
P.R.L.- HH. Wauthier, Vandenhautte.  
F.D.F.  
P.S.C. Mevr. Cahay-André, H. Fournaux.  
Vl. HH. Van den Eynde, Geraerts.  
Blok  
Agalev/HH. Wauters, Detienne.  
Ecolo

## B. — Niet-stemgerechtigd lid :

V.U. H. Olaerts.

## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                                                                                | Page |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| I <sup>re</sup> PARTIE                                                                                                                         |      |
| <b>Exposé introductif et discussion</b> .....                                                                                                  | 16   |
| I. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition .....                                                                            | 16   |
| II. Discussion générale .....                                                                                                                  | 34   |
| II <sup>e</sup> PARTIE                                                                                                                         |      |
| <b>Auditions</b> .....                                                                                                                         | 41   |
| I. Audition de Mme Walgrave, présidente et de M. Maeter, secrétaire du Conseil national du Travail (CNT) .....                                 | 41   |
| A) Exposé introductif .....                                                                                                                    | 41   |
| B) Discussion .....                                                                                                                            | 43   |
| II. Audition de représentants d'entreprises et d'un bureau d'études .....                                                                      | 49   |
| A) Présentation des plans de transports d'entreprise de l'industrie chimique anversoise .....                                                  | 49   |
| B) Présentation des options de la Royale Belge en matière de transports d'entreprise .....                                                     | 52   |
| C) Point de vue de l'ASBL « <i>Langzaam verkeer</i> » .....                                                                                    | 53   |
| D) Échange de vues .....                                                                                                                       | 54   |
| E) Répliques .....                                                                                                                             | 56   |
| III. Audition de M. Walgraffe, directeur du transport des personnes au ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne ..... | 60   |
| A) Exposé introductif .....                                                                                                                    | 60   |
| B) Discussion .....                                                                                                                            | 62   |
| IV. Audition de M. E. Baldewijns, ministre flamand des Travaux publics, du Transport et de l'Aménagement du Territoire .....                   | 70   |
| A) Exposé introductif .....                                                                                                                    | 70   |
| B) Discussion .....                                                                                                                            | 71   |
| III <sup>e</sup> PARTIE                                                                                                                        |      |
| <b>Discussion des articles</b> .....                                                                                                           | 73   |

## INHOUDSTAFEL

|                                                                                                                                                                 | Blz. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| DEEL I                                                                                                                                                          |      |
| <b>Inleiding en bespreking</b> .....                                                                                                                            | 16   |
| I. Inleiding van de hoofdindieners van het wetsvoorstel .....                                                                                                   | 16   |
| II. Algemene bespreking .....                                                                                                                                   | 34   |
| DEEL II                                                                                                                                                         |      |
| <b>Hoorzittingen</b> .....                                                                                                                                      | 41   |
| I. Hoorzitting met mevrouw Walgrave, voorzitter en de heer Maeter, secretaris van de Nationale Arbeidsraad (NAR) .....                                          | 41   |
| A) Inleidende uiteenzetting .....                                                                                                                               | 41   |
| B) Bespreking .....                                                                                                                                             | 43   |
| II. Hoorzitting met de vertegenwoordigers van bedrijven en van een adviesbureau .....                                                                           | 49   |
| A) Voorstelling van de bedrijfsvervoerplannen bij de Antwerpse scheikundige industrie .....                                                                     | 49   |
| B) Voorstelling van de beleidskeuzes van Royale Belge inzake bedrijfsvervoer .....                                                                              | 52   |
| C) Standpunt van de vzw « <i>Langzaam Verkeer</i> » .....                                                                                                       | 53   |
| D) Bespreking .....                                                                                                                                             | 54   |
| E) Replieken .....                                                                                                                                              | 56   |
| III. Hoorzitting met de heer Walgraffe, directeur van het personenvervoer bij het <i>ministère de l'Équipement et des Transports</i> van het Waals Gewest ..... | 60   |
| A) Inleidende uiteenzetting .....                                                                                                                               | 60   |
| B) Bespreking .....                                                                                                                                             | 62   |
| IV. Audition de M. E. Baldewijns, ministre flamand des Travaux publics, du Transport et de l'Aménagement du Territoire .....                                    | 70   |
| A) Inleidende uiteenzetting .....                                                                                                                               | 70   |
| B) Bespreking .....                                                                                                                                             | 71   |
| DEEL III                                                                                                                                                        |      |
| <b>Bespreking van de artikelen</b> .....                                                                                                                        | 73   |

## MESDAMES, MESSIEURS,

Le 17 janvier 1996, une proposition de loi favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise a été déposée par M. Ansoms et consorts.

Le 20 mai 1997, la commission des Affaires sociales a décidé de créer une sous-commission chargée de procéder à l'examen préliminaire de cette proposition de loi.

Cette sous-commission était composée comme suit : M. Van Aperen, président, M. Ansoms et Mme D'Hondt (CVP), MM. Moock et Delizée (PS), Anthuenis (VLD), Bonte et Roose (SP), Wauthier et Vandenhautte (PRL-FDF), Mme Cahay-André et M. Fournaux (PSC), MM. Van den Eynde et Geraerts (Vlaams Blok), Wauters et Detienne (Ecolo-Agalev) ainsi que d'un membre sans voix délibérative, M. Olaerts (VU).

La sous-commission, installée le 18 juin 1997, a consacré 8 réunions à l'examen de la proposition de loi et ce, aux dates suivantes : les 25 juin, 30 septembre, 1<sup>er</sup> décembre 1997, 14 janvier, 5 février, 1<sup>er</sup> et 23 avril et 9 juillet 1998.

L'exposé de l'auteur principal de la proposition et la discussion générale ont été suivis d'auditions. Au cours de ces séances d'auditions, la sous-commission a entendu la présidente et le secrétaire du Conseil national du Travail, des représentants d'entreprises ainsi que d'un bureau d'études, un représentant du ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne et le ministre flamand des Travaux publics, du Transport et de l'Aménagement du Territoire.

La sous-commission a sollicité l'avis du ministre des Finances sur les effets de la disposition de l'article 5, qui prévoit une prime aux entreprises qui engagent un coordinateur des transports, ainsi que sur l'incidence d'une déduction fiscale unique ou annuelle.

M. P. Roose a demandé l'audition des ministres régionaux des Transports en raison de la nécessaire coordination des initiatives prises aux différents niveaux de pouvoir pour maîtriser les problèmes de mobilité. Cette proposition a fait l'objet d'une discussion. Bien qu'il se ralliait aux motifs de cette proposition quant au fond, M. Ansoms formulait des objections de principe à l'audition de ministres régionaux; il invoquait le précédent dangereux qu'une telle audition créerait et estimait que le Parlement fédéral ne peut pas faire dépendre la poursuite de ses activités d'avis de gouvernements régionaux. En conclusion de cette discussion, la sous-commission s'est ralliée à la proposition de son président de solliciter par écrit l'avis des ministres régionaux des Transports. Le ministre flamand des Travaux publics, du Transport et de l'Aménagement du Territoire ayant suggéré, en conclusion de son avis écrit du 4 mars 1998, de fournir à la sous-commission de plus amples précisions au sujet de l'avant-projet de décret de la

## DAMES EN HEREN,

Op 17 januari 1996 heeft de heer Ansoms c.s. een wetsvoorstel tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen ingediend.

Op 20 mei 1997 heeft de commissie voor de Sociale Zaken besloten een subcommissie op te richten, belast met de voorbereidende bespreking van dat wetsvoorstel.

Die subcommissie was als volgt samengesteld : de heer Van Aperen, voorzitter, de heer Ansoms en mevrouw D'Hondt (CVP), de heren Moock en Delizée (PS), Anthuenis (VLD), Bonte en Roose (SP), Wauthier en Vandenhautte (PRL-FDF), mevrouw Cahay-André en de heer Fournaux (PSC), de heren Van den Eynde en Geraerts (Vlaams Blok), Wauters en Detienne (Ecolo-Agalev) alsook een niet-stemgerechtigd lid, de heer Olaerts (VU).

De subcommissie, die op 18 juni 1997 werd opgericht, heeft 8 vergaderingen aan de bespreking van dat wetsvoorstel gewijd, met name op 25 juni, 30 september, 1 december 1997, 14 januari, 15 februari, 1 en 23 april en 9 juli 1998.

De uiteenzetting van de hoofdiindener van het voorstel en de algemene bespreking werden gevolgd door hoorzittingen. Tijdens die hoorzittingen heeft de subcommissie de voorzitter en de secretaris gehoord van de Nationale Arbeidsraad, alsmede vertegenwoordigers van ondernemingen, een vertegenwoordiger van het *ministère de l'Équipement et du Transport* van het Waals Gewest en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening.

De commissie heeft het advies van de minister van Financiën ingewonnen over de uitwerking van het bepaalde in artikel 5, dat voorziet in een premie aan de bedrijven die een vervoerscoördinator in dienst nemen, alsmede over de weerslag van een eenmalige of jaarlijkse belastingaftrek.

De heer P. Roose heeft gevraagd dat de gewestministers van Vervoer zouden worden gehoord gelet op de vereiste coördinatie van de initiatieven die op de verschillende bevoegdheidsniveaus werden genomen om de mobiliteitsproblemen te beheersen. Dat voorstel werd in bespreking genomen. Hoewel de heer Ansoms het in essentie eens kon zijn met de beweegredenen van dat voorstel, heeft hij bezwaren geformuleerd bij het beginsel dat hoorzittingen werden gehouden met de gewestministers : hij riep daarvoor het gevaarlijke precedent in dat dergelijke hoorzittingen zou scheppen en was van mening dat het federale Parlement de voortzetting van zijn werkzaamheden niet mag laten afhangen van adviezen van gewestregeringen. Tot besluit van die bespreking, heeft de subcommissie zich geschaard achter het voorstel van haar voorzitter om het advies van de gewestministers van Vervoer schriftelijk in te winnen. Aangezien de Vlaamse minister van Vervoer tot besluit van zijn schriftelijk advies van 4 maart 1998

Région flamande, il a été entendu le 1<sup>er</sup> avril 1998 par la sous-commission.

La proposition a fait l'objet de nombreux amendements, examinés à l'occasion de la discussion des articles qui a eu lieu le jeudi 9 juillet 1998. La sous-commission a convenu de soumettre à la commission des Affaires sociales le texte de la proposition, tel qu'il résulte des amendements n<sup>os</sup> 16 de M. Bonte (Doc. n<sup>o</sup> 374/8) et 25 à 31 de MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André (Doc. n<sup>o</sup> 374/9). Ce texte a finalement été introduit comme amendement n<sup>o</sup> 34 de MM. Ansoms, Bonte, Mairesse et Moock (Doc. n<sup>o</sup> 374/11), que la Commission des Affaires sociales a décidé de prendre comme base de la discussion.

La sous-commission a encore décidé de demander l'avis des ministres de l'Emploi et du Travail et de la Fonction publique sur la difficulté qui pourrait surgir des obligations introduites, d'une part par l'article 4 tel que proposé par l'amendement n<sup>o</sup> 26 de MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André et d'autre part, par l'article 6 tel que proposé par l'amendement n<sup>o</sup> 28 des mêmes auteurs.

\*  
\* \*

## I<sup>re</sup> PARTIE

### EXPOSÉ INTRODUCTIF ET DISCUSSION

#### I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION

##### 1. LE DÉPLACEMENT ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DU TRAVAIL COMME ÉLÉMENT DU PROBLÈME DE LA MOBILITÉ

*M. Ansoms* estime que le problème de la mobilité comporte cinq aspects :

- 1° l'accessibilité des destinations;
- 2° la sécurité des déplacements;
- 3° la qualité de la vie dans les agglomérations;
- 4° les problèmes d'environnement provoqués par la circulation;
- 5° le manque de moyens de transport de certains groupes de population (qui ne possèdent ou ne veulent pas de voiture, qui ne savent ou ne peuvent pas conduire, tels que les pauvres, les enfants, les personnes âgées, les handicapés, les citoyens soucieux de l'environnement) ...

had gesuggereerd dat hij de subcommissie nadere gegevens in verband met het voorontwerp van decreet van het Vlaams Gewest zou bezorgen, werd hij door de subcommissie gehoord op 1 april 1998.

Op het voorstel zijn tal van amendementen ingediend, die behandeld werden naar aanleiding van de bespreking van de artikelen op 9 juli 1998. De subcommissie is overeengekomen de tekst van het voorstel, zoals hij is voortgevloeid uit de amendementen n<sup>rs</sup> 16 van de heer Bonte, (Stuk n<sup>r</sup> 374/8) en 25 tot 31 van de heren Ansoms, Bonte, Moock en mevrouw Cahay-André (Stuk n<sup>r</sup> 374/9) voor te leggen aan de commissie voor de Sociale Zaken. Deze tekst werd uiteindelijk als amendement n<sup>r</sup> 34 van de heren Ansoms, Bonte, Mairesse en Moock (Stuk n<sup>r</sup> 374/11) ingediend en door de Commissie voor de Sociale Zaken als basis voor de bespreking genomen.

De subcommissie heeft voorts beslist het advies van de ministers van Arbeid en Tewerkstelling en Ambtenarenzaken in te winnen over de moeilijkheden die kunnen rijzen ingevolge de verplichtingen opgelegd enerzijds door artikel 4 zoals voorgesteld door amendement n<sup>r</sup> 26 van de heren Ansoms, Bonte, Moock en mevrouw Cahay-André en, anderzijds, door artikel 6 als voorgesteld door amendement n<sup>r</sup> 28 van dezelfde indieners.

\*  
\* \*

## DEEL EEN

### INLEIDING EN BESPREKING

#### I. — INLEIDING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

##### 1. HET WOON-WERKVERKEER ALS ONDER- DEEL VAN HET MOBILITEITSPROBLEEM

Het mobiliteitsvraagstuk heeft volgens *de heer Ansoms* 5 aspecten :

- 1° de bereikbaarheid van de bestemmingen;
- 2° de veiligheid van de verplaatsingen;
- 3° de leefbaarheid van de woonkernen;
- 4° de milieuproblemen, voortgebracht door het verkeer;
- 5° de vervoersarmoede van bepaalde bevolkingsgroepen (die geen auto hebben, willen, kunnen of mogen besturen zoals arme mensen, kinderen, bejaarden, gehandicapten, milieubewuste burgers) ...

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail constituent un élément important du problème :

1° Dans l'état actuel des choses, plus de 90 % des phénomènes d'engorgement se présentent pendant les « heures de pointe » de la circulation entre le domicile et le lieu de travail, parce qu'à ce moment, cette forme de circulation s'ajoute au transport de marchandises et à la circulation entre le domicile et l'école. Quelque 3,2 millions de travailleurs se déplacent ainsi dans notre pays pendant les heures de pointe entre leur domicile et leur lieu de travail. Il convient de souligner à ce propos que ce ne sont pas seulement les centres urbains, mais aussi certains nœuds routiers dans des communes plus rurales qui arrivent à saturation au cours des heures de pointe, et, à mesure que la circulation automobile augmente — selon les prévisions, de 40 à 50 % au cours des dix prochaines années — le chaos devient énorme à ces endroits.

Il faut souligner que la perte de temps sera au moins doublée dans dix ans par rapport à aujourd'hui.

2° Les déplacements entre le domicile et le lieu du travail posent également un problème de sécurité. Il convient de mentionner particulièrement à ce propos la situation d'« après-file ». Les statistiques montrent que la plupart des accidents sur le chemin entre le domicile et le lieu du travail, se produisent au cours de la pointe de la soirée. C'est compréhensible : la pointe du matin se termine en files, la pointe du soir débute par des files. Les jours ouvrables, 20 % environ des accidents avec séquelles se produisent entre 16 et 18 heures.

3° la circulation entre le domicile et le lieu du travail pose également un problème de qualité de la vie. Le flot des voitures circulant dans les agglomérations pendant les heures de pointe, et la masse de voitures en stationnement pendant les heures de travail sont préjudiciables à la qualité de la vie dans ces centres.

4° la circulation entre le domicile et le lieu du travail pose également un problème d'environnement. Les périodes d'engorgement provoquent des pics dans la pollution : l'oxyde de carbone, le CO<sub>2</sub>, les hydrocarbures et les matières acides sont émis surtout à des vitesses élevées et lors de ralentissements de la circulation.

5° Pour certains travailleurs, la circulation entre le domicile et le lieu du travail pose également un problème social.

Certaines personnes sont obligées d'avoir une voiture pour se rendre à leur lieu de travail. Sans doute serait-il pertinent d'examiner dans quelle mesure certains demandeurs d'emploi qui ne peuvent se permettre une voiture, sont limités dans leurs possibilités d'obtenir un emploi parce que le lieu du travail est difficile à atteindre.

On possède néanmoins quelques indications à ce sujet : les résultats récents de l'enquête sur les habitudes en matière de déplacements en Flandre (enquête scientifique réalisée auprès de 2 500 familles

Het woon-werkverkeer is een belangrijk element hiervan :

1° Meer dan 90 % van de congestieverschijnselen doen zich bij de huidige stand van zaken voor tijdens de « piekuren » van het woon-werkverkeer, omdat op dat ogenblik deze vorm van verkeer zich voegt bij het goederentransport en het woon-schoolverkeer. Tijdens de piekuren verplaatsen zich in ons land ongeveer 3,2 miljoen werknemers tussen hun woning en de arbeidsplaats. Hierbij is het belangrijk om aan te stippen dat niet alleen de stedelijke centra, maar ook bepaalde knooppunten in meer landelijke gemeenten tijdens de piekuren oververzadigd geraken, en naarmate het autoverkeer aangroeit — volgens de prognoses nog met 40 tot 50 % de eerstkomende tien jaar — wordt het ook op deze punten een grote chaos.

Er zij aangestipt dat het tijdverlies binnen tien jaar minstens het dubbele zal bedragen van nu.

2° Het woon-werkverkeer is ook een veiligheidsprobleem. Vooral het « post-file »-verschijnsel moet hier vermeld worden. De ongevallencijfers wijzen uit dat de meeste ongevallen in het woon-werkverkeer gebeuren in de avondspits. Dat is ook begrijpelijk : de morgenspits eindigt in files, de avondspits begint ermee. Tijdens de weekdagen gebeuren ongeveer 20 % van de letselongevallen tussen 16 en 18 uur.

3° Het woon-werkverkeer is ook een leefbaarheidsprobleem. De vloed van rijdende voertuigen in de woonkernen tijdens de piekuren, en de massa geparkeerde auto's tijdens de werkuren zijn schadelijk voor de verblijfskwaliteit van deze kernen.

4° Het woon-werkverkeer is ook een milieuprobleem. Congestieperioden zijn pieken in de luchtverontreiniging : koolmonoxide, CO<sub>2</sub>, koolwaterstoffen en verzurende stoffen worden vooral uitgestoten bij hoge snelheden en bij vertraagd verkeer.

5° Het woon-werkverkeer is voor sommige werknemers ook een sociaal probleem.

Sommige mensen zijn verplicht om een auto te hebben om hun arbeidsplaats te kunnen bereiken. Het zou waarschijnlijk relevant zijn eens te onderzoeken hoe sommige sollicitanten die zich geen auto kunnen veroorloven, beperkt zijn in hun mogelijkheden om aan werk te geraken omdat de arbeidsplaats moeilijk te bereiken is.

Men heeft voor deze stelling toch enkele indicaties : de recente resultaten van het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen (wetenschappelijke enquête uitgevoerd bij 2 500 gezinnen in

en Flandre par la *Hogeschool voor Verkeerskunde* à Diepenbeek pour le compte du ministère de la Communauté flamande) indiquent clairement que :

1° 26 % des chômeurs n'ont pas de permis de conduire, tandis que chez les ouvriers et les employés, ce pourcentage est respectivement de 10,3 % et 3,63 %;

2° dans la catégorie dont les revenus sont les plus bas (moins de 40 000 francs par mois, catégorie à laquelle appartient certainement un certain nombre de chômeurs), une famille sur deux ne possède pas de voiture.

Il y a lieu de noter :

— qu'il y a moins de chômeurs et de titulaires de faibles revenus qui possèdent une voiture ou un permis de conduire, pour la simple raison que ces personnes ne peuvent se le permettre sur le plan financier;

— que le fait de ne pas posséder de permis de conduire pourrait faire partie d'un problème plus large qui se pose chez les chômeurs, tel qu'un niveau d'instruction peu élevé ou des capacités moindres;

— que l'on peut par ailleurs supposer que le fait de ne pas posséder de voiture et/ou de permis de conduire réduit les chances de ces personnes, du fait qu'il peut être difficile d'accéder à un lieu de travail sans voiture. Aux États-Unis, cette corrélation a déjà été constatée : celui qui ne sait pas conduire a évidemment moins de chances d'obtenir un emploi, étant donné que la distance séparant son domicile du lieu de travail est souvent très importante.

En d'autres termes, il se pourrait que le fait de ne pas posséder de voiture ou de ne pas savoir conduire exclue un certain nombre de chômeurs et de titulaires de faibles revenus du marché du travail. Il se pourrait, dès lors, que l'établissement de plans de transports d'entreprise soit un élément d'intégration sociale, dans la mesure où cette initiative rend le lieu de travail plus accessible aux chômeurs.

Un plan de transports d'entreprise n'est évidemment pas un plan de mise au travail, mais il pourrait également avoir indirectement un effet positif non recherché.

Il convient également de souligner que l'inaccessibilité croissante des centres économiques nuit de plus en plus à notre bien-être et à l'emploi.

Il ressort du rapport de l'institut *Plant Location International* que les entreprises internationales sont de plus en plus réticentes à s'installer dans notre pays. *Plant Location International* qualifie d'« éléments moteurs de l'économie » les investissements de 150 à 200 millions de dollars au moins, qui génèrent en moyenne 200 à 300 emplois directs, lesquels peuvent créer à leur tour entre 1 200 et 2 000 emplois dans les entreprises de sous-traitance.

Or, les investissements internationaux sont de plus en plus détournés vers les pays et régions environnants, tels que le Nord-Pas-de-Calais, les Pays-Bas, les *Midlands* anglaises, l'Écosse et l'ensemble de l'Irlande. Cela peut s'expliquer par différentes raisons. Toutefois, l'« atout négatif » le plus impor-

Vlaanderen door de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) maken duidelijk dat :

1° van de werklozen 26 % geen rijbewijs heeft, terwijl dat bij arbeiders en bedienden slechts respectievelijk 10,3 % en 3,63 % bedraagt;

2° bij de laagste inkomenscategorie (– 40 000 frank per maand, waartoe zeker een aantal werklozen behoort) 1 op 2 gezinnen geen auto heeft.

Nu kan men drie dingen stellen :

— onder de werklozen en laagste inkomens zijn er minder auto's en rijbewijzen omdat zulks voor hen financieel niet haalbaar is;

— het niet-hebben van een rijbewijs zou deel kunnen uitmaken van een ruimer probleem dat zich bij werklozen stelt, zoals lage scholingsgraad, minder capaciteiten;

— anderzijds kan men evenzeer veronderstellen dat het feit dat het niet-bezitten van een auto en/of een rijbewijs aan deze mensen kansen ontnemt omwille van de moeilijke bereikbaarheid van een arbeidsplaats zonder auto. In de Verenigde Staten is die correlatie reeds gebleken : wie daar geen auto kan rijden heeft duidelijk minder kans om aan werk te geraken, omdat de afstand naar die arbeidsplaats dikwijls zo groot is.

Met andere woorden : het zou wel eens kunnen dat het niet-hebben van een auto of het niet-auto kunnen rijden een aantal werklozen en lage inkomensgroepen van de arbeidsmarkt weghoudt. Het zou wel eens kunnen dat het opstellen van bedrijfsvervoerplannen een element kan zijn van sociale integratie, omdat het voor werklozen de arbeidsplaats beter bereikbaar maakt.

Vanzelfsprekend is een bedrijfsvervoerplan geen tewerkstellingsplan, maar het zou toch wel eens een ongewild positief neveneffect kunnen hebben.

Bij dit alles moet er bovendien de nadruk op worden gelegd dat de toenemende onbereikbaarheid van de economische centra in toenemende mate nadelig wordt voor onze welvaart en tewerkstelling.

Uit het rapport van het instituut *Plant Location International* blijkt dat internationale bedrijven ons land meer en meer de rug toekeren. *Plant Location International* noemt als « trekkers van de economie » investeringen van minimum 150 tot 200 miljoen dollar, die goed zijn voor gemiddeld 200 tot 300 rechtstreekse arbeidsplaatsen, die op hun beurt weer tussen de 1 200 en de 2 000 banen kunnen opleveren in de toeleveringsbedrijven.

Welnu, steeds meer worden internationale investeringen afgeleid naar ons omliggende landen en regio's zoals Nord-Pas-de-Calais, Nederland, de Engelse Midlands, Schotland en heel Ierland. Daarvoor zijn diverse redenen aan te halen. Maar de belangrijkste « negatieve troef » is, naast factoren als de

tant est, outre des facteurs tels que la situation macroéconomique moins favorable et le manque de terrains industriels, la menace d'une paralysie totale du trafic. Selon le rapport du *Plant Location International*, 83 % des investisseurs étrangers interrogés estiment que la facilité d'accès conditionne au premier chef l'installation dans une région, tandis qu'aucune des personnes interrogées n'est vraiment satisfaite du degré de fluidité de la circulation dans notre pays (bien que, d'autre part, toutes les personnes interrogées soient satisfaites de la qualité de l'infrastructure routière).

L'intervenant fait ensuite observer que la proposition de loi à l'examen contribuera à améliorer l'accessibilité des centres économiques grâce à une utilisation plus rationnelle de la voiture lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Dans la perspective du rapport du *Plant Location International*, cette proposition de la loi a donc également une signification socioéconomique.

## 2. L'USAGE DE L'AUTOMOBILE DANS LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

On vient de recevoir les chiffres globaux de l'enquête démographique réalisée en 1991 sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

### 2.1. *Quelques tendances fondamentales*

En premier lieu, il convient d'observer qu'entre 1981 et 1991, le nombre de travailleurs a augmenté d'environ 200 000 unités, passant de 3,06 millions à 3,26 millions.

Toutefois, la tendance la plus frappante est l'augmentation spectaculaire du nombre de travailleurs qui prennent le volant pour rallier leur lieu de travail, nombre qui est passé de 1,44 million à 1,89 million, ce qui représente une augmentation de 450 000 unités. Au cours de cette période, la part relative de l'automobile dans ce marché est passée de 47 % à 57 %. Il ressort de l'enquête précitée, réalisée auprès de 2 500 ménages flamands par la *Hogeschool Verkeerskunde* de Diepenbeek, que les chauffeurs seuls à bord représentent même 64 % des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Bien que l'on ne puisse évidemment comparer des enquêtes démographiques exhaustives et des enquêtes plutôt limitées, il n'en demeure pas moins évident que l'accroissement spectaculaire de la part de l'automobile dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail se poursuit.

On constate, comme deuxième tendance, que les transports publics continuent à perdre du terrain. En dépit de l'augmentation du nombre total de travailleurs, ceux-ci n'étaient plus que 183 177 en 1991, contre 228 519 en 1981, à prendre tous les jours le train, la part de celui-ci dans ces déplacements tombant de 7,4 % à 5,6 %. A cet égard, il est inquiétant de

minder gunstige macro-economische toestand en het gebrek aan industrieterreinen het dreigende verkeersinfarct : volgens het rapport van *Plant Location International* vindt 83 % van de geïnterviewde buitenlandse investeerders de vlotte bereikbaarheid een prioritaire vestigingsvoorwaarde, terwijl geen enkele geïnterviewde echt tevreden is over de doorstroming van het verkeer in ons land, alhoewel anderszijds alle geïnterviewden tevreden zijn over de kwaliteit van de wegeninfrastructuur.

Spreker stipt vervolgens aan dat het voorliggend wetsvoorstel wil bijdragen tot een betere bereikbaarheid van de economische centra door een rationeler gebruik van de auto in het woon-werkverkeer. In het perspectief van het rapport van *Plant Location International* heeft dit wetsvoorstel dus ook een sociaal-economische betekenis.

## 2. HET AUTOGEBRUIK IN HET WOON-WERKVERKEER

Zopas kreeg men de globale cijfers van het bevolkingsonderzoek 1991 over het woon-werkverkeer.

### 2.1. *Enkele fundamentele tendensen*

Op de eerste plaats moet gesteld worden dat het aantal werknemers tussen 1981 en 1991 met ongeveer 200 000 eenheden is toegenomen, namelijk van 3,06 miljoen naar 3,26 miljoen.

De meest opvallende tendens is wel de spectaculaire stijging van het aantal werknemers dat achter het stuur van de wagen plaats neemt om naar het werk te rijden : van 1,44 miljoen naar 1,89 miljoen, of een aangroei met 450 000 eenheden. Het relatieve marktaandeel van de auto is in die periode gestegen van 47 % naar 57 %. Uit de reeds vermelde enquête die is uitgevoerd bij 2 500 Vlaamse gezinnen door de Hogeschool Verkeerskunde in Diepenbeek lijkt dat het marktaandeel van de auto-solist in het woon-werkverkeer zelfs 64 % bedraagt. Vanzelfsprekend mag men de volledige bevolkingsonderzoeken niet vergelijken met eerder beperkte enquêtes, maar er staat toch vast dat de spectaculaire groei van de auto in het woon-werkverkeer zich doorzet.

Een tweede tendens : het openbaar vervoer verliest verder terrein. Niettegenstaande de stijging van het totale aantal werknemers ging het dagelijkse aandeel van de trein achteruit van 228 519 in 1981 naar 183 177 in 1991. Het marktaandeel van de trein daalde daardoor van 7,4 % naar 5,6 %. Verontrustend hierbij is dat het verlies zich vooral voordeed op

woon-werkafstanden boven de 30 km, dat wil zeggen op de afstanden waar de trein concurrentieel wordt met de auto. Het openbaar stads- en streekvervoer bleef getalsmatig bijna status-quo op ongeveer 350 000 eenheden.

Globaal daalde het marktaandeel van het openbaar vervoer van 18,9 % naar 16,2 %. Als we echter de resultaten van het onderzoek-Diepenbeek bekijken, dan zien we dat in 1995 het aandeel van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer verder is gedaald tot 12,5 %.

Een derde vaststelling : het carpoolen is niet populairder geworden tussen 1981 en 1991. Weliswaar is het aantal passagiers in het woon-werkverkeer toegenomen van 251 000 naar 284 000, maar in de kontekst van de toename van het aantal werknemers is de gemiddelde bezettingsgraad van de auto in deze periode lichtjes gedaald van 1,17 naar 1,14.

Het onderzoek-Diepenbeek wijst in dezelfde richting : een bezettingsgraad van 1,13.

Een vierde vaststelling : ook het langzaam verkeer moet terrein prijsgeven. Het aantal fietsers is gedaald van ongeveer 361 000 naar 341 000, terwijl het aantal voetgangers daalde van 286 000 naar 168 000. Het marktaandeel van het langzaam verkeer daalde dus van 21,1 % naar 15,5 % in 1991.

Vijfde vaststelling : ook het gemeenschappelijk bedrijfsvervoer, georganiseerd door de ondernemingen, ging tussen 1981 en 1991 achteruit van 111 000 naar 70 000. Het marktaandeel daalde daardoor van 3,6 % naar 2,1 %.

## 2.2. Verklaring voor deze evolutie

Een eerste verklaring is dat er op de lange termijn steeds meer werknemers op verdere afstand van hun werk zijn komen te wonen. De cijfers spreken voor zichzelf : in 1981 woonden nog 953 000 werknemers op minder dan 5 km van hun werk. In 1991 was dat aantal gedaald tot 780 000. In dezelfde periode daalde het aantal werknemers dat op minder dan 20 km afstand van het werk woonde, van 2,2 miljoen naar 2 miljoen. Hiervoor zijn twee redenen aan te geven :

— de voortschrijdende ruimtelijke spreiding van wonen en werken. Het gebrek aan aangepast ruimtelijk beleid schept grotere afstanden in het woon-werkverkeer en is *ipso facto* nadelig voor het openbaar vervoer en voor het langzaam verkeer;

— wijzigingen in het productieproces en op de arbeidsmarkt. Onder druk van de hoge werkloosheid zijn werknemers steeds meer bereid om lange afstanden af te leggen tussen hun woonplaats en hun werk. Tevens komen er steeds meer hoog gespecialiseerde banen, en daarvoor trekken de ondernemingen steeds meer werknemers aan die op grotere afstand wonen, omdat zij het gespecialiseerd personeel niet

constateren dat ce recul s'est surtout produit dans le segment des déplacements domicile-lieu de travail de plus de 30 kilomètres, c'est-à-dire sur des distances pour lesquelles le train devient compétitif par rapport à l'automobile. Quantitativement, les transports publics urbains et régionaux se sont pratiquement maintenus à quelque 350 000 unités.

Globalement, la part des transports publics a diminué de 18,9 % à 16,2 %. Une analyse des résultats de l'enquête de Diepenbeek montre toutefois que la part des transports publics dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail s'est encore réduite, tombant à 12,5 %.

Troisième constatation : le carpooling n'a pas gagné en popularité entre 1981 et 1991. Si le nombre de passagers dans les déplacements domicile-lieu de travail est passé de 251 000 à 284 000, l'augmentation du nombre de travailleurs fait que le taux d'occupation moyen de l'automobile a légèrement diminué au cours de cette période, tombant de 1,17 à 1,14.

L'enquête de Diepenbeek va dans le même sens, puisqu'elle révèle un taux d'occupation de 1,13.

Quatrième constatation : le trafic lent a également cédé du terrain. Le nombre de cyclistes est tombé d'environ 361 000 à 341 000, et le nombre de piétons de 286 000 à 168 000. La part du trafic lent a donc baissé de 21,1 % à 15,5 % en 1991.

Cinquième constatation : entre 1981 et 1991, le transport collectif organisé par les entreprises est tombé de 111 000 à 70 000 unités, sa part baissant de 3,6 % à 2,1 %.

## 2.2. Explication de cette évolution

Une première explication est qu'au fil des ans, un nombre croissant de travailleurs se sont éloignés de leur lieu de travail. Les chiffres sont suffisamment éloquentes : en 1981, 953 000 travailleurs habitaient encore à moins de 5 km de leur lieu de travail; en 1991, ce chiffre est tombé à 780 000; au cours de la même période, le nombre de travailleurs habitant à moins de 20 km de leur lieu de travail est tombé de 2,2 millions à 2 millions. Deux raisons peuvent expliquer cette évolution :

— l'espacement géographique croissant du domicile et du lieu de travail. L'absence d'une politique adaptée en matière d'aménagement du territoire est à l'origine de l'accroissement des distances entre le domicile et le lieu de travail et a, par conséquent, une incidence négative sur les transports en commun et le trafic lent;

— les modifications intervenues dans le processus de production et sur le marché du travail. Sous la pression des taux de chômage élevés, les travailleurs sont de plus en plus disposés à parcourir de longues distances pour se rendre au travail. Comme le nombre d'emplois très spécialisés ne cesse de croître, les entreprises engagent de plus en plus de travailleurs qui habitent plus loin de leur lieu de travail, étant



donné qu'elles ne trouvent pas le personnel spécialisé dans les environs immédiats.

Une deuxième explication de ces glissements observés à long terme réside dans les économies et les réorganisations successives réalisées dans les transports en commun.

De 1981 à 1991, les chemins de fer se sont vu appliquer le plan IC-IR, ce qui a entraîné une perte importante de voyageurs.

Une troisième explication réside dans la stabilité de l'image dont jouit l'automobile, stabilité qui contraste avec la détérioration de plus en plus marquée de l'image des transports en commun et du trafic lent.

Une quatrième explication réside dans l'individualisme et l'application d'horaires flottants, qui sont incompatibles avec le principe du covoiturage.

### 3. POURQUOI FAUT-IL ÉLABORER DES PLANS DE TRANSPORTS D'ENTREPRISE ?

Il ressort d'une étude récente que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne représentent pas, en tant que tels, la majeure partie des déplacements : 20 % « seulement » de tous les déplacements humains s'effectuent entre le domicile et le lieu de travail. Le problème réside cependant dans le fait que ces déplacements, effectués dans un laps de temps relativement court dans la journée, s'ajoutent aux autres déplacements (transport de marchandises, déplacements entre le domicile et l'école). À l'heure de pointe du soir, 62 % des déplacements s'effectuent en effet entre le domicile et le lieu de travail (étude de Diepenbeek). Et la solution du problème d'accessibilité pendant les heures de pointe réside dans un ensemble de mesures, dont un élément important consiste en l'application de plans de transports d'entreprise.

Il est illusoire de croire que « les transports en commun » résoudre le problème de la congestion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le covoiturage ne sera pas non plus *la* solution, pas plus que la bicyclette ou le transport collectif organisé par les employeurs ou les travailleurs mêmes. Les plans de transports d'entreprise ne sont pas non plus l'alpha et l'oméga de la politique de mobilité. Seule la combinaison d'une série de mesures peut contribuer de manière significative à assurer la mobilité. L'une de ces mesures consiste dans l'établissement de plans de transports d'entreprise, qui peuvent réduire les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de quelque 20 %. Cette coordination revient en fait à régler le problème des déplacements selon une approche planifiée au niveau de l'entreprise ou d'un groupe d'entreprises établies dans la même zone industrielle ou à proximité l'une de l'autre. Ces plans peuvent englober des mesures telles que :

in de onmiddellijke omgeving van de arbeidsplaats zelf vinden.

Een tweede verklaring voor deze lange-termijnverschuivingen is de opeenvolgende besparingen en reorganisaties van het openbaar vervoer.

Tussen 1981 en 1991 is bij de spoorwegen het IC-IR-plan doorgevoerd, wat tot een aanzienlijk reizigersverlies heeft geleid.

Een derde verklaring is de blijvende status van de auto, gekoppeld aan het verder afbrokkelend imago van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Een vierde verklaring is het individualisme en de glijdende werktijden die haaks staan op het carpoolen.

### 3. WAAROM BEDRIJFSVERVOERPLANNEN ?

Een recent onderzoek heeft uitgewezen dat het woon-werkverkeer *an-sich* niet het grootste aantal verplaatsingen voor zijn rekening neemt : « slechts » 20 % van alle menselijke verplaatsingen zijn woon-werkverkeer. Maar het probleem is dat deze verplaatsingen, die zich voordoen tijdens een relatief korte periode van de dag, zich voegen bij de andere verplaatsingen (goederenvervoer, woon-schoolverkeer). Want in de avondspits is ongeveer 62 % van het verkeer inderdaad woon-werkverkeer (onderzoek-Diepenbeek). En de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem tijdens de piekuren moet komen van een heel pakket van maatregelen, waarbij de bedrijfsvervoerplannen één belangrijk element zijn uit een heel pakket van beleidsmaatregelen.

Het is een illusie te denken dat « het openbaar vervoer » het probleem van de congestie in het woon-werkverkeer zal oplossen. Evenmin zal « de carpooling » de oplossing zijn, of de fiets, of het collectief vervoer dat georganiseerd wordt door de werkgevers of de werknemers zelf. Ook bedrijfsvervoerplannen zijn niet alfa en omega van het mobiliteitsbeleid. Alleen een bundel van maatregelen kan een ernstige bijdrage leveren. En één van die maatregelen zijn bedrijfsvervoerplannen die een vermindering van het woon-werkverkeer met zich kunnen meebrengen van ongeveer 20 %. En die coördinatie komt neer op een planmatige aanpak op het niveau van het bedrijf of van een groep van bedrijven op hetzelfde industrieterrein of in dezelfde omgeving. Zulke plannen kunnen maatregelen invoeren zoals :

— l'organisation de *carpools* ou de *vanpools* (en Belgique, on note un succès croissant des *vanpools* là où des plans de transports d'entreprise ont été élaborés et exécutés);

— l'organisation d'un transport collectif d'entreprise;

— l'encouragement à recourir à des solutions autres que l'usage individuel de la voiture;

— l'encouragement du trafic lent pour les travailleurs qui habitent à proximité de leur lieu de travail;

— la mise en œuvre d'une politique appropriée d'utilisation de l'aire de stationnement de l'entreprise, les meilleurs emplacements étant réservés aux travailleurs qui pratiquent le covoiturage;

— la conclusion d'accords avec les sociétés de transport urbains et vicinaux en ce qui concerne l'adaptation des liaisons;

— la négociation de titres de transport collectifs et d'abonnements avec ces sociétés;

— l'instauration d'une allocation de logement en faveur des (jeunes) travailleurs, afin de les inciter à s'établir à proximité de leur lieu de travail.

L'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de telles mesures, regroupés en un plan unique au niveau de l'entreprise ou au niveau de la zone industrielle, relèvent du management en matière de transport.

#### 4. EXPÉRIENCES EN MATIÈRE DE PLANS DE TRANSPORTS D'ENTREPRISE

Les États-Unis ont quelques années d'expérience en matière de plans de transports d'entreprise. En Californie, les entreprises les plus importantes sont obligées d'établir un plan de transports. Ces « *trip reduction programs* » ont permis, en sept ans, de porter le nombre d'occupants des voitures de 1,13 à 1,28, ce qui représente une augmentation de 13 %.

Aux Pays-Bas, le gouvernement incite les grandes entreprises à élaborer des plans de transports. Dans les entreprises participantes, une réduction de 10 % du nombre de travailleurs circulant seuls est chose normale. Certains services ou entreprises parviennent même à réduire ce nombre de 30 %, en particulier lorsque les conditions annexes sont fortement modifiées.

En Belgique, le projet gantois « Life » mérite d'être signalé, étant donné que ce projet pilote a déjà fait l'objet d'une évaluation quantitative. Ce projet concerne non seulement des travailleurs, mais également des écoles, en raison d'une certaine intrication des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et de ceux effectués entre le domicile et l'école (les parents prennent leur voiture pour conduire leur(s) enfant(s) à l'école et poursuivent ensuite leur route jusqu'au lieu de travail). Les premiers résultats (c'est-à-dire l'amorce d'un processus d'accroissement) sont les suivants :

— quelque 14 % des fonctionnaires circulant seuls ont modifié leur comportement en matière de

— het organiseren van *carpools* of *vanpools* (deze *vanpools* gaan in België vooruit waar er bedrijfsvervoerplannen opgesteld en uitgevoerd worden);

— het organiseren van gemeenschappelijk bedrijfsvervoer;

— het organiseren van stimuli voor alternatieven ten aanzien van het « autosolisme »;

— het aanmoedigen van het langzaam verkeer voor werknemers die dicht bij het werk wonen;

— het voeren van een aangepast parkeerbeleid op het parkeerterrein van de onderneming waarbij de interessantste parkeerplaatsen voor de *carpoolers* bestemd zijn;

— het maken van afspraken met de maatschappijen voor openbaar stads- en streekvervoer betreffende de aanpassing van de georganiseerde diensten;

— het bedingen van collectieve vervoerbewijzen en abonnementen bij deze maatschappijen;

— het invoeren van een huurtoeslag voor (bijvoorbeeld jonge) werknemers om zich dicht bij de onderneming te vestigen.

De uitwerking, uitvoering en opvolging van zulke maatregelen, samen in één plan gebracht op bedrijfsniveau of op het niveau van een industrieterrein komt toe aan het vervoersmanagement.

#### 4. ERVARINGEN MET BEDRIJFSVERVOERPLANNEN

De Verenigde Staten hebben reeds enkele jaren ervaring met bedrijfsvervoerplannen. In Californië zijn de grootste bedrijven verplicht om een vervoerplan op te stellen. De « *trip reduction programs* » hebben er na zeven jaar geleid tot een toename van de bezetting van de auto's van 1,13 inzittenden naar 1,28 inzittenden. Een stijging dus met 13 %.

In Nederland worden de grote bedrijven door de regering gestimuleerd om vervoerplannen uit te werken. Bij de bedrijven die hebben ingestemd is een reductie met 10 % van het aantal alleenrijders een normale zaak. Sommige ondernemingen of diensten komen, voornamelijk als de randvoorwaarden sterk gewijzigd worden, zelfs tot reducties van 30 %.

In België is het Gentse Life-project vermeldenswaard, vermits dit pilootproject reeds kwantitatief geëvalueerd is. Bij dit project zijn niet alleen werknemers, maar ook scholen betrokken omwille van een zekere verwevenheid van woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer (ouders brengen hun kind of kinderen met de wagen naar de school en rijden daarna verder naar het werk). De eerste resultaten (dat wil zeggen de inzet van een groeiproces) geven het volgende te zien :

— ongeveer 14 % van de alleenrijdende ambtenaren veranderden van verplaatsingsgedrag. De dage-

déplacements. La réduction journalière du nombre de kilomètres parcourus en voiture serait de quelque 2 340 kilomètres;

- 4 % des étudiants ont opté pour un moyen de transport autre que la voiture;
- 5 % des élèves de l'enseignement fondamental n'ont plus été conduits à l'école en voiture.

Il est cependant évident qu'un plan de transports d'entreprise ne peut à lui seul modifier profondément la situation dans une région donnée. Il est également primordial que l'on donne aux plans le temps d'atteindre leur vitesse de croisière.

## 5. CONTENU DE LA PROPOSITION DE LOI À L'EXAMEN

*5.1. Première disposition : les déplacements entre le domicile et le lieu de travail relèvent obligatoirement de la concertation organisée dans le cadre des CCT*

La proposition de loi à l'examen, qui reprend en partie la proposition déposée en 1982, prévoit que la concertation organisée dans le cadre des CCT devra désormais également porter sur l'utilisation massive de la voiture dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ce volet de la concertation sociale pourra dès lors déboucher sur des mesures CCT concernant :

- le moyen de transport utilisé;
- les horaires (flottants);
- les équipements prévus par l'entreprise pour les cyclistes;
- l'organisation de transports d'entreprise à l'aide de grands autobus ou de « vans » (un « van » est un combi dans lequel une dizaine de personnes peuvent prendre place);
- des mesures relatives au stationnement sur le site de l'entreprise et aux alentours;
- l'intervention de l'entreprise dans les frais de déplacement, etc.

La proposition de loi n'impose pas l'instauration de toutes ces mesures. Il appartiendra à la concertation sociale de limiter concrètement, en toute autonomie, l'utilisation de la voiture dans le cadre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il ne fait cependant aucun doute que, dans de nombreux cas, cette concertation débouchera sur un plan de transports d'entreprise (un « plan de réduction du kilométrage effectué en voiture ») au niveau de l'entreprise même ou, éventuellement, au niveau d'une zone industrielle.

L'accord de gouvernement fédéral prévoit d'ailleurs l'encouragement des plans de transports d'entreprise. La proposition de loi que nous déposons (à nouveau) s'inscrit parfaitement dans ce cadre.

Il convient également de souligner à cet égard que cette disposition n'impose pas de lourdes obligations :

likense reductie van het aantal autokilometers zou ongeveer 2 340 km bedragen;

- 4 % van de studenten kozen een ander vervoermiddel dan de auto;
- 5 % van de leerlingen van het basisonderwijs werden niet meer met de auto naar de school gebracht.

Het moet echter wel duidelijk zijn dat een alleenstaand bedrijfsvervoerplan de situatie in een welbepaalde regio niet drastisch kan veranderen. En belangrijk is dat men de plannen de tijd geeft om « op kruissnelheid » te komen.

## 5. INHOUD VAN HET VOORLIGGEND WETSVOORSTEL

*5. 1. Eerste bepaling : woon-werkverkeer verplicht thema in CAO-overleg*

Het wetsvoorstel, dat gedeeltelijk het in 1982 ingediende voorstel herneemt, bepaalt dat het CAO-overleg in de ondernemingen voortaan ook betrekking zal moeten hebben op het massale autogebruik in het woon-werkverkeer. Dit onderdeel van het sociaal overleg kan dan ook uitmonden in CAO-maatregelen die betrekking hebben :

- op het gebruikte vervoermiddel;
- op de (glijdende) werktijden;
- op voorzieningen bij de onderneming voor fietsers;
- op de organisatie van bedrijfsvervoer met grotere autobussen of met « vans » (een « van » is een combi waarin een tiental mensen kunnen plaatsnemen);
- op parkeermaatregelen op en rond het bedrijfs-terrein;
- op de tegemoetkoming van de onderneming in de verplaatsingskosten enz.

Het wetsvoorstel voorziet geen verplichting tot het invoeren van al deze maatregelen. Het behoort aan de autonomie van het sociaal overleg om de beperking van het autogebruik in het woon-werkverkeer concreet te maken. Maar ongetwijfeld zal dit in vele gevallen leiden tot een bedrijfsvervoerplan (een « autokilometer-reductieplan ») op het niveau van het bedrijf zelf of eventueel op het niveau van een industriezone.

Overigens staat het stimuleren van bedrijfsvervoerplannen ingeschreven in het federale regeerakkoord. Het wetsvoorstel dat (opnieuw) wordt ingediend kan hier perfect in kaderen.

Het is hierbij ook belangrijk te onderstrepen dat deze bepaling geen zware verplichtingen oplegt als automatismen :

— il n'y a pas d'obligation d'établir un plan de transports d'entreprise;

— il n'y a pas non plus d'obligation de convenir de mesures pour tout ce qui touche aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail (comme les horaires, l'influence exercée sur le choix du véhicule utilisé pour effectuer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, la politique en matière de stationnement, les équipements destinés aux cyclistes, les interventions afférentes aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail). Il n'est en effet pas souhaitable de prévoir des obligations très contraignantes, étant donné que les situations sont partout différentes.

Que prévoit dès lors cette disposition ? Qu'il convient de prendre, dans le cadre de la concertation sociale, des mesures visant à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ces mesures devront être déterminées dans le cadre de la concertation sociale même.

#### *5.2. Deuxième disposition : la possibilité d'instaurer des primes de mobilité*

Un deuxième élément de la proposition de loi consiste en une adaptation de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement. L'objectif est de permettre l'octroi, dans le cadre des CCT, de primes de mobilité aux travailleurs qui se rendent au travail à pied, à vélo, en recourant au covoiturage, au transport organisé par l'employeur ou aux transports en commun. Les travailleurs se rendant individuellement en voiture à leur travail ne bénéficieraient toutefois pas de ces primes de mobilité. Et ce n'est pas tout : les frais de véhicule exposés pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne donneraient plus droit à aucune déduction fiscale lorsque l'entreprise accorde une prime de mobilité en vertu d'une CCT. Les entreprises qui le désirent n'éprouveront donc aucune difficulté à transformer leurs interventions obligatoires dans les frais d'abonnement à un moyen de transport en commun en primes de mobilité.

Il convient une fois encore de souligner que la disposition relative à la prime de mobilité est très souple : il n'y a aucune obligation de prévoir des primes de mobilité. Mais si l'on instaure un tel système de primes dans le cadre de la CCT, celui-ci devra satisfaire aux normes légales prévoyant que les primes ne peuvent être versées aux automobilistes qui se rendent individuellement au travail et que l'application effective de ce système dans le cadre de la CCT entraîne la suppression de la déductibilité fiscale des frais de déplacement en voiture entre le domicile et le lieu de travail.

Cette disposition a, elle aussi, pour effet de responsabiliser au maximum les interlocuteurs sociaux. Ceux-ci ont la liberté de maintenir le système actuel d'intervention de l'employeur (en faveur notamment des travailleurs se rendant individuellement au tra-

— er zit geen verplichting in om een bedrijfsvervoerplan op te stellen;

— er zit tevens geen verplichting in om maatregelen af te spreken voor alles wat met het woon-werkverkeer te maken heeft (zoals werktijden, beïnvloeding van het gebruikte voertuig voor het woon-werkverkeer, parkeerbeleid, fietsvoorzieningen, tegemoetkomingen voor het woon-werkverkeer). Verregaande verplichtingen zijn immers niet gewenst, omdat de situatie overal verschillend is.

Wat zit er dan wel in deze bepaling ? Dat men in het sociaal overleg tot maatregelen dient te komen die de bedoeling hebben het aantal autokilometers in het woon-werkverkeer te verkleinen. Welke die maatregelen dan zijn moet het sociaal overleg zelf uitmaken.

#### *5.2. Tweede bepaling : mogelijkheid tot invoering van mobiliteitspremies*

Een tweede element in het wetsvoorstel is een ingreep in de tegemoetkoming van de werkgever in de verplaatsingskosten. Wij willen de mogelijkheid creëren om, in het kader van de bedrijfs-CAO's, mobiliteitspremies in te voeren voor werknemers die te voet, per fiets, met car- of vanpooling, met bedrijfsvervoer of met het openbaar vervoer naar het werk gaan. Van deze mobiliteitspremies zouden echter de werknemers uitgesloten worden die op hun eentje met de auto naar het werk rijden. Meer nog : in ondernemingen waar mobiliteitspremies zouden ingeschreven worden in de CAO, zou zelfs de fiscale aftrekbaarheid van de auto-kosten voor het woon-werkverkeer helemaal verdwijnen. Het is voor de ondernemingen desgewenst geen enkel probleem om hun verplichte tegemoetkoming in het openbaar vervoersabonnement van de werknemers onder te brengen bij de mobiliteitspremies.

Nogmaals moet er de nadruk op gelegd worden dat ook de bepaling over de mobiliteitspremie een zeer soepele bepaling is : er is geen enkele verplichting om in mobiliteitspremies te voorzien. Maar als men zulk stelsel in de CAO opneemt, dan moet het wel voldoen aan de wettelijke grenzen, namelijk dat ze niet mag uitgekeerd worden aan automobilisten die op hun eentje naar het werk komen, en dat het daadwerkelijk gebruik van dit systeem in de CAO tot gevolg heeft dat de fiscale aftrekbaarheid van de auto-kosten voor het woon-werkverkeer verdwijnt.

Opnieuw blijkt dat ook deze bepaling naar de sociale partners toe ten zeerste responsabiliserend is. Zij hebben de vrijheid om de bestaande tegemoetkomingen van de werkgever (onder meer voor werknemers die individueel met de auto naar het werk

vail en voiture). Ils peuvent toutefois aussi opter pour le système instauré par la loi.

### 5.3. *Troisième et quatrième dispositions : incitants fiscaux et intervention en faveur des entreprises*

Les mesures suivantes sont prévues afin d'inciter les entreprises à établir un plan de transports d'entreprise :

- tous les efforts consentis dans ce domaine par les entreprises bénéficient de la déductibilité fiscale;
- l'autorité fédérale verse une subvention unique aux entreprises qui recrutent un coordonnateur des transports chargé d'organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail au sein de l'entreprise, et ce, en fonction de la diminution de l'utilisation individuelle de la voiture par les travailleurs.

Il semble logique d'insérer les dispositions suivantes dans la proposition de loi :

1° la mise en œuvre de plans de transports d'entreprise fournit, de par l'amélioration de l'accessibilité qu'elle entraîne, non seulement un avantage micro-économique mais aussi un avantage macro-économique, à condition que chacun contribue à améliorer l'accessibilité (ou à ne pas la détériorer). Un avantage macro-économique représente toujours un avantage pour l'ensemble de la communauté ainsi que pour l'autorité;

2° la subvention accordée pour le recrutement de coordonnateurs des transports peut être imputée sur l'enveloppe de 6,5 milliards de francs que le gouvernement a réservée, dans le budget de 1997, pour la création d'emplois dans le secteur privé.

## 6. L'ATTITUDE NÉGATIVE DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL

Au cours de la législature précédente, la ministre de l'Emploi et du Travail a demandé au Conseil national du travail de rendre un avis sur la proposition de loi à l'examen ainsi que sur un avant-projet de loi concernant le même problème. Le CNT a émis un avis négatif concernant les deux textes. Un certain nombre de ces critiques formulées par cette instance ont déjà été examinées et réfutées dans les développements de la proposition de loi redéposée.

L'intervenant se propose d'examiner ces critiques de manière plus approfondie. Il convient tout d'abord de noter que l'avis a été rendu il y a près de trois ans et que les choses ont beaucoup évolué depuis lors, non seulement en ce qui concerne la situation routière, mais également en ce qui concerne la maturation des esprits. La proposition de loi a en outre été adaptée sur quelques points afin de tenir compte des remarques du CNT.

Pour commencer, le CNT formule, dans son avis, un certain nombre de considérations générales, qui sont aujourd'hui plus ou moins dépassées, concernant les plans de transports d'entreprise.

1° Première considération : les plans de transports d'entreprise doivent faire partie d'une politique

komen) te laten bestaan. Ze kunnen echter ook voor het systeem kiezen dat hier bij wet wordt bepaald.

### 5.3. *Derde en vierde bepaling : fiscale stimuli en tegemoetkoming aan de ondernemingen*

Om de ondernemingen aan te zetten tot het opstellen van een bedrijfsvervoerplan is het volgende voorzien :

- alle inspanningen van de ondernemingen in dat verband worden fiscaal aftrekbaar;
- er is een eenmalige tegemoetkoming van de federale overheid bij de aanwerving van een vervoersmanager die in het bedrijf zelf het woon-werkverkeer organiseert in functie van de vermindering van het individuele autogebruik door de werknemers.

Het lijkt logisch dat deze bepalingen in het wetsvoorstel opgenomen worden :

1° het opzetten van bedrijfsvervoerplannen levert door de verbetering van de bereikbaarheid niet alleen bedrijfseconomisch, maar macro-economisch voordeel op, op voorwaarde dus dat allen meewerken aan de verbetering van de bereikbaarheid (of het niet-verslechteren van de toestand). Macro-economisch voordeel is ook steeds voordeel voor de ganse gemeenschap en ook voor de overheid;

2° het stimuleren van de aanwerving van vervoersmanagers kan kaderen in de steun van 6,5 miljard frank die de regering voorziet in het kader van de begroting 1997 voor supplementaire tewerkstelling in de private sector.

## 6. DE NEGATIEVE HOUDING VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD

Tijdens de vorige legislatuur vroeg de minister van Tewerkstelling en Arbeid aan de Nationale Arbeidsraad een advies over dit wetsvoorstel, gekoppeld aan een voorontwerp van wet dat door haarzelf over dezelfde materie was uitgewerkt. De NAR gaf bij beide stukken een negatief advies. In de memorie van toelichting bij het opnieuw ingediende wetsvoorstel werden een aantal van deze kritieken reeds besproken en weerlegd.

De spreker wenst op deze kritieken dieper ingaan. Voorafgaandelijk moet er overigens ook de nadruk op gelegd worden dat het advies bijna drie jaar oud is, en dat men ondertussen een eind verder staat, niet alleen in verband met de verkeerssituatie zelf, maar ook inzake rijping van de geesten. Het wetsvoorstel is bovendien op enkele punten aangepast aan de bedenkingen van de NAR.

Om te beginnen geeft het NAR-advies een aantal algemene beschouwingen ten beste over bedrijfsvervoerplannen, die ondertussen reeds in mindere of meerdere mate achterhaald zijn.

1° Eerste beschouwing : bedrijfsvervoerplannen moeten deel uitmaken van een geïntegreerd mobili-

de mobilité intégrée. Or, une telle politique n'existe pas encore dans notre pays.

C'est vrai jusqu'à un certain point : il n'existe pas de plan de mobilité global au niveau fédéral ou flamand. Cette critique doit cependant être relativisée. Un certain nombre de mesures, qui peuvent s'inscrire dans le cadre d'une politique de mobilité plus large, ont déjà été prises à différents niveaux. Exemples :

- au niveau fédéral :
  - la limitation significative de la déductibilité des frais de voiture à 6 francs par km;
  - l'augmentation du prix des carburants;
  - une intervention supplémentaire des pouvoirs publics d'environ 7 milliards de francs par an, pendant les 10 prochaines années, dans les investissements ferroviaires pour le trafic intérieur. Au cours de cette période d'investissement, 72 milliards de francs seront notamment affectés à l'acquisition de nouvelles voitures comportant davantage de places assises;

- au niveau régional :
  - on aménage chaque année 250 km de pistes cyclables (il ne faut pas oublier que, vu la distance à parcourir, un tiers des travailleurs pourraient utiliser le vélo pour se rendre à leur travail, mais utilisent néanmoins massivement la voiture);
  - la conclusion d'accords de mobilité entre la Région flamande et les villes; ces accords visent à parvenir à une utilisation plus judicieuse de l'automobile au sein des villes;

- le plan structurel d'aménagement du territoire de la Flandre, dont un des objectifs est la maîtrise de la mobilité;

- au niveau communal :
  - des efforts pour sécuriser le trafic lent (par exemple, des écoliers);
  - des initiatives des communes pour concentrer l'habitat et revaloriser le centre des villages, initiatives qui, à un peu plus long terme, réduiront pour les enfants la distance entre leur domicile et un certain nombre de destinations courantes.

Par ailleurs, il faut souligner que la proposition de loi prévoit également un certain nombre de mesures spécifiques qui influencent la mobilité :

- en effet, il ressort de l'étude de Diepenbeek que les employeurs interviennent dans les frais de déplacement en voiture entre le domicile et le lieu de travail pour environ 25 % des travailleurs. Or, si le système des primes de mobilité était adopté dans le cadre de la concertation sociale, cette intervention serait supprimée, à moins que le travailleur qui utilise son véhicule pour se rendre au travail ne pratique le covoiturage (dans ce cas, il aurait droit aux primes de mobilité);

- la proposition de loi prévoit en outre la suppression de la déductibilité fiscale des dépenses afférentes aux déplacements effectués en voiture entre le

teitsbeleid. En zulk beleid bestaat er nog niet in ons land.

Tot op zekere hoogte is dat waar : er bestaat geen federaal en Vlaams globaal mobiliteitsplan. Toch moet de kritiek gerelativeerd worden. Er zijn op verschillende niveaus reeds een aantal maatregelen genomen die kunnen kaderen in een breder mobiliteitsbeleid. Bijvoorbeeld :

- op federaal niveau :
  - de betekenisvolle beperking van de aftrekbaarheid van autokosten tot 6 frank per km;
  - de stijgende brandstofprijzen;
  - een bijkomende overheidstegemoetkoming van gemiddeld 7 miljard frank per jaar in de Spoorweginvesteringen voor het binnenlandse treinverkeer gedurende de eerstkomende 10 jaar. In deze investeringsperiode wordt er onder meer voor 72 miljard frank geïnvesteerd in nieuwe comfortabele rijtuigen met meer zitplaatsen;

- op gewestelijk niveau :
  - 250 km fietspad worden per jaar gerealiseerd (niet vergeten dat 1/3 van de werknemers op fietsafstand van het werk wonen, maar daarvoor toch massaal de auto gebruiken);

- de afsluiting van mobiliteitsovereenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de steden; deze afspraken zijn erop gericht om binnen de steden een meer verantwoord autogebruik te verkrijgen;

- het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waarvan één van de doelstellingen is : het beheersen van de mobiliteit;

- op gemeentelijk niveau :
  - inspanningen om het langzaam verkeer (bijvoorbeeld van scholieren) te beveiligen;
  - initiatieven van gemeenten om de woningen te concentreren en de dorpskern te herwaarderen, die voor kinderen op ietwat langere termijn de afstand tussen de woonst en een aantal courante bestemmingen korter maakt.

Overigens moet erop gewezen worden dat het wetsvoorstel zelf, indien goedgekeurd, ook specifieke maatregelen inhoudt die van invloed zijn op de mobiliteit :

- immers, uit het onderzoek-Diepenbeek blijkt dat de werkgevers voor ongeveer 25 % van de werknemers tussenkomen in de verplaatsingskosten van het woon-werkverkeer met de auto. Welnu, waar het systeem van de mobiliteitspremies zou aangenomen worden in het sociaal overleg, zou die tegemoetkoming wegvallen, tenzij de werknemer-automobilist collega's mee naar het werk brengt (want dan valt hij onder de mobiliteitspremies);

- het wetsvoorstel bepaalt bovendien dat de fiscale aftrekbaarheid van de woon-werkverplaatsing met de auto wegvalt als het systeem van de mobi-

domicile et le lieu de travail si le système des primes de mobilité est adopté dans le cadre de la concertation sociale.

2° Deuxième considération : il faut également faire quelque chose en ce qui concerne les déplacements des agents des administrations publiques.

La Région flamande étudie et expérimente déjà la mise en œuvre de plans de transports d'entreprise pour les agents qui travaillent dans le complexe Baudouin (Bruxelles-Nord) et dans le complexe Marquis (Bruxelles-Central). Ce personnel est également concerné par la réduction de la déductibilité des frais de voiture, l'augmentation des prix des carburants, etc. Certes, les CCT du secteur public doivent également contenir des dispositions relatives aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le Conseil national du travail a raison sur ce point.

3° Troisième considération : l'intrication des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les déplacements entre le domicile et l'école.

Le Conseil national du travail fait observer que « de nombreux parents » conduisent leur enfant en voiture à l'école et poursuivent ensuite leur route jusqu'à leur lieu de travail, et qu'il est dès lors impossible à ces parents de participer à un plan de transports d'entreprise.

Cette considération appelle la réponse suivante :

— l'enquête Diepenbeek a montré que la voiture est loin d'occuper dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail la position dominante que d'aucuns aimeraient lui attribuer : 28,4 % des écoliers, élèves et étudiants viennent en voiture à l'école, comme conducteurs ou comme passagers. Si l'on admet que les étudiants automobilistes ne représentent qu'un faible pourcentage de ce groupe, on peut dire globalement qu'un quart seulement des écoliers et élèves sont conduits à l'école en voiture;

— dans les écoliers et élèves qui sont conduits en voiture, il faut compter un certain nombre de mères qui retournent à la maison en voiture. Elles non plus ne sont pas concernées par les plans de transports d'entreprise;

— parmi les écoliers et élèves qui sont conduits à l'école en voiture, il y en a un certain nombre qui retournent chez eux le soir en utilisant les transports en commun, car les horaires scolaires ne coïncident pas, le soir, avec la fin de la journée de travail. C'est ce qu'a révélé une enquête effectuée à Gand (le projet dit « *Life* »), où 20 % des élèves du secondaire se trouvaient dans ce cas. Ces chiffres relativisent également la nécessité de combiner les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les déplacements entre le domicile et l'école;

— le projet « *Life* » à Gand est d'ailleurs un projet d'enquête et une expérience qui bénéficient du soutien des autorités flamandes, en vue de mettre en place des plans de transports scolaires parallèlement à des plans de transport d'entreprise. La mise en œuvre de tels plans de transports scolaires peut aussi contribuer à résoudre ce problème;

teitspremies aangenomen wordt in het sociaal overleg.

2° Tweede beschouwing : er moet ook iets gebeuren met het woon-werkverkeer van het overheidspersoneel.

Het Vlaams Gewest is reeds aan het onderzoeken en experimenteren aan het uitvoeren inzake bedrijfsvervoerplannen voor het personeel dat in het Boude-wijncomplex (Brussel-Noord) en in het Markiescomplex (Brussel-Centraal) werkt. Overigens vallen ook zij onder de verminderde aftrekbaarheid van auto-kosten, duurdere brandstofprijzen en dergelijke. Weliswaar moeten ook de overheids-CAO's bepalingen hebben over het woon-werkverkeer. Daar heeft de NAR gelijk in.

3° Derde beschouwing : verwevenheid van het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer.

De redenering van de NAR is dat « vele ouders » hun kind met de auto naar de school brengen om daarna zelf met de auto naar het werk te rijden, en dat het bijgevolg voor deze ouders niet mogelijk is om deel te nemen aan een bedrijfsvervoerplan.

Hierop moet het volgende geantwoord worden :

— uit het onderzoek-Diepenbeek is gebleken dat de auto bijlange niet de dominante positie in het woon-schoolverkeer heeft die men er graag aan toe schrijft : 28,4 % van de scholieren en studenten komen met de auto naar de school, ofwel als bestuurder ofwel als passagier. Als de studenten-automobilisten enkele procentjes uitmaken van deze groep, kan men globaal stellen dat slechts één kwart van de scholieren met de auto naar de school gebracht wordt;

— van de scholieren die met de auto gebracht worden moet men een aantal moeders rekenen die terug huiswaarts keren met de auto. Ook zij vormen dus niet het probleem van de bedrijfsvervoerplannen;

— van de scholieren die met de auto naar de school gebracht worden zijn er een aantal die 's avonds met het openbaar vervoer terug huiswaarts keren, omdat de schooluren 's avonds niet kloppen met het einde van de werkdag. Dat is gebleken uit een onderzoek in Gent (het zogenaamd « *Life-project* »), waar 20 % van de middelbare scholieren in dat geval verkeerden. Ook dit is een relativering van de noodzakelijke verwevenheid van woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer;

— het « *Life-project* » in Gent is overigens een onderzoeksproject en experiment met de steun van de Vlaamse overheid, teneinde ook schoolvervoerplannen uit te werken naast bedrijfsvervoerplannen. De uitwerking van zulke schoolvervoerplannen is een bijkomend element van oplossing van het probleem;

— les communes commencent également à se rendre compte qu'elles ont un rôle important à jouer dans l'utilisation de la voiture pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Dans certaines régions, il existe déjà des initiatives de « *bike-pooling* », grâce auxquelles, dans le cadre de l'ALE, un chômeur adulte accompagne un groupe d'enfants à vélo depuis leur quartier jusqu'à l'école et, inversement, le soir jusqu'à leur domicile.

L'intervenant rapporte également d'autres initiatives communales en matière de sécurité des déplacements entre le domicile et l'école, telles que des pistes cyclables alternatives, des ralentisseurs, des zones 30, des surveillants habilités, etc.;

— pour certains travailleurs qui conduisent leur enfant en voiture à l'école, une des solutions pourrait être de passer prendre, dans le cadre du plan de transports d'entreprise, un autre travailleur après avoir déposé leur enfant à l'entrée de l'école;

— là où subsiste encore un réel problème, le gestionnaire des transports d'entreprise peut exhorter le père et/ou la mère en question à chercher une autre solution (par exemple, le covoiturage pour conduire leur enfant ou leurs enfants à l'école avec la voiture des voisins).

4° Quatrième considération : horaires flottants contre covoiturage.

Dans son avis, le CNT constate également qu'il y a antinomie entre les horaires flottants, qui ont pour effet d'étaler davantage les heures de pointe, et le système de covoiturage, qui suppose que les travailleurs se rendent au travail autant que possible en même temps. Autrement dit, s'il aurait une incidence positive du fait qu'il obligerait les personnes à se déplacer davantage ensemble, le covoiturage aurait par ailleurs un effet négatif, étant donné que, globalement, un plus grand nombre de personnes se rendraient à leur lieu de travail au même moment. La pratique du covoiturage n'aurait donc, globalement, aucune incidence positive.

En réponse à cette observation, il convient de faire observer que la proposition de loi ne préconise nullement la disparition des horaires flottants. Certaines CCT d'entreprise supprimeront peut-être les horaires flottants en vue de faciliter le covoiturage. Mais cette question doit être envisagée séparément dans chaque entreprise : elle relève de la gestion des transports au niveau de l'entreprise et se pose dans le cadre de l'élaboration d'un plan de transports d'entreprise. Il est parfaitement possible qu'il soit décidé, dans le cadre de cette gestion, de maintenir les horaires flottants.

5° Cinquième considération : la liberté individuelle doit être respectée.

Dans son avis, le CNT exige que les travailleurs conservent leur liberté de choisir le moyen de transport qu'ils désirent utiliser pour rallier leur lieu de travail.

Il va de soi que cette liberté doit être maintenue. Ni la proposition de loi à l'examen, ni les plans de transports d'entreprise n'ont pour but de supprimer

— ook de gemeenten beginnen in te zien dat zij een belangrijke rol te spelen hebben in verband met het autogebruik voor het woon-schoolverkeer. In sommige streken zijn er reeds initiatieven van « *fietspooling* », waarbij in het kader van het PWA, een volwassen werkloze een groepje fietsende kinderen vanuit de wijk naar de school en 's avonds omgekeerd naar huis begeleidt.

De spreker verwijst ook naar andere gemeentelijke initiatieven inzake veiligheid van het woon-schoolverkeer zoals alternatieve fietsroutes, snelheidsremmende elementen, zone-30-initiatieven, gemachtigde opzichters enz.;

— een oplossing voor bepaalde werknemers die hun kind met de auto naar de school brengen, kan zijn dat deze personen zelf in het kader van een bedrijfsvervoerplan nog een werknemer oppikken nadat ze hun kind aan de schoolpoort hebben afgezet;

— waar er dan nog echt een probleem is, kan de bedrijfsvervoermanager de betrokken vader en/of moeder stimuleren om uit te kijken naar een andere oplossing (bijvoorbeeld schoolpooling van hun kind of kinderen met de auto van de burens).

4° Vierde beschouwing : glijdende werktijden versus carpooling.

In zijn advies stelt de NAR ook dat er een tegenstelling bestaat tussen glijdende werktijden die de spits meer spreiden en anderzijds het systeem van de carpooling dat er alle belang bij heeft dat werknemers zoveel mogelijk op hetzelfde moment naar het werk rijden. Met andere woorden carpooling zou winst brengen door de mensen meer samen te doen rijden, maar zou daarentegen een verlies betekenen doordat, globaal gezien, meer mensen op hetzelfde tijdstip naar het werk zouden rijden. Globaal zou er dus geen winst zijn.

Hierop moet het volgende geantwoord worden. Er wordt nergens in het wetsvoorstel gesteld dat de glijdende werktijden moeten verdwijnen. Misschien zullen sommige bedrijfs-CAO's daartoe overgaan om het carpoolen te vergemakkelijken. Maar dat wordt dan best per bedrijf bekeken, dat is namelijk een vraag voor het bedrijfsvervoermanagement op het ogenblik dat een bedrijfsvervoerplan wordt opgesteld. Het is perfect mogelijk dat het resultaat van dit management is dat de glijdende werktijden gewoon blijven bestaan.

5° Vijfde beschouwing : de individuele vrijheid moet gerespecteerd worden.

Het NAR-advies eist dat de werknemers bij hun woon-werkverplaatsingen hun vrijheid behouden om individueel te kiezen op welke wijze zij naar het werk willen komen.

Vanzelfsprekend dient dat te gebeuren. Dit wetsvoorstel, noch de bedrijfsvervoerplannen zelf hebben de bedoeling om die individuele vrijheid uit te scha-



la liberté individuelle. Les pouvoirs publics doivent cependant pouvoir orienter le comportement des individus et tel est l'objectif des plans de transports d'entreprise.

L'usage individuel de l'automobile n'est pas rendu impossible par les plans de transports d'entreprise; il est découragé, par exemple par les mesures suivantes :

- les meilleurs emplacements de stationnement dans l'enceinte de l'entreprise sont réservés aux personnes qui pratiquent le covoiturage;

- dans certaines entreprises, seules les personnes pratiquant le covoiturage sont encore autorisées à utiliser le parking de l'entreprise;

- instauration de primes de mobilité.

Bref, tout en respectant la liberté individuelle, les plans de transports d'entreprise visent à modifier les comportements en matière de déplacements en incitant les travailleurs à opter pour le trafic lent et les transports publics et à renoncer à l'automobile.

6° Sixième considération : les transports publics consentent trop peu d'efforts.

Cette considération doit être relativisée :

- nous avons d'ores et déjà souligné que les pouvoirs publics consentent un effort considérable en investissant 23 milliards de francs par an dans le trafic ferroviaire intérieur. Il est vrai qu'il n'y a, à côté de cela, guère de possibilités de développer le trafic ferroviaire suburbain en créant un Réseau express régional. Mais d'autre part :

- les 3° et 4° voies entre Bruxelles et Louvain offrent la possibilité de créer une telle liaison suburbaine;

- le percement d'un tunnel sous la gare centrale d'Anvers accroîtra la capacité de transport de plus de moitié, ce qui augmentera considérablement les possibilités de créer des liaisons ferroviaires suburbaines sur les lignes existantes;

- de toute évidence, la société *De Lijn* réoriente ses activités vers les zones à forte congestion. Dans un avenir proche, les zones rurales à moindre densité de population seront partiellement desservies par des transports publics fonctionnant sur demande (taxibus, etc.). La proposition de loi relative aux services collectifs de taxis s'inscrit également dans ce cadre;

- La société *De Lijn* est même demandeuse en matière de plans de transports d'entreprise. Cette société régionale a déjà participé au développement de quelques projets de ce type et a même adapté les services qu'elle offre en fonction de ceux-ci.

Outre ces considérations critiques, le CNT a également formulé au sujet de la proposition de loi une série d'objections qui nécessitent une discussion.

1° Première objection : la proposition de loi ne vise pas à mettre en place une solution intégrée.

On ne peut attendre d'une proposition de loi qu'elle définisse une politique de mobilité intégrée.

Nous avons en effet déjà précisé ci-dessus qu'il n'existe pas encore de plan de mobilité intégré. Par

kelen. Weliswaar moet de overheid gedragssturend kunnen optreden, en dat is de bedoeling van de bedrijfsvervoerplannen.

Het individuele autogebruik wordt in bedrijfsvervoerplannen niet onmogelijk gemaakt, maar wel ontmoedigd; bijvoorbeeld :

- de beste parkeerplaatsen op het bedrijfsterrein zijn voor carpoolers;

- in sommige bedrijven : alleen carpoolers zijn nog toegelaten op de parking van het bedrijf;

- invoering van mobiliteitspremies.

Kortom : bedrijfsvervoerplannen proberen om, met respect voor de individuele vrijheid, toch gedragssturend op te treden ten gunste van langzaam verkeer en gemeenschappelijk vervoer, en ten nadele van individuele woon-werkverplaatsingen per auto.

6° Zesde beschouwing : het openbaar vervoer doet te weinig inspanningen.

Ook deze beschouwing moet gerelativeerd worden :

- we wezen reeds op de zware investeringsinspanningen van de federale overheid voor de voor het binnenlandse treinverkeer van gemiddeld 23 miljard frank per jaar. Weliswaar is er hierbij weinig ruimte voor bijkomend voorstedelijk treinverkeer in de vorm van een Gewestelijk Expressnet rond het Brusselse congestiegebied. Maar anderzijds :

- levert het 3° en 4° spoor tussen Brussel en Leuven de mogelijkheid tot zulk voorstedelijk treinverkeer;

- zal de ondertunneling van Antwerpen-Centraal de capaciteit met meer dan de helft doen toenemen, wat de mogelijkheden voor voorstedelijk treinverkeer over bestaande lijnen aldaar enorm uitbreidt;

- De Lijn verschuift het zwaartepunt van zijn exploitatie duidelijk in de richting van de zware congestiegebieden. Voor de dienstverlening in de dunner bewoonde landelijke gebieden zal in de nabije toekomst gedeeltelijk overgeschakeld worden naar openbaar vervoer op aanvraag (belbus en dergelijke). Onder meer hierin kadert ook het wetsvoorstel over de collectieve taxi's;

- De Lijn is zelf vragende partij inzake bedrijfsvervoerplannen. Deze gewestelijke maatschappij heeft reeds enkele van deze plannen mede uitgewerkt, en in functie daarvan zelfs haar dienstverlening aangepast.

Naast deze kritische beschouwingen heeft de NAR ook een aantal kritieken op het wetsvoorstel die om een bespreking vragen.

1° Eerste kritiek : het wetsvoorstel beoogt geen geïntegreerde oplossing.

Men kan van een wetsvoorstel niet verwachten dat het een geïntegreerd mobiliteitsbeleid voorstelt.

We stelden hierboven inderdaad reeds dat er geen geïntegreerd mobiliteitsplan klaarligt. Anderzijds

ailleurs, nous avons également déjà souligné que la politique menée par les autorités à tous les niveaux contient de plus en plus d'éléments d'intégration qui feront sentir leurs effets à court, moyen et long terme et qui multiplieront les effets des plans de transports d'entreprise.

2° Deuxième objection : la proposition de loi prévoit trop de mesures linéaires.

Rien n'est moins vrai. Nous avons déjà précisé plus haut que la proposition de loi n'impose pas la moindre obligation en ce qui concerne l'établissement d'un plan de transports d'entreprise; elle impose seulement aux interlocuteurs sociaux de s'accorder sur des mesures visant à orienter le comportement des travailleurs dans une bonne direction. Il incombera aux interlocuteurs sociaux de définir eux-mêmes ces mesures, car chaque situation est spécifique.

3° Troisième objection : la proposition de loi limite la « liberté de négociation ».

C'est effectivement le cas jusqu'à un certain point. Les interlocuteurs devront aussi aborder la question des déplacements entre le domicile et le lieu de travail lors des négociations menées dans le cadre des CCT et ils devront élaborer ensemble des mesures visant à réduire au maximum l'utilisation de la voiture pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, sans toutefois rendre obligatoire l'établissement de plans de transports d'entreprise. C'est fondamental. La proposition de loi se fonde sur la conviction que les plans de transports d'entreprise seront un échec sans la collaboration des employeurs et des travailleurs. La marge de manœuvre laissée à la concertation sociale doit être la plus large possible.

La proposition de loi vise à atteindre un juste équilibre entre l'intervention des pouvoirs publics et l'autonomie des interlocuteurs sociaux. La liberté de négociation ne peut être absolue. Ce serait inacceptable d'un point de vue social, car d'autres facteurs peuvent avoir plus d'importance que la liberté de négociation. La politique même du gouvernement l'atteste : la liberté de négociation est limitée, par exemple, par la loi relative à la sauvegarde de la compétitivité de l'économie par rapport à celle de nos principaux partenaires commerciaux. Le même raisonnement peut être suivi en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu de travail : la croissance des flux de trafic entre le domicile et le lieu de travail constitue une menace non négligeable pour notre économie, sans parler de la perte de qualité de vie familiale que la densité du trafic représente pour les travailleurs. De surcroît, la détérioration de l'accessibilité des centres économiques (par exemple, Bruxelles et environs et la zone portuaire d'Anvers) rendra ceux-ci de moins en moins attrayants à terme. On peut même affirmer qu'une adaptation des CCT prévoyant à terme l'organisation progressive des déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans le cadre de plans de transports d'entreprise contribuera au renforcement de notre économie : ce système permettra d'éviter les pertes économiques considérables provoquées par la saturation du trafic et il

wezen we er ook al op dat steeds meer integrerende elementen naar voren komen in het overheidsbeleid op alle niveaus, die op korte, middellange of lange termijn hun invloed zullen doen gelden en die een versterkende invloed zullen hebben op het effect van bedrijfsvervoerplannen.

2° Tweede kritiek : het wetsvoorstel legt teveel lineaire maatregelen op.

Niets is minder waar. Wij hebben hoger reeds gesteld dat het wetsvoorstel geen enkele verplichting invoert tot de opstelling van een bedrijfsvervoerplan; de enige verplichting bestaat erin dat in het sociaal overleg maatregelen moeten worden afgesproken om het gedrag van de werknemers in een goede richting te sturen. Welke maatregelen dat zijn, moet het concrete sociale overleg zelf uitmaken omdat de situatie overal verschillend is.

3° Derde kritiek : het wetsvoorstel beperkt de « vrijheid van onderhandeling ».

Tot op bepaalde hoogte is dat een feit. De sociale partners zullen in hun CAO-overleg ook het woon-werkverkeer moeten bespreken en samen maatregelen uitwerken om het autogebruik in dit woon-werkverkeer zoveel mogelijk te beperken, zonder evenwel de verplichting in te voeren van bedrijfsvervoerplannen. Dat is van zeer fundamenteel belang. Het wetsvoorstel gaat uit van de overtuiging dat bedrijfsvervoerplannen niet lukken zonder medewerking van werkgevers en werknemers. En er moet zoveel mogelijk ruimte gelaten worden aan het sociale overleg.

Het wetsvoorstel heeft hierbij een evenwicht nagestreefd tussen overheidsingrijpen en autonomie van het sociaal overleg. De vrijheid van onderhandeling kan niet absoluut zijn. Zoiets is maatschappelijk niet aanvaardbaar. Er kunnen belangrijker zaken op het spel staan dan de vrijheid van onderhandeling. Dat wordt overigens bewezen door het regeringsbeleid zelf : de vrijheid van onderhandeling wordt bijvoorbeeld beperkt door de wet op de vrijwaring van de competitiviteit van het bedrijfsleven tegenover onze belangrijkste handelspartners. Een zelfde redenering kan worden toegepast op het woon-werkverkeer : de toenemende vloed van het woon-werkverkeer is een niet te onderschatten bedreiging van onze economie om maar te zwijgen over het kwaliteitsverlies dat de verkeersdruk veroorzaakt voor het gezinsleven van de werknemers. Bovendien maakt de toenemende onbereikbaarheid van de economische centra (bijvoorbeeld Brussel en omgeving, het Antwerpse havengebied) deze centra zelf op termijn minder en minder aantrekkelijk. Men kan zelfs stellen dat een ingreep in de CAO's, waardoor het woon-werkverkeer mettertijd ook meer en meer georganiseerd zal worden in bedrijfsvervoerplannen, gekaderd kan worden in de versterking van onze economie : aanzienlijk economisch verlies in de verkeerscongestie wordt ermee voorkomen, en bovendien bewaart onze economie, via een beleid van

permettra en outre à notre économie, grâce à une politique de maîtrise de la mobilité, de conserver autant que possible l'un de ses atouts traditionnels : une grande accessibilité.

Le CNT fait également état d'une deuxième limitation de la liberté de négociation que recèle la proposition de loi, à savoir le fait que la possibilité d'instaurer des « primes de mobilité » soit inscrite dans la loi. Or, il est relativement évident que cette limitation légale est nécessaire : le système des primes de mobilité n'a de sens que si les travailleurs qui se rendent individuellement en voiture à leur travail ne peuvent bénéficier de ces primes.

Il convient d'ailleurs de souligner que la proposition de loi ne prévoit pas l'obligation, mais seulement la possibilité d'instaurer des primes de mobilité. La limitation de la liberté de négociation est minime, puisque le texte proposé se borne à prévoir que les travailleurs qui se déplacent individuellement en voiture ne bénéficieraient pas des primes de mobilité qui seraient instaurées. Mais s'il devait être décidé, dans le cadre de la concertation sur une CCT, de maintenir le système existant d'interventions (dont peut-être aussi les interventions en faveur des travailleurs qui se déplacent individuellement en voiture), il s'agirait là d'une décision autonome des participants à cette concertation. À cet égard, il n'est donc pas porté atteinte à la liberté de négociation dans le cadre de la concertation sociale. La proposition de loi place toutefois explicitement les interlocuteurs sociaux devant leurs responsabilités.

La première version de la proposition de loi prévoyait qu'un arrêté royal fixerait le pourcentage maximum de la masse salariale qui pourrait être affecté au paiement des primes de mobilité. La deuxième version de la proposition de loi laisse à la concertation organisée dans le cadre des CCT le soin de fixer ce pourcentage. Une certaine liberté de négociation a donc effectivement été rendue aux interlocuteurs sociaux dans ce domaine.

4° Quatrième objection : les automobilistes se déplaçant individuellement ne peuvent prétendre aux primes de mobilité.

Il va de soi qu'il serait absurde que des travailleurs se rendant individuellement en voiture à leur travail puissent également prétendre à des primes de mobilité, étant donné que, s'il en était ainsi, ces primes n'auraient plus la moindre influence sur les choix opérés par les travailleurs en ce qui concerne leurs déplacements.

Force est toutefois de reconnaître que dans une série de cas, les travailleurs sont obligés d'utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail (par exemple, pour des raisons inhérentes à l'organisation du travail : certains travailleurs peuvent être amenés à utiliser la voiture pendant les heures de travail, dans le cadre de l'accomplissement de celui-ci). Ce problème peut et doit également être résolu dans le cadre

mobilitébeheersing zoveel mogelijk één van onze klassieke troeven : een goede bereikbaarheid.

De NAR heeft het nog over een tweede beperking van de vrijheid van onderhandeling die in het wetsvoorstel schuilt, namelijk het feit dat de mogelijkheid om « mobiliteitspremies » te voeren, in een wettelijk kader gegoten wordt. Het is echter nogal duidelijk dat die wettelijke beperkingen noodzakelijk zijn : het systeem van mobiliteitspremies heeft alleen maar zin wanneer werknemers, die individueel met de auto naar het werk komen, niet in aanmerking zouden kunnen komen voor deze premies.

Overigens moet de nadruk erop gelegd worden dat het wetsvoorstel mobiliteitspremies niet verplicht invoert; zij worden een mogelijkheid. De beperking van de onderhandelingsvrijheid is gering : zij bestaat erin dat, wanneer mobiliteitspremies ingevoerd worden, de autosolisten niet in aanmerking komen. Maar indien het CAO-overleg zou beslissen om het bestaande systeem van tegemoetkomingen (waaronder misschien ook voor autosolisten) te laten bestaan, dan is dat de autonome beslissing van het CAO-overleg. In dat opzicht behoudt het sociaal overleg zijn onderhandelingsvrijheid. De sociale partners worden in het wetsvoorstel wel uitdrukkelijk voor hun verantwoordelijkheid gesteld.

In de eerste versie stond te lezen dat bij koninklijk besluit zou vastgesteld worden welk maximumpercentage van de loonmassa gereserveerd zou kunnen worden voor mobiliteitspremies. In de tweede versie wordt dat overgelaten aan het CAO-overleg zelf. Op dit vlak wordt er inderdaad een stukje onderhandelingsvrijheid teruggegeven aan de sociale partners.

4° Vierde kritiek : de mobiliteitspremies zijn ontoegankelijk voor individuele automobilisten.

Vanzelfsprekend heeft het geen zin dat mobiliteitspremies ook toegankelijk zouden zijn voor werknemers die individueel met de auto naar het werk komen, omdat anders het gedragssturend effect van zulke premies helemaal verloren zou gaan.

Toegegeven : er zijn een aantal situaties denkbaar waarbij werknemers verplicht worden om met de auto naar het werk te komen (bijvoorbeeld om arbeidsorganisatorische redenen : het autogebruik kan deel uitmaken van de arbeidsopdracht in de loop van de werkdag zelf). Dit probleem dient en kan ook opgelost worden in het kader van het concrete bedrijfsvervoersmanagement : zulke werknemers zijn

de la gestion concrète des transports d'entreprise : ces travailleurs sont, par exemple, les premiers à entrer en ligne de compte pour « prendre » des collègues sur le chemin du travail.

Enfin, les plans de transports d'entreprise ne doivent pas obligatoirement inclure un système de primes de mobilité si cela pose des problèmes insurmontables en ce qui concerne l'organisation du travail (ce qui reste à démontrer). Il s'agit seulement d'une faculté.

5° Cinquième objection : le télétravail ne relève pas des CCT.

Cette objection n'est plus pertinente : à la suite de l'avis émis par le CNT, la loi a d'ores et déjà été modifiée, de sorte que le télétravail relève effectivement du champ d'application des CCT.

Dans une version précédente de la proposition de loi, la référence au télétravail a été abandonnée dans le cadre de la définition des déplacements entre le domicile et le lieu de travail en raison des critiques émises par le CNT à ce sujet. Mais à présent, la proposition doit être amendée de manière à ce que le télétravail relève également de la notion de déplacement entre le domicile et le lieu du travail. Pour autant qu'il soit praticable et souhaitable sur le plan économique, le télétravail peut en effet contribuer dans une large mesure à réduire les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, bien qu'il ne faille sans doute pas le considérer comme une panacée. Il ressort en effet d'expériences menées çà et là que les travailleurs tendent à remplacer leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail par d'autres déplacements. On constate que le travail n'est pas seulement un moyen de gagner sa vie, mais aussi une occasion de nouer des contacts sociaux.

## 7. CHANGEMENT DE MENTALITÉ AU SEIN DES ORGANISATIONS SYNDICALES

Depuis le dépôt de la première proposition de loi en octobre 1992 et l'avis rendu par le CNT en 1994, un important changement de mentalité est en train de s'opérer, notamment sous l'influence de l'aggravation des problèmes de mobilité. Ce sont de plus en plus souvent les organisations syndicales elles-mêmes qui demandent que l'on applique des plans de transports d'entreprise pour organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. On peut rappeler à cet égard notamment les actions menées récemment par les grandes organisations syndicales à Gand et à Anvers. Ce n'est pas un hasard s'il s'agit de zones fortement congestionnées. On peut en outre s'attendre à ce que les esprits mûrissent davantage encore sous l'influence de l'intensification de la circulation. C'est ainsi qu'au cours d'un colloque consacré à la mobilité, le VEV a déclaré que les plans de transports d'entreprise constituent une priorité en vue de garantir l'accessibilité des entreprises aux marchandises, etc.

bijvoorbeeld de eersten die in aanmerking komen om collega's op te pikken op de weg naar het werk.

Ten slotte, voorzover er onoverkomelijke problemen zijn omwille van arbeidsorganisatorische redenen (wat nog bewezen moet worden) is het systeem van de mobiliteitspremies niet verplicht in het kader van een bedrijfsvervoerplan. Het is enkel een mogelijkheid.

5° Vijfde kritiek : tele-werk valt niet onder de CAO's.

Deze kritiek is ondertussen niet meer van toepassing : de wet is, na het uitbrengen van het advies door de NAR, reeds dermate gewijzigd dat de tele-arbeid wel degelijk onder het toepassingsgebied van de CAO's valt.

In een vorige versie werd betreffende de definitie van het woon-werkverkeer, het thema « tele-arbeid » weggelaten omwille van de kritiek van de NAR daaroortrent. Maar ondertussen moet het wetsvoorstel dermate geamendeerd worden dat ook « tele-arbeid » onder het begrip woon-werkverkeer valt. Voorzover tele-arbeid economisch haalbaar en wenselijk is, kan hij immers een belangrijke bijdrage zijn tot de vermindering van het woon-werkverkeer. Alhoewel men vermoedelijk daarvan niet alles mag verwachten. Immers : uit experimenten her en der blijkt dat de werknemers hun woon-werkverplaatsingen gaan vervangen door andere verplaatsingen. Het dagelijkse werk blijkt niet alleen een zaak te zijn van brood verdienen, maar ook van sociaal contact.

## 7. MENTALITEITSWIJZIGING BIJ DE WERKNEMERSORGANISATIES

Sinds het eerste wetsvoorstel in oktober 1992 en het NAR-advies in 1994 is er een grote mentaliteitswijziging op gang aan het komen, mede onder invloed van de toenemende mobiliteitscrisis. Steeds meer worden werknemersorganisaties zelf vragende partij voor de organisatie van het woon-werkverkeer via bedrijfsvervoerplannen. Er kan hierbij onder meer verwezen worden naar recente acties van de grote vakbonden in Gent en in Antwerpen, niet toevallig in congestiegebieden. En onder druk van de toenemende verkeersdruk mag een verdere rijping van de geesten worden verwacht. Zo heeft het VEV tijdens een colloquium over mobiliteit gesteld dat bedrijfsvervoerplannen een prioriteit zijn voor de bereikbaarheid van de ondernemingen voor goederen enz.

La proposition à l'examen, redéposée en dépit de l'avis négatif émis par les interlocuteurs sociaux au Conseil national du travail, veut être un signal à l'adresse des interlocuteurs sociaux. Les pouvoirs publics ne peuvent rester passifs devant la situation de plus en plus chaotique en matière de mobilité et les plans de transports d'entreprise sont un élément important de la politique de mobilité. Si les interlocuteurs sociaux ne prennent pas tous spontanément leurs responsabilités dans le domaine des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, il appartient au législateur de les y encourager, voire de les y obliger. Si elle n'impose pas d'obligation stricte quant à l'élaboration de plans de transports d'entreprise, la proposition de loi à l'examen tend en revanche à responsabiliser les interlocuteurs sociaux. Le moment est venu pour les entreprises d'acquérir de l'expérience dans le domaine de l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans le cadre de plans de transports d'entreprise. D'ici quelques années, il sera trop tard pour faire des expériences: les plans de transports d'entreprise devront alors être opérationnels.

#### 8. LES INITIATIVES RÉGIONALES ET LA PROPOSITION DE LOI À L'EXAMEN

Depuis, le ministre flamand des Travaux publics, du Transport et de l'Aménagement du Territoire a annoncé qu'il préparait un projet de décret qui obligera les grandes entreprises à élaborer un plan de transports d'entreprise. Cela n'ôte cependant rien à l'utilité de la proposition à l'examen, et ce, pour les raisons suivantes :

1° ce décret ne s'appliquerait pas en Région bruxelloise ni en Wallonie. Or, il est clair que le problème de l'accessibilité se pose avec le plus d'acuité à Bruxelles et dans ses environs. Il est tout de même opportun de créer un cadre légal au niveau fédéral afin de responsabiliser l'ensemble des employeurs et des travailleurs de toutes les régions en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

2° on ignore à partir de quelle « taille » les entreprises seraient obligées d'élaborer un plan de transports d'entreprise. En revanche, on sait que, dans le secteur privé, en 1994 :

— quelque 50 % de tous les travailleurs étaient occupés dans une entreprise de moins de 50 travailleurs;

— quelque 60 %, dans une entreprise de moins de 100 travailleurs;

— quelque 70 %, dans une entreprise de moins de 200 travailleurs;

— quelque 83 %, dans une entreprise de moins de 500 travailleurs;

— quelque 90 %, dans une entreprise de moins de 1 000 travailleurs.

Il est important de connaître ces chiffres pour apprécier exactement l'incidence du futur décret. La

Het feit dat dit wetsvoorstel toch weer ingediend wordt, niettegenstaande het negatief advies van sociale partners in de Nationale Arbeidsraad, moet begrepen worden als een signaal naar de sociale partners. De overheid mag niet passief toekijken op de groeiende mobiliteitschaos, en bedrijfsvervoerplannen zijn een belangrijk element van het mobiliteitsbeleid. Indien niet alle sociale partners zelf niet spontaan hun verantwoordelijkheid gaan opnemen in het woon-werkverkeer, dan moet de wetgever hen daartoe aanzetten en desnoods verplichten. Het ingediende wetsvoorstel voert geen strikte verplichting in tot het opmaken van bedrijfsvervoerplannen; wel wil het de sociale partners responsabiliseren. Het is nu dat de ondernemingen ervaring moeten opdoen inzake de organisatie van het woon-werkverkeer in bedrijfsvervoerplannen. Binnen enkele jaren is het te laat voor experimenten; dan moeten de bedrijfsvervoerplannen operationeel zijn.

#### 8. GEWESTELIJKE INITIATIEVEN EN HET VOORLIGGEND WETSVORSTEL

Ondertussen heeft de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening aangekondigd dat hij een ontwerp-decreet voorbereidt waarin grotere ondernemingen verplicht zullen worden een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Dat neemt echter de zin van dit wetsvoorstel niet weg, om volgende redenen :

1° dit decreet zou niet gelden voor het Brusselse Gewest en voor Wallonië. Het is een feit dat het bereikbaarheidsprobleem in ons land het grootst is in Brussel en omgeving. Het is toch ook zinvol dat er op federaal niveau een wettelijk kader komt om alle werkgevers en werknemers, van welk Gewest ze ook zijn, te responsabiliseren voor het woon-werkverkeer;

2° men weet niet niet vanaf welke « grootte » een bedrijf op basis van dat decreet verplicht zou worden om een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Men kan wel stellen dat in de privé-sector in 1994 :

— zowat 50 % van alle werknemers tewerkgesteld was in een bedrijf met minder dan 50 werknemers;

— zowat 60 % in een bedrijf met minder dan 100 werknemers;

— zowat 70 % in een bedrijf met minder dan 200 werknemers;

— zowat 83 % in een bedrijf met minder dan 500 werknemers;

— zowat 90 % in een bedrijf met minder dan 1 000 werknemers.

Het is belangrijk dat men dit weet als men de impact van het komende decreet duidelijk wil ken-

proposition de loi à l'examen concerne toutefois également les petites et moyennes entreprises. Dans le cadre de la concertation sociale, il importe également pour les PME que les employeurs et les travailleurs soient responsabilisés quant aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail et concluent des accords utiles pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

3° même s'ils sont imposés, les plans de transports d'entreprise ne réussiront vraiment que s'ils sont soutenus par les employeurs et les travailleurs, que ce soit au niveau interprofessionnel, au niveau sectoriel ou au niveau de l'entreprise. Ce dernier niveau s'y prête probablement le mieux étant donné qu'il est le plus proche de l'employeur et des travailleurs concernés. En tout état de cause, la proposition à l'examen ne peut qu'aider les entreprises qui seraient contraintes d'appliquer un plan de transports d'entreprise.

En ce qui concerne du reste les initiatives éven- tuelles de la Région flamande, on peut dire qu'implicitement la Région flamande ne tient pas compte des critiques formulées par le CNT à l'encontre de toute initiative législative visant à encourager l'établissement de plans de transports d'entreprise.

## II. — DISCUSSION

*Le représentant de la ministre de l'Emploi et du Travail* rappelle que lors du dépôt de la proposition de loi de M. Ansoms, le gouvernement envisageait de régler la même matière par le biais d'un projet de loi spécifique.

L'angle d'approche de la problématique des déplacements entre le domicile et le lieu de travail était essentiellement celui de la sécurité et de la santé sur le lieu de travail. Depuis lors, d'autres paramètres ont été envisagés, comme les contraintes des déplacements sur le travail de nuit, les problèmes générés par le stress encouru lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, etc.

Le gouvernement envisageait, comme solution aux problèmes considérés, l'obligation pour chaque entreprise d'établir un plan de transports d'entreprise.

Le 3 mai 1994, le Conseil national du travail émet- tait l'avis n° 1097 afférent au projet gouvernemental précité ainsi qu'à une version antérieure de la propo- sition de loi à l'examen.

Conformément à cet avis, une table ronde rassem- blant les représentants des différents niveaux de pouvoir ainsi que les interlocuteurs sociaux était organisée le 20 septembre 1994.

Dans ce cadre, les différents points de vue respec- tifs ont été exposés et le projet du gouvernement a été débattu. L'aspect environnement a également été envisagé étant donné que les plans de transports d'entreprise étaient repris dans le plan d'action CO<sub>2</sub>.

nen. Het voorliggend wetsvoorstel heeft echter ook betrekking op de kleine en middelgrote ondernemin- gen. Ook voor deze KMO's is het van belang dat in het sectoriële sociale overleg werkgevers en werkne- mers geresponsabiliseerd worden voor het woon- werkverkeer en tot afspraken komen die van nut zijn voor het woon-werkverkeer;

3° bedrijfsvervoerplannen, ook als ze verplicht op- gelegd worden, zullen maar echt lukken indien ze mede gedragen worden door werkgevers en werkne- mers, zij het op interprofessioneel niveau, zij het op sectorieel niveau, zij het op bedrijfsniveau. Het be- drijfsniveau is vermoedelijk nog het best, omdat dit niveau het dichtst bij de betrokken werkgever en zijn werknemers zelf staat. Wat er ook van zij, dit wets- voorstel kan enkel maar een steun betekenen voor die ondernemingen waar het uitvoeren van een be- drijfsvervoerplan verplichtend opgelegd zou worden.

Overigens kan men in verband met eventuele ini- tiatieven van het Vlaams Gewest stellen dat ook het Vlaams Gewest impliciet geen rekening houdt met de kritieken die de NAR geeft op het wettelijk stimu- leren van bedrijfsvervoerplannen.

## II — BESPREKING

*De vertegenwoordiger van de minister van Tewel- stelling en Arbeid* herinnert eraan dat, toen de heer Ansoms zijn wetsvoorstel indiende, de regering al de bedoeling had die aangelegenheid te regelen. Daar- toe had zij een specifiek wetsontwerp klaar.

Het vraagstuk van het woon-werkverkeer werd vooral gezien als een onderdeel van de veiligheid en de gezondheid op de werkplaats. Sindsdien werden andere parameters gehanteerd, zoals ongemakken bij dat verkeer in geval van nachtwerk, stressgebon- den problemen als gevolg van het woon-werkverkeer, enz.

De regering wou die problemen oplossen door ie- der bedrijf te verplichten een bedrijfsvervoerplan op te stellen.

Op 3 mei 1994 bracht de Nationale Arbeidsraad advies n° 1097 uit, dat betrekking heeft op voor- noemd ontwerp van de regering alsook op een vroege- re versie van het voorliggende wetsvoorstel.

Overeenkomstig dat advies vond op 20 september 1994 een ronde-tafeloverleg plaats met de vertegen- woordigers van de verschillende bevoegdheidsni- veaus alsook de sociale gesprekspartners.

Tijdens dat overleg lichtten de deelnemers hun respectieve standpunten toe en werd het ontwerp van de regering besproken. Ook de milieugebonden aspecten kwamen aan bod, aangezien de bedrijfsver- voerplannen deel uit maakten van het CO<sub>2</sub>-actie- plan.

Le CNT a ensuite réexaminé d'initiative le dossier, dans la perspective d'une actualisation de l'avis susvisé et a rendu le 18 décembre 1996 l'avis n° 1175.

Le CNT ne définit, par ce dernier, aucune option en tant que telle mais suggère l'organisation d'une nouvelle table ronde qui aurait « pour objectif premier de rassembler des informations sur l'état actuel de la situation en ce qui concerne les initiatives déjà prises à tous les niveaux, y compris par les entreprises, afin d'activer sur cette base les responsabilités politiques ».

L'accord de gouvernement prévoit quant à lui que le gouvernement fédéral « prendra, en concertation et dans le respect des compétences des Régions, des mesures coordonnées afin de maîtriser la question de la mobilité, plus particulièrement en ce qui concerne la circulation entre le domicile et le lieu de travail, notamment par la promotion de l'utilisation d'un transport public de qualité, la complémentarité des modes de transport et l'instauration de plans de transport d'entreprise ».

Il n'y a plus eu depuis le 20 septembre 1994, hormis le plan d'action CO<sub>2</sub>, de concertation systématique mais seulement quelques réunions sous la coordination du ministre fédéral des Communications.

\*  
\* \*

M. Van den Eynde fait valoir que la situation en matière de mobilité est plus grave que ne le laisse entendre M. Ansoms. Un des problèmes en jeu est celui de l'accessibilité des entreprises. Celle-ci ne doit pas tant être envisagée sous l'angle de l'accès potentiel des travailleurs à l'entreprise considérée que sous celui de l'accès des matières premières et des marchandises aux entreprises, en « amont » (fournisseurs) et en « aval » (clients) du processus de production.

Ceci est la conséquence du principe « *just in time* », pratiqué par de nombreuses entreprises, qui exige un système souple de transport ainsi qu'une grande accessibilité.

Les entreprises considérées vont dès lors s'établir aux abords des grandes ceintures urbaines (rings) et le long des autoroutes. Il est par conséquent souvent impossible pour un travailleur ne possédant pas un véhicule de rallier ces entreprises en question.

En outre les transports publics sont généralement rares la nuit, ce qui pose problème notamment en cas de travail nocturne.

Ce constat ne vaut pas seulement pour les entreprises des secteurs primaire et secondaire mais également pour celles du secteur tertiaire.

Vervolgens heeft de NAR het dossier uit eigen beweging nogmaals behandeld, met de bedoeling bovenvermeld advies te updaten. De Raad formuleerde zijn bevindingen terzake in advies n° 1175 van 18 december 1996.

In dat advies stelt de NAR geen beleidsopties als dusdanig voor, maar acht hij het raadzaam een nieuw ronde-tafeloverleg te organiseren. « Die conferentie zou in de eerste plaats tot doel hebben informatie te verzamelen omtrent de nieuwe stand van zaken inzake op alle niveaus reeds genomen initiatieven met inbegrip van de initiatieven van de ondernemingen om op grond daarvan de politieke verantwoordelijkheden te activeren. »

Krachtens het regeringsakkoord zal de federale regering « in overleg en met eerbiediging van de bevoegdheden van de gewesten gecordineerde maatregelen nemen om het mobiliteitsvraagstuk te beheersen, meer in het bijzonder wat het woon-werkverkeer betreft onder meer door de bevordering van het gebruik van een kwalitatief openbaar vervoer, de complementariteit van de vervoermiddelen en de invoering van bedrijfsvervoerplannen ».

Het CO<sub>2</sub>-actieplan buiten beschouwing gelaten, is er sinds 20 september 1994 geen systematisch overleg meer geweest. Wel vonden enkele, door de federale minister van Verkeerswezen gecoördineerde vergaderingen plaats.

\*  
\* \*

De heer Van den Eynde wijst erop dat het mobiliteitsvraagstuk prangender is dan de heer Ansoms laat uitschijnen. Onder andere de bereikbaarheid van de ondernemingen vormt een reëel probleem, dat zich niet beperkt tot de potentiële bereikbaarheid van de onderneming voor de werknemers, maar ook opduikt inzake de aan- en afvoer van grondstoffen en goederen; met andere woorden, van belang zijn ook de fases voor en na het productieproces (respectievelijk de toeleveranciers en de klanten).

Oorzaak van dat alles is het « *just in time* »-beginsel dat door vele ondernemingen wordt toegepast en waarbij een soepel transportsysteem alsook een gemakkelijke bereikbaarheid onontbeerlijk zijn.

Soortgelijke ondernemingen zullen zich dus in de nabijheid van grote ringwegen of langs autowegen vestigen. Bijgevolg zijn die bedrijven vaak onbereikbaar voor werknemers die niet over een voertuig beschikken.

Bovendien is het aanbod inzake nachtelijk openbaar vervoer over het algemeen klein, wat dan weer moeilijkheden oplevert voor nachtwerkers.

Die vaststelling geldt niet alleen voor de ondernemingen uit de primaire en de secundaire sector, maar ook uit de tertiaire sector.

Le texte proposé vient dès lors à son heure et mérite d'être pris en considération.

\*  
\* \*

*M. Wauters* souligne le caractère positif du texte proposé.

Les problèmes, pertinents, de société, relevés par *M. Ansoms* nécessitent l'adoption de mesures structurelles visant à améliorer l'interface domicile-lieu de travail, favoriser les transports publics, et assurer un meilleur aménagement du territoire.

D'autre part, les entreprises se soucient actuellement davantage du transport de marchandises que du transport de personnes.

Le problème des parkings — privilégiant la voiture au détriment des usagers faibles de la route (cyclistes, piétons) — adjacents aux entreprises situées dans les périphéries urbaines mérite en outre d'être posé.

Par ailleurs, le groupe-cible du texte proposé ne devrait pas tant être les travailleurs domiciliés à moins de 6 km de leur lieu de travail. Ceux-ci sont en effet susceptibles de se déplacer à pied ou à bicyclette et il n'est pas souhaitable de leur allouer des primes au transport en voiture ou par autobus d'entreprise. Il serait plus indiqué de viser en priorité les travailleurs qui sont domiciliés entre 6 et 20 km de leur lieu de travail.

L'orateur relève ensuite que les plans de transports d'entreprise peuvent être importants pour les grandes entreprises dans la mesure où l'on peut définir un plus grand ensemble de travailleurs concernés. La problématique des PME mérite toutefois elle aussi d'être prise en considération. Leur coordination mutuelle, notamment dans le but de l'élaboration de plans de transports d'entreprise, ne sera probablement pas aisée.

L'intervenant estime également positive l'idée d'instituer un coordinateur des transports.

Il conviendra toutefois de s'interroger sur leur rattachement à une ou plusieurs entreprises, sur la taille des entreprises considérées, etc.

\*  
\* \*

*Mme Cahay-André* souscrit au constat effectué par *M. Ansoms* ainsi qu'aux objectifs du texte proposé.

La congestion routière et l'engorgement des centres urbains, provoqués notamment par le phénomène des personnes se déplaçant seules en voiture, est notoire et le problème doit être sérieusement appréhendé sous peine d'être ingérable à terme.

L'approche de la problématique de la mobilité est multidisciplinaire et donc d'autant plus difficile. Il

De voorgestelde tekst komt dus bijtijds en is het waard behandeld te worden.

\*  
\* \*

*De heer Wauters* onderstreept dat de voorgestelde tekst een positieve zaak is.

*De heer Ansoms* stelt een aantal relevante maatschappelijke problemen aan de orde, die de goedkeuring vereisen van structurele maatregelen met als doel het woon-werkverkeer te vergemakkelijken, het openbaar vervoer te bevorderen en een betere ruimtelijke ordening tot stand te brengen.

Niettemin hechten de ondernemingen momenteel meer belang aan het goederenvervoer dan aan het personenverkeer.

Tevens dient te worden gewezen op het knelpunt van de parkeerterreinen naast in de stadsrand gevestigde ondernemingen, die de auto bevoordelen tegenover de zwakke weggebruikers (fietzers, voetgangers).

Voorts zou de voorgestelde tekst zich niet zozeer mogen richten op de werknemers die op minder dan 6 kilometer van hun werkplaats wonen. Zij kunnen zich immers te voet of per fiets naar hun werk begeven en het lijkt dus niet wenselijk hen premies toe te kennen voor het gebruik van de eigen auto of de ondernemingsbus. Het ware dus beter zich bij voorrang toe te spitsen op de werknemers die tussen 6 en 20 kilometer van hun werk wonen.

Vervolgens stipt de spreker aan dat de bedrijfsvervoerplannen van belang kunnen zijn voor de grote ondernemingen, aangezien zij met grotere aantallen werknemers kunnen werken, maar ook het vraagstuk van de KMO's verdient alle aandacht. Wellicht zullen zij slechts moeilijk tot een gecoördineerde aanpak komen, wanneer het erom gaat bedrijfsvervoerplannen uit te werken.

De spreker laat zich eveneens positief uit over de idee om de functie van vervoerscoördinator in het leven te roepen.

Wel zal nog een en ander moeten worden uitgemakt : zullen zij voor één dan wel voor meer ondernemingen werken, hoe groot mogen die ondernemingen zijn, enz.

\*  
\* \*

*Mevrouw Cahay-André* is het eens met de vaststellingen van *de heer Ansoms* alsook met de doelstellingen van de voorgestelde tekst.

Dat het wegennet oververzadigd is en de stadscentra dichtslibben, met name doordat velen alleen in hun auto zitten, is een alom bekend probleem. Indien we niet doordacht en krachtadig optreden, dreigt de situatie op termijn uit de hand te lopen.

Het mobiliteitsvraagstuk vereist een multidisciplinaire aanpak, wat het zoeken naar oplossingen er



convient en toute hypothèse de tenir compte des contraintes matérielles, tenant à la flexibilité du travail (horaires à pause notamment), à l'emplacement des lieux de travail ou à la composition familiale.

En ce qui concerne ce dernier facteur de contraintes, l'intervenante songe en autres aux ménages avec enfants dont les partenaires travaillent à des endroits distincts, parfois forts éloignés l'un de l'autre et non nécessairement bien desservis par les transports en commun et qui doivent conduire leurs enfants à la crèche ou chez des membres de la famille.

Il convient dès lors d'éviter les effets pervers comme la création de catégories de travailleurs qui seraient préjudiciées par les mesures proposées.

Les transports en commun doivent, là où cela est possible, être privilégiés. Le rôle de la publicité à cet égard n'est pas négligeable.

Enfin, il n'est pas indiqué de renvoyer l'ensemble de la problématique au niveau des entreprises. Certaines d'entre elles pourraient en effet imaginer des formules ne prônant pas le recours aux transports en commun.

\*  
\* \*

*M. Roose* indique que tous peuvent souscrire au constat de la demande accrue de mobilité dans notre société.

L'importance de l'automobile et du transport routier croît sans cesse; ce qui génère des problèmes graves de circulation routière. Une politique de mobilité doit dès lors pouvoir, au premier chef, inverser cette tendance, en tenant toutefois compte du caractère non entièrement maîtrisable des facteurs constitutifs d'une mobilité accrue, tels :

— l'augmentation du revenu disponible qui accélère la décision d'achat d'un véhicule;

— l'augmentation de la population active, qui entraîne à son tour l'accroissement des déplacements domicile-lieu de travail;

- l'augmentation des déplacements récréatifs;
- l'atomisation des familles;
- l'individualisation des déplacements.

Si l'on souhaite maîtriser cette mobilité, il faut rechercher une organisation plus efficiente du système de transports où la bicyclette, les transports en commun et de meilleures liaisons et correspondances sont mis en évidence.

La circulation domicile-lieu de travail représente une part importante dans cette (politique de) mobilité. Ainsi, lorsqu'on analyse les chiffres de « l'enquête des déplacements en Flandre », on constate que l'individu effectue quotidiennement en moyenne 8 km

niet eenvoudiger op maakt. In ieder geval dient rekening te worden gehouden met een aantal materiële beperkingen, zoals de flexibele werktijden (ploegenarbeid bijvoorbeeld), de ligging van de werkplaats of de gezinssamenstelling.

Wat laatstgenoemde beperking betreft, denkt de spreekster met name aan de gezinnen met kinderen waarvan de ouders werkzaam zijn op verschillende plaatsen, die soms heel ver uit elkaar liggen en niet noodzakelijk gemakkelijk met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Zij moeten hun kinderen dus naar een kinderdagverblijf of familieleden brengen.

Daarom is het van belang ongewenste neveneffecten voorkomen, zoals het ontstaan van categorieën van werknemers die door de voorgestelde maatregelen zouden worden benadeeld.

Waar mogelijk moet het openbaar vervoer worden bevoordeeld. Reclamecampagnes spelen in dat verband een niet te verwaarlozen rol.

Tot slot is het niet aangewezen de uitwerking van oplossingen volledig aan de ondernemingen over te laten. Sommige bedrijven zouden immers regelingen kunnen uitwerken waarbij niet wordt opgeroepen het openbaar vervoer te gebruiken.

\*  
\* \*

*De heer Roose* wijst op de algemene vaststelling dat onze samenleving gekenmerkt wordt door een grotere vraag naar mobiliteit.

De wagen en het wegverkeer winnen met de dag aan belang, waardoor het verkeer danig in de knoop komt te zitten. Bijgevolg moet een mobiliteitsbeleid er in de eerste plaats toe strekken die tendens om te keren, waarbij echter rekening moet worden gehouden met het feit dat bepaalde factoren die aan de basis van die toegenomen mobiliteit liggen, niet volledig beheersbaar zijn. Dat is met name het geval voor :

— de stijging van het beschikbare inkomen, die tot gevolg heeft dat de mensen sneller een wagen kopen;

— de stijging van de beroepsbevolking, wat dan weer een drukker woon-werverkeer in de hand werkt;

— de toename van het recreatief verkeer;

— het feit dat de gezinnen kleiner worden;

— het feit dat tal van mensen alleen in de wagen rijden.

Om die mobiliteit onder controle te houden is een efficiëntere organisatie van het verkeer nodig, waarbij de nadruk ligt op de fiets, het openbaar vervoer en betere verbindingen en overstappen.

Het woon-werkverkeer neemt in het mobiliteitsbeleid een belangrijke plaats in. Zo blijkt uit de analyse van de cijfers van « het onderzoek naar de verplaatsingen in Vlaanderen » dat dagelijks gemiddeld 8 kilometer wordt afgelegd tussen de woonplaats en het

entre son domicile et son lieu de travail. Ce type de déplacements représente près de 25 % de l'ensemble des déplacements.

La part de l'automobile dans la circulation domicile-lieu de travail est majoritaire (elle représente 60 %). Et au sein de cette part, seuls 10 % des déplacements s'effectuent sous la forme de co-voiturage. Les plans de transports d'entreprise peuvent être un des instruments permettant d'élaborer un système de circulation durable et efficient. Ceux-ci devraient avoir pour objectif de planifier les transports entre le domicile et le lieu de travail et de réduire le recours individuel à l'automobile.

L'analyse des expériences étrangères en matière de transports d'entreprise est éclairante. Certains États des États-Unis ont ainsi intégré ces plans d'entreprise dans les législations environnementales. La Californie a ainsi recours depuis le début des années 1980 au système des « *transport management organizations* » qui, gérant de manière efficiente les flux de circulation, permet de réduire de 10 %, en moyenne, les déplacements en voiture.

En 1991, les Pays-Bas ont, sur la base de cette expérience américaine, contraint les entreprises occupant plus de 50 travailleurs à instaurer, en quatre ans, des plans de transports d'entreprise. L'objectif était de parvenir à une réduction de 20 % du nombre de kilomètres parcourus en automobile.

Une question qui mérite d'être relevée est celle de la base volontaire. Les Pays-Bas sont partis du principe qu'il était possible de faire établir, par les employeurs et travailleurs, sans obligation légale, des plans de transports d'entreprise. Etant donné que l'objectif escompté précité de 20 % n'a pas pu être atteint, cet État envisage d'instaurer une obligation légale en la matière.

Enfin, on notera que la Belgique connaît déjà une certaine expérience en matière de plans de transports d'entreprise. Des projets de « *car pooling* », subventionnés par l'Union européenne, ont ainsi été lancés en région anversoise et ont engrangé des résultats encourageants (augmentation du « *car pooling* » à concurrence de 2 à 3 %) même si certaines conditions accessoires (implication des entreprises, incitants fiscaux) n'ont pas été remplies à suffisance.

\*  
\* \*

*M. Moock* constate que compte tenu de la nécessité de rétablir une mobilité en Belgique, tous peuvent souscrire aux objectifs du texte proposé, lequel a le mérite d'exister.

Quelques constats et observations peuvent être formulés.

De manière générale, il y a lieu de s'interroger sur les conséquences fiscales de la proposition à l'examen.

werk. Het woon-werkverkeer vertegenwoordigt ongeveer 25 % van het totale verkeer.

Het overgrote deel van de mensen (60 %) rijden met de wagen naar hun werk, waarbij dient opgemerkt dat slechts 10 % van die automobilisten de wagen met iemand anders deelt. De bedrijfsvervoerplannen kunnen bijdragen tot een duurzaam en doeltreffend verkeerssysteem. Bedoeling van die plannen is het woon-werkverkeer beter te regelen en ervoor te zorgen dat minder mensen alleen in een wagen rijden.

De spreker wijst op de verhelderende analyse van buitenlandse ervaring met bedrijfsvervoer. Zo hebben sommige Staten van de VS die bedrijfsplannen in hun milieuwetgeving opgenomen. Zo kent Californië bijvoorbeeld al sinds het begin van de jaren 1980 het systeem van de « *transport management organizations* », een efficiënt plan dat het aantal ritten met de wagen met gemiddeld 10 % heeft teruggeschroefd.

Op grond van die Amerikaanse ervaring heeft de Nederlandse overheid in 1991 elk bedrijf met meer dan 50 werknemers vier jaar de tijd gegeven om een bedrijfsvervoerplan in te voeren. Bedoeling was het aantal met de wagen afgelegde kilometers met 20 % terug te schroeven.

De spreker vestigt daarbij de aandacht op het knelpunt van de vrijwilligheid als uitgangspunt. Nederland was uitgegaan van het principe dat het mogelijk was werkgevers en werknemers bedrijfsvervoerplannen te doen opstellen zonder hen daartoe wettelijk te verplichten. Aangezien de beoogde 20 % niet werd bereikt, overweegt Nederland ter zake een wettelijke verplichting in te voeren.

Tot slot dient erop gewezen dat België al enige ervaring heeft op het vlak van bedrijfsvervoerplannen. Zo zijn in het Antwerpse door de Europese Unie gesubsidieerde projecten voor *car pooling* op het getouw gezet, waarvan de resultaten bemoedigend mogen worden genoemd (toename van het aantal carpoolers met 2 à 3 %) ondanks het feit dat bepaalde bijkomende voorwaarden (betrokkenheid van de ondernemingen, fiscale aanmoedigingen) onvoldoende waren vervuld.

\*  
\* \*

*De heer Moock* stelt vast dat niemand de doelstellingen van de voorgestelde tekst — die de verdienste heeft te bestaan — in twijfel trekt; iedereen is het er immers over eens dat België opnieuw mobiel moet worden.

Hij wil een aantal vaststellingen en opmerkingen formuleren.

In het algemeen moet aandacht worden besteed aan de fiscale gevolgen van het voorliggende voorstel.

L'orateur se rallie également à certaines remarques émises par Mme Cahay-André.

Les développements du texte proposé font ainsi état du fait que « lorsque l'employeur applique le système des primes de mobilité, il ne peut plus intervenir dans les frais de déplacement individuel en voiture et le bénéfice de la déductibilité fiscale est supprimé, sauf s'il peut être établi que le véhicule doit également être utilisé pendant les heures de travail pour effectuer des missions pour l'employeur ». Ceci peut poser problème, notamment lorsque plusieurs personnes dans un ménage doivent se déplacer professionnellement à des endroits distincts : la suppression de la déductibilité fiscale ne risque-t-elle pas d'entraîner la perte d'emplois en raison d'un amortissement plus difficile du prix d'achat du ou des véhicule(s) considéré(s) ?

L'orateur relève ensuite que de nombreuses entreprises quittent les centres urbains pour s'établir le long des grandes ceintures urbaines (rings), qui ne sont souvent accessibles que par l'automobile.

D'autre part, le « *car pooling* » paraît être une formule attrayante mais pose problème en cas de retour des travailleurs à domicile à des heures distinctes.

De manière générale, les déplacements à pied et à vélo posent problème vu nos conditions climatiques habituelles.

Enfin, il serait souhaitable de parvenir à des accords entre Régions au niveau des transports en commun, en particulier en cas de déplacements transrégionaux.

\*  
\* \*

*M. Wauthier* fait valoir que certains aspects du texte proposé ne sont pas compatibles avec les impératifs de mobilité professionnelle. Un des causes de cette incompatibilité est le manque de fiabilité des transports en commun.

En outre, le choix du domicile peut occasionner, à court terme, des problèmes liés au marché immobilier dans la mesure où l'on incite les ménages à réintégrer les centres urbains alors que le financement de leur logement en périphérie est toujours en cours.

Par ailleurs, il serait indiqué de procéder, endéans les six mois, à une évaluation de la proposition de loi de MM. Van Dienderen et Deleuze (Doc n° 619/1), adoptée par la Chambre ce 18 juin 1997, modifiant l'article 31 du Code des impôts sur les revenus 1992, en vue d'encourager fiscalement l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail.

D'autre part, le texte proposé ne risque-t-il pas d'accroître la charge fiscale des entreprises ?

De spreker is het ook eens met bepaalde opmerkingen van mevrouw Cahay-André.

Zo staat in de toelichting van de voorgestelde tekst te lezen dat wanneer de werkgever het stelsel van de mobiliteitspremies toepast, hij geen vergoedingen voor individueel wagengebruik meer kan toekennen en dat de fiscale aftrekbaarheid wordt afgeschaft, tenzij kan worden aangetoond dat het voertuig ook tijdens de werkuren wordt gebruikt om opdrachten voor de werkgever uit te voeren. Dat kan problemen veroorzaken, met name wanneer meerdere personen uit één gezin zich beroepshalve elk naar een andere plaats moeten begeven : dreigt de afschaffing van de fiscale aftrekbaarheid de werkgelegenheid niet in het gedrang te brengen, is er met andere woorden geen risico dat er banen zullen sneuvelen als gevolg van een moeilijker afschrijving van de aankoopprijs van de betrokken wagen(s) ?

Vervolgens merkt de spreker op dat heel wat ondernemingen het stadscentrum verlaten en zich langs de grote ringwegen vestigen, die in veel gevallen alleen met de wagen bereikbaar zijn.

*Carpoolen* lijkt een aantrekkelijke formule, maar wat als de werknemers op verschillende tijdstippen naar huis terugkeren.

Wat de verplaatsingen te voet en per fiets betreft, is er eveneens een knelpunt, met name onze courante klimatologische omstandigheden.

Tot slot ware het wenselijk de gewesten ertoe aan te zetten onderling overeenkomsten te sluiten op het vlak van het openbaar vervoer, in het bijzonder wat het gewestoverschrijdend verkeer betreft.

\*  
\* \*

*De heer Wauthier* stipt aan dat bepaalde aspecten van de voorgestelde tekst niet verenigbaar zijn met de vereisten inzake professionele mobiliteit. Die onverenigbaarheid wordt mede veroorzaakt door de gebrekkige betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.

Bovendien kan de keuze van de woonplaats op korte termijn problemen met zich meebrengen die verband houden met de vastgoedmarkt. De gezinnen worden er immers toe aangezet zich opnieuw in het stadscentrum te vestigen, hoewel hun woning buiten de stad nog niet is afbetaald.

Voorts ware het aangewezen om binnen 6 maanden over te gaan tot een evaluatie van het door de Kamer op 18 juni 1997 aangenomen wetsvoorstel van de heren Van Dienderen en Deleuze (Stuk n° 619/1), met name het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 31 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 om het fietsgebruik voor het woonwerkverkeer fiscaal aan te moedigen.

Anderzijds vreest de spreker dat de voorgestelde tekst zal leiden tot een verhoging van de fiscale lasten van de ondernemingen.

Il serait en toute hypothèse souhaitable de solliciter l'avis de la commission des Finances et du Budget.

\*  
\* \*

*Le président* indique que le problème de la mobilité est un problème d'aménagement du territoire.

Des entreprises qui, parfois pendant très longtemps, étaient localisées dans des centres urbains, ont été déplacées en périphérie dans des zonings industriels, avec les conséquences que cela suppose en termes de déplacements.

D'autre part, le problème de la dégradation de l'environnement urbain a entraîné celui de la mobilité.

On s'est insuffisamment attelé à un renouveau urbain, ce qui a généré un exode des habitants vers les zones vertes. À leur tour, certains de ces habitants doivent rallier les centres urbains pour des raisons professionnelles.

L'orateur souscrit à l'instauration de stimulants pour tenter de résoudre le problème de la mobilité. Il est toutefois réticent à l'instauration de sanctions automatiques à l'égard de personnes qui ne peuvent matériellement pas se déplacer par le biais de plans de transports d'entreprises.

En effet, les transports en commun sont souvent perfectibles ou ne permettent pas de rallier le lieu de travail.

Le texte proposé ne prévoit, par ailleurs, pas suffisamment de stimulants visant à ce que les entreprises s'engagent à obtenir des résultats probants en termes de mobilité. La subvention unique, dont question à l'article 5, afférente au recrutement de coordinateurs des transports, constitue en fait un coût persistant pour les entreprises considérées.

L'intervenant estime que les coûts inhérents à l'instauration de plans de transports d'entreprises doivent pouvoir être justifiés et rendus déductibles dans le chef des entreprises.

En conclusion, tout plan de transports ne peut être concluant que s'il génère une amélioration de la situation tant de la population que des employeurs et des travailleurs. Il convient dès lors d'impliquer toutes les composantes concernées.

\*  
\* \*

*M. Bonte* indique qu'il convient d'apporter ensemble, au niveau du Parlement, une réponse adéquate au problème de la mobilité.

D'autre part, il faudra trouver un équilibre entre la liberté absolue de concertation sociale et l'interventionnisme de l'autorité politique dans cette même concertation.

Het ware hoe dan ook wenselijk het advies te vragen van de commissie voor de Financien en de Begroting.

\*  
\* \*

*De voorzitter* merkt op dat het vraagstuk van de mobiliteit een vraagstuk van ruimtelijke ordening is.

Ondernemingen, waarvan sommige vaak heel lang in het stadscentrum waren gevestigd, zijn verhuisd naar industriezones aan de rand van de stad, met alle gevolgen van dien voor het verkeer.

Voorts heeft de verloedering van de steden geleid tot een grotere mobiliteit.

Er werd onvoldoende aandacht besteed aan de herwaardering van de steden, waardoor de stedelingen naar de groene zones zijn verhuisd. Die exodus ligt mede aan de basis van het drukke woon-werkverkeer, aangezien sommige « uitwijkelingen » zich beroepshalve naar de stad moeten begeven.

Hoewel de spreker het ermee eens is dat er stimulansen moeten komen om te proberen het mobiliteitsvraagstuk op te lossen, staat hij afkerig tegenover de invoering van automatische sancties voor wie het materieel onmogelijk is om voor zijn verkeer een beroep te doen op een bedrijfsvervoerplan.

Het openbaar vervoer is immers vaak voor verbetering vatbaar en bovendien dient erop gewezen dat het niet altijd mogelijk is met het openbaar vervoer naar het werk te gaan.

Voorts voorziet de voorgestelde tekst onvoldoende in stimulansen die de ondernemingen ertoe aanzetten te streven naar doorslaggevende resultaten inzake mobiliteit. De eenmalige subsidie, waarvan sprake in artikel 5, betreffende de werving van vervoercoördinatoren is voor de betrokken bedrijven in feite een blijvende kostenpost.

De spreker is van mening dat ondernemingen de mogelijkheid moet worden geboden om de kosten die gepaard gaan met de invoering van bedrijfsvervoerplannen, te rechtvaardigen en af te trekken.

Tot slot stipt de voorzitter aan dat elk plan slechts kan overtuigen als het leidt tot een verbetering van de situatie zowel van de bevolking als van de werkgevers en werknemers. Bijgevolg moeten alle betrokken partijen ter zake inspraak krijgen.

\*  
\* \*

*De heer Bonte* preciseert dat het aangewezen is om samen, op het niveau van het parlement, een adequate oplossing aan te reiken voor het mobiliteitsvraagstuk.

Voorts zal naar een evenwicht moeten worden gezocht tussen de absolute vrijheid van sociaal overleg en het overheidsoptreden aangaande dat overleg.

Afin de ne pas hypothéquer la politique en matière de mobilité, il conviendra de veiller à ce que l'instrument institué par le texte à l'examen soit praticable et évaluable (quant à ses résultats).

*M. Ansoms* se réjouit que les intervenants précédents souscrivent, pour l'essentiel, à l'analyse qu'il a opérée de la problématique. Il est donc possible de rechercher une solution qui soit respectueuse de l'intérêt général.

D'autre part, le problème essentiel est celui de l'ampleur du tempérament que le texte proposé apportera à la liberté de négociation entre les interlocuteurs sociaux. Les menaces, telles qu'énoncées dans l'exposé introductif, qui pèsent sur l'emploi, la prospérité économique et l'environnement justifient l'imposition d'un cadre à la liberté précitée.

Il faut toutefois laisser aux partenaires sociaux les chances de prendre leurs responsabilités.

Enfin, il ne faut pas s'abstenir de prendre une initiative au niveau du Parlement fédéral sous prétexte de devoir au préalable s'attacher aux transports en commun et à l'aménagement du territoire.

## II<sup>e</sup> PARTIE

### AUDITIONS

#### I. — AUDITION DE MME WALGRAVE, PRÉSIDENTE ET M. MAETER, SECRÉTAIRE, DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL (EXPLICITATION DE L'AVIS N° 1175 DU CNT DU 18 DÉCEMBRE 1996) (RÉUNION DU 30 SEPTEMBRE 1997)

##### A. EXPOSÉ INTRODUCTIF

*Mme Walgrave* résume comme suit l'histoire et les contours de la problématique :

Le 16 juillet 1991 et après examen au sein de la Conférence interministérielle des Communications et de l'infrastructure, M. Dehaene, à l'époque vice-premier ministre et ministre des Communications, priait le Conseil central de l'Économie d'examiner les adaptations légales et réglementaires utiles ou nécessaires pour inciter les entreprises à réaliser des plans de transports d'entreprise et, dans ce contexte, à réduire l'utilisation individuelle de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Les travaux entrepris par le Conseil central de l'Économie en vue de répondre à cette demande ont abouti à la rédaction, en février 1993, d'une brochure d'information intitulée « les Plans de transport d'entreprise dans le cadre de l'amélioration de la mobilité ».

Teneinde het mobiliteitsbeleid niet te ondermijnen, moet erop worden toegezien dat het door de voorliggende tekst ingestelde instrument uitvoerbaar en evalueerbaar is (wat de resultaten ervan betreft).

*De heer Ansoms* verheugt er zich over dat de vorige sprekers het in het algemeen eens zijn met zijn analyse van het mobiliteitsvraagstuk. Het is dus mogelijk een oplossing uit te werken die rekening houdt met het algemeen belang.

Voorts heeft het belangrijkste knelpunt betrekking op de vraag in welke mate de voorgestelde tekst invloed zal hebben op de onderhandelingsvrijheid van de sociale gesprekspartners. De dreigingen met betrekking tot de werkgelegenheid, de economische welvaart en het milieu die in de inleiding worden opgesomd, rechtvaardigen het opleggen van beperkingen inzake bovenvermelde vrijheid.

De sociale gesprekspartners moeten echter de kans krijgen hun verantwoordelijkheid op te nemen.

Tot slot is het niet omdat het openbaar vervoer en de ruimtelijke ordening vooraf onder de loep moeten worden genomen, dat het federaal parlement geen initiatief moet nemen.

## DEEL II

### HOORZITTINGEN

#### I. — HOORZITTING MET MEVROUW WALGRAVE EN DE HEER MAETER, RESPECTIEVELIJK VOORZITSTER EN SECRETARIS VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD (TOELICHTING BIJ ADVIES N° 1175 VAN DE NAR VAN 18 DECEMBER 1996) (VERGADERING VAN 30 SEPTEMBER 1997)

##### A. INLEIDENDE UITEENZETTING

*Mevrouw Walgrave* geeft een samenvatting van de ontwikkelingen van het vraagstuk :

Op 16 juli 1991 verzocht de heer Dehaene, de toenmalige vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) zich te buigen over de wettelijke en regelgevende aanpassingen die nuttig of nodig waren om de bedrijfswereld ertoe aan te zetten bedrijfsvervoerplannen op te stellen en, in die context, het individueel gebruik van de wagen in het woon-werkverkeer te beperken. Een en ander was eerder al besproken in de interministeriële conferentie voor het verkeerswezen en de infrastructuur.

Het resultaat van de werkzaamheden die de CRB heeft uitgevoerd in antwoord op dat verzoek, kwam er in februari 1993 in de vorm van een informatiebrochure met als titel « Bedrijfsvervoerplannen in het kader van de verbetering van de mobiliteit » (*sic*).

Cette brochure contient notamment un aperçu de l'expérience belge en matière de plans de transport d'entreprise, en exposant en quoi consistent ceux de grandes entreprises.

Par lettre du 13 avril 1993, la ministre de l'Emploi et du Travail saisissait le CNT d'une demande d'avis concernant d'une part, une version antérieure de la proposition de loi à l'examen (Doc. n° 682/1-91/92) et d'autre part, un projet de loi relatif à la promotion de l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen de plans de transports et à l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Le 3 mai 1994, le CNT émettait un avis en la matière.

Le Conseil soulignait, compte tenu de la complexité et de l'importance de la problématique des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, qui concerne plusieurs niveaux de compétence, la nécessité de recourir à une approche multidisciplinaire et de rechercher une solution intégrée, tant sur le plan des moyens à mettre en œuvre que sur celui des responsabilités des différents acteurs, à tous les niveaux de pouvoir.

Or, les mesures contenues dans les deux textes, vu qu'elles se basent essentiellement sur les relations de travail au niveau de l'entreprise, ne peuvent apporter qu'une réponse partielle à la problématique en question. En effet, ces mesures se limitent essentiellement à prévoir l'instauration de plans de transport soit dans un cadre légal en concertation avec les représentants des travailleurs, soit par CCT, avec l'octroi éventuel d'incitants dans le chef du travailleur et de l'employeur.

Une telle approche, limitée au niveau de l'entreprise ou d'un groupe d'entreprises, ne donne qu'une solution partielle au problème global tel qu'il doit être posé et qui implique une responsabilité collective des pouvoirs publics, tant sur le plan fédéral que régional ou local, des employeurs et des travailleurs du secteur privé et du secteur public ainsi que des sociétés de transport.

Le Conseil soulignait également la nécessité de prendre en compte le libre choix individuel du moyen de transport mais également les contraintes qui limitent ce choix en question, notamment les contraintes familiales ainsi que d'autres éléments liés à la flexibilité du temps de travail.

Par ailleurs, le Conseil estimait que la problématique appelait un examen global au niveau d'une conférence interministérielle, compte tenu de l'aspect multidisciplinaire du dossier, qui relève de la compétence et implique la coopération de divers départements ministériels fédéraux ainsi que des interférences sur le plan des compétences entre le niveau fédéral et régional.

Enfin, en vue de la préparation de cette conférence, le Conseil suggérait que soit organisée, à l'initiativ-

In die brochure wordt met name een overzicht gegeven van de ervaring die België heeft op het vlak van bedrijfsvervoerplannen, met nadere toelichting bij de vervoerplannen van de grote ondernemingen.

In haar brief van 13 april 1993 verzoekt de minister van Tewerkstelling en Arbeid de Nationale Arbeidsraad (NAR) een advies uit te brengen over enerzijds een vroegere versie van het ter bespreking liggende wetsvoorstel (Stuk n° 682/1-91/92) en anderzijds een wetsontwerp tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer door middel van bedrijfsvervoerplannen en tot verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers bij het woon-werkverkeer.

Op 3 mei 1994 heeft de NAR een advies ter zake uitgebracht.

De NAR heeft onderstreept dat het woon-werkverkeer een complex en belangrijk vraagstuk is dat onder verschillende bevoegdheidsniveaus ressorteert; de NAR heeft dan ook gewezen op de nood aan een multidisciplinaire aanpak en aan een geïntegreerde oplossing — zowel op het vlak van de in te zetten middelen als op het vlak van de verantwoordelijkheid van de verschillende instanties — op alle bevoegdheidsniveaus.

Aangezien de in de twee teksten voorgestelde maatregelen vooral uitgaan van de arbeidsrelaties op ondernemingsniveau, kunnen ze echter maar een gedeeltelijke oplossing aanreiken voor het knelpunt ter zake. Die maatregelen beperken zich immers voornamelijk tot de invoering van vervoerplannen, hetzij via een wettelijk kader (in overleg met de vertegenwoordigers van de werknemers), hetzij via een collectieve arbeidsovereenkomst, eventueel met stimuli voor werkgevers en werknemers.

Een dergelijke aanpak, die zich beperkt tot het niveau van de onderneming of van een groep van ondernemingen, reikt slechts een gedeeltelijke oplossing aan voor het algemeen vraagstuk (want dat moet in zijn geheel worden gezien), dat een collectieve verantwoordelijkheid impliceert van de verschillende overheden (zowel de federale als de regionale of lokale overheid), de werkgevers en werknemers uit de privé- en de openbare sector, en de vervoermaatschappijen.

De NAR wees tevens op de noodzaak rekening te houden met de individuele vrije keuze van vervoermiddel, alsook met de verplichtingen die een dergelijke keuze beperken, met name de familiale verplichtingen en andere elementen die verband houden met de flexibiliteit van de arbeidstijd.

Voorts vond de NAR dat een interministeriële conferentie een algemene analyse van het mobiliteitsvraagstuk moest maken gelet op de multidisciplinaire aspecten van het dossier, dat ressorteert onder de bevoegdheid van diverse federale ministeriële departementen die ter zake zouden moeten samenwerken, en op de interferenties inzake bevoegdheden tussen de federale en de regionale overheid.

Met het oog op de voorbereiding van die conferentie stelde de NAR tot slot voor dat de minister van

ve du ministre des Communications, une table ronde à laquelle pourraient participer les représentants des différents niveaux de pouvoir ainsi que les interlocuteurs sociaux.

Une table ronde, la seule à ce jour, était organisée le 20 septembre 1994.

Le Conseil a ensuite réexaminé d'office le dossier, dans la perspective de l'actualisation de l'avis de 1994 et il rendait le 18 décembre 1996 l'avis n° 1175.

Dans celui-ci, le Conseil procède à une analyse des initiatives fédérales, régionales et locales émanant des autorités politiques, des sociétés de transports en commun et des interlocuteurs sociaux.

Il en ressort selon lui que :

- ces initiatives ne présentent pas ou guère de cohérence;
- qu'elles n'offrent pas de solutions (suffisantes) en ce qui concerne les problèmes fondamentaux en matière d'aménagement du territoire et de maîtrise du transport routier;
- qu'elles ne donnent aux entreprises aucune ligne directrice claire pour l'établissement de plans de transports d'entreprise.

Le Conseil souligne à nouveau la nécessité d'une approche multidisciplinaire et coordonnée et recommande l'organisation d'une nouvelle table ronde qui aurait « pour objectif premier de rassembler des informations sur l'état actuel de la situation en ce qui concerne les initiatives déjà prises à tous les niveaux, y compris par les entreprises, afin d'activer sur cette base les responsabilités politiques ».

## B. DISCUSSION

*M. Ansoms* regrette que les partenaires sociaux aient fait preuve d'une attitude défensive à l'occasion de l'émission de l'avis n° 1097 du 3 mai 1994 en renvoyant, sous le couvert d'une approche multidisciplinaire et intégrée, l'apport d'une solution à la problématique des déplacements entre le domicile et le lieu de travail à d'autres acteurs (décideurs politiques, sociétés de transports, etc.).

Il tient également à réfuter l'argumentation du CNT (cf. à cet égard le point 6 de son exposé introductif, considérations 1° à 6°). En résumé, on signalera que le contexte global a évolué depuis le premier avis du CNT, que les critiques émises dans cet avis ont été pour partie rencontrées par le texte proposé, que les nécessités d'agir en matière de mobilité sont devenues plus impérieuses, que de nombreuses initiatives ont été prises par les autorités politiques et administratives ainsi que par les sociétés de transport en commun et enfin, que les partenaires sociaux sont devenus plus ouverts et actifs en matière de plans de transports d'entreprise.

Verkeerswezen een ronde-tafel zou organiseren waaraan de vertegenwoordigers van de verschillende bevoegdheidsniveaus en de sociale gesprekspartners zouden kunnen deelnemen.

Op 20 september 1994 werd een ronde-tafelconferentie georganiseerd; tot dusver kwamen er geen verdere vergaderingen.

Vervolgens heeft de NAR het dossier op eigen initiatief opnieuw besproken met het oog op de actualisering van het advies van 1994. Op 18 december heeft de NAR advies n° 1175 uitgebracht.

In dat advies wordt een analyse gemaakt van de federale, regionale en lokale initiatieven die de politieke overheden, de maatschappijen van openbaar vervoer en de sociale gesprekspartners hebben genomen.

Daaruit blijkt volgens de NAR :

- dat die initiatieven weinig of geen samenhang vertonen;
- dat ze geen (voldoende) oplossingen aanreiken voor de fundamentele pijnpunten inzake ruimtelijke ordening en het beheer van het wegvervoer;
- dat ze de ondernemingen geen enkele duidelijke richtlijn geven met betrekking tot het opstellen van bedrijfsvervoerplannen.

De NAR wijst nogmaals op de nood aan een multidisciplinaire en gecoördineerde aanpak en adviseert een rondetafelconferentie te organiseren « die in de eerste plaats tot doel zou hebben informatie te verzamelen omtrent de nieuwe stand van zaken inzake op alle niveaus reeds genomen initiatieven met inbegrip van de initiatieven van de ondernemingen om op grond daarvan de politieke verantwoordelijkheden te activeren ».

## B. BESPREKING

*De heer Ansoms* betreurt de defensieve houding die de sociale gesprekspartners hebben aangenomen op 3 mei 1994, de datum waarop advies n° 1097 werd uitgebracht; zo hebben ze er onder het mom van een multidisciplinaire en geïntegreerde aanpak op gewezen dat de oplossing van het vraagstuk van het woon-werkverkeer door andere instanties moet worden aangereikt (politici, vervoermaatschappijen enz.).

Hij weerlegt ook de argumentatie van de NAR (zie ook zijn toelichting bij Stuk n° 374/1-95/96, blz. 3, 1° tot 6°). Samengevat stelt de spreker dat de algemene context is gewijzigd sinds het eerste advies van de NAR, dat de voorgestelde tekst gedeeltelijk tegemoet komt aan de kritiek die in het genoemde advies wordt geuit, dat het nog urgenter is geworden om inzake mobiliteit daadwerkelijk te handelen, dat politieke en administratieve overheden, alsook vervoermaatschappijen heel wat initiatieven hebben genomen, en dat tot slot de sociale gesprekspartners meer open staan voor en zich actiever toespitsen op bedrijfsvervoerplannen.

*M. Roose* regrette également l'attitude défensive adoptée par le CNT dans son avis n° 1097.

En ce qui concerne l'avis n° 1175, le membre peut pour une part souscrire au constat selon lequel les initiatives des différentes autorités en matière de mobilité manquent de cohérence. Néanmoins, le fait d'opérer des constats ne doit pas dispenser de prendre les mesures qui s'imposent en la matière.

D'autre part, il faut regretter que même si la situation diffère d'un secteur à l'autre, les déplacements des travailleurs en voiture privée sont quelquefois encouragés par l'octroi d'indemnités de déplacement prévues dans le cadre de CCT sectorielles ou d'entreprises. Un problème se pose dès lors si la prise par les autorités d'initiatives favorisant les transports collectifs ne se traduit pas au niveau des entreprises faute d'un consensus des partenaires sociaux.

Par ailleurs, on peut se demander si le CNT n'aurait pas pu aller au-delà d'une simple campagne de sensibilisation appuyée par une recommandation. L'expérience néerlandaise nous apprend en effet qu'une approche fondée sur une base purement volontaire n'est pas probante; celle-ci doit s'accompagner de stimulants positifs et négatifs contraignants vis-à-vis des entreprises.

Enfin, les partenaires sociaux devraient examiner en profondeur la situation en matière d'indemnités de déplacements afin de déceler les anomalies qui s'inscrivent en porte à faux par rapport aux politiques de mobilité.

*M. Van den Eynde* estime que la proposition de *M. Ansoms* témoigne d'un « libéralisme dirigiste » dans la mesure où d'une part, elle privatise les transports d'entreprise et où d'autre part, elle tend à les rendre obligatoires. Ceci n'est pas défendable si l'on ne recourt pas à une approche globale de la problématique de la mobilité, telle que défendue à juste titre par le CNT.

Par ailleurs, le texte proposé ne résoud pas le problème du « *just in time* » évoqué plus haut.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue qu'on risque d'empiéter sur les compétences des Régions par le biais de l'aménagement du terroir.

*M. Wauters* comprend pour une part l'attitude des partenaires sociaux qui en appellent à la reponsabilité de l'autorité politique en matière de mobilité et d'aménagement du territoire.

Cela étant, les interlocuteurs sociaux ne peuvent se contenter de défendre des intérêts corporatistes sans s'interroger sur le lien qui doit être présent avec les besoins de la société.

Employeurs et travailleurs devraient en effet, eux aussi, s'atteler à la problématique de la mobilité étant donné leurs responsabilités en la matière (volume du transport routier, ampleur des terrains de parkings longeant les entreprises, etc.).

Ook *de heer Roose* betreurt de defensieve houding die de NAR in zijn advies n° 1097 aanneemt.

In verband met advies n° 1175 is het lid het weliswaar eens met de vaststelling dat de initiatieven inzake mobiliteit van de verschillende overheden weinig samenhang vertonen. Het feit dat er vaststellingen worden gedaan wil echter niet zeggen dat de ter zake vereiste maatregelen niet hoeven te worden genomen.

Voorts betreurt het lid dat, hoewel de situatie verschilt van sector tot sector, het gebruik van de eigen wagen om naar het werk te gaan in sommige gevallen wordt aangemoedigd; hij verwijst daarbij naar de toekenning van reisvergoedingen die bepaalde sectoren of ondernemingen in hun collectieve arbeidsovereenkomst opnemen. Als de initiatieven van de overheden ter bevordering van het collectief vervoer geen concrete invulling krijgen op ondernemingsniveau bij gebrek aan een consensus van de sociale gesprekspartners, rijst er een probleem.

Voorts stelt het lid zich de vraag of een sensibiliseringscampagne, ondersteund door een aanbeveling, wel volstaat. Had de NAR niet meer kunnen doen? Uit het voorbeeld in Nederland blijkt immers dat een aanpak die louter op een vrijwillige basis stoelt, geen vruchten afwerpt; een dergelijke aanpak moet gepaard gaan met positieve en negatieve dwingende stimuli voor de ondernemingen.

Tot slot zouden de sociale gesprekspartners het stelsel van de reisvergoedingen grondig moeten bespreken om na te gaan of er geen anomalieën zijn die indruisen tegen het mobiliteitsbeleid.

Volgens *de heer Van den Eynde* geeft het voorstel van de heer *Ansoms* blijk van « dirigistisch liberalisme » in de zin dat die tekst enerzijds het bedrijfsvervoer privatiseert, en anderzijds dat vervoer verplicht stelt. Een en ander is alleen haalbaar met een algemene aanpak van het mobiliteitsvraagstuk, wat de NAR terecht bepleit.

Voorts reikt de voorgestelde tekst geen oplossing aan voor het knelpunt met betrekking tot de bovenvermelde « *just in time* »-leveringen.

Tot slot mag niet uit het oog worden verloren dat ruimtelijke ordening onder de gewesten ressorteert: bevoegdheidsconflicten zijn dus niet ondenkbaar.

*De heer Wauters* heeft begrip voor de houding van de sociale gesprekspartners, die erop wijzen dat de politieke overheid moet optreden inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Toch mogen de sociale gesprekspartners zich niet tevreden stellen met de verdediging van de corporatistische belangen, zonder stil te staan bij het verband met de behoeften van de samenleving.

Ook werkgevers en werknemers zouden zich, gelet op hun verantwoordelijkheden ter zake (volume van het wegvervoer, oppervlakte van de parkeerruimte van de bedrijven enz.), moeten toespitsen op het mobiliteitsvraagstuk.



L'orateur s'étonne et regrette dès lors, compte tenu du fait que la proposition de loi à l'examen n'entraîne nullement un bouleversement de la concertation sociale, que ces mêmes interlocuteurs renvoient l'apport d'une solution à la problématique précitée aux décideurs politiques.

*Le président* estime que c'est à juste titre que le CNT a fait observer qu'il incombe en première instance au gouvernement fédéral et aux gouvernements régionaux de s'atteler à la problématique de la mobilité et de s'interroger sur leur volonté de consentir les investissements nécessaires à la promotion de cette même mobilité.

On ne peut pas accepter que ces mêmes gouvernements n'aient toujours pas pris part à la table ronde, à nouveau appelée de ses vœux par le CNT en 1996.

Quant au texte proposé, il constitue certes une des possibilités de promouvoir la mobilité mais ne constitue pas un remède-miracle à cet égard.

L'orateur formule ensuite les questions suivantes :

— Quelle est le sentiment du CNT à l'égard de l'idée d'instaurer des plans de transports d'entreprise au niveau sectoriel en lieu et place du niveau des (zones) d'entreprises ?

— Que pense-t-il de la suppression de l'avantage fiscal consenti aux utilisateurs de la voiture, dans un secteur régi par des primes de mobilité ?

— Quel est le sort à réserver aux plans de transports d'entreprise élaborés en leur temps au niveau local et où le caractère volontaire dans le chef des entreprises était souligné ?

— Une concordance entre les différents niveaux de pouvoir est-elle possible dans le cadre des structures actuelles de l'État ?

— Dans quelle mesure le CNT est-il impliqué dans l'élaboration du projet de décret du gouvernement flamand en matière de mobilité de base et dans quelle mesure réserve-t-on un traitement aux plans de transports d'entreprise ?

— Quelles mesures d'accompagnement, par exemple sur le plan de différentes formes de transport en commun, sont-elles considérées comme indissolublement liées aux plans de transports d'entreprises, afin de rendre ceux-ci aussi effectifs que possible ?

— Le CNT dispose-t-il de précisions chiffrées quant au nombre d'entreprises qui ont souscrit au système instauré en Flandre en matière de plans d'entreprises ou qui sont intéressées par l'élaboration d'un tel plan ?

*Mme Walgrave* indique que l'ensemble des partenaires sociaux font preuve d'une grande préoccupation à l'égard de la problématique de la mobilité. Tant les employeurs que les travailleurs considèrent que le volume de la circulation est un paramètre qui porte atteinte aux qualités de la vie et économique au sein d'une entreprise.

Het verbaast de spreker dat, rekening houdend met het feit dat het ter bespreking liggende wetsvoorstel zeker geen omwenteling betekent voor het sociaal overleg, diezelfde gesprekspartners preciseren dat het de taak is van de politici om een oplossing voor bovenvermeld vraagstuk aan te reiken. De spreker betreurt die zienswijze.

*De voorzitter* stipt aan dat de NAR er terecht op heeft gewezen dat het in de eerste plaats de federale regering en de gewestelijke regeringen toekomt zich op het mobiliteitsvraagstuk toe te leggen. Zij behoren zich de vraag te stellen of ze bereid zijn de nodige investeringen te doen om die mobiliteit te bevorderen.

Het is onaanvaardbaar dat diezelfde regeringen nog steeds niet hebben deelgenomen aan de rondetafelconferentie, die de NAR in 1996 opnieuw had gevraagd te organiseren.

Wat de voorgestelde tekst betreft, wijst de voorzitter erop dat die weliswaar één van de mogelijke instrumenten is om de mobiliteit te bevorderen, maar niet als wondermiddel mag worden beschouwd.

Vervolgens stelt hij de volgende vragen :

— Hoe staat de NAR tegenover het idee om sectorale bedrijfsvervoerplannen in te voeren in plaats van vervoerplannen per onderneming (of bedrijfszone) ?

— Hoe staat de NAR tegenover de afschaffing van het fiscaal voordeel dat automobilisten wordt toegekend, in een sector waar mobiliteitspremies sterk zijn ingeburgerd ?

— *Quid* met de in het verleden op lokaal vlak uitgewerkte bedrijfsvervoerplannen, waarin duidelijk was gesteld dat de ondernemingen dat op vrijwillige basis deden ?

— Staat de huidige staatsstructuur een overeenkomst tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus toe ?

— In welke mate is de NAR betrokken bij de uitwerking van het ontwerp van decreet van de Vlaamse regering inzake basismobiliteit, en in welke mate krijgen de bedrijfsvervoerplannen daarin een plaats ?

— Welke begeleidingsmaatregelen (bijvoorbeeld op het vlak van verschillende vormen van openbaar vervoer) worden beschouwd als onlosmakelijk verbonden met de bedrijfsvervoerplannen, om die plannen zo veel mogelijk vruchten te doen afwerpen ?

— Beschikt de NAR over precieze cijfers over het aantal ondernemingen dat meewerkt aan het in Vlaanderen ingevoerde systeem inzake bedrijfsplannen of geïnteresseerd is in de uitwerking van een dergelijk plan ?

*Mevrouw Walgrave* stipt aan dat alle sociale gesprekspartners blijken geven van een grote bezorgdheid inzake het mobiliteitsvraagstuk. Zowel werkgevers als werknemers zijn van mening dat de verkeersdruk een parameter is die de levenskwaliteit en de economische kwaliteit van een onderneming aantast.

D'autre part, les interlocuteurs sociaux ne nient pas que des initiatives ont été prises par différentes autorités publiques et sociétés de transport mais ils relèvent le manque de cohérence et de coordination entre celles-ci, afin de démontrer la nécessité d'appréhender la problématique des déplacements de manière globale.

*M. Maeter* confirme ces propos.

Par ailleurs, les observations formulées par les interlocuteurs sociaux à propos des plans de transports d'entreprise qu'ils ont eux-même élaborés démontrent, selon *Mme Walgrave*, le manque de cohérence de ces derniers.

D'autres remarques sont émises, comme :

- les plaintes formulées par certains travailleurs à cause des détours importants que les véhicules collectifs d'entreprise doivent faire pour, par exemple, conduire les enfants à l'école;
- les plaintes formulées par les sociétés de transport public, quant à la concurrence suscitée par les plans de transport d'entreprise;
- les solutions à apporter lorsque les sociétés de transport public ou la SNCB, par hypothèse associées aux transports privés d'entreprise, sont en grève;
- l'incompatibilité d'horaires flexibles ou du travail partiellement à domicile avec des transports d'entreprise à heures fixes.

Tout ceci démontre selon les partenaires sociaux la nécessité d'une politique globale, multidisciplinaire et coordonnée mais aussi la spécificité des problèmes de chaque entreprise.

Par ailleurs, les plans de transports d'entreprise peuvent être instaurés au niveau sectoriel, d'un groupe d'entreprises (par exemple au niveau d'un zoning industriel) ou d'une entreprise.

Il n'est toutefois pas indiqué de prévoir dans la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires que les plans de transports d'entreprise peuvent être réglés par CCT. Ceci pourrait en effet signifier que les interlocuteurs sociaux ne sont pas compétents pour régler tout ce qui ressortit aux relations entre employeurs et travailleurs.

*Mme Walgrave* signale d'autre part qu'elle n'est pas à même de faire part de l'opinion des partenaires sociaux à l'égard de la suppression des avantages fiscaux consentis aux utilisateurs de la voiture dans la mesure où tout dépend des négociations sociales en cours.

Elle estime en outre que les initiatives des différents niveaux de pouvoir doivent, dans le respect des compétences de chacun, pouvoir concorder.

Le CNT n'est par ailleurs pas associé à l'élaboration du projet de décret susmentionné de la Région flamande.

Le CNT ne dispose pas non plus de précisions chiffrées quant au nombre de plans d'entreprises institués. Il est indiqué à cet égard de s'adresser au

Voorts ontkennen de sociale gesprekspartners niet dat verschillende overheden en vervoermaatschappijen initiatieven hebben genomen; toch wijzen ze op het gebrek aan samenhang en coördinatie tussen die initiatieven om aan te tonen dat het mobiliteitsvraagstuk een algemene aanpak vereist.

*De heer Maeter* is het daarmee eens.

Voorts tonen de opmerkingen van de sociale gesprekspartners over de door henzelf uitgewerkte bedrijfsvervoerplannen volgens *mevrouw Walgrave* aan dat die plannen weinig of geen samenhang vertonen.

Zij wijst tevens op andere opmerkingen, zoals :

- de klachten van bepaalde werknemers met betrekking tot de grote omwegen die de bedrijfsbusjes moeten maken om bijvoorbeeld kinderen aan de schoolpoort af te zetten;
- de klachten van de maatschappijen voor openbaar vervoer inzake de concurrentie die de ondernemingen hen via vervoerplannen aandoen;
- de aan te reiken oplossingen in geval van staking bij de maatschappijen voor openbaar vervoer of de NMBS;
- de onverenigbaarheid van glijdende werkuren of van gedeeltelijk thuiswerk met de vaste uren van het bedrijfsvervoer.

Dit alles toont volgens de sociale gesprekspartners aan dat er nood is aan een algemeen, multidisciplinair en gecoördineerd beleid, maar ook dat elk bedrijf zijn eigen knelpunten heeft.

Voorts kunnen de bedrijfsvervoerplannen worden ingevoerd op sectoraal vlak, op het vlak van een groep van ondernemingen (bijvoorbeeld in een industriezone), of op dat van een enkele onderneming.

Het is echter niet aangewezen in de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités een bepaling op te nemen als zouden bedrijfsvervoerplannen via een collectieve arbeidsovereenkomst kunnen worden geregeld. Dat zou immers kunnen betekenen dat de sociale gesprekspartners niet bevoegd zijn om een regeling te treffen voor alles wat de relaties tussen werkgevers en werknemers betreft.

*Mevrouw Walgrave* stipt ook aan dat ze geen zicht heeft op de standpunten van de sociale gesprekspartners inzake de afschaffing van de fiscale voordelen voor wie de eigen wagen gebruikt. Alles hangt immers af van de sociale onderhandelingen die aan de gang zijn.

Bovendien vindt ze dat het mogelijk moet zijn de initiatieven van de verschillende bevoegdheidsniveaus, met inachtneming van ieders bevoegdheden, met elkaar in overeenstemming te brengen.

Voorts is de NAR niet betrokken bij de uitwerking van bovenvermeld ontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest.

De NAR beschikt ook niet over precieze cijfers over het aantal ingevoerde bedrijfsvervoerplannen. Wat dat betreft, is het aangewezen zich te wenden tot de

service des relations collectives du ministère de l'Emploi et du Travail.

Enfin, il convient de souligner que les plans de transports d'entreprise ne peuvent être efficaces que si, dans le même temps, ils sont appuyés par des mesures des autorités régionales et fédérales. Toutes les mesures sont envisageables à cet égard.

*M. Maeter* signale que les plans de transport sont la plupart du temps une caractéristique des grandes entreprises. Ceci plaide en faveur du fait que ce n'est pas une question sous-estimée par les interlocuteurs sociaux.

D'autre part, ces derniers souhaitent que l'on agisse davantage au cœur du problème de la mobilité, c'est-à-dire au niveau des décisions en matière d'aménagement du terroir. Ils appellent également de leurs vœux l'édiction de « *guide-lines* », coordonnées au niveau national, qui permettraient aux entreprises de cibler plus adéquatement leurs plans de transports.

Enfin, il convient de souligner l'impact d'une recommandation du CNT au niveau des secteurs et des entreprises.

*M. Ansoms* n'est pas convaincu par l'argument des partenaires sociaux selon lequel on ne peut pas souscrire à une proposition de loi si d'autres initiatives ne sont pas également prises.

D'autre part, le texte proposé apporte une des solutions, aussi petite soit-elle, au problème de la mobilité. Il n'est donc pas nécessaire d'attendre d'autres initiatives, compte tenu par ailleurs de la gravité de la situation.

L'orateur ne voit par ailleurs pas en quoi l'article 3 du texte proposé pourrait poser problème étant donné qu'il confirme dans la loi du 5 décembre 1968 une faculté existante.

Il signale également qu'il entend respecter l'autonomie des partenaires sociaux en ce qui concerne la détermination concrète du contenu des plans de transports d'entreprise.

*M. Wauters* regrette à nouveau l'opposition du CNT à l'égard du texte proposé. Il déplore également l'hésitation des partenaires sociaux à appréhender, entre autres sur le plan interprofessionnel, la problématique de la mobilité par le biais de plans de transport, même lorsque la distance entre le domicile et le lieu de travail est réduite.

*M. Roose* constate que les partenaires sociaux sont conscients de la problématique de la mobilité mais également que le contexte des négociations sociales au sein des entreprises explique pourquoi ce ne sont pas ces mêmes interlocuteurs qui font les premiers pas pour appréhender cette problématique.

Néanmoins dans le cadre des compétences qui sont les leurs, les interlocuteurs sociaux peuvent prendre des initiatives et élaborer des instruments spécifiques.

Dienst van de collectieve arbeidsbetrekkingen van het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid.

Tot slot dient erop gewezen dat bedrijfsvervoerplannen slechts doeltreffend kunnen zijn indien ze terzelfder tijd worden ondersteund door maatregelen van de regionale en federale overheden. In dat verband komen alle maatregelen in aanmerking.

*De heer Maeter* stipt aan dat het meestal grote ondernemingen zijn die met een vervoerplan werken. Dat wijst erop dat de sociale gesprekspartners de zaak niet onderschatten.

Anderzijds wensen de sociale gesprekspartners dat er meer aandacht wordt besteed aan de kern van het mobiliteitsvraagstuk, met andere woorden aan de beslissingen inzake ruimtelijke ordening. Ze bepleiten eveneens de afkondiging van op nationaal vlak gecoördineerde « *guide-lines* »; die richtlijnen zouden de ondernemingen in staat stellen hun vervoerplannen beter uit te werken.

Tot slot moet worden gewezen op de impact van een aanbeveling van de NAR op de sectoren en op de ondernemingen.

*De heer Ansoms* is niet overtuigd door het argument van de sociale gesprekspartners, die stellen dat een wetsvoorstel onaanvaardbaar is als er terzelfder tijd geen andere initiatieven worden genomen.

Anderzijds reikt de voorgestelde tekst een gedeeltelijke oplossing — hoe beperkt ook — aan voor het mobiliteitsvraagstuk. Het is dus, gelet op de ernst van de situatie, niet nodig te wachten op andere initiatieven.

De spreker ziet voorts niet in welke problemen artikel 3 van de voorgestelde tekst zou kunnen veroorzaken, aangezien het een bestaande bevoegdheid in de wet van 5 december 1968 bekrachtigt.

Hij stipt ook aan dat hij de autonomie van de sociale gesprekspartners zal respecteren inzake de concrete bepaling van de inhoud van de bedrijfsvervoerplannen.

*De heer Wauters* wijst er nogmaals op dat hij het jammer vindt dat de NAR zich verzet tegen de voorgestelde tekst. Tevens betreurt hij de aarzeling van de sociale gesprekspartners om, onder andere op centraal vlak, het mobiliteitsvraagstuk met bedrijfsvervoerplannen aan te pakken, zelfs wanneer de afstand tussen de woonplaats en het werk kort is.

*De heer Roose* stelt vast dat de sociale gesprekspartners zich bewust zijn van het mobiliteitsvraagstuk, maar ook dat de context van de sociale onderhandelingen binnen de ondernemingen verklaart waarom zij niet de eerste stap zetten naar een oplossing van dat vraagstuk.

Nochtans zijn de sociale gesprekspartners bevoegd om initiatieven te nemen en specifieke instrumenten uit te werken.

L'expérience néerlandaise et américaine démontre en effet le rôle actif que ces derniers peuvent jouer en la matière.

D'autre part, qu'attend-t-on pour édicter des recommandations visant à ce que l'octroi aux travailleurs d'indemnités couvrant les déplacements en voiture tienne compte de l'offre en matière de transport public dans la région considérée ?

*M. Van den Eynde* estime que le problème de la mobilité ressortit au premier chef à l'autorité politique et non aux partenaires sociaux. Celle-ci ne doit donc pas se décharger de ses responsabilités.

*Mme Walgrave* indique que les entreprises qui sont à même d'établir des plans de transport, si possible dans le cadre de la concertation sociale au sein de ces mêmes entreprises, le font déjà actuellement s'il y a une demande en ce sens.

D'autre part, le CNT ne demande pas d'attendre les initiatives des divers gouvernements avant d'intervenir mais bien d'agir de concert.

L'intervenante craint par ailleurs que l'interdiction de prévoir, en cas d'utilisation de la voiture privée, l'octroi d'indemnités de déplacement dans le paquet des revendications syndicales lors des négociations interprofessionnelles, soit considérée comme témoignant d'une attitude dirigiste.

À titre personnel, elle estime injustifié d'interdire de manière générale l'octroi de telles indemnités si l'on n'a aucune certitude quant aux moyens de transport public existants à proximité des entreprises considérées.

*M. Wauters* indique que le fait d'agir de concert ne dispense nullement une des parties de faire le premier pas. D'autre part, on pourrait concevoir qu'un accord interprofessionnel prévoie une cotisation de 0,05 % pour la promotion de la mobilité.

\*  
\* \*

De Nederlandse en Amerikaanse voorbeelden tonen immers aan dat zij ter zake een actieve rol kunnen spelen.

Voorts stelt het lid zich de vraag waarop wordt gewacht om aanbevelingen uit te vaardigen die ertoe strekken bij de toekenning van vergoedingen die de reizen met de wagen dekken, rekening te houden met het aanbod inzake het openbaar vervoer in de betrokken regio.

*De heer Van den Eynde* meent dat het mobiliteitsvraagstuk in de eerste plaats onder de bevoegdheid van de politieke overheid ressorteert, en niet onder die van de sociale gesprekspartners. De politici mogen hun verantwoordelijkheid dus niet uit de weg gaan.

*Mevrouw Walgrave* merkt op dat de ondernemingen die bij machte zijn vervoerplannen uit te werken — indien mogelijk in het raam van het sociaal overleg binnen diezelfde ondernemingen — zulks tegenwoordig al doen als er een vraag in die zin naar is.

Ook vraagt de NAR de ondernemingen samen te werken met de diverse regeringen, en dus niet te wachten op hun initiatieven om zelf op te treden.

Voorts vreest de spreekster dat als het de vakbonden verboden wordt in hun eisenpakket voor het centraal overleg de toekenning van reisvergoedingen voor het gebruik van de privé-wagen op te nemen, dat als een uiting van dirigisme zal worden beschouwd.

Persoonlijk vindt ze het ongerechtvaardigd een algemeen verbod inzake de toekenning van dergelijke vergoedingen in te stellen als er geen enkele zekerheid is over het bestaande openbaar vervoer in de buurt van de betrokken ondernemingen.

*De heer Wauters* stelt dat samenwerking ter zake niet impliceert dat een der partijen geen initiatieven moet nemen. Anderzijds is hij niet gekant tegen een centraal akkoord dat voorziet in een bijdrage van 0,05 % voor de bevordering van de mobiliteit.

\*  
\* \*

## II. — AUDITION DE REPRÉSENTANTS D'ENTREPRISES ET D'UN BUREAU D'ÉTUDES <sup>(1)</sup>

### A. PRÉSENTATION DES PLANS DE TRANSPORTS D'ENTREPRISE DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE ANVERSOISE

*M. De Geest* présente la plate-forme de l'industrie chimique anversoise, au sein de laquelle il est le président des responsables du personnel, ainsi que les réalisations de cette coordination en matière de transports d'entreprise. Il formule quelques considérations concernant la problématique générale dans laquelle s'insèrent ces initiatives, commente la proposition de loi de M. Ansoms et formule enfin les recommandations et souhaits de la SIRA.

#### 1. *Présentation de SIRA et de ses réalisations*

SIRA est une plate-forme informelle où l'industrie chimique de la région d'Anvers se retrouve régulièrement pour un échange d'idées concernant des sujets socio-économiques. Cette plate-forme regroupe ainsi quelque 10 000 collaborateurs. L'organisation du travail dans l'industrie chimique nécessite une grande flexibilité et dès lors aussi une grande mobilité. L'implantation des entreprises chimiques de la région d'Anvers est en outre assez éloignée des zones d'habitation. Depuis 1960, ces entreprises ont donc été confrontées à des problèmes d'accessibilité et de mobilité. Toutes ont donc créé dès le départ des systèmes de transport de leur personnel, d'une part par la négociation de systèmes de transport individuels, tels que les abonnements sociaux ou une intervention dans les frais des transports individuels rendus nécessaires par le système d'appel au travail et

<sup>(1)</sup> Ont pris part à la séance d'audition du 1<sup>er</sup> décembre 1997 :

Pour BASF :

M. De Geest, directeur du personnel de la sa BASF-Antwerpen, président de SIRA-P (plate-forme de l'industrie chimique de la région d'Anvers);

M. Van den Noortgate, directeur du personnel de la sa Bayer-Antwerpen;

M. De Bie, directeur du personnel de la sa Bayer Rubber;

M. Podevyn, directeur du personnel de la sa Degussa;

M. De Coninck, directeur du personnel de la sa Inspec Belgium.

Pour la Royale Belge :

M. Banck, directeur du département gestion du personnel et relations sociales;

M. W. Blomme, directeur du service Informatique, bureautique et procédures de ressources humaines;

M. G. Van Overbeke, directeur des ressources humaines.

Pour l'ASBL *Langzaam verkeer* :

M. P. Vansevenant, responsable de la section recherche et élaboration de la politique.

## II. — HOORZITTING MET VERTEGENWOORDIGING VAN BEDRIJVEN EN VAN EEN ADVIESBUREAU <sup>(1)</sup>

### A. VOORSTELLING VAN DE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN BIJ DE ANTWERPSE SCHEIKUNDIGE INDUSTRIE

*De heer De Geest* zal, als voorzitter van de personeelsverantwoordelijken, het platform van de Antwerpse scheikundige industrie voorstellen. Voorts zal hij dieper ingaan op wat die coördinatievereniging reeds heeft verwezenlijkt op het stuk van de bedrijfsvervoerplannen en een aantal beschouwingen geven over het vraagstuk in zijn geheel, waarvan de initiatieven van het platform een onderdeel zijn. Ten slotte zal hij het wetsvoorstel van de heer Ansoms evalueren en de aanbevelingen en wensen van SIRA bekendmaken.

#### 1. *Voorstelling en verwezenlijkingen van SIRA*

SIRA is een informeel platform waarin de scheikundige industrie van de regio Antwerpen geregeld deelneemt aan gedachtewisselingen over sociaal-economische onderwerpen. Aldus zijn bij dat platform circa 10 000 mensen betrokken. De arbeidsregeling in de scheikundige industrie vereist een grote flexibiliteit en bijgevolg een grote mobiliteit. Bovendien zijn de scheikundige ondernemingen in de regio Antwerpen vrij ver van de woonzones gevestigd. Sinds 1960 kampen die ondernemingen dus met problemen inzake mobiliteit en bereikbaarheid. Daarom hebben ze alle van bij de aanvang een eigen personeelsvervoer georganiseerd. Via onderhandelingen kwamen zowel collectieve als individuele vervoersregelingen tot stand (zoals sociale abonnementen of een tegemoetkoming in de individuele vervoerskosten als gevolg van het werk-oproepingssysteem). Vandaag be-

<sup>(1)</sup> Hebben aan de hoorzitting van 1 december 1997 deelgenomen :

Voor BASF :

de heer De Geest, personeelsdirecteur van de nv BASF-Antwerpen, voorzitter van SIRA-P (platform van de Scheikundige Industrie Regio Antwerpen);

de heer Van den Noortgate, personeelsdirecteur van de nv Bayer-Antwerpen;

de heer De Bie, personeelsdirecteur van de nv Bayer Rubber;

de heer Podevyn, personeelsdirecteur van de nv Degussa;

de heer De Coninck, personeelsdirecteur van de nv Inspec Belgium.

Voor Royale Belge :

de heer Banck, directeur Personeelsbeheer en Maatschappelijke Betrekkingen;

de heer W. Blomme, hoofd van de afdeling Human Resources, Informatica, Bureautica en Procedures;

de heer Van Overbeke, directeur Human Resources.

Voor de vzw *Langzaam Verkeer* :

de heer P. Vansevenant, Hoofd Afdeling Onderzoek en Beleidsvoorbereiding.

d'autre part, des systèmes de transport collectif. Il existe aujourd'hui sur une vaste région un réseau dense de services d'autobus, lequel comprend 75 services de jour, qui assurent les déplacements quotidiens des travailleurs vers 8 et 17 heures, mais aussi 30 services de pause, qui assurent 24 h. sur 24 et 7 jours sur 7 les déplacements des travailleurs quel que soit leur horaire. Ce réseau représente un coût annuel de 310 millions de francs, financé par ces seules entreprises. Le service est assuré par des entreprises privées dans le cadre d'un système de location régi par la législation sur les formes particulières de transport collectif régulier. Pour des raisons de rentabilité économique, le réseau des transports publics n'a pas souhaité participer à la mise en place de ce service.

## 2. *Contours de la problématique générale*

Les exigences croissantes de mobilité et de flexibilité ne doivent pas s'envisager uniquement en regard de la fluidité de la circulation routière, mais également en termes d'opportunité pour le marché du travail. Dès lors que les travailleurs ne vivent plus à proximité de leur lieu de travail, il convient de prendre des mesures adéquates pour permettre la flexibilité.

La problématique réclame une approche intégrale, c'est-à-dire un éventail de mesures à appliquer de manière sélective selon les caractéristiques des régions et des entreprises concernées et en utilisant au mieux tous les modes de transport existants.

Les politiques en matière d'infrastructure et de transports doivent être accordées de manière cohérente; la problématique réclame la cohérence des initiatives, quel que soit le niveau (européen, fédéral, régional, local) auquel elles sont prises.

Les initiatives des entreprises peuvent contribuer à l'accessibilité et à la mobilité, mais ne peuvent à elles seules rencontrer la problématique globale.

## 3. *Commentaire de la proposition de loi*

Considérant les politiques régionales de la Flandre et de la Wallonie, qui mettent l'accent sur les plans de transports d'entreprise ou sur des profils de mobilité pour les entreprises, l'orateur souhaite que, dans la perspective d'une approche intégrale, les initiatives législatives qui en résulteraient fassent l'objet d'accords clairs de façon à éviter des mesures fragmentaires et constate que la proposition de M. Ansoms contient des suggestions à cet égard. Les partenaires sociaux s'intéressent eux aussi à cette problématique.

Il regrette que l'obligation faite aux entreprises d'envisager la problématique des déplacements de leurs collaborateurs, soit imposée dans le cadre des conventions collectives; les plans de transport que l'entreprise déciderait d'initier font en effet automa-

staat in de streek een fijnmazig en wijd vertakt busnetwerk, met 75 dagbusdiensten, voor de dagelijkse ritten rond 8 en 17 uur, en 30 shiftbusdiensten, waardoor werknemers, ongeacht hun werkregeling, de klok rond en elke dag van de week hun werkplaats kunnen bereiken. De kostprijs van dat netwerk, die volledig op rekening komt van de ondernemingen, bedraagt jaarlijks 310 miljoen frank. Voor de exploitatie wordt een beroep gedaan op privé-ondernemingen, met toepassing van een pachtstelsel dat valt onder de wetgeving inzake bijzondere vormen van geregeld collectief vervoer. Om redenen van economische rentabiliteit hebben de openbare vervoersmaatschappijen niet aan de uitbouw van die busdienst willen meewerken.

## 2. *Probleemstelling*

De toenemende vraag naar mobiliteit en flexibiliteit moet niet alleen worden gezien in het licht van een vlotte doorstroming van het wegverkeer, maar ook van de voordelen die de arbeidsmarkt daar kan uithalen. De werknemers wonen nu eenmaal niet meer in de nabijheid van hun werk en dat maakt passende maatregelen tot bevordering van de flexibiliteit onontbeerlijk.

De uitweg uit deze impasse bestaat uit een integrale aanpak, wat neerkomt op een geheel van maatregelen waaruit kan worden geput, afhankelijk van de betrokken regio's en ondernemingen, en waarbij de bestaande vervoermiddelen optimaal worden benut.

Het infrastructuur- en transportbeleid moeten op elkaar worden afgestemd, zodat ze een samenhangend geheel gaan vormen; het mobiliteitsvraagstuk vereist immers coherente oplossingen, op welk niveau ook (Europees, federaal, regionaal, lokaal).

De initiatieven op bedrijfsniveau kunnen de bereikbaarheid en de mobiliteit bevorderen, maar volstaan niet om het vraagstuk in zijn geheel op te lossen.

## 3. *Bespreking van het wetsvoorstel*

In het licht van het mobiliteitsbeleid van het Vlaamse en het Waalse Gewest (waarin bedrijfsvervoerplannen of mobiliteitsprofielen voor ondernemingen centraal staan) en met een integrale aanpak als streefdoel vindt de heer De Geest dat de daaruit voortvloeiende wetgevende initiatieven in duidelijke overeenkomsten moeten worden gegoten om fragmentarische maatregelen te voorkomen; dat, zo stelt hij vast, is trouwens ook de bedoeling van een aantal bepalingen uit het voorstel van de heer Ansoms. Ook de sociale partners hebben belangstelling voor het mobiliteitsvraagstuk.

Hij betreurt dat de ondernemingen verplicht zijn het woon-werkverkeer van hun personeelsleden te regelen in het raam van de collectieve arbeidsovereenkomsten; zo een bedrijf vervoerplannen uitwerkt, komen die immers automatisch aan bod tijdens het

tiquement l'objet de la concertation socio-économique au sein de l'entreprise. Les partenaires sociaux souhaitent d'ailleurs maintenir le caractère volontaire des plans de transports d'entreprises. Il revient à l'autorité de mener une politique d'encouragement, de créer les conditions incitant davantage d'initiatives dans ce domaine. Étant donné que la plupart des conventions collectives sont conclues au niveau de l'entreprise, une telle obligation risque en outre d'étouffer les dynamiques inter-entreprises ou subrégionales qui pourraient voir le jour.

La proposition de permettre aux conventions collectives de réserver un pourcentage de la masse salariale à des primes de mobilité accordées aux travailleurs ne lui paraît pas davantage correspondre à une politique d'incitants, par exemple fiscaux, et risque au contraire d'hypothéquer l'attractivité des plans de transports d'entreprises.

Il n'approuve pas davantage l'interdiction d'occulter une quelconque intervention dans les frais de transport des travailleurs qui se déplacent avec leur véhicule individuel, à moins que le véhicule ne soit également utilisé pour remplir des missions professionnelles pendant les horaires de travail. Cette interdiction ne tient pas compte de la diversité croissante des formules d'organisation du travail, à laquelle correspond nécessairement une grande flexibilité individuelle. L'usage de moyens de transport individuels ne pourra être découragé que progressivement, en parallèle avec l'adaptation progressive de l'infrastructure, également en matière de transports publics. Une politique dissuasive ne peut être menée qu'en présence d'alternatives. C'est pourquoi M. De Geest réitère son plaidoyer en faveur d'une politique d'incitants, soit fiscaux, soit par le développement de l'infrastructure.

#### 4. *Recommandations de SIRA*

Au nom de la plate-forme, M. De Geest demande une étude de faisabilité sur le transport des travailleurs dans la région anversoise, afin d'étudier les mesures susceptibles d'accroître la mobilité et dont la réalisation pourrait faire l'objet d'un partenariat privé-public.

SIRA souhaite inclure les transports publics, y compris les chemins de fer et, pourquoi pas, le transport fluvial, dans ses plans de transport. Les initiatives dans ce sens n'ont jusqu'à présent pas abouti.

Le « *Liefkenshoektunnel* » revêt une importance particulière pour l'industrie chimique anversoise, mais son utilité serait accrue s'il était mieux relié à l'arrière-pays par des travaux d'infrastructure appropriés.

L'orateur rappelle que SIRA a déjà contribué à accroître la mobilité dans la région anversoise et souhaite que ses efforts soient reconnus. Pourquoi n'introduirait-on pas dès à présent une diminution

sociaal-economisch overleg binnen die onderneming. Bovendien willen de sociale partners dat de bedrijfsvervoerplannen niet-verplichtend blijven. De overheid van haar kant moet een aansporingsbeleid voeren en de voorwaarden scheppen om initiatieven op dat vlak aan te moedigen. Aangezien de meeste collectieve arbeidsovereenkomsten op bedrijfsniveau worden gesloten, bestaat het gevaar dat de groeiende onderlinge samenwerking tussen de bedrijven alsook eventuele initiatieven op subregionaal niveau door een dergelijke verplichting in de kiem worden gesmoord.

Het voorstel om in de collectieve arbeidsovereenkomsten een bepaald percentage van de loonsom voor te behouden voor mobiliteitspremies ten behoeve van de werknemers lijkt hem evenmin een voorbeeld van een — bijvoorbeeld fiscaal — aansporingsbeleid. Integendeel, een soortgelijke aanpak dreigt de bedrijfsvervoerplannen heel wat minder aantrekkelijk te maken.

Hij kan evenmin akkoord gaan met het verbod op enige tegemoetkoming in de reiskosten van werknemers die met de eigen wagen naar hun werk rijden, tenzij dat voertuig tijdens de werkuren ook beroepsmatig wordt gebruikt. Dat verbod gaat voorbij aan de steeds breder wordende waaier van formules om de arbeid te organiseren, wat onvermijdelijk een grotere individuele flexibiliteit met zich brengt. Het gebruik van individuele vervoermiddelen kan pas worden ontmoedigd als daar een geleidelijke aanpassing van de infrastructuur en het openbaar vervoer tegenover staat. Een ontradingsbeleid zonder alternatieven is tot mislukken gedoemd. Daarom herhaalt de heer De Geest zijn pleidooi ten voordele van een op stimuli gebaseerd beleid (fiscale incentives of een verbeterde infrastructuur).

#### 4. *Aanbevelingen van SIRA*

In naam van het platform vraagt de heer De Geest een haalbaarheidsstudie over het werknemersvervoer in de Antwerpse regio uit te voeren, teneinde na te gaan welke maatregelen de mobiliteit kunnen bevorderen. De uitvoering daarvan zou in « *private-public partnership* » kunnen gebeuren.

SIRA pleit ervoor het openbaar vervoer, met inbegrip van de spoorwegen en zelfs de binnenscheepvaart, bij de eigen vervoerplannen te betrekken. De initiatieven in die zin hebben tot op heden nog niet veel opgeleverd.

De Liefkenshoektunnel is van wezenlijk belang voor de Antwerpse scheikundige industrie, maar zou zijn nut nog meer kunnen bewijzen met betere aansluitingen met het hinterland. Daartoe zijn aangepaste infrastructuurwerken nodig.

De heer De Geest brengt in herinnering dat SIRA al heeft bijgedragen tot een verhoogde mobiliteit in de Antwerpse regio en zou die inspanningen graag erkend zien. Zo zou men onverwijld een selectieve

sélective des charges pour les entreprises qui ont réalisé des plans de transport. Il invite en effet à considérer les effets sociaux de ces plans, qui diminuent le risque d'accidents du travail et la pollution atmosphérique et sont en outre créateurs d'emploi (le réseau de transports procure un emploi à quelque 170 à 180 travailleurs peu qualifiés).

## B. PRÉSENTATION DES OPTIONS DE LA ROYALE BELGE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS D'ENTREPRISE

Cette entreprise du secteur des services, que présente *M. Banck*, emploie 5 000 travailleurs et a évolué d'une organisation du travail basée sur la tâche à une organisation basée sur le processus. Ses services administratifs et techniques ont dès lors été centralisés afin de réaliser un flux opérationnel aisé. Cette politique permet en outre de former des entités assez grandes pour réaliser un gain de productivité et une maîtrise adéquate des frais généraux. Ses activités commerciales (en ce compris le soutien du réseau des courtiers) sont décentralisées pour les besoins de la prestation de services à la clientèle. Cette orientation vers le client nécessitera dans un proche avenir une plus grande flexibilité dans l'organisation du travail, caractérisée par des heures de travail divergentes pour des groupes de travailleurs certes limités.

Sa structure centralisée favorise aussi l'intégration de différentes entreprises fusionnées ou absorbées et contribue au développement d'une culture d'entreprise commune.

Dans un proche avenir, le travail à domicile ne jouera dès lors plus qu'un rôle marginal dans l'organisation du travail.

La politique de l'entreprise en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail est caractérisée par le respect du choix individuel en matière de domicile, de moyen de transport et de moment de déplacement. Cela se traduit par un règlement uniforme de l'intervention patronale dans les frais de transport du travailleur, indépendamment du moyen de transport utilisé, l'organisation des heures de travail variables, l'instauration d'un cadre souple pour le travail à temps partiel et la mise à disposition d'une vaste capacité de parking. Cette politique trouve son origine au début des années 70, date à laquelle l'entreprise a déménagé du centre de la ville au boulevard du Souverain à Boitsfort. À cette époque, elle a permis au personnel de suivre le déplacement de son poste de travail. À ce jour, ce système donne satisfaction. En 1994, cette politique a été adaptée grâce à une étude sur la mobilité dont le résultat concret fut l'organisation d'un service de bus entre Anvers et Bruxelles et le remboursement éventuel des frais de déménagement en cas de changement géographique de lieu de travail. Force est toutefois de

lastenvermindering kunnen toepassen voor de ondernemingen die al een vervoerplan hebben. In dat verband wijst hij op de sociale gevolgen van die plannen : een kleiner risico op arbeidsongevallen, minder luchtvervuiling en, bovendien, een stijging van de werkgelegenheid (de vervoerplannen van de scheikundige industrie leveren aan 170 tot 180 laaggeschoolde werknemers en bijkomende arbeidsplaatsen op).

## B. VOORSTELLING VAN DE BELEIDSKEUZES VAN ROYALE BELGE INZAKE BEDRIJFSVERVOER

Deze onderneming uit de dienstensector, hier vertegenwoordigd door *de heer Banck*, telt 5 000 werknemers en is geëvolueerd van een taakgerichte naar een procesgerichte werkregeling. Haar administratieve en technische diensten werden bijgevolg gecentraliseerd, met het oog op een vlotte operationele doorstroom. Bovendien komen aldus voldoende grote afdelingen tot stand om een productiviteitswinst als ook een doeltreffende beheersing van de algemene kosten te waarborgen. De commerciële activiteiten van de onderneming (met inbegrip van de ondersteuning van het makelaarsnet) zijn gedecentraliseerd, teneinde de dienstverlening aan de klanten te verbeteren. Die klantgerichte aanpak zal in de nabije toekomst een flexibeler werkregeling vereisen, met afwijkende werkuren voor weliswaar beperkte groepen van werknemers.

Die gecentraliseerde structuur bevordert ook de integratie van de verschillende gefuseerde of overgenomen ondernemingen en draagt bij tot de ontwikkeling van een gemeenschappelijke bedrijfscultuur.

Thuisarbeid zal op korte termijn dan ook slechts een marginale rol spelen in de werkregeling.

Het beleid van de onderneming inzake woon-werkverkeer stoelt op respect voor de individuele keuze van woonplaats, vervoermiddel en tijdstip van de rit. Een en ander komt tot uiting in een uniforme regeling betreffende de bijdrage van de werkgever in de vervoerskosten van de werknemer — welk vervoermiddel laatstgenoemde ook gebruikt —, de toepassing van glijdende werkuren, de invoering van een soepele regeling voor deeltijdwerkers en het ter beschikking stellen van een grote parkeerruimte. Dat beleid kwam tot stand in het begin van de jaren zeventig, toen de onderneming verhuisde van het centrum van de stad naar de Vorstlaan in Bosvoorde. Het personeel werd toen in de mogelijkheid gesteld de verhuizing van hun werkplaats te volgen. Die regeling schenkt tot op heden voldoening. In 1994 werd die aanpak bijgestuurd aan de hand van een mobiliteitsstudie, met als concreet resultaat de invoering van een busdienst tussen Antwerpen en Brussel alsook de mogelijke terugbetaling van de verhuizingskosten, in geval van geografische verandering van de werkplaats. Er dient evenwel te wor-



constater que ces deux mesures connaissent un succès mitigé. Cela est probablement dû au fait que le transport organisé ne répond qu'insuffisamment à la flexibilité souhaitée, d'une part, et au caractère casanier du personnel de la Royale belge, d'autre part.

Les lignes de force de la politique future en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont les suivantes.

Tout d'abord, une telle politique doit donner une certaine marge de manœuvre au travailleur isolé dans sa façon d'organiser son déplacement : le déplacement entre le domicile et le lieu de travail peut être lié à d'autres besoins de mobilité, tant pour les travailleurs masculins que féminins. Il y a dès lors lieu de privilégier une sensibilisation visant à influencer le comportement de déplacement plutôt que de recourir à des interventions brusques.

Ensuite, les transports en commun doivent s'adapter avec souplesse et rapidité à des mesures simples à réaliser. Il s'agit par exemple du prolongement du trajet d'une ligne de bus (deux ans après la demande, aucune réaction n'a été enregistrée). D'une manière plus générale, les transports en commun doivent veiller à assurer des liaisons directes et rapides en périphérie, selon des fréquences acceptables et sans hausse sensible du temps de déplacement.

Enfin, la responsabilité que peuvent assumer l'employeur et les représentants des travailleurs dans l'élaboration de plans de transports d'entreprise est conditionnée par la possibilité de conclure des conventions qui profitent à toutes les parties concernées, sans que les mesures visant à décourager certains moyens de déplacement débouchent sur le traitement inéquitable d'une catégorie importante de travailleurs. À cet égard et notamment à la lumière de ce qui précède, la suppression de la déductibilité fiscale de l'usage individuel de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail constitue un obstacle insurmontable. Par ailleurs, il faut garantir à toutes les mesures convenues dans le cadre de plans de transports d'entreprise une sécurité juridique permanente sur les plans fiscal et social.

#### C. POINT DE VUE DE L'ASBL « LANGZAAM VERKEER »

*M. Vansevenant* présente la gestion des transports comme une des techniques susceptibles d'apporter une réponse aux difficultés croissantes de la circulation. Elle se fonde sur la notion de « générateurs de circulation », à savoir les entreprises, écoles, complexes commerciaux, etc. qui drainent un important flux de circulation. Les déplacements du domicile vers le lieu de travail génèrent une importante circulation et c'est la raison pour laquelle ils attirent davantage l'attention.

La gestion des transports vise à modifier les habitudes en matière d'utilisation des moyens de transport et les plans de transports d'entreprise sont un

den vastgesteld dat het succes van beide maatregelen slechts matig is. Dat is wellicht te wijten aan het feit dat het ingelegde vervoer onvoldoende inspeelt op de gewenste flexibiliteit, alsook aan de honkvastheid van het personeel van Royale Belge.

Voor het toekomstige beleid inzake woon-werkverkeer hanteert de onderneming een aantal krachtlijnen.

Allereerst dient een dergelijk beleid de individuele werknemer de nodige ruimte te geven om zijn woon-werkverkeer te organiseren. Zowel voor vrouwen als voor mannen kan dat woon-werkverkeer immers gekoppeld zijn aan andere noden inzake mobiliteit. Bewustmakingscampagnes om het pendelgedrag te beïnvloeden verdienen daarom de voorkeur op bruuske ingrepen.

Vervolgens dienen de openbare-vervoersmaatschappijen soepel en snel in te spelen op gemakkelijk uit te voeren initiatieven. In het geval van Royale Belge gaat het bijvoorbeeld om het doortrekken van een buslijn (twee jaar na de aanvraag is er nog steeds geen reactie). Meer in het algemeen moet het openbaar vervoer zorgen voor een netwerk van snelle, rechtstreekse verbindingen in de stadsrand, waarbij de frequentie aanvaardbaar moet zijn en de reistijd niet veel hoger mag liggen.

Tot slot kunnen de werkgever en de vakbondsvertegenwoordigers actief samenwerken bij de uitbouw van de bedrijfsvervoerplannen. Van belang hierbij is de mogelijkheid om overeenkomsten te sluiten waaruit alle betrokken partijen voordeel kunnen halen, zonder dat maatregelen tot ontrading van bepaalde vervoermiddelen hoeven te leiden tot een onrechtmatige behandeling van een grote groep van werknemers. In dat verband en met name in het licht van wat voorafgaat, vormt de opheffing van de fiscale aftrekbaarheid van het individuele autogebruik voor woon-werkverkeer een onoverkomelijke hinderpaal. Overigens moeten alle in het kader van de bedrijfsvervoerplannen afgesproken maatregelen fiscale en sociale waarborgen bieden op een blijvende rechtszekerheid.

#### C. STANDPUNT VAN DE VZW LANGZAAM VERKEER

*De heer Vansevenant* ziet in vervoersmanagement een van de technieken om de toenemende verkeersproblemen tegen te gaan. Als uitgangspunt neemt het vervoersmanagement de zogenaamde verkeersgeneratoren : de ondernemingen, scholen, winkelcentra, enz. die een grote verkeersstroom veroorzaken. Door het woon-werkverkeer neemt het verkeer drastisch toe, wat de grotere aandacht voor dit vraagstuk verklaart.

De bedoeling van het vervoersmanagement is een gewoonteverandering teweeg te brengen in het gebruik van de diverse vervoermiddelen. De bedrijfsvervoer-

des principaux moyens à cette fin. La gestion des transports et les plans de transports d'entreprise font l'objet d'un intérêt croissant sur le plan international et en Belgique, où des initiatives voient le jour dans les trois régions, mais surtout en Flandre.

Tant les entreprises elles-mêmes que les autorités régionales et fédérales peuvent utilement prendre des initiatives en la matière, mais une approche coordonnée est souhaitable pour donner une chance de succès à la gestion des transports.

La proposition de loi à l'examen répond à la nécessité de mesures d'encouragement prises au niveau fédéral. M. Vansevenant commente successivement les deux axes autour desquels la proposition est construite, à savoir d'une part, l'obligation d'inclure les plans de transports d'entreprise dans les négociations autour des conventions collectives de travail et d'autre part, l'instauration de mesures stimulantes telles que les primes de mobilité et la subside des entreprises qui engagent un « coordinateur des transports ».

1. L'obligation d'inclure les plans de transport d'entreprises dans les négociations autour des conventions collectives de travail a le mérite d'encourager la réflexion dans les entreprises qui ne se sont pas encore préoccupées de la question, sans toutefois leur imposer des obligations strictes.

2. L'instauration de primes de mobilité représente un progrès important, car il encourage les utilisateurs de modes de déplacement durables, alors qu'actuellement les dispositions fiscales permettant la déduction des frais d'utilisation du véhicule individuel ont plutôt pour effet de décourager par exemple le covoiturage.

M. Vansevenant salue également la proposition de subsidier l'engagement d'un « coordinateur des transports »; en effet, pour garantir le succès des plans de transports que l'entreprise aurait instaurés, il convient d'en assurer le suivi.

#### D. DISCUSSION

M. Ansoms se réjouit de l'approche plus nuancée que les intervenants formulent au sujet de sa proposition que ce ne fût le cas lors de l'audition du Conseil national du travail. L'approche intégrale est à l'évidence celle qui convient en la matière. Étant donné l'accroissement annuel de la circulation, le problème requiert des initiatives à tous les niveaux; il en va en effet de notre bien-être économique. Malgré toutes les observations relatives au caractère contraignant des dispositions, l'autorité fédérale doit intervenir comme elle le fait dans d'autres domaines.

Il a pris acte des observations de SIRA quant à l'obligation d'envisager le problème dans le cadre des conventions collectives, mais maintient son point de vue quant à la nécessité d'imposer un minimum d'obligations. La proposition de réserver un pourcentage des coûts salariaux à l'octroi de primes de mobilité repose sur la responsabilité collective tant des

plannen zijn een van de belangrijkste instrumenten daartoe. Vervoersmanagement en bedrijfsvervoerplannen krijgen internationaal steeds meer aandacht. Ook de drie Belgische gewesten nemen ter zake initiatieven, als spant Vlaanderen wel de kroon.

Zowel de ondernemingen zelf als de gewestelijke en federale overheid kunnen nuttige initiatieven nemen op het vlak van de mobiliteit. Om tot een doeltreffend vervoersmanagement te komen, is echter een gecoördineerde aanpak wenselijk.

Het voorliggende wetsvoorstel beantwoordt aan de noodzaak om op federaal vlak positieve randvoorwaarden te scheppen. De heer Vansevenant bespreekt achtereenvolgens de twee krachtlijnen waar rond het voorstel is opgebouwd: de verplichting om het woon-werkverkeer te betrekken bij het CAO-overleg en de invoering van stimulerende maatregelen, zoals mobiliteitspremies en subsidies voor de ondernemingen die een « vervoerscoördinator » in dienst nemen.

1. De verplichting om het woon-werkverkeer te betrekken bij het overleg inzake collectieve arbeidsovereenkomsten heeft de verdienste ondernemingen die zich tot dusver niet om vervoersmanagement bekommerden, aan het denken te zetten, zonder hen daarom strikte verplichtingen op te leggen.

2. De invoering van mobiliteitspremies is een grote stap vooruit, omdat het gebruik van duurzame vervoermiddelen erdoor wordt aangemoedigd. Aldus wordt afgestapt van de thans geldende fiscale bepalingen, die de kosten van het individuele wagengebruik fiscaal aftrekbaar maken, wat bijvoorbeeld het carpoolen niet ten goede komt.

Tevens verwelkomt de heer Vansevenant het voorstel om subsidies toe te kennen voor de indienstneming van een « vervoerscoördinator »; om het welslagen van de door de onderneming ingevoerde vervoerplannen te waarborgen, is een *follow-up* immers noodzakelijk.

#### D. BESPREKING

De heer Ansoms verheugt zich erover dat de sprekers over zijn wetsvoorstel genuanceerder denken dan tijdens de hoorzitting met de Nationale Arbeidsraad. Vanzelfsprekend is een integrale aanpak ter zake het meest aangewezen. De jaarlijkse toename van het verkeer vereist initiatieven op alle niveaus; ons economisch welzijn hangt er immers van af. Ondanks alle opmerkingen over de afdwingbaarheid van de bepalingen, dient de federale overheid op te treden, zoals zij dat ook in andere aangelegenheden doet.

Hij neemt akte van de opmerkingen van SIRA over de verplichting om de aangelegenheid aan bod te laten komen tijdens het overleg inzake de collectieve arbeidsovereenkomsten. Niettemin blijft hij een minimum aan verplichtingen noodzakelijk vinden. Uitgangspunt van het voorstel om een percentage van de loonkosten voor te behouden voor de toekenning

pouvoirs publics, que des employeurs et des travailleurs et sur leur nécessaire coopération en vue de remédier à la situation.

Il amendera sa proposition afin que les entreprises ayant déjà pris des initiatives puissent elles aussi bénéficier des avantages qu'elle contient.

Il interroge les représentants de SIRA quant au nombre de travailleurs qui, malgré les facilités offertes par l'industrie chimique, persisteraient à utiliser leur véhicule individuel, seul ou en covoiturage. Les travailleurs qui ne font pas usage du service d'autobus bénéficient-ils d'une intervention financière pour leurs déplacements individuels ? Les représentants de SIRA peuvent-ils par ailleurs évaluer le nombre de personnes qui, au sein de leurs entreprises, sont en charge de la gestion du plan de transports décrit ?

Il demande aux représentants de la Royale belge s'ils envisagent de différencier dans l'avenir l'intervention dans les frais de transports selon le mode de déplacement utilisé par les collaborateurs. Malgré les difficultés, il faudra en effet encourager certains modes de transport au détriment d'autres, si l'on veut induire une modification des habitudes dans ce domaine.

*M. Van den Eynde* interroge les divers intervenants sur les motivations qui ont présidé à leurs initiatives : s'agissait-il de résoudre les problèmes de circulation, ou plutôt de rendre leur entreprise plus attrayante pour les candidats collaborateurs ? Il considère en effet qu'il ne revient pas aux partenaires sociaux, mais aux pouvoirs publics, de résoudre les difficultés de la circulation; il note d'ailleurs que l'un des problèmes que rencontrent les utilisateurs des transports publics concerne les retards de ceux-ci.

En ce qui concerne l'asbl « *Langzaam verkeer* », il aimerait obtenir des éclaircissements quant à sa représentativité.

*Mme Cahay-André* souligne l'intérêt de l'enquête menée par la Royale belge, parce que celle-ci permet aux personnes interrogées de s'exprimer quant à leurs intentions. Elle estime en effet qu'il convient de sensibiliser les entreprises avant de les contraindre à des coûts supplémentaires. Elle suggère l'organisation d'une table ronde sur la question, étant donné que l'échange d'informations en la matière est d'importance primordiale.

*M. Wauters* souligne les initiatives déjà prises, tant par certaines entreprises que par les pouvoirs publics, mais estime que la gestion de la SNCB laisse à désirer à cet égard. Il convient avec *M. Ansoms* qu'il faut encourager d'autres comportements pour répondre aux exigences de flexibilité; à cette fin, les pouvoirs publics, mais également les entreprises et les organisations de travailleurs, doivent élaborer une politique adéquate. C'est pourquoi l'intermédiaire

van mobiliteitspremies, is de collectieve verantwoordelijkheid van zowel de overheid als de werkgevers en de werknemers, die bovendien met elkaar moeten samenwerken, teneinde de toestand te kunnen verhelpen.

Hij kondigt aan zijn voorstel te zullen amenderen, opdat de ondernemingen die al initiatieven namen, er eveneens de voordelen van zouden kunnen genieten.

Aan de vertegenwoordigers van SIRA vraagt hij hoeveel werknemers nog steeds met de eigen wagen naar hun werk rijden (alleen of met carpooling), ondanks de door de scheikundige industrie geboden mogelijkheden. Krijgen de werknemers die de busdienst niet gebruiken, een financiële tegemoetkoming voor hun individueel afgelegde trajecten ? Kunnen de vertegenwoordigers van SIRA voorts zeggen hoeveel mensen zich binnen de betrokken ondernemingen met het beschreven vervoerplan bezighouden ?

Aan de vertegenwoordigers van Royale Belge vraagt hij of er plannen bestaan om in de toekomst de tegemoetkoming in de transportkosten te doen afhangen van het door de medewerkers gebruikte vervoermiddel. Ondanks de mogelijke tegenstand, is het immers noodzakelijk bepaalde vervoermiddelen te bevoordelen tegenover andere, zo niet zal het pendelgedrag nooit veranderen.

*De heer Van den Eynde* vraagt de verschillende sprekers welke beweegredenen aan hun initiatieven ten grondslag liggen : ging het erom de verkeersproblemen aan te pakken of het bedrijf aantrekkelijker te maken voor kandidaat-medewerkers ? Volgens hem is het oplossen van het verkeersvraagstuk immers geen zaak van de sociale partners, maar van de overheid. Voorts stipt hij aan dat de gebruikers van het openbaar vervoer het met name met de vele vertragingen moeilijk hebben.

Ten slotte wil hij weten hoe representatief de vzw « *Langzaam Verkeer* » is.

*Mevrouw Cahay-André* onderstreept het belang van de door Royale Belge uitgevoerde enquête, omdat de ondervraagden hun intenties kenbaar konden maken. Zij is immers van oordeel dat de bedrijfs wereld eerst van het probleem bewust moet worden gemaakt; pas dan mogen bijkomende kosten worden opgelegd. Aangezien de uitwisseling van gegevens ter zake van wezenlijk belang is, stelt zij voor hierover een ronde-tafelgesprek te organiseren.

*De heer Wauters* wijst op de initiatieven die reeds werden genomen in bepaalde ondernemingen en bij de overheid. In dat verband vindt hij echter dat de aanpak van de NMBS te wensen overlaat. Samen met de heer *Ansoms* pleit hij voor het aanmoedigen van andere gewoonten om aan de vereisten inzake flexibiliteit te voldoen; daartoe moeten zowel de overheid als de ondernemingen en de werknemersorganisaties een passend beleid uitwerken. Om die reden is

des conventions collectives, intersectorielles ou régionales, recueille son accord.

*Le président* demande aux représentants de SIRA si les travailleurs interviennent dans le financement de l'offre de transports qui leur est faite ? Quelles sont les mesures fiscales susceptibles d'encourager les entreprises et les travailleurs dans la mise en œuvre de tels plans de transports ? Qu'est-ce qui fait obstacle au succès de ces plans ? Comment les travailleurs évaluent-ils eux-mêmes les plans de transports de l'industrie chimique anversoise ? Certaines mesures pourraient-elles les rendre encore plus attractifs et les travailleurs souhaitent-ils que l'offre de transports qui leur est faite soit plus diversifiée ? Si oui, le coût de telles mesures en empêche-t-il la réalisation ?

#### E. RÉPLIQUES

*M. De Geest* précise que quelque 60 % des travailleurs qui ont un horaire de jour utilisent le service d'autobus; le service d'autobus ne rencontre toutefois de loin pas le même succès auprès de ceux qui travaillent par pause, étant donné que ces travailleurs sont beaucoup moins gênés par la circulation lors de leurs déplacements individuels et choisissent alors le mode de déplacement qui leur assure le plus de liberté; l'utilisation de ce service est cependant également saisonnier et les travailleurs y recourent par exemple davantage en hiver; ce service particulier d'autobus est donc extrêmement coûteux pour les entreprises. Cet aspect est d'ailleurs un inconvénient supplémentaire pour l'introduction d'une obligation dans le cadre d'une convention collective, qui ne permet pas une individualisation suffisante de l'offre.

Il précise en outre qu'il n'existe pas de système généralisé d'intervention dans les déplacements vers le lieu du travail, hormis un dédommagement lorsque les travailleurs sont appelés au travail. Les travailleurs ne participent pas au financement des plans de transports qui leur sont proposés.

Les entreprises qui organisent des plans de transports ne visent pas tant à résoudre les problèmes de la circulation dans son ensemble, que le problème d'accessibilité qui les concerne : celui-ci se posait en 1960, période d'implantation de l'industrie chimique dans la région anversoise, comme aujourd'hui. L'accessibilité ne peut se réduire à l'attractivité d'une entreprise, mais concerne la viabilité économique d'une région.

La sensibilisation au sein de l'entreprise est en effet une démarche importante et les entreprises chimiques proposent divers modes de déplacement attractifs à leurs collaborateurs; il ne faut toutefois pas attendre un effet magique de ces actions de sensi-

ook hij ervoor te vinden dat de besprekingen daarover worden gevoerd in het kader van het overleg over de centrale of regionale collectieve arbeidsovereenkomsten.

*De voorzitter* vraagt de vertegenwoordigers van SIRA of de werknemers moeten meebetalen voor het vervoer dat hen wordt aangeboden. Welke fiscale maatregelen kunnen de ondernemingen en de werknemers ertoe aansporen soortgelijke vervoerplannen tot stand te brengen ? Wat staat het succes van die plannen in de weg ? Wat denken de werknemers zelf over de vervoerplannen van de Antwerpse scheikundige industrie ? Kunnen sommige maatregelen niet nog aantrekkelijker worden gemaakt en zijn de werknemers vragende partij voor een ruimer voersaanbod ? Indien ja, vormt de kostprijs dan een hinderpaal voor de uitvoering van soortgelijke maatregelen ?

#### E. REPLIEKEN

*De heer De Geest* preciseert dat circa 60 % van de dagwerkers een beroep doet op de busdienst; die dienst geniet echter heel wat minder bijval bij ploegwerkers, omdat zij bij hun individuele ritten van en naar het werk veel minder hinder ondervinden van het verkeer en bijgevolg opteren voor het vervoermiddel dat hen het meeste vrijheid biedt. Het gebruik van de busdienst is echter ook seizoensgebonden; zo maken de werknemers er in de winter vaker gebruik van. Kortom, die bijzondere busdienst kost de bedrijven heel wat geld. Overigens vormt dat aspect een bijkomend bezwaar tegen een in het kader van een collectieve arbeidsovereenkomst opgelegd plan; bovendien is het onmogelijk om het aanbod voldoende te individualiseren.

Voorts stipt hij aan dat er geen veralgemeend stelsel van tegemoetkomingen inzake woon-werkverkeer bestaat, behalve een vergoeding voor de werknemers die worden opgeroepen. De werknemers dragen niet bij tot de financiering van de hen aangeboden vervoerplannen.

Veeleer dan oplossingen aan te reiken voor het verkeersvraagstuk in het algemeen, streven ondernemingen met een vervoerplan ernaar zelf beter bereikbaar te worden. Van moeilijkheden op het vlak van de bereikbaarheid was al sprake in de jaren zestig, toen vele scheikundige ondernemingen zich in de Antwerpse regio vestigden. Ook vandaag zijn die knelpunten aan de orde. Bereikbaarheid is niet alleen van belang voor de aantrekkelijkheid van een onderneming, maar ook voor de economische leefbaarheid van een hele regio.

Bewustmakingscampagnes binnen de onderneming vormen inderdaad een belangrijke factor en vele scheikundige ondernemingen bieden hun medewerkers dan ook aantrekkelijke vervoermiddelen aan. Toch mogen van soortgelijke acties geen wonde-

bilisation. Provoquer une modification des habitudes de déplacement constitue une révolution culturelle, qui ne peut se mener que progressivement et sous l'impact de différentes mesures simultanées. Il est possible de provoquer un renversement de tendance; toutes les entreprises sont aujourd'hui contraintes de « gérer le changement » et il en va nécessairement de même avec la mobilité. Au sein de l'entreprise, les objectifs du changement qui s'annonce doivent être expliqués clairement, ainsi que les choix stratégiques qui en permettront la réalisation : ne pourrait-on adopter la même démarche lorsqu'il s'agit de préparer la population aux changements nécessaires pour résoudre le problème de mobilité; l'opacité des initiatives morcelées qui sont prises actuellement aux différents niveaux de pouvoir ne sont pas mobilisatrices.

Il se demande par ailleurs pourquoi les *incitants* fiscaux, dont la négociation est prévue dans le cadre de conventions collectives, ne pourraient pas être répercutés directement sur le calcul des impôts des travailleurs qui font usage des plans de transports mis en œuvre par leur entreprise, comme il en est question pour le calcul des impôts de l'entreprise elle-même. La négociation sur les coûts salariaux dans le cadre d'une convention collective risque en effet de freiner le développement des plans de transports d'entreprise.

Le coût des plans de transports organisés par les entreprises chimiques anversoises leur incombe, quels que soient les bénéfices réalisés; il s'agit de coûts fixes, en quelque sorte d'un impôt indépendant des résultats, qui affecte les liquidités des entreprises. S'il s'agit d'encourager ce type d'initiatives, pourquoi ne pas permettre une déduction supérieure à 100 %, analogue à la déductibilité des investissements.

S'il est malaisé de chiffrer le nombre de personnes qui, au sein des entreprises, gèrent les services de transport, leur nombre représente également un coût salarial; à cet égard également, il y aurait moyen d'envisager des mesures fiscales de nature à inciter les entreprises à organiser de tels plans de transports.

Le succès des plans de transports dépend principalement du niveau de service qu'ils proposent, à savoir la densité, la flexibilité, etc. La flexibilité de l'offre de transports et la flexibilité horaire en sont deux aspects importants. Pour ce faire, la correspondance entre les transports organisés par l'entreprise et les transports publics doit être optimale, ce qui rend une bonne collaboration indispensable : on en est toutefois très éloigné. Les collaborateurs apprécient le service qui leur est offert et au sujet duquel ils sont d'ailleurs consultés.

Un représentant de SIRA souligne que l'industrialisation et la spécialisation croissante des tra-

ren worden verwacht. Wie het pendelgedrag van zijn personeel wil veranderen, moet eigenlijk een culturele revolutie op gang brengen. Zoiets krijgt slechts geleidelijk zijn beslag, onder invloed van diverse, tegelijkertijd toegepaste maatregelen. Een trendbreuk behoort evenwel tot de mogelijkheden, want vandaag zien alle ondernemingen zich verplicht een antwoord te bieden op de veranderende context. Ook om het mobiliteitsvraagstuk kunnen zij niet heen. De doelstellingen van de op til staande wijzigingen moeten binnen de ondernemingen duidelijk worden uitgelegd. Dat geldt ook voor de strategische keuzes die daartoe moeten worden gemaakt. Kan men niet dezelfde werkwijze toepassen om de bevolking voor te bereiden op de veranderingen die er moeten komen om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen? Het onontwarbare kluwen van initiatieven die momenteel op de verschillende bevoegdheidsniveaus worden genomen, is niet van die aard om de mensen van een gedragswijziging te overtuigen.

Voorts vraagt hij zich af waarom de fiscale *stimuli*, die aan bod komen tijdens de CAO-besprekingen, niet dadelijk worden verrekend in de belastingen van de werknemers die gebruik maken van de door hun onderneming opgestelde vervoerplannen. Voor de ondernemingen zelf zou een dergelijke verrekening immers wel het geval zijn. De onderhandelingen over de loonkosten in het kader van een collectieve arbeidsovereenkomst, kunnen inderdaad een rem zetten op de ontwikkeling van bedrijfsvervoerplannen.

De scheikundige ondernemingen van de Antwerpse regio nemen zelf de kosten op zich van de vervoerplannen die zij uitwerken — welke ook de winst is. Het gaat om vaste kosten, eigenlijk een soort belasting die los staat van de bedrijfsresultaten en die de activa van de ondernemingen aantast. Als het de overheid erom te doen is soortgelijke initiatieven aan te moedigen, waarom dan geen aftrekbaarheid van meer dan 100 % toestaan, naar analogie van de aftrekbaarheid van de investeringen?

Het is niet eenvoudig na te gaan hoeveel mensen binnen de ondernemingen actief zijn inzake vervoersmanagement, maar vast staat dat hun aanwezigheid een weerslag op de loonkosten heeft; ook in dat verband zouden fiscale maatregelen kunnen worden getroffen teneinde de bedrijven tot de opstelling van dergelijke vervoerplannen aan te sporen.

Het welslagen van de vervoerplannen hangt voornamelijk af van de kwaliteit van de dienstverlening : frequentie, flexibiliteit, ... Twee wezenlijke aspecten in dat verband zijn de flexibiliteit van het vervoersaanbod en de flexibiliteit van de werkregeling. Het door de onderneming georganiseerde vervoer en het openbaar vervoer moeten dan ook optimaal op elkaar zijn afgestemd. Daartoe is degelijke samenwerking onontbeerlijk, maar die lijkt nog veraf. De medewerkers stellen de hen aangeboden dienst, waarover zij overigens worden geraadpleegd, op prijs.

Een vertegenwoordiger van SIRA onderstreept dat de industrialisering en de toenemende specialisatie

vailleurs accentuent la nécessité de la mobilité. Alors que sous l'effet de l'évolution culturelle, les individus sont de plus en plus appelés à assumer leurs responsabilités, la concertation au sujet de plans de transports dans le cadre de conventions collectives risque de confiner la responsabilité en matière de mobilité entre les mains des employeurs.

De manière générale, il plaide en faveur de sanctions positives afin d'encourager une modification des comportements en matière de déplacement.

*M. Banck* précise que l'intervention de la Royale belge dans les frais de déplacement de ses collaborateurs est un remboursement dégressif en fonction de la distance et calculé sur base du prix de l'abonnement aux transports en commun. Ce remboursement est calculé sur la même base pour chaque membre du personnel, quel que soit le mode de transport utilisé, de sorte que les utilisateurs d'un véhicule individuel, qui représentent 51 % des membres du personnel de l'entreprise, sont quelque peu défavorisés par le système. Cette mesure devient toutefois beaucoup plus attrayante pour les membres du personnel qui pratiquent le covoiturage.

Il peut se déclarer d'accord avec le changement de comportement à induire, dans la mesure où il s'agit d'une sensibilisation plutôt que de mesures brutales. La Royale belge a tenté d'obtenir des pouvoirs publics la prolongation d'une ligne de bus existante, mais cette démarche a été sans effets jusqu'à présent. Un système spontané de covoiturage s'est développé au fil du temps. L'entreprise a en outre envisagé la possibilité de promouvoir le covoiturage en créant une assurance de « destination garantie ». Cette assurance n'a toutefois pas encore pu être instaurée du fait que la non-prolongation de la ligne de bus empêche le réaménagement nécessaire du parking. L'entreprise privilégie en effet les initiatives qui se prennent sur base volontaire, plutôt que de les imposer.

Pour modifier le comportement de ses collaborateurs, l'entreprise doit connaître les motifs de leur choix en faveur du mode de déplacement utilisé. Seuls 10 % des utilisateurs potentiels font usage du service d'autobus créé entre Anvers et Bruxelles : cela signifie que ce service ne répond pas aux besoins de 90 % d'entre eux. D'autres fonctions sont bien souvent couplées au déplacement vers le lieu du travail. Les travailleurs choisissent leur domicile indépendamment de leur lieu de travail : les membres du personnel de la Royale belge n'ont guère recours à l'indemnisation de déménagement que l'entreprise offre.

Les facilités en matière de déplacement offertes par l'entreprise aux membres de son personnel visent à leur assurer un certain confort dans ces déplacements.

Il convient de rappeler que la Royale belge s'est déplacée voici 27 ans à proximité du ring de Bruxelles pour augmenter son accessibilité, handicapée à

van de werknemers de vraag naar mobiliteit nog doen toenemen. Onder invloed van de culturele evolutie wordt het individu steeds meer gevraagd zijn verantwoordelijkheden op zich te nemen, maar daar staat tegenover dat het overleg over de vervoerplannen in het kader van de collectieve arbeidsovereenkomsten ertoe kan leiden dat mobiliteit een exclusieve verantwoordelijkheid van de werkgevers wordt.

Meer in het algemeen pleit hij voor positieve sancties om een wijziging in de pendelgewoonten teweeg te brengen.

*De heer Banck* preciseert dat de tegemoetkoming van Royale Belge in de vervoerskosten van de medewerkers afneemt naarmate de afgelegde afstand groter wordt; dat bedrag wordt berekend aan de hand van de afstand en de prijs van een abonnement bij het openbaar vervoer. Die vergoeding wordt voor ieder personeelslid op dezelfde basis berekend, ongeacht het gebruikte vervoermiddel. Bijgevolg benadeelt het systeem in zekere mate wie met de eigen wagen naar het werk komt (51 % van het personeel). Die maatregel wordt echter heel wat aantrekkelijker als men voor carpooling opteert.

Hij kan zich terugvinden in het streven naar een gedragswijziging, voorzover het om een bewustmakingscampagne veeleer dan om drastische maatregelen gaat. Royale Belge heeft bij de overheid aangeklopt om een verlenging van een bestaande buslijn te verkrijgen, maar kreeg tot dusver nog geen reactie. Mettertijd kwam spontaan een carpoolingsysteem tot stand. Bovendien heeft de onderneming denkpistes ontwikkeld om carpooling te ondersteunen. Concreet werd een verzekering « gewaarborgde aankomst ter bestemming » uitgewerkt. Deze kon nog niet ingevoerd worden omdat het niet-doortrekken van de buslijn de noodzakelijke herschikking van de parkingfaciliteiten, nodig voor het promoten van carpooling, verhindert. Het is een feit dat de onderneming liever vrijwillige initiatieven steunt dan er zelf op te leggen.

Om de gewoonten van haar medewerkers te kunnen wijzigen, moet de onderneming eerst weten waarom zij welke vervoermiddelen gebruiken. Slechts 10 % van de potentiële gebruikers nemen de bus die speciaal tussen Antwerpen en Brussel wordt ingelegd. Dat betekent dat de busdienst niet voldoet aan de behoeften van de overige 90 %. Vaak dient de rit van en naar het werk om nog andere zaken te doen. De werknemers kiezen hun woonplaats onafhankelijk van hun werkplaats : de personeelsleden van Royale Belge doen nauwelijks een beroep op de verhuizingsvergoeding die de onderneming aanbiedt.

De vervoersmogelijkheden die de onderneming haar personeelsleden aanbiedt, zijn er vooral op gericht hen tijdens de rit van en naar het werk een zeker comfort te waarborgen.

In dat verband dient eraan te worden herinnerd dat Royale Belge 27 jaar geleden naar de omgeving van de Brusselse ring is verhuisd om beter bereik-

l'époque par les problèmes de parking qui se posaient dans le centre ville, tant pour les employés que pour les clients. Elle a alors introduit les horaires variables, proposé à ses collaborateurs des facilités de parking, mais s'est vu interdire l'organisation d'un service d'autobus entre la gare Centrale et l'entreprise.

Les membres du personnel, souvent conscients de la problématique de la mobilité, doivent toutefois être correctement informés de la motivation des dispositions prises; la suppression de la déductibilité fiscale des frais de l'usage de la voiture risque d'être un obstacle à de tels accords.

La mobilité est également une opportunité pour les entreprises : c'est grâce à elle qu'un certain nombre de fonctions continuent à être exercées. Il convient donc d'éviter que des mesures linéaires ne créent pour certains collaborateurs des difficultés insurmontables.

Une suppression inconsiderée de la déductibilité fiscale des frais d'utilisation d'un véhicule individuel risque en outre de mettre en péril l'équilibre financier de certains ménages.

M. Vansevenant précise que l'asbl « *Langzaam verkeer* » est un bureau d'études qui exécute des missions de recherche qui lui sont confiées principalement par les pouvoirs publics.

Il résulte d'une comparaison des mesures prises dans les pays environnants, que les déplacements du domicile vers le lieu du travail ne sont généralement pas fiscalement déductibles. Le produit de la suppression de cette déductibilité fiscale en Belgique pourrait être investi dans des mesures destinées à accroître la mobilité. Une déduction uniforme pourrait également être envisagée, éventuellement assortie d'un plafond, comme aux Pays-Bas, pour encourager le logement à proximité du lieu de travail. Il cite encore l'exemple de la Suède, où la déduction fiscale est autorisée si le temps de déplacement vers le lieu de travail par les transports en commun représente le double du déplacement en véhicule individuel.

Parmi les principaux facteurs de réussite des plans de transports d'entreprise, il faut citer la taille des entreprises, de tels plans étant plus aisés à entreprendre à une vaste échelle, et du type d'activité. La mesure dans laquelle l'entreprise est concernée par la problématique joue elle aussi un rôle. Parmi les obstacles, il souligne la politique de certaines entreprises qui, en facilitant l'usage du véhicule individuel par les membres de leur personnel et clients, contribuent elles-mêmes à leur propre inaccessibilité : en redistribuant les moyens consacrés à cette fin, elles pourraient contribuer à modifier les habitudes de déplacement. Citant l'exemple d'entreprises qui mettent un service de transport collectif à la disposition des membres de leur personnel, tout en intervenant en outre dans leurs frais de déplacements individuels, il suggère une meilleure utilisation des

baar te zijn. In het stadscentrum ondervonden zowel de personeelsleden als de klanten te veel parkeerproblemen, wat voor de onderneming een handicap betekende; daarop heeft Royale Belge glijdende uren ingevoerd en haar personeel parkeermogelijkheid geboden. Een aanvraag voor een busdienst tussen het Centraal Station en de onderneming werd evenwel verworpen.

Al zijn de personeelsleden zich doorgaans van het mobiliteitsvraagstuk bewust, toch moeten zij correct worden ingelicht over de redenen van de getroffen schikkingen. Mochten de gebruikskosten van de eigen wagen niet langer fiscaal aftrekbaar zijn, dan zouden de akkoorden inzake mobiliteit wel eens lang op zich kunnen laten wachten.

Mobiliteit schept ook kansen voor de ondernemingen : zonder mobiliteit kunnen een aantal functies niet verder worden uitgeoefend. Daarom moet worden voorkomen dat lineaire maatregelen bepaalde medewerkers het werken haast onmogelijk maken.

Bovendien kan een ondoordachte afschaffing van de fiscale aftrekbaarheid van de kosten voor het gebruik van de eigen wagen, financiële gevolgen hebben voor sommige gezinnen.

De heer Vansevenant preciseert dat de vzw « *Langzaam Verkeer* » een studiebureau is dat, voornamelijk in opdracht van de overheid, onderzoeksopdrachten verricht.

Uit een vergelijking met maatregelen in de buurlanden blijkt dat het woon-werkverkeer elders doorgaans niet fiscaal aftrekbaar is. De opbrengst van de opheffing van die fiscale aftrekbaarheid zou door de Belgische overheid kunnen worden aangewend om mobiliteitsbevorderende maatregelen te financieren. Een andere mogelijkheid bestaat uit een eenvormige aftrek en eventueel kan daar, zoals in Nederland, een bovengrens aan worden gekoppeld om de mensen ertoe aan te sporen in de nabijheid van hun werkplaats te gaan wonen. Voorts haalt hij het voorbeeld van Zweden aan, waar het woon-werkverkeer fiscaal aftrekbaar is zodra het traject dat met het openbaar vervoer wordt afgelegd, dubbel zo lang duurt als de rit met de eigen wagen.

Tot de belangrijkste factoren die het succes van bedrijfsvervoerplannen bepalen, behoren de omvang van de onderneming (hoe groter de onderneming, des te gemakkelijker verloopt de uitwerking van een vervoerplan) en het soort activiteit. Van belang is ook de mate waarin de onderneming bij het vraagstuk is betrokken. Als hinderpalen haalt hij het beleid van sommige bedrijven aan, die het hun personeel zowel als hun klanten gemakkelijk maken met de eigen wagen te komen, waardoor ze hun eigen onbereikbaarheid in de hand werken : door een herverdeling van het geld dat zij daaraan besteden, zouden zij kunnen bijdragen tot een trendbreuk in de pendelgewoonten. Hij verwijst naar ondernemingen die hun personeel gemeenschappelijke vervoermiddelen aanbieden maar tegelijkertijd meebetalen in de individuele vervoerskosten. Hij bepleit in dat verband een



moyens mis en œuvre. Ces exemples justifient une certaine obligation imposée aux entreprises.

### III. — AUDITION DE M. WALGRAFFE, DIRECTEUR DU TRANSPORT DES PERSONNES PRÈS LE MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS DE LA RÉGION WALLONNE

#### A. EXPOSÉ INTRODUCTIF

*M. Walgraffe* indique que la maîtrise de l'accroissement des échanges et de la circulation des personnes, des biens et des informations est une condition indispensable au développement économique et à la qualité de la vie.

Si la gestion de la mobilité demeure pareille à ce qu'elle est actuellement, la circulation continuera à augmenter, accentuant chaque jour davantage les files, la congestion du trafic, les problèmes écologiques et les accidents de la route, pour ne citer que quelques problèmes particulièrement perceptibles.

Face à ce constat, deux solutions fondamentales peuvent être envisagées :

- adapter l'offre à la demande;
- adapter la demande à l'offre existante.

La première solution, consistant essentiellement à construire de nouvelles routes, devient toujours plus difficile à mettre en œuvre; elle butte contre des limites d'ordres financier, écologique et spatial.

Par conséquent, la seconde solution, consistant à adapter la demande à l'offre existante, acquerra de plus en plus d'importance. La gestion de la mobilité se situe précisément dans cette approche.

Concrètement, la gestion de la mobilité signifie :

- développer et mettre en œuvre un ensemble de concepts visant à modifier les attitudes et le comportement des individus;
- augmenter l'offre en modes de transports durables et, en même temps, améliorer l'offre existante par une meilleure organisation et adéquation avec les besoins;
- prendre éventuellement une série de mesures qui découragent l'utilisation de la voiture avec une seule personne à bord.

Le plan de transport d'entreprise est un des outils de bonne gestion de la mobilité. Il incite à une meilleure organisation des déplacements liés à une activité. Il constitue au demeurant une des 14 solutions préconisées dans le plan fédéral pour la réduction des émissions de CO.

Traditionnellement, le plan de transports d'entreprise comporte quatre phases majeures :

- l'analyse du profil d'accessibilité;
- l'analyse de profil de mobilité du site;

betere aanwending van de beschikbare middelen. Aan de hand van die voorbeelden is het gewettigd de ondernemingen in bepaalde mate verplichtingen op te leggen.

### III. — HOORZITTING MET DE HEER WALGRAFFE, DIRECTEUR VAN HET PERSONENVERVOER BIJ HET MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS VAN HET WAALS GEWEST

#### A. INLEIDENDE UITEENZETTING

*De heer Walgraffe* geeft aan dat de beheersing van de toename van de distributieve handel en van de toename van het verkeer van personen, goederen en informatie onontbeerlijk is voor de economische ontwikkeling en de levenskwaliteit.

Als er niets verandert aan het mobiliteitsbeheer zal de verkeersdrukte blijven toenemen, met als gevolg nog langere files, nog grotere verkeersopstoppen, nog ernstiger milieuproblemen en steeds meer verkeersongevallen, om maar enkele van de meest in het oog springende problemen te citeren.

Ten aanzien van die vaststelling kan men twee essentiële oplossingen overwegen :

- het aanbod aanpassen aan de vraag;
- de vraag aanpassen aan het bestaande aanbod.

De eerste oplossing, die hoofzakelijk neerkomt op het aanleggen van nieuwe wegen, is steeds moeilijker realiseerbaar; ze stuit op beperkingen van financiële en ecologische aard en is gelimiteerd door de ruimtelijke ordening.

De tweede oplossing, met name de vraag afstemmen op het bestaande aanbod, zal bijgevolg steeds meer aan belang winnen. Het mobiliteitsbeheer beantwoordt precies aan die benadering.

Mobiliteitsbeheer betekent concreet :

- de uitwerking en toepassing van een geheel van concepten die een wijziging van het individuele gedragspatroon op het oog hebben;
- een ruimer aanbod van duurzame vervoersmodi en tegelijkertijd een verbetering van het bestaande aanbod door een betere organisatie en een betere afstemming op de behoeften;
- indien nodig, het nemen van een reeks maatregelen om het gebruik te ontraden van auto's met slechts één inzittende.

Het bedrijfsvervoerplan is een van de procédés ter bevordering van een degelijk mobiliteitsbeheer. Het spoort aan tot een betere organisatie van het verkeer dat verband houdt met een activiteit. Het is overigens een van de 14 oplossingen die worden aanbevolen in het federale plan voor de beperking van de CO-uitstoot.

Het bedrijfsvervoerplan omvat vier zeer belangrijke fazen :

- de analyse van het toegankelijkheidsprofiel;
- de analyse van het mobiliteitsprofiel van de locatie;



- l'élaboration et la mise en œuvre du plan;
- son évaluation.

L'analyse du profil d'accessibilité porte sur l'offre existante en moyens de déplacement (desserte routière, transports en commun, réseau cyclable, etc.) mais aussi sur les aménagements locaux (abribus, parkings, etc.). L'analyse s'attache également à tous les aspects qui influencent la mobilité au sens large; à savoir, le règlement de travail, le remboursement des déplacements, l'accessibilité des facilités autour du site (magasins, services, etc.).

L'analyse du profil de mobilité du site repose sur une enquête auprès des individus. Elle doit cerner leurs contraintes objectives et les attitudes individuelles.

La mise en place du plan se concrétise par :

- des mesures « cadres » (horaire de travail, communication, etc., au niveau de l'employeur);
- des actions internes (réaménagement des parkings, services de covoiturage) à l'échelle du site;
- des actions externes (pour obtenir une meilleure desserte autobus, l'aménagement de pistes cyclables, etc.).

Pour mettre en œuvre ces différentes mesures et informer le personnel de l'entreprise ainsi que pour permettre la remise à chaque travailleur de conseils individualisés, un gestionnaire de la mobilité est désigné au sein de l'entreprise.

La réflexion sur le plan de transport pour entreprises se développe à différents niveaux.

C'est ainsi qu'au niveau européen le plan de transport d'entreprise est un des volets examinés dans le cadre du projet de recherche MOMENTUM initié par la DG VII (Direction générale des Transports de la CEE).

Au niveau régional, tirant parti du regroupement sous son autorité de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et des Transports, le ministre M. Lebrun a initié une réflexion sur ce thème et a notamment sollicité l'avis du comité consultatif des transports publics de personnes par route. Celui-ci a estimé que les plans de transports d'entreprise ne pourraient se justifier que si tant les entreprises que les travailleurs ou usagers trouvent un avantage et dès lors s'y prêtent de manière volontaire. Il a formulé sept recommandations dont l'une visait la mise en place de plans de transports d'entreprise au niveau des administrations ou pararégionaux wallons. Cette recommandation est suivie par le ministère wallon de l'Équipement et des Transports dont les agents devraient bénéficier d'un plan de transport pour fin 1998.

En ce qui concerne la proposition de loi à l'examen, M. Walgraffe se réjouit de l'intérêt porté au problème. Celui-ci comporte de nombreuses facettes et nécessite une réflexion tant des régions que de l'autorité fédérale. À cet égard, il convient de souligner qu'une des recommandations du Comité consultatif

- de l'élaboration et de l'application du plan;
- de l'évaluation de celui-ci.

De l'analyse du profil d'accessibilité du site a trait à la question de l'offre existante en moyens de déplacement (desserte routière, transports en commun, réseau cyclable, etc.) mais aussi sur les aménagements locaux (abribus, parkings, etc.). L'analyse s'attache également à tous les aspects qui influencent la mobilité au sens large; à savoir, le règlement de travail, le remboursement des déplacements, l'accessibilité des facilités autour du site (magasins, services, etc.).

L'analyse du profil de mobilité du site repose sur une enquête auprès des individus. Elle doit cerner leurs contraintes objectives et les attitudes individuelles.

Le plan prend une forme concrète par :

- des mesures « cadres » (horaire de travail, communication, etc., au niveau de l'employeur);
- des actions internes (réaménagement des parkings, services de covoiturage) à l'échelle du site;
- des actions externes (pour obtenir une meilleure desserte autobus, l'aménagement de pistes cyclables, etc.).

Pour mettre en œuvre ces différentes mesures et informer le personnel de l'entreprise ainsi que pour permettre la remise à chaque travailleur de conseils individualisés, un gestionnaire de la mobilité est désigné au sein de l'entreprise.

La réflexion sur le plan de transport pour entreprises se développe à différents niveaux.

C'est ainsi qu'au niveau européen le plan de transport d'entreprise est un des volets examinés dans le cadre du projet de recherche MOMENTUM initié par la DG VII (Direction générale des Transports de la CEE).

Au niveau régional, tirant parti du regroupement sous son autorité de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et des Transports, le ministre M. Lebrun a initié une réflexion sur ce thème et a notamment sollicité l'avis du comité consultatif des transports publics de personnes par route. Celui-ci a estimé que les plans de transports d'entreprise ne pourraient se justifier que si tant les entreprises que les travailleurs ou usagers trouvent un avantage et dès lors s'y prêtent de manière volontaire. Il a formulé sept recommandations dont l'une visait la mise en place de plans de transports d'entreprise au niveau des administrations ou pararégionaux wallons. Cette recommandation est suivie par le ministère wallon de l'Équipement et des Transports dont les agents devraient bénéficier d'un plan de transport pour fin 1998.

En ce qui concerne la proposition de loi à l'examen, M. Walgraffe se réjouit de l'intérêt porté au problème. Celui-ci comporte de nombreuses facettes et nécessite une réflexion tant des régions que de l'autorité fédérale. À cet égard, il convient de souligner qu'une des recommandations du Comité consultatif

précité vise à examiner ce problème dans le cadre d'une concertation au niveau de la Conférence interministérielle pour les Communications et l'Infrastructure.

L'orateur signale par ailleurs qu'à la différence de ce qui se passait il y a une quinzaine d'années (instauration de services spéciaux d'autobus), les entreprises ne font plus actuellement tellement preuve d'une forte volonté sur le plan de l'organisation des déplacements des travailleurs. Le nombre de services de transport organisés par celles-ci s'est sensiblement réduit. Une des explications qui apparaît à cet égard des contacts que l'intervenant a eus avec des responsables d'entreprises (comme Cockerill par exemple) est qu'en cas de vacance d'emploi dans lesdites entreprises, de nombreux candidats résidant dans la zone où se situent ces entreprises en question se présentent aux bureaux de celles-ci.

L'intervenant en conclut que les entreprises n'agissent au niveau de l'organisation des déplacements des travailleurs que lorsqu'elles trouvent un certain intérêt au système, soit en raison de mesures fiscales ou incitatives (du type de la proposition à l'examen), soit parce qu'elles ne peuvent faire appel, dans un rayon suffisamment proche de leur siège, à du personnel (c'est le cas de nombreuses entreprises situées en province de Luxembourg par exemple).

Enfin, l'intervenant signale qu'il a perçu auprès de nombreuses entreprises ayant organisé le transport collectif de leur personnel qu'elles y avaient procédé parce qu'elles ressentaient le besoin d'acquiescer une image de marque au niveau du respect de l'environnement ou parce qu'elles souhaitaient éviter les arrivées tardives de leur personnel dues à des difficultés de circulation.

## B. DISCUSSION

*M. Ansoms* remercie *M. Walgraffe* pour l'éclairage intéressant qu'il apporte de la situation en Région wallonne. Il a toutefois l'impression que dans cette Région également, on demeure essentiellement au stade des études en matière de mobilité sans procéder à un nombre significatif de réalisations concrètes.

L'orateur s'interroge sur les initiatives décrétales éventuelles au niveau du Parlement ou du Gouvernement wallons.

Il précise d'autre part que le règlement de la problématique de la mobilité ne progresse nullement ni au sein de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure, ni au niveau des tables rondes préparatoires de celles-ci, déjà appelées de ses vœux par le Conseil national du travail dans son avis du 3 mai 1994. Il est dès lors indiqué d'aboutir à des conclusions et à des mesures concrètes.

Adviescomité onder meer aanbeveelt dat de kwestie onderzocht zou worden in overleg met de Interministeriële Conferentie voor Verkeerswezen en Infrastructuur.

De spreker merkt tevens op dat, in tegenstelling tot wat een vijftiental jaren geleden gebeurde (inleggen van speciale autobussen), de ondernemingen tegenwoordig niet meer zoveel energie aan de dag leggen om hun personeel te vervoeren. Het aantal door de ondernemingen georganiseerde vervoerdiensten is immers merkkelijk gedaald. Uit contacten die de spreker daaromtrent heeft gehad met bedrijfsleiders (van Cockerill bijvoorbeeld) blijkt dat die daling onder meer toe te schrijven is aan het feit dat, als bij een van die bedrijven een betrekking vacant is, heel wat gegadigden komen opdagen uit de zone waar het betrokken bedrijf gelegen is.

De spreker concludeert daaruit dat de ondernemingen zich slechts met de organisatie van het vervoer van hun werknemers inlaten als dat op een of andere manier interessant voor hen kan zijn, hetzij omdat ze dan fiscale of stimulerende maatregelen kunnen genieten (zoals die waarin het aan de orde zijnde voorstel voorziet), hetzij omdat ze geen personeel kunnen aanwerven dat niet al te ver van de onderneming woont (dat is het geval met veel ondernemingen in de provincie Luxemburg bijvoorbeeld).

Ter afronding merkt de spreker op dat tal van ondernemingen die het gemeenschappelijk vervoer van hun personeel organiseren, dat doen omdat ze veel belang hechten aan hun milieuvriendelijk imago of omdat ze niet graag hebben dat hun personeel wegens de verkeersproblemen te laat op het werk arriveert.

## B. BESPREKING

*De heer Ansoms* dankt de heer *Walgraffe* voor zijn interessante uiteenzetting van de stand van zaken in het Waalse Gewest. Hij kan zich evenwel niet van de indruk ontdoen dat men ook daar nog niet verder geraakt is dan het stadium van de studies over de mobiliteitsproblemen en dat nog niet veel concreets werd gerealiseerd.

De spreker zou willen vernemen of de Waalse regering of het Waalse parlement daaromtrent reeds decreterend opgetreden zijn.

Daarnaast wijst hij erop dat inzake de oplossing van het mobiliteitsprobleem nog niet de minste vooruitgang werd geboekt door de Interministeriële Conferentie voor het Verkeerswezen en de Infrastructuur en evenmin op de rondetafelgesprekken ter voorbereiding van die Conferentie, ofschoon de Nationale Arbeidsraad daar in zijn advies van 3 mei 1994 reeds sterk op aangedrongen had. Het wordt dan ook tijd om met conclusies en concrete maatregelen voor de dag te komen.

Par ailleurs, en Flandre également, on constate que la part de marché du transport collectif diminue (de 3,6 % à 2,1 % en l'occurrence entre 1981 et 1991); et ce malgré l'augmentation de la congestion du trafic.

L'orateur déplore enfin l'approche financière à courte vue de certaines entreprises qui tirent argument de l'utilisation par leurs travailleurs, à leurs propres frais, de leur véhicule personnel pour ne pas devoir instaurer de transport collectif à leur niveau. Un tel transport comporte en effet des avantages qui bénéficient tant à l'entreprise considérée qu'à la société dans son ensemble (diminution du nombre d'accidents de la route sur le chemin du travail, réduction de la pollution, économie d'énergie, etc.).

Le texte proposé constitue à cet égard un incitant en faveur de l'instauration par les entreprises de modes de transport collectif.

*Le président* s'enquiert des réactions potentielles des travailleurs occupés en Région wallonne si on devait décider, conformément au texte proposé, la suppression des indemnités de déplacement consenties aux travailleurs se déplaçant avec leur véhicule propre, en cas d'accord sectoriel tendant à l'instauration de plans de transport d'entreprises. Quelles en seraient les conséquences ? D'autre part, si les entreprises diminuent ou abandonnent leurs services de transport collectif en faveur de leurs travailleurs (éloignés), n'est-ce pas également dû à l'absence d'incitants fiscaux suffisants ? Cette absence paraît constituer un facteur de coût dans le chef des dites entreprises.

*M. Wauthier* s'enquiert de la position de la Région wallonne au sujet du remboursement des frais de déplacement de leurs agents utilisant respectivement leur véhicule ou les transports en commun.

*M. Walgraffe* indique au préalable qu'il ne peut pas préjuger de l'attitude qu'adoptera le Parlement wallon en matière de mobilité. À l'heure actuelle, aucun projet de décret de la Région wallonne n'existe en matière de plans de transport d'entreprise. Une autre approche de la problématique de la mobilité est en effet retenue. La Région wallonne a préféré consentir des investissements susceptibles d'accroître et d'améliorer la mobilité au lieu de lancer immédiatement une initiative décrétable en la matière.

La région institue également des programmes et des concertations entre les responsables du Département des routes et ceux des transports publics. Ainsi, on a tiré parti du regroupement des compétences ministérielles en matière d'aménagement du territoire, de travaux publics et de transport pour créer un maximum de synergies entre ces compétences. C'est ce qu'on a intitulé l'intermodalité.

La nouvelle déclaration de politique régionale a fixé un axe d'action sur le plan de la mobilité, com-

Overigens is ook in Vlaanderen een daling van het marktaandeel van het gemeenschappelijk vervoer waar te nemen (van 3,6 % naar 2,1 % tussen 1981 en 1991), niettegenstaande het verkeer hoe langer hoe meer in de knoop geraakt.

De spreker betreurt ten slotte de kortzichtige financiële benadering van sommige ondernemingen die het feit dat hun personeelsleden op eigen kosten met de auto naar de werkplek rijden als argument aanvoeren om niet voor gemeenschappelijk vervoer te moeten zorgen. Dat soort vervoer biedt immers voordelen zowel voor de betrokken onderneming zelf als voor de samenleving in haar geheel (daling van het aantal verkeersongevallen op de weg van en naar het werk, minder luchtverontreiniging, energiebesparingen enz.).

De voorgestelde tekst is in dat verband een aanmoediging voor de bedrijven om een of andere vorm van gemeenschappelijk vervoer te organiseren.

*De voorzitter* is benieuwd hoe de werknemers in het Waalse Gewest eventueel zouden reageren indien men, in geval van een sectoraal akkoord over de invoering van bedrijfsvervoerplannen, conform het voorstel zou beslissen de reiskostenvergoeding af te schaffen die thans wordt toegekend aan de werknemers die hun eigen voertuig voor beroepsdoeleinden gebruiken. Wat zouden daarvan de gevolgen zijn ? Is het feit dat de ondernemingen hun dienstverlening op het gebied van gemeenschappelijk vervoer van hun (veraf wonende) werknemers verminderen of stopzetten overigens ook niet te wijten aan het ontbreken van belastingstimuli ? Dat die stimuli ontbreken, lijkt voor die ondernemingen een kostenfactor te zijn.

*De heer Wauthier* informeert naar het standpunt van het Waalse Gewest ten aanzien van de terugbetaling van de reiskosten aan de ambtenaren naargelang zij met hun eigen auto of met het openbaar vervoer naar kantoor komen.

*De heer Walgraffe* wenst er vooraf op te wijzen dat hij niet vooruit kan lopen op het standpunt van het Waalse parlement ten aanzien van het mobiliteitsvraagstuk. Er bestaat momenteel geen enkel decreet van het Waalse parlement op het gebied van bedrijfsvervoerplannen. Dat parlement heeft immers gekozen voor een andere aanpak van de mobiliteitsproblematiek, in die zin dat het de voorkeur heeft gegeven aan investeringen in en verbetering van de mobiliteit, in plaats van meteen een of ander decreet uit te vaardigen.

Het gewest maakt ook programma's op en is voorstander van overleg tussen de functionarissen van het departement van het wegverkeer en de autoriteiten van het openbaar vervoer. Zo werd de hergroepering van de ministeriële bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening, openbare werken en vervoer benut om een zo groot mogelijk aantal synergieën tussen die bevoegdheden tot stand te brengen (« *intermodalité* »).

In de nieuwe beleidsverklaring van het gewest is sprake van een actieplan op het stuk van de mobili-

portant un budget spécifique important au sein du budget des Transports.

En partant du constat qu'il fallait rendre la ville à ses habitants, la déclaration précitée souligne la nécessité de procéder à une étude globale des problèmes de mobilité dans cette ville en question avant de recourir aux investissements.

En 1997, 200 millions de francs ont été investis, en synergie entre les départements des Routes, de l'Aménagement du Territoire, et du Transport, afin de résoudre des problèmes de mobilité dans des villes déterminées.

De tels investissements « synergiques », à concurrence de presque 500 millions de francs, seront consentis en 1998.

Après quelques années régies par les contrats de gestion en matière de transport public, la Région wallonne est arrivée à la conclusion selon laquelle il est inutile d'accroître l'offre de transport public, si c'est pour aboutir à une congestion de ce même transport. Elle privilégie dès lors, dans une première phase, une vision globale, consistant notamment en la mise en place de systèmes d'aide à l'exploitation de lignes de transport (systèmes de commande de feux et d'information entre les chauffeurs de bus et la centrale de gestion du trafic) ainsi qu'en l'instauration de coordinations plus poussées avec la SNCB.

Le plan de transport d'entreprise ne constitue, selon M. Walgraffe, qu'un des multiples aspects d'une gestion de la mobilité.

L'orateur est conscient du fait que l'instauration de ces plans est relativement coûteuse pour les entreprises. Ce problème de coût peut, lui aussi, être abordé sous différents angles.

L'intervenant souscrit ainsi aux incitants fiscaux qui favorisent le recours au transport public.

Par ailleurs, lorsque le problème des plans de transport a été examiné par le Comité consultatif des transports de personnes par route (qui regroupe les usagers, les directeurs généraux des transports en commun, le monde des entreprises et les syndicats), une approche pragmatique et prudente a été retenue dans la mesure où il était proposé de tenter d'instaurer pareils plans avant d'en tirer les conclusions qui s'imposent et ce, en respectant la condition préalable selon laquelle tous les partenaires concernés devaient pouvoir tirer bénéfice des plans précités.

Le comité consultatif s'oriente dès lors davantage vers des mesures incitatives que vers des mesures coercitives.

M. Walgraffe indique d'autre part que le futur bâtiment (en construction) destiné à héberger les 3 000 fonctionnaires de la Région wallonne sera construit sur le terrain de la gare de Namur (ce qui facilite l'accès au chemin de fer).

Une étude a également été lancée pour établir concrètement un plan d'entreprises au niveau du ministère wallon de l'Équipement et des Transports.

teit waarvoor in de begroting van Vervoer een belangrijke onderafdeling werd opgenomen.

Uitgaande van de vaststelling dat de stad moet worden teruggegeven aan haar inwoners, wijst die verklaring erop dat geen investeringen mogen worden gedaan zonder een voorafgaande alomvattende studie over de stedelijke mobiliteitsproblemen.

In 1997 werd, in synergie met de departementen van het Wagverkeer, van de Ruimtelijke Ordening en van Vervoer, 200 miljoen frank geïnvesteerd om in een aantal steden de mobiliteitsproblemen op te lossen.

Soortgelijke synergetische investeringen ten bedrage van circa 500 miljoen frank zullen ook in 1998 worden gedaan.

Nadat gedurende enkele jaren beheerscontracten inzake openbaar vervoer werden gesloten, is het Waalse Gewest tot de conclusie gekomen dat een verruiming van het openbaar-vervoersaanbod nutteloos is als die verruiming ertoe leidt dat dat vervoer hopeloos in de knoei geraakt. Het gewest geeft in een eerste fase derhalve de voorkeur aan een algemene benadering die met name bestaat in het opzetten van systemen voor hulp aan de exploitatie van vervoerlijnen (bediening van de verkeerslichten en uitwisseling van informatie tussen de buschauffeurs en de centrale voor het beheer van het verkeer), alsmede aan een betere coördinatie met de NMBS.

Het bedrijfsvervoerplan is volgens de heer Walgraffe slechts een van de veelvuldige aspecten van het mobiliteitsbeheer.

De spreker is zich ervan bewust dat de invoering van die plannen de ondernemingen vrij veel geld zal kosten. Maar ook het kostenvraagstuk kan vanuit verschillende invalshoeken worden bekeken.

Zo geeft hij te kennen voorstander te zijn van fiscale stimuli ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer.

Voorts pleitte het raadgevend comité voor het vervoer van personen over de weg (een comité dat bestaat uit gebruikers en de algemene directeurs van het openbaar vervoer, vertegenwoordigers van de bedrijfswereld en vakbondsafgevaardigden) tijdens de bespreking van het knelpunt van de bedrijfsvervoerplannen voor een pragmatische en voorzichtige aanpak. Zo stelde het voor te proberen die plannen eerst in te voeren alvorens er de onvermijdelijke conclusies uit te trekken; noodzakelijke voorwaarde daarbij was wel dat alle betrokken partijen voordeel moesten kunnen halen uit bovenvermelde plannen.

Het raadgevend comité concentreert zich bijgevolg meer op stimulerende maatregelen dan op dwangmaatregelen.

De heer Walgraffe stipt voorts aan dat het gebouw waarin de 3 000 ambtenaren van het Waalse Gewest zullen werken, zal worden opgetrokken op het terrein van het station van Namen (zo kunnen ze makkelijk met de trein komen).

Tevens wordt gezocht naar een concreet bedrijfsplan voor het Waalse ministerie van Uitrustingen en Vervoer. Aangezien blijkt dat ongeveer 1 500 perso-

Partant du constat que quelques 1 500 de ses agents utilisent leur véhicule personnel, la Région tente de mettre en place un plan de mobilité.

Des contacts ont lieu avec la société locale namuroise de transports en commun dans le but d'adapter le tracé et les fréquences des lignes de bus en conséquence. On examine les contraintes familiales, environnementales ou autres de chaque agent dans le but de procurer un conseil individualisé à ceux-ci en matière de déplacements. La région tente également de développer le recours à des modes de déplacement lents (vélo, etc.). Quand les objectifs impartis auront été concrétisés, ils seront présentés aux autres autorités.

Quant au remboursement des frais de transport collectif, la CCT n° 19<sup>ter</sup> conclue au sein du CNT régit l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports domicile-lieu de travail des travailleurs.

Cette intervention en faveur des ouvriers et des employés dont la rémunération brute n'excède pas 1 200 000 francs est variable suivant le mode de transport utilisé et la distance parcourue.

La Région wallonne applique les dispositions de cette CCT en faveur de ses agents.

Au niveau de la conférence interministérielle pour les Communications et l'Infrastructure, les régions ont proposé en février 1997 des mesures de nature à accroître le recours à des modes de transport collectif.

Ainsi, la CCT précitée prévoit que le travailleur utilisant le train ou le bus peut bénéficier d'une intervention patronale respectivement à partir d'une distance de 3 km ou de 5 km.

Pour éviter le recours à des véhicules particuliers sur de courtes distances, il est proposé d'aligner les seuils d'intervention patronale respectivement prévus en cas de transport par bus et par train.

On réfléchit également à l'instauration d'un pourcentage uniforme d'intervention patronale, quel que soit le kilométrage parcouru par le travailleur. Actuellement, cette intervention varie entre 50 % et 54 % du prix effectivement payé par le travailleur.

Il est par ailleurs proposé d'accroître l'ampleur de la déductibilité fiscale des souscriptions d'abonnement aux transports en commun et ce, tant dans le chef du travailleur que de l'entreprise considérés.

Le Comité consultatif précité adopte une attitude prudente dans toutes ces matières, compte tenu des incidences fiscales de ces mesures ainsi que des interférences avec des CCT sectorielles ou d'entreprises prévoyant des interventions patronales spécifiques dans les frais de transport des travailleurs.

neelsleden van het Waalse Gewest met de auto naar het werk komen, probeert de Waalse overheid een mobiliteitsplan uit te werken.

Er wordt momenteel gepraat met de Naamse maatschappij voor openbaar vervoer over de aanpassing van het traject en van de frequentie van de bussen. Daarnaast peilt het gewest naar de familiale, milieu- of andere verplichtingen van elk van zijn personeelsleden; bedoeling daarvan is eenieder geïndividualiseerde raad inzake woon-werkverkeer te geven. Het gewest poogt de mensen ook aan te zetten gebruik te maken van de trage vervoermiddelen (fiets, ...). Na de concretisering van de vastgelegde doelstellingen zullen ze aan de andere overheden worden voorgesteld.

In verband met de terugbetaling van de kosten voor collectief vervoer, verwijst de spreker wat de prijs van het woon-werkverkeer betreft, naar de in de NAR gesloten collectieve arbeidsovereenkomst n° 19<sup>ter</sup> « betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers ».

Die tegemoetkoming voor arbeiders en bedienden met een bruto-salaris van maximum 1 200 000 frank varieert naargelang van het gebruikte vervoermiddel en de afgelegde afstand.

De bepalingen van die collectieve arbeidsovereenkomst zijn van toepassing op het personeel van het Waalse Gewest.

Op het vlak van de interministeriële conferentie voor het Verkeerswezen en de Infrastructuur hebben de gewesten in 1997 maatregelen voorgesteld ter bevordering van het gebruik van collectief-vervoermiddelen.

Volgens bovenvermelde CAO krijgt een werknemer die de trein of de bus gebruikt een werkgeversbijdrage als de minimumafstand die hij aflegt respectievelijk 3 of 5 km bedraagt.

Om te voorkomen dat mensen die op een korte afstand van hun werk wonen, de auto gebruiken, wordt eveneens voorgesteld om de drempels van de werkgeversbijdrage op dezelfde hoogte te brengen als die welke zijn vastgelegd voor het gebruik van de bus of de trein.

Er wordt ook gedacht aan de invoering van een uniform percentage van de werkgeversbijdrage, ongeacht de afstand die de werknemer aflegt. Momenteel schommelt die tegemoetkoming tussen 50 % en 54 % van de prijs die de werknemer daadwerkelijk betaalt.

Daarnaast wordt ook voorgesteld om het zowel de werkgever als de werknemer mogelijk te maken een groter deel van de abonnementen voor het gebruik van het openbaar vervoer, fiscaal af te trekken.

Bovenvermeld raadgevend comité is voorzichtig in al die zaken, rekening houdend met de fiscale weerslag van die maatregelen en met de interferenties in de CAO's die sectoren of ondernemingen hebben gesloten welke voorzien in specifieke tegemoetkomingen van de werkgever in de reiskosten van de werknemer.

En conclusion, les mesures envisagées par la Région wallonne portent davantage sur des incitants que sur des mesures pénalisantes comme celle interdisant, dans le chef du travailleur concerné, la déductibilité des frais réels de déplacement dans le cadre de la déclaration fiscale dès lors que l'entreprise considérée bénéficie d'un plan de transport d'entreprise. A cet égard, on peut se demander si le fait, pour le texte de la proposition à l'examen, de prévoir pour une entreprise un avantage inhérent à la conclusion d'un plan de transport d'entreprise (primes de mobilité, etc.) mais également une pénalité du type précité n'est pas de nature à inciter les entreprises à être prudentes par rapport aux travailleurs par peur d'irriter un certain nombre d'entre eux.

L'approche incitative est donc préférée à l'approche coercitive. Il n'appartient au demeurant pas à la Région wallonne de prendre des mesures coercitives.

*Le président* se réjouit que des études importantes aient lieu en Région wallonne en matière de mobilité. Il souligne également l'observation de M. Walgraffe selon laquelle les plans de transports d'entreprise doivent être restitués dans le cadre d'une politique globale de mobilité.

Le texte proposé, sans pouvoir à lui seul résoudre la problématique de la mobilité, pourrait, être un des éléments pouvant contribuer à favoriser la mobilité.

Un autre élément important est le caractère volontaire que doivent revêtir ces plans de transports d'entreprise, caractère également souligné par le comité consultatif wallon des transports publics dans son avis. Le problème est toutefois de savoir à partir de quand un mécanisme volontaire est suffisamment incitatif pour pouvoir être accepté par les entreprises.

À la lecture de l'avis précité, le président a l'impression que le Comité consultatif est quelque peu réservé à l'égard des plans de transports d'entreprises. Il se demande si cette matière n'est pas difficile dans la mesure où l'autorité fédérale ne pourrait instaurer que de petits incitants, insuffisamment aptes par eux-mêmes (car devant être complétés par des initiatives des autorités régionales) à résoudre la totalité de la problématique de la mobilité.

D'autres — et sans doute meilleurs — incitants ne sont-ils pas également concevables, de manière à favoriser la mobilité dans son ensemble ?

*M. Walgraffe* estime que c'est au gouvernement wallon à prendre position, après un débat en son sein, sur l'instauration ou non de telle ou telle mesure (coercitive, incitative).

En son nom personnel, il peut tout au plus dresser l'état de la question. À cet égard, lorsqu'on interroge les acteurs du secteur en Région wallonne, ils reconnaissent la nécessité des plans de transport d'entreprise, qui constituent un des volets de la gestion de la mobilité. Ils préconisent toutefois davantage des mesures incitatives que des mesures pénalisatrices.

Tot slot stipt de spreker aan dat de maatregelen die door het Waalse Gewest in overweging worden genomen, veeleer betrekking hebben op stimuli dan op sancties (een voorbeeld van een strafmaatregel is het verbod dat de betrokken werknemer wordt opgelegd om de reële reisvergoedingen fiscaal af te trekken als de betrokken onderneming met een bedrijfsvervoerplan werkt). Wat dat betreft, vraagt de spreker zich af of het feit dat een onderneming enerzijds een voordeel wordt toegekend voor het opstellen van een bedrijfsvervoerplan (mobiliteitspremies, ...), maar anderzijds een straf (zoals bijvoorbeeld boververmelde sanctie) wordt opgelegd, de bedrijven er niet zal toe aanzetten voorzichtig te zijn tegenover de werknemers uit vrees een aantal van hen voor het hoofd te stoten.

De voorkeur gaat dus uit naar stimulerende maatregelen. Bijgevolg zou het Waalse Gewest er goed aan doen geen dwingende maatregelen te nemen.

*De voorzitter* is verheugd dat het Waalse Gewest aandacht besteedt aan belangrijke studies gewijd aan het mobiliteitsvraagstuk. Hij wijst tevens op de opmerking van de heer Walgraffe, die stelt dat de bedrijfsvervoerplannen opnieuw in het kader van een algemeen mobiliteitsbeleid moeten worden geplaatst.

Hoewel de voorgestelde tekst slechts een gedeeltelijke oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk aanreikt, kan hij bijdragen tot de bevordering van de mobiliteit.

Een ander belangrijk element heeft betrekking op de vrijwilligheid die de bedrijfsvervoerplannen moeten kenmerken (ook het Waals raadgevend comité van openbaar vervoer onderstreept in zijn advies het belang van de vrijwillige basis). Vraag is natuurlijk vanaf wanneer een regeling op vrijwillige basis voldoende stimulerend is om door de bedrijven te worden aanvaard.

De voorzitter vindt dat het raadgevend comité in zijn advies een gereserveerde houding aanneemt ten opzichte van de bedrijfsvervoerplannen. Hij vraagt zich af of die materie niet moeilijk is in de zin dat de federale overheid slechts kleine stimuli kan invoeren, die niet volstaan (ze moeten immers worden aangevuld met initiatieven van de regionale overheden) om het volledige mobiliteitsvraagstuk op te lossen.

Bestaan er geen andere — en wellicht betere — maatregelen ter bevordering van de mobiliteit in haar geheel ?

*De heer Walgraffe* vindt dat de Waalse regering een debat moet houden over de eventuele invoering van stimuli of dwangmaatregelen en nadien een standpunt moet innemen.

Persoonlijk kan hij hoogstens een stand van zaken geven. In verband daarmee blijkt uit een rondvraag in het Waalse Gewest bij mensen uit de sector dat er inderdaad nood is aan bedrijfsvervoerplannen, die een onderdeel zijn van het beheer van de mobiliteit. Ze zien echter meer heil in stimulerende maatregelen dan in strafmaatregelen. Dat komt mede doordat

Une des réflexions qui sous-tend cette option part du constat selon lequel la situation varie d'un endroit à l'autre (zones urbaines ou rurales). Or, les implantations de nature industrielle se situent souvent en bordure des autoroutes ou très loin des problèmes de circulation.

Le comité consultatif des transports par route a également constaté que lorsque des entreprises établissent des plans de transport d'entreprise, elles le font parce qu'elles peuvent en tirer un bénéfice au niveau de la régularité des horaires, de leur image de marque, de la qualité de la vie, etc.

Ce constat est confirmé au vu des contacts que l'orateur a eus avec des représentants de différentes entreprises, y compris en Région flamande.

Ainsi, l'entreprise « Agfa-Gevaert » souhaite instaurer un plan de mobilité afin de prouver qu'elle participe à un effort visant à améliorer l'environnement.

De même, les établissements automobiles Ford, sis à Genk, veulent établir un plan de transport pour faciliter l'accès à leurs bâtiments, suite à l'extension de l'urbanisation autour de leur siège.

Le comité consultatif indique en outre qu'avant d'envisager une phase ultérieure, il convient au préalable d'établir quelques plans de transport, de les tester et d'analyser les conséquences; et ce, d'autant plus qu'il existe, en pratique, plusieurs outils pour gérer la mobilité.

À cet égard, les outils prioritaires retenus ont été :

- l'« intermodalité », à savoir la collaboration entre les différents Départements concernés (Routes, Transport). Cet outil fonctionne depuis deux ans et donne des résultats appréciables;

- les chartes de mobilité; lesquelles sont des types de contrats conclus entre des autorités locales et les responsables des pouvoirs publics (Transport, Routes) et visent à ce qu'à l'intérieur des agglomérations, on adopte des mesures concertées qui améliorent la fluidité de la circulation, la sécurité et qui renforcent la convivialité. Ces chartes se développent fort tant en Région wallonne que flamande.

Le plan de transport d'entreprise constitue un des outils, non prioritaire pour l'instant, de la gestion de la mobilité. L'approche retenue en matière de mobilité — comme au demeurant le type de démarche adopté partout dans l'Union européenne ainsi que dans le cadre du projet Momentum de l'UE — est donc celle d'une vision globale de la problématique, consistant à modifier le réseau routier, la desserte publique, les habitudes et l'organisation du système.

À cet égard, l'expérience de la gratuité des lignes de bus à Hasselt, que l'orateur a pu constater sur place, fonctionne par ce qu'elle s'inscrit dans le cadre d'une démarche beaucoup plus large que la seule gratuité des transports publics (réaménagement du territoire, augmentation de la fréquence des bus et des correspondances, instauration de parkings périphériques, etc.).

de la situation varie de lieu à lieu (ville ou campagne). Mais la plupart des entreprises industrielles ont choisi de s'installer le long des autoroutes ou très loin des problèmes de circulation.

Het raadgevend comité voor vervoer over de weg heeft ook vastgesteld dat wanneer ondernemingen bedrijfsvervoerplannen uitwerken, ze zulks doen omdat ze er voordeel uit kunnen halen op het vlak van regelmatige werkuren, hun merkbeeld, de kwaliteit van het leven enz.

Die vaststelling wordt bevestigd door de contacten die de spreker heeft gehad met vertegenwoordigers van verschillende ondernemingen (ook ondernemingen gevestigd in het Vlaamse Gewest).

Zo wenst « Agfa-Gevaert » een mobiliteitsplan in te voeren om te bewijzen dat het bedrijf inspanningen levert die het milieu ten goede komen.

Ook autoconstructeur Ford wil in zijn Genkse vestiging een vervoerplan invoeren om de toegang tot de gebouwen te vergemakkelijken (een gevolg van de toenemende urbanisering rond de zetel).

Bovendien wijst het raadgevend comité erop dat het aangewezen is eerst enkele vervoerplannen op te stellen, die te testen en de gevolgen ervan te analyseren alvorens zich over een volgende fase te buigen, des te meer daar er in de praktijk verscheidene instrumenten bestaan om de mobiliteit te beheren.

Wat dat betreft, komen de volgende instrumenten in aanmerking :

- de « intermodaliteit », of de samenwerking tussen de verschillende betrokken departementen (Wegen, Verkeerswezen). De samenwerking loopt nu al twee jaar en geeft bevredigende resultaten;

- de mobiliteitshandvesten; dit zijn contracten die worden gesloten tussen de plaatselijke besturen en de overheid (Vervoer, Wegen) en die ertoe strekken binnen de agglomeraties in overleg maatregelen te nemen die de doorstroming, de veiligheid en de gebruiksvriendelijkheid van het verkeer verbeteren. Deze handvesten nemen sterk uitbreiding, zowel in het Waals als in het Vlaams Gewest.

Het bedrijfsvervoerplan is een voor het ogenblik niet prioritaair instrument in het beheer van de mobiliteit. Inzake mobiliteit wordt momenteel — net als in de hele Europese Unie trouwens, alsook in het raam van het project-Momentum van de EU — gekozen voor een totaalvisie op de problematiek. Die bestaat erin het wegennet, de stopplaatsen van het openbaar vervoer, de gewoontes en de organisatie van het systeem te veranderen.

In dat verband is het experiment met de gratis bussen in Hasselt, dat de spreker ter plaatse is gaan bekijken, een succes omdat het past in een veel ruimere aanpak dan alleen gratis openbaar vervoer (met name de aanpassing van de ruimtelijke ordening, een hogere frequentie van bussen en aansluitingen, de aanleg van parkeerplaatsen aan de rand van de stad enz.).



M. Walgraffe indique toutefois que la Région wallonne était très sceptique à l'égard d'une politique visant à la gratuité des transports en commun, comme celle pratiquée par la ville d'Hasselt, pour le motif qu'une fois l'effet d'annonce passé, on peut s'interroger sur le maintien de l'impact positif de ce type de mesures.

L'orateur indique enfin que fin 1999, la Région wallonne pourra tirer les premières conclusions de son plan de mobilité qu'elle a établi pour ses agents établis à Namur.

*Le Président* se réjouit que M. Walgraffe ait procédé à des entrevues avec des entreprises situées en Région flamande. Des contacts ont-ils également établis avec d'autres régions, comme le Nord-Pas-de-Calais en France ?

M. Walgraffe signale que ces contacts avec la Région flamande procèdent du souci d'obtenir un maximum d'échanges d'expériences en matière de mobilité.

Des contacts ont également eu lieu avec des villes françaises, comme Dijon ou le ministre wallon des Transports s'est récemment rendu. Au demeurant, les villes françaises qui ont reçu les meilleurs prix en matière de mobilité sont celles qui ont adopté une vision globale à cet égard.

Les sociétés de transport public ont quant à elles des contacts internationaux par le biais de l'union internationale des transporteurs publics qui organise des congrès bisannuels (le dernier s'étant tenu à Stuttgart à l'initiative des exploitants allemands de transports).

M. Wauthier se demande si les conclusions adoptées par M. Walgraffe en matière de plans de transport d'entreprises mobilité sont les mêmes que celles de M. Ansoms, à savoir qu'il y a de moins en moins de demandeurs de ces plans, que cette solution n'est pas celle de l'avenir et qu'elle peut s'intégrer dans une série d'autres options.

M. Ansoms indique qu'on ne peut réduire les plans de transport d'entreprise au seul établissement de services de bus dans le but de prendre les membres du personnel au passage.

Le trafic domicile-lieu de travail constitue un des facteurs responsables importants de la problématique de la congestion routière. Si on souhaite maîtriser cette problématique, il faut prendre des mesures certes à long terme comme l'aménagement du territoire et la promotion du transport public mais également intervenir au niveau du trafic domicile-lieu de travail en incitant ou en obligeant si nécessaire les entreprises à établir des plans de transport d'entreprise.

Étant donné que les entreprises ne vont pas s'imposer une telle mesure qui leur coûte, c'est à l'autorité publique à intervenir et à mener une politique de découragement du phénomène des personnes se déplaçant seules en voiture.

Le texte proposé tâche à cet égard de garder un juste milieu entre la liberté accordée aux entreprises,

De heer Walgraffe stipt evenwel aan dat het Waals Gewest zeer sceptisch stond tegenover een beleid dat aanstuurde op gratis openbaar vervoer, zoals dat door de stad Hasselt wordt toegepast. Het Waals Gewest was sceptisch omdat het vragen stelde bij de blijvende positieve invloed van dit soort maatregel als het nieuwe er eenmaal van af is.

De spreker vestigt er de aandacht op dat het Waals Gewest eind 1999 de eerste conclusies zal kunnen trekken uit het mobiliteitsplan dat het voor zijn ambtenaren in Namen heeft uitgewerkt.

*De voorzitter* verheugt zich erover dat de heer Walgraffe contacten heeft gelegd met bedrijven in het Vlaams Gewest. Werden er ook contacten gelegd met andere regio's zoals Nord-Pas-de-Calais in Frankrijk ?

*De heer Walgraffe* stipt aan dat die contacten met het Vlaams Gewest er zijn gekomen door het streven naar een zo groot mogelijke uitwisseling van ervaringen inzake mobiliteit.

Er waren ook contacten met Franse steden zoals Dijon, waar de Waalse minister van Vervoer onlangs op bezoek is geweest. De Franse steden die qua mobiliteit de beste resultaten hebben behaald, zijn trouwens die welke inzake mobiliteit een algemene visie huldigden.

De maatschappijen voor openbaar vervoer onderhouden trouwens internationale contacten via de *Union Internationale des Transporteurs Publics*, die om de twee jaar een congres organiseert (het laatste congres vond plaats in Stuttgart op initiatief van de Duitse transporteurs).

*De heer Wauthier* vraagt zich af of de conclusies waartoe de heer Walgraffe op het stuk van de bedrijfsvervoerplannen is gekomen, dezelfde zijn als die waartoe de heer Ansoms is gekomen, met name dat er steeds minder bedrijven zijn die deze plannen aanvragen en dat dit niet de oplossing voor de toekomst is, maar dat ze kan worden ingepast in een reeks andere mogelijkheden.

*De heer Ansoms* stipt aan dat de bedrijfsvervoerplannen niet kunnen worden herleid tot het organiseren van busdiensten die personeelsleden oppikken.

Het woon-werkverkeer is een belangrijke factor in het probleem van het dichtslibben van de wegen. Indien men het probleem wil beheersen, moeten in elk geval maatregelen op lange termijn worden genomen, zoals op het stuk van de ruimtelijke ordening en de bevordering van het openbaar vervoer. Er moet evenwel ook worden ingegrepen op het niveau van het woon-werkverkeer door de bedrijven ertoe aan te zetten, of er indien nodig toe te verplichten, bedrijfsvervoerplannen op te stellen.

Aangezien de bedrijven zichzelf geen maatregel zullen opleggen die hen geld kost, is het de taak van de overheid om in te grijpen en een beleid te voeren dat mensen ontmoedigt zich in hun eentje per auto te verplaatsen.

De voorgestelde tekst probeert in dat opzicht het midden te houden tussen de vrijheid die de bedrijven



des mesures incitatives et des mesures coercitives. Par l'instauration des plans de transport d'entreprise, il contribue à remédier à la problématique de la congestion routière.

*M. Walgraffe* fait valoir que tous peuvent souscrire au fait qu'il convient de prendre une multitude de mesures pour essayer d'améliorer la mobilité. Ces mesures porteront sur l'aménagement du territoire, le renforcement du transport collectif, l'encouragement du covoiturage.

Le plan de transport d'entreprises, auquel la Région wallonne est favorable (il ne faut pas oublier que 25 % des km parcourus le sont sur le chemin du travail), ne peut, quant à lui, pas être réduit à l'organisation d'un service de ramassage des travailleurs.

D'autre part, on pourrait prévoir au sein des entreprises un responsable qui dispense des conseils personnalisés à chaque travailleur.

En Région wallonne, chaque fois qu'une entreprise s'installe sur un site déterminé, les sociétés de transport public sont chargées de la contacter pour examiner dans quelle mesure elles peuvent leur offrir une desserte convenable. Le ministère wallon de l'Équipement et des Transports recourt à des incitants en fournissant aux entreprises une documentation afin qu'elles essaient d'adhérer aux plans de transport proposés.

*M. Wauthier* se demande si *M. Walgraffe* dispose des résultats de l'expérience néerlandaise en matière de covoiturage (bande autoroutière réservée aux voitures comportant quatre personnes à bord).

*M. Walgraffe* connaît cette expérience mais ne sait pas si elle est transposable en Région wallonne. Sur un plan plus général, il signale qu'il ne tire pas de conclusions immédiates des expériences d'autres Régions en matière de gestion de la mobilité parce qu'il a constaté que les plans de mobilité ont toujours été établis dans des villes présentant une mixité d'activités (industries, administration) et des gros problèmes de circulation. Or, en Région wallonne, les sites industriels s'implantent de plus en plus en dehors des agglomérations et les entreprises sont plutôt d'un autre type (tertiaire).

\*  
\* \*

wordt gelaten enerzijds, en aansporingen en opgelegde maatregelen anderzijds. Door bedrijfsvervoerplannen in te voeren, draagt deze tekst bij tot een oplossing voor het probleem van de dichtslibbing van de wegen.

*De heer Walgraffe* merkt op dat iedereen het ermee eens kan zijn dat een hele reeks maatregelen moet worden genomen in een poging om de mobiliteit te verbeteren. Deze maatregelen zullen betrekking hebben op de ruimtelijke ordening, de betere uitbouw van het gemeenschappelijk vervoer en het aanmoedigen van carpooling.

Het bedrijfsvervoerplan waar het Waals Gewest voorstander van is (men mag niet vergeten dat het woon-werkverkeer 25 % van de afgelegde kilometers vertegenwoordigt), kan niet worden herleid tot een busdienst die de werknemers oppikt.

Anderzijds zou binnen de bedrijven een medewerker kunnen worden aangewezen die elke werknemer gepersonaliseerd advies verstrekt.

Telkens wanneer een bedrijf zich in het Waals Gewest op een bepaalde plaats vestigt, zijn de maatschappijen voor openbaar vervoer verplicht dat bedrijf te contacteren om na te gaan in welke mate ze het bedrijf van voldoende openbaar vervoer kunnen voorzien. De Waalse minister van Uitrustingen en Vervoer stuurt de bedrijven een documentatie toe om hen ertoe aan te sporen aan te sluiten bij de voorgestelde bedrijfsvervoerplannen.

*De heer Wauthier* vraagt of *de heer Walgraffe* beschikt over de resultaten van het Nederlandse experiment inzake carpooling (een rijvak op de snelweg voorbehouden voor auto's met vier inzittenden).

*De heer Walgraffe* kent dat experiment, maar weet niet of het zomaar op het Waals Gewest kan worden overgeënt. Meer algemeen genomen vermeldt hij dat hij geen rechtstreekse conclusies trekt uit de experimenten inzake mobiliteitsbeheer in andere regio's, aangezien hij vaststelt dat de mobiliteitsplannen steeds werden opgesteld voor steden met een grote verscheidenheid aan activiteiten (industrie, kantoren) en grote verkeersproblemen. In het Waals Gewest worden de industriezones steeds vaker buiten de agglomeraties gevestigd en zijn de bedrijven veel meer van een ander type, met name van het tertiaire type.

\*  
\* \*

**IV. — AUDITION DE M. E. BALDEWIJNS,  
MINISTRE FLAMAND DES TRAVAUX  
PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE  
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

**A. EXPOSÉ INTRODUCTIF**

*Le ministre* a pu constater que la proposition de loi de M. Ansoms et les projets de la Région flamande relatifs à l'organisation de plans de transports d'entreprise ne se contredisent pas. Ils partagent la même préoccupation face à l'engorgement de la circulation à certaines heures de la journée, causé notamment par les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ces difficultés n'affectent pas seulement la sécurité routière, mais aussi l'environnement et la vie des entreprises, dont l'accessibilité est mise en danger.

L'avant-projet de décret, en cours d'élaboration, vise à favoriser l'organisation durable et efficace des déplacements vers les lieux de travail. Dans la phase initiale, il s'adressera aux entreprises d'une certaine taille ou aux regroupements d'entreprises réunissant un millier de travailleurs, pour atteindre lors de phases ultérieures les entreprises occupant une centaine de travailleurs. L'instrument choisi est celui des plans de transports d'entreprise, parce qu'ils permettent un engagement tant du responsable de l'entreprise que des travailleurs, parce que la Flandre a une certaine expérience en la matière et parce que cet instrument continue à faire de nouveaux adeptes. Ces initiatives ont été encouragées par une banque de données relative au covoiturage dont la Région a pris l'initiative à certains endroits et qui est mise à la disposition des utilisateurs et des entreprises.

Les plans de transports proposés par l'avant-projet de décret auront un caractère obligatoire, tant pour assurer leur réalisation que pour faire l'économie d'une politique d'incitants.

Comme la proposition de loi, l'avant-projet de décret prévoit un coordinateur des transports, dont il définit la mission, alors que la proposition en crée la fonction.

L'avant-projet prévoit plusieurs étapes pour l'introduction de ces plans de transports d'entreprise. Une première étape vise à établir un inventaire, comprenant d'abord le profil de l'accessibilité de l'entreprise, c'est-à-dire l'offre en matière de moyens de déplacement, les risques d'embouteillage, les problèmes spécifiques que pose le trajet du domicile vers le lieu de travail; il s'agit ensuite d'établir le profil de la mobilité tant des travailleurs que de l'entreprise elle-même, soit l'organisation du travail dans l'entreprise, les lieux d'habitation des travailleurs et leur régi-

**IV. — HOORZITTING MET DE HEER  
E. BALDEWIJNS, VLAAMS MINISTER  
VAN OPENBARE WERKEN, VERVOER  
EN RUIMTELIJKE ORDENING**

**A. INLEIDENDE UITEENZETTING**

*De minister* heeft kunnen vaststellen dat het wetsvoorstel van de heer Ansoms en de ontwerpen van het Vlaams Gewest in verband met de organisatie van bedrijfsvervoerplannen niet met elkaar in tegenspraak zijn. Zowel het wetsvoorstel als de ontwerpen willen iets doen aan het — vooral aan het woon-werkverkeer te wijten — dichtslibben van de auto-wegen op bepaalde uren van de dag. Die moeilijkheden brengen niet alleen de verkeersveiligheid in het gedrang, ze zijn ook schadelijk voor het milieu en nadelig voor het bedrijfsleven (de toegang tot de bedrijven komt in het gedrang).

Het op stapel staande voorontwerp van decreet strekt ertoe een duurzame en doelmatige organisatie van het woon-werkverkeer te bevorderen. In een eerste stadium zal het plan toepassing kunnen vinden op ondernemingen van enige omvang of op bedrijven die, na groepering, tot minimaal duizend werknemers komen; het ligt in de bedoeling om daar in een later stadium ook ondernemingen met een honderdtal werknemers bij te betrekken. Het middel dat werd uitgekozen om die doelstelling te halen, is dat van de bedrijfsvervoerplannen, omdat die het mogelijk maken zowel de bedrijfstop als de werknemers terzake hun verantwoordelijkheid te doen opnemen, voorts omdat Vlaanderen terzake op enige ervaring kan bogen en, tot slot, omdat de formule almaar meer aanhangers blijft krijgen. Die initiatieven hebben een duwtje in de rug gekregen door een gegevensbank (waarin informatie over carpooling opgeslagen is) die het gewest op een aantal plaatsen heeft opgestart en die ter beschikking van de gebruikers en van de bedrijven wordt gesteld.

Zowel om de concrete invulling ervan te waarborgen als om geen nieuwe uitgaven voor een aansporingsbeleid hoeven te doen, zullen de door het voorontwerp van decreet voorgestelde vervoerplannen verplicht moeten worden toegepast.

Net als het wetsvoorstel, voorziet ook het voorontwerp van decreet in een vervoerscoördinator, wiens opdracht het omschrijft, terwijl het voorstel die functie in het leven roept.

Het voorontwerp voorziet in een gefaseerde invoering van die bedrijfsvervoerplannen. In een eerste stadium wil men een inventaris opmaken, met daar in het profiel van de toegankelijkheid van het bedrijf, met andere woorden het aanbod inzake vervoermiddelen, de risico's op filevorming, de specifieke problemen die rijzen op het traject tussen de woonplaats en de werkplek. Het ligt in de bedoeling nadien zowel van de werknemers als van het bedrijf zelf een mobiliteitsprofiel uit te werken : hoe wordt het werk binnen het bedrijf georganiseerd, waar wonen de

me de travail; il s'agit enfin de savoir quels efforts budgétaires l'entreprise aurait déjà consentis en la matière.

Le plan d'action élaboré sur la base de cet inventaire devra viser à réduire progressivement les déplacements individuels en voiture à 50 % de l'ensemble des déplacements entre le domicile des travailleurs et l'entreprise.

Les plans de transports élaborés par les entreprises devront être approuvés par les pouvoirs publics afin d'éviter des initiatives par trop disparates.

Un label de mobilité couronnera les plans de transports performants.

L'avant-projet de décret, au sujet duquel l'inspection des finances a formulé un avis positif, doit encore être soumis à l'approbation du gouvernement flamand.

En conclusion, le ministre estime que la proposition de loi et l'avant-projet de décret sont complémentaires et de nature à renforcer l'action envisagée aux deux niveaux de pouvoir.

## B. DISCUSSION

*M. Ansoms* constate que l'exposé du ministre révèle clairement le bien-fondé de sa proposition eu égard à la crise de mobilité; il devrait également lever les derniers doutes de ceux qui craindraient encore que sa proposition n'empiète sur les compétences régionales.

Par le biais de diverses législations sur le travail — la loi sur les accidents du travail, les relations collectives de travail, les stimulants fiscaux aux déplacements, l'organisation du travail —, la réglementation des déplacements domicile-lieu de travail relève jusqu'à présent de la compétence fédérale.

L'intervenant souligne les complémentarités entre la proposition et le projet de décret. Le caractère non contraignant de sa proposition repose en partie sur des différences entre le Nord et le Sud du pays, mais s'explique aussi par les réticences du Conseil national du Travail; il se réjouit donc du caractère obligatoire des mesures prévues par le décret. Le décret sera à son tour soutenu par le stimulant fiscal que prévoit la proposition pour l'installation du coordinateur des transports. Contrairement à la proposition, le projet de décret n'atteindra qu'une fraction des travailleurs du secteur privé; par contre, il concerne également le secteur public, ce qui n'est pas le cas de la proposition.

Il regrette que la Région de Bruxelles-Capitale, où les problèmes de circulation sont le plus aigu, ne soit pas concernée par ces efforts.

werknemers en onder welke arbeidsregeling vallen zij? Ten slotte wordt bekeken welke budgettaire inspanning het bedrijf terzake eventueel reeds heeft geleverd.

Het op grond van die inventaris uitgewerkte actieplan moet er uiteindelijk toe leiden voor het woon-werkverkeer alle individuele verplaatsingen met de auto met 50 % terug te dringen.

De door de bedrijven uitgewerkte vervoerplannen zullen door de overheid moeten worden goedgekeurd teneinde een al te grote versnippering van de initiatieven te voorkomen.

Bedrijven met puike vervoerplannen, zullen een mobiliteitskeurmerk toegekend krijgen.

Het voorontwerp van decreet, waarover de Inspectie van financiën een gunstig advies heeft uitgebracht, moet nog ter goedkeuring aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

Tot besluit is de minister van oordeel dat het wetsvoorstel en het voorontwerp van decreet elkaar aanvullen en tot een versterking van de door beide bevoegdheidsniveaus geplande initiatieven zullen leiden.

## B. BESPREKING

*De heer Ansoms* constateert dat de uiteenzetting van de minister duidelijk aantoont dat zijn wetsvoorstel, gelet op de mobiliteitscrisis, wel degelijk verantwoord is; dat betoog moet tevens de laatste twijfels wegnemen bij hen die er nog beducht voor zouden zijn dat zijn voorstel de gewestbevoegdheden doorkruist.

Via de diverse onderdelen van de arbeidswetgeving — de wet op de arbeidsongevallen, de collectieve arbeidsverhoudingen, de fiscale stimuli voor verplaatsingen, de organisatie van de arbeid — ressorteert de regelgeving over het woon-werkverkeer alsnog onder de federale bevoegdheid.

De spreker onderstreept dat het ontwerp van decreet en het voorstel elkaar inderdaad aanvullen. Het niet-bindende karakter van zijn voorstel heeft deels te maken met verschillen tussen het Noorden en het Zuiden van het land, maar wordt ook verklaard door de terughoudendheid van de Nationale Arbeidsraad; de spreker verheugt zich bijgevolg over het feit dat de maatregelen waarin het decreet voorziet, bindend zijn. Het decreet zal op zijn beurt worden ondersteund door de in het voorstel ingebouwde fiscale stimulus voor bedrijven die een vervoerscoördinator inschakelen. In tegenstelling tot het voorstel, zal het ontwerp van decreet maar een gering deel van de werknemers uit de privé-sector bereiken; anderzijds slaat het ook op de overheidssector, wat in het voorstel niet het geval is.

Hij vindt het jammer dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de verkeersproblematiek zich het scherpst doet gevoelen, niet bij deze inspanningen wordt betrokken.

De manière plus générale, l'intervenant considère que les transports en commun ne peuvent à moyen terme pas offrir une alternative valable à cause des déficiences en matière d'aménagement du territoire. C'est pourquoi les lacunes de l'offre en matière de transports en commun doit être corrigée par des incitants fiscaux, notamment dans le cadre de plans de transports d'entreprise. C'est pourquoi sa proposition contient à la fois des stimulants fiscaux et des éléments correcteurs.

*M. Van den Eynde* réitère son point de vue que l'intervention des autorités politiques dans la problématique de la mobilité est plus logique que celle des partenaires sociaux. Il souligne par ailleurs l'importance d'initiatives à tous les niveaux de pouvoir, mais met en garde contre une approche trop dirigiste.

*M. Wauthier* estime que les efforts pour améliorer la mobilité ne seront couronnés de succès qu'avec la complicité des citoyens.

*M. Bonte* est d'avis qu'au-delà du caractère contraignant ou non des mesures envisagées, le grand défi auquel elles sont confrontées concerne le changement de mentalités qu'elles supposent. L'instrument choisi par la proposition est adéquat : les plans de transports d'entreprise ne pourront pas être établis sans coûts et c'est pourquoi la concertation est nécessaire. Il demande dès lors au ministre si l'avant-projet de décret prévoit cette concertation.

Il demande également des précisions sur ce que représente le label de mobilité.

Les problèmes de mobilité ne sont pas tant provoqués par les grandes entreprises, qui ont une tradition de plans de transports d'entreprise, que par le désordre de l'aménagement du territoire, les phénomènes de filialisation, le développement de petites entreprises qui essaient sur tout le territoire. Les plans de transports conçus pour un groupe d'entreprises ou pour un zoning visent à relever ce défi. Pour sa part, l'intervenant croit davantage à l'efficacité d'une approche fiscale. Qu'en pense le ministre ?

*M. Van Aperen* est davantage partisan de mesures stimulantes que d'une politique de sanctions; il songe à des stimulants fiscaux, par exemple en ce qui concerne l'amortissement du matériel roulant engagé dans le cadre de plans de transports. S'il comprend les contraintes imposées aux entreprises, il estime aussi qu'elles sont confrontées à des circonstances qu'elles ne maîtrisent pas.

Comme l'intervenant précédent, il estime que la mobilité est affectée par la détérioration des centres urbains et la migration de la population vers la campagne.

Meer algemeen gaat de spreker ervan uit dat het openbaar vervoer, gelet op de tekorten inzake ruimtelijke ordening, op middellange termijn geen volwaardig alternatief kan bieden. Daarom moet het ontoereikende aanbod van het openbaar vervoer door fiscale stimuli, onder meer in het raam van bedrijfsvervoerplannen, worden verholpen. Daarom ook zijn in zijn voorstel zowel fiscale stimuli als correcties ingebouwd.

*De heer Van den Eynde* herhaalt zijn standpunt dat het hem logischer lijkt dat het de politieke overheid is die initiatieven neemt om iets aan het mobiliteitsprobleem te doen, en niet de sociale partners. Hij onderstreept voorts hoe belangrijk het is dat op alle bevoegdheidsniveaus initiatieven worden genomen, maar hij waarschuwt tegen een al te dirigistische aanpak.

*De heer Wauthier* is van oordeel dat de inspanningen om de mobiliteit te verbeteren alleen succesvol kunnen zijn als ook de burgers daaraan hun medewerking verlenen.

Volgens *de heer Bonte* is, nog afgezien van het feit of de geplande maatregelen al dan niet bindend moeten zijn, de grote uitdaging waarmee we bij de toepassing van de maatregelen geconfronteerd zullen worden, de mentaliteitswijziging die ze onderstellen. Het door het voorstel uitgekozen middel is efficiënt : de bedrijfsvervoerplannen zullen ongetwijfeld geld kosten en daarom is overleg noodzakelijk. Hij vraagt de minister dan ook of het voorontwerp van decreet in een soortgelijk overleg voorziet.

Hij vraagt tevens nadere toelichting omtrent het mobiliteitskeurmerk.

De mobiliteitsproblemen worden niet zozeer veroorzaakt door de grote ondernemingen, want die hebben een traditie van bedrijfsvervoerplannen, maar wel door de slordige ruimtelijke ordening, het verschijnsel van de vestiging van filialen en de oprichting van kleine ondernemingen over het hele grondgebied. De bedrijfsvervoerplannen die voor een groep van ondernemingen of voor een zone ontworpen worden, moeten op die uitdaging ingaan. De spreker denkt dat een fiscale benadering doeltreffender is. Wat is de mening van de minister daarover ?

*De heer Van Aperen* is veeleer voorstander van stimulerende maatregelen dan van een bestraffend beleid; hij denkt aan belastingstimuli, bijvoorbeeld met betrekking tot de afschrijving van het rollend materieel dat voor de bedrijfsvervoerplannen wordt gebruikt. Hij begrijpt de beperkingen waarmee de ondernemingen af te rekenen hebben, maar is desalniettemin van oordeel dat de ondernemingen worden geconfronteerd met omstandigheden die ze zelf niet in de hand hebben.

Net als de vorige spreker is hij van oordeel dat de mobiliteit te lijden heeft onder de aftakeling van de stadscentra en de migratie van de bevolking naar het platteland.

Comment le ministre voit-il la collaboration des sociétés de transports en commun dans le cadre des plans de transports d'entreprise ?

*M. Wauters* souligne la part de responsabilité des entreprises dans la problématique de la mobilité ainsi que l'approche intégrée qui doit contribuer à rencontrer les problèmes qui se posent.

*Le ministre* constate la similarité des approches. Le caractère contraignant de l'avant-projet de décret ne doit pas être exagéré étant donné la progressivité des efforts imposés; il estime aussi que les grandes entreprises doivent être fermement incitées à participer à l'effort en matière de circulation. En ce qui concerne les petites et moyennes entreprises, il constate que des initiatives se prennent actuellement dans certaines régions, par exemple Haasrode-Erembodegem, et estime qu'il faut poursuivre dans cette voie. Il retient les suggestions formulées au sujet de la concertation préalable pour obtenir la collaboration des parties concernées.

En ce qui concerne Bruxelles, il y a des efforts de concertation qui devraient aboutir à une approche globale, notamment en matière de transports en commun, et ces efforts doivent se poursuivre.

Le label de mobilité vise à reconnaître la qualité des plans couronnés.

Le ministre est lui aussi convaincu du rapport qui existe entre la mobilité et l'aménagement du territoire; c'est la raison pour laquelle la Région flamande s'est attachée à revoir les catégories des routes en Flandre dans le cadre de son plan de structure; dans l'avenir, il faudra encore s'interroger sur la fonction des différentes voies routières, notamment selon l'importance de leur fonction économique. Il confirme que l'essaimage des fonctions a eu un impact sur les problèmes de mobilité actuels et les décisions en matière d'aménagement du territoire devraient tenter d'y remédier.

La fiscalité est un des instruments susceptibles de contribuer à l'accroissement de la mobilité; à cet égard, il suggère une réflexion autour des véhicules d'entreprise; ne conviendrait-il pas d'encourager certains comportements par des incitants fiscaux, par exemple pour les déplacements domicile-école ?

En ce qui concerne la collaboration des sociétés de transports en commun, il y a des efforts dans certaines sous-régions, par exemple dans les environs de Zaventem. La collaboration de ces sociétés devra être envisagée par le coordinateur des transports dans la phase d'inventaire à laquelle il devra procéder. La société « *De Lijn* » est devenue un instrument relativement souple et l'évolution des mentalités, qui n'en est qu'aux prémises, devrait permettre d'accentuer cette tendance.

Hoe ziet de minister de samenwerking met de maatschappijen voor openbaar vervoer in het raam van die bedrijfsvervoerplannen ?

*De heer Wauters* wijst op de verantwoordelijkheid die ook de ondernemingen in het mobiliteitsprobleem dragen, alsook op de geïntegreerde benadering die moet bijdragen tot de oplossing van de problemen waarmee we worden geconfronteerd.

*De minister* stelt vast dat de diverse benaderingen veel met elkaar gemeen hebben. Het dwingende karakter van het voorontwerp van decreet mag niet worden overdreven, aangezien de inspanningen slechts geleidelijk worden opgelegd. Hij is voorts van oordeel dat de grote ondernemingen er sterk toe moeten worden aangespoord om op het stuk van het verkeer mee een inspanning te leveren. Wat de kleine en middelgrote ondernemingen betreft, stelt hij vast dat momenteel in bepaalde regio's initiatieven worden genomen, bijvoorbeeld in Haasrode en Erembodegem. Volgens hem moet op die weg worden voortgegaan. Hij neemt de voorstellen in aanmerking die werden geformuleerd met betrekking tot het voorafgaand overleg om de samenwerking van de betrokken partijen te verkrijgen.

In Brussel worden inspanningen geleverd wat het overleg betreft. Die inspanningen zouden tot een allesomvattende benadering moeten leiden, meer in het bijzonder wat het openbaar vervoer betreft; ze moeten worden voortgezet.

Het mobiliteitskeurmerk moet een erkenning zijn van de kwaliteit van de bekroonde plannen.

Ook de minister is overtuigd van het verband tussen de mobiliteit en de ruimtelijke ordening; daarom wil het Vlaams Gewest de categorieën van de wegen in Vlaanderen opnieuw bekijken in het raam van het Structuurplan; in de toekomst zal men zich ook vragen moeten stellen bij de functie van de diverse wegen, meer in het bijzonder op grond van hun economisch belang. Hij bevestigt dat de versnippering van de functies de huidige mobiliteitsproblemen heeft beïnvloed. De beslissingen die inzake ruimtelijke ordening worden genomen, zouden daarvoor een oplossing moeten aanreiken.

De fiscaliteit is een van de instrumenten die kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit; in dat verband stelt hij voor dat zou worden nagedacht over de bedrijfsvoertuigen; ware het niet aangewezen een bepaald gedrag aan te moedigen door middel van fiscale stimuli, bijvoorbeeld wat het verkeer van en naar school betreft ?

Wat de samenwerking met de maatschappijen voor openbaar vervoer betreft, worden in bepaalde subregio's, bijvoorbeeld in de omgeving van Zaventem, inspanningen geleverd. De vervoerscoördinator zal bij de inventarisering moeten pogen met deze vervoersmaatschappijen samen te werken. De vervoersmaatschappij « *De Lijn* » is relatief soepel inzetbaar geworden. Bovendien zou de bewustmaking, die momenteel nog in haar kinderschoenen staat, die tendens moeten versterken.

### III<sup>e</sup> PARTIE

## DISCUSSION DES ARTICLES

#### Article premier

Cet article n'appelle pas d'observations.

#### Art. 2

*Les amendements n<sup>os</sup> 1 et 12 de M. Ansoms* (Doc. n<sup>o</sup> 374/4) sont retirés par leur auteur.

*L'amendement n<sup>o</sup> 16* (Doc. n<sup>o</sup> 374/8) *de M. Bonte* remplace cet article par une définition des travailleurs et des employeurs qui étend le champ d'application de la proposition aux travailleurs statutaires du secteur public et à leurs employeurs.

#### Art. 2bis à 2octies (nouveaux)

À la suite du retrait des *amendements n<sup>os</sup> 17 à 23* (Doc. n<sup>o</sup> 374/8) *de M. Bonte* par leur auteur, l'insertion de ces articles est sans objet.

#### Art. 3

*L'amendement n<sup>o</sup> 5* (Doc. n<sup>o</sup> 374/2) *de M. Wauthier* est retiré par son auteur.

*MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André* déposent un *amendement n<sup>o</sup> 25* (Doc. n<sup>o</sup> 374/9) visant à remplacer l'article 3 de la proposition initiale par un nouvel article. Cet article s'inspire de l'article 2 de la proposition initiale et des amendements n<sup>os</sup> 1 et 12, retirés par M. Ansoms, et 17, retiré par M. Bonte. La nouvelle rédaction proposée pour l'article 3 contient un ensemble cohérent de définitions des termes utilisés dans la proposition, afin que la mise en œuvre des plans de transports d'entreprise selon la technique proposée rencontre l'objectif poursuivi.

#### Art. 4

*Les amendements n<sup>os</sup> 2, 3* (Doc. n<sup>o</sup> 374/2) *et 13* (Doc. n<sup>o</sup> 374/5) *de M. Ansoms*, *6* (Doc. n<sup>o</sup> 374/2), *11* (Doc. n<sup>o</sup> 374/4) *et 14* (Doc. n<sup>o</sup> 374/6) *de M. Wauthier*, *7, 8, 9*

### DEEL III

## ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

#### Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

#### Art. 2

*De amendementen n<sup>rs</sup> 1 en 12 van de heer Ansoms* (Stuk n<sup>r</sup> 374/4) worden ingetrokken door de indiener ervan.

*Amendement n<sup>r</sup> 16* (Stuk n<sup>r</sup> 374/8) *van de heer Bonte* vervangt dit artikel door een definitie van werknemers en werkgevers die de toepassings sfeer van het voorstel uitbreidt tot de statutaire werknemers van de overheidssector en hun werkgevers.

#### Art. 2bis tot 2octies (nieuw)

Als gevolg van de intrekking van de *amendementen n<sup>rs</sup> 17 tot 23* (Stuk n<sup>r</sup> 374/8) door de indiener ervan, *de heer Bonte*, vervalt de invoeging van deze artikelen.

#### Art. 3

*Amendement n<sup>r</sup> 5* (Stuk n<sup>r</sup> 374/2) *van de heer Wauthier* wordt ingetrokken door de indiener ervan.

*De heren Ansoms, Bonte, Moock en mevrouw Cahay-André* dienen *amendement n<sup>r</sup> 25* (Stuk n<sup>r</sup> 374/9) in, dat ertoe strekt artikel 3 van het oorspronkelijke voorstel te vervangen door een nieuw artikel. Dat artikel is gebaseerd op artikel 2 van het oorspronkelijke wetsvoorstel, op de door de heer Ansoms ingetrokken amendementen n<sup>rs</sup> 1 en 12 en op het door de heer Bonte ingetrokken amendement n<sup>r</sup> 17. De nieuwe, voor artikel 3 voorgestelde versie, bevat een samenhangend geheel van definities van de in het voorstel gehanteerde termen, zodat de uitvoering van de bedrijfsvervoerplannen volgens de voorgestelde techniek op de nagestreefde doelstelling inspeelt.

#### Art. 4

*De amendementen n<sup>rs</sup> 2, 3* (Stuk n<sup>r</sup> 374/2) *en 13* (Stuk n<sup>r</sup> 374/5) *van de heer Ansoms*, *de amendementen n<sup>rs</sup> 6* (Stuk n<sup>r</sup> 374/2), *11* (Stuk n<sup>r</sup> 374/4) *en 14*

(Doc. n° 374/3) et 15 (Doc. n° 374/7) de *M. Van Aperen* sont retirés par leurs auteurs.

\*  
\*   \*

*MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André* déposent un amendement n° 26 (Doc. n° 374/9) visant à remplacer l'article 4 de la proposition initiale par un nouvel article.

*M. Ansoms* souligne l'importance de cet article, qui fait de l'élaboration d'un plan de transports d'entreprise une obligation du chef de l'employeur pour les entreprises comptant plus de 50 travailleurs.

Le choix de ce critère s'explique par le souci de déterminer une catégorie suffisamment vaste d'entreprises; sur la base des données actuelles, environ la moitié des entreprises du pays serait ainsi soumise à l'obligation d'élaborer un plan de transports d'entreprise. Cet article prévoit également l'élaboration facultative d'un plan de transports d'entreprise par plusieurs entreprises proches qui ne compteraient pas 50 travailleurs. Le plan doit être soumis pour avis au Comité pour la prévention et la protection au travail. Le Roi est chargé de déterminer les délais dans lesquels les entreprises doivent satisfaire à cette obligation ainsi que les exemptions sur la base du taux d'utilisation de la voiture.

*M. Bonte* souligne la philosophie générale de la proposition, qui vise à atteindre le plus grand nombre possible de travailleurs en impliquant le plus possible les partenaires sociaux dans l'effort collectif; c'est pourquoi le champ d'application de la proposition est étendu aux services publics; c'est pourquoi aussi il a été prévu de permettre à des entreprises n'atteignant pas le nombre de travailleurs requis de se regrouper pour s'inscrire dans cet effort collectif. La proposition à l'examen utilise le levier des structures paritaires prévues par la loi.

*Mme Cahay-André* fait observer que le critère de 50 travailleurs se justifie d'autant plus qu'il existe une tradition de concertation au sein des Comités pour la prévention et la protection au travail.

*M. Wauthier* interroge les auteurs de l'amendement sur la durée des prestations à prendre en considération pour la fixation du nombre de travailleurs occupés dans l'entreprise. Il craint que l'employeur employant un grand nombre de travailleurs à temps partiel et ces travailleurs eux-mêmes ne subissent une discrimination.

*M. Wauters* suggère de faire explicitement référence à la législation sur les conseils d'entreprise et sur les comités pour la prévention et la protection au travail, qui prévoit le mode de calcul du nombre de travailleurs selon la durée de leurs prestations. En

(Stuk n° 374/6) van de heer *Wauthier*, de amendementen n°s 7, 8, 9 (Stuk n° 374/3) en 15 (Stuk n° 374/7) van de heer *Van Aperen* worden ingetrokken door de indieners ervan.

\*  
\*   \*

*De heren Ansoms, Bonte, Moock en mevrouw Cahay-André* dienen amendement n° 26 (Stuk n° 374/9) in, dat ertoe strekt artikel 4 van het oorspronkelijke voorstel te vervangen door een nieuw artikel.

*De heer Ansoms* onderstreept het belang van dat artikel, dat het opstellen van een bedrijfsvervoerplan verplicht maakt voor werkgevers van ondernemingen met meer dan 50 werknemers.

Dat criterium werd ingegeven door het streven om er een voldoende ruime categorie bedrijven onder te laten vallen; op basis van de huidige gegevens zou op die manier ongeveer de helft van de ondernemingen in ons land aan de verplichting onderworpen worden om een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Dit artikel voorziet eveneens in het facultatief opstellen van één bedrijfsvervoerplan door verscheidene ondernemingen met minder dan 50 werknemers die in elkaars nabijheid liggen. Het plan moet voor advies aan het Comité voor preventie en bescherming op het werk worden voorgelegd. De Koning wordt ermee belast de termijnen te bepalen waarbinnen de ondernemingen aan die verplichting moeten voldoen. Hij wordt er tevens mee belast de vrijstellingen te bepalen die op grond van de autoratio worden toegestaan.

*De heer Bonte* onderstreept de algemene opzet van het voorstel, dat ertoe strekt zoveel mogelijk werknemers te bereiken door zoveel mogelijk sociale partners bij de collectieve inspanning te betrekken; daarom wordt de toepassings sfeer van het voorstel uitgebreid tot de overheidsdiensten; om dezelfde reden werd ook bepaald dat bedrijven die het vereiste aantal werknemers niet halen, zich kunnen groeperen om alsnog hun steentje bij te dragen tot die collectieve inspanning. Het voorstel dat ter bespreking voorligt, gebruikt de paritaire instellingen waarin de wet voorziet, als hefboom.

*Mevrouw Cahay-André* merkt op dat het criterium van 50 werknemers *a fortiori* gerechtvaardigd is, daar de Comités voor preventie en bescherming op het werk op enige overlegtraditie kunnen bogen.

*De heer Wauthier* stelt de indieners van het amendement een aantal vragen over de duur van de prestaties die in aanmerking zullen worden genomen om het aantal werknemers vast te stellen dat in het bedrijf werkzaam is. Hij vreest dat werkgevers die een groot aantal deeltijdse werknemers tewerkstellen, en die werknemers zelf, gediscrimineerd zullen worden.

*De heer Wauters* stelt voor uitdrukkelijk te verwijzen naar de wetgeving op de ondernemingsraden en op de Comités voor preventie en bescherming op het werk, die bepaalt op welke wijze het aantal werknemers wordt berekend op grond van de duur van hun

corollaire, il suggère toutefois de préciser dans ce cas que seules les entreprises du secteur privé sont concernées par cette disposition. Faisant écho à la préoccupation de M. Bonte et afin d'étendre le champ d'application de la proposition à un nombre encore plus grand d'entreprises, il suggère d'étendre l'obligation du présent article aux secteurs pour lesquels une commission paritaire est susceptible d'être instituée dans les entreprises comptant au moins 20 travailleurs, en vertu de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires. Il regrette que ces entreprises ne soient pas soumises à la même obligation d'élaborer un plan de transports alors que les structures légales le permettent.

M. Ansoms n'est pas favorable à des obligations trop contraignantes; la proposition, telle qu'elle résulte des amendements n<sup>os</sup> 25 à 31, introduit une obligation qui n'existait pas dans la proposition initiale; il convient aussi d'encourager l'élaboration de plans de transports d'entreprise par des dispositions attrayantes.

M. Moock partage le point de vue de l'orateur précédent et considère que les petites entreprises participeront à l'effort collectif si elles y sont encouragées.

Le président craint que l'obligation inscrite à l'article 4 ne se trouve en contradiction avec les efforts actuels en matière de flexibilité et devrait être modulée pour tenir compte des entreprises occupant un nombre élevé de travailleurs à temps partiel.

M. Wauthier relève la contradiction qui lui apparaît entre l'obligation inscrite à l'article 4 et la disposition de l'article 6, qui assigne au plan de transports d'entreprise la forme d'une convention collective de travail. Ne convient-il pas de préciser à l'article 4 qu'il s'agit d'un projet de plan de transports d'entreprise ?

M. Wauters considère que la remarque de l'orateur précédent lui fournit un argument supplémentaire à l'appui de sa proposition d'inclure dans l'obligation prévue à l'article 4, les entreprises occupant moins de 50 travailleurs mais dotées d'une délégation syndicale.

M. Bonte objecte que la portée de l'article 4 est de déterminer où repose la responsabilité d'élaborer un plan de transports d'entreprise. L'article 6 quant à lui introduit la concertation obligatoire, puisque le plan doit revêtir la forme d'une convention collective de travail. En réponse à la réflexion du président, il fait remarquer que si la flexibilité répond à une nécessité, elle ne peut toutefois générer des problèmes sociaux ou économiques, par exemple en entravant la mobilité.

M. Ansoms et consorts introduisent l'amendement n<sup>o</sup> 33 (Doc. n<sup>o</sup> 374/10), complétant le § 1<sup>er</sup> de l'article 4 par la référence à l'article 49 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution

prestaties. Hij stelt meteen ook voor in dat geval te preciseren dat die bepaling alleen voor privé-ondernemingen geldt. Inspelend op de bekommernis van de heer Bonte en teneinde de toepassingsfeer van het voorstel tot een nog groter aantal ondernemingen uit te breiden, stelt hij voor de verplichting van dit artikel uit te breiden tot de sectoren waarin, op grond van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, een paritair comité kan worden opgericht in bedrijven met ten minste 20 werknemers. Hij betreurt dat deze bedrijven niet onderworpen zijn aan dezelfde verplichting om een vervoerplan op te stellen, terwijl de wettelijke structuren zulks mogelijk maken.

De heer Ansoms is geen voorstander van al te stringente verplichtingen; het voorstel voortvloeiend uit de amendementen n<sup>rs</sup> 25 tot 31, voert een verplichting in die in het oorspronkelijke wetsvoorstel ontbrak; het opstellen van vervoerplannen moet ook door aantrekkelijke bepalingen worden gestimuleerd.

De heer Moock deelt het standpunt van de vorige spreker en gaat er ook van uit dat de kleine ondernemingen aan de collectieve inspanning zullen meewerken als zij daartoe worden aangemoedigd.

De voorzitter vreest dat de in artikel 4 opgenomen verplichting haaks staat op de thans geleverde inspanningen inzake flexibilité en zou moeten worden aangepast om rekening te houden met de bedrijven die een groot aantal deeltijdse werknemers tewerkstellen.

De heer Wauthier wijst op de contradictie die volgens hem bestaat tussen de in artikel 4 opgenomen verplichting enerzijds en de bepaling van artikel 6 anderzijds, die het bedrijfsvervoerplan in de vorm van collectieve arbeidsovereenkomst giet. Moet artikel 4 niet vermelden dat het om een ontwerp-bedrijfsvervoerplan gaat ?

De heer Wauters stelt dat de opmerking van de vorige spreker hem een bijkomend argument verschaft ter ondersteuning van zijn voorstel om onder de in artikel 4 opgenomen verplichting de bedrijven te doen vallen die minder dan 50 werknemers in dienst hebben, maar waarin wel een vakbondsafvaardiging actief is.

De heer Bonte brengt daartegen in dat artikel 4 ertoe strekt te bepalen waar de verantwoordelijkheid ligt om een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Artikel 6 voert dan weer het verplichte overleg in, aangezien het plan de vorm van een collectieve arbeidsovereenkomst moet aannemen. In antwoord op de bedenking van de voorzitter merkt hij op dat flexibilité wel inspeelt op een noodzaak, maar dat zij niettemin geen sociale of economische problemen mag doen ontstaan, door de mobiliteit te bemoeilijken bijvoorbeeld.

De heer Ansoms c.s. dient amendement n<sup>o</sup> 33 (Stuk n<sup>o</sup> 374/10) in, dat ertoe strekt artikel 4, § 1, aan te vullen met een verwijzing naar artikel 49 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de



tion de leur travail, concernant la constitution des comités pour la prévention et la protection au travail.

\*  
\* \*

En ce qui concerne les délais à fixer par le Roi, *M. Wauters* souhaite que les plans de transports soient effectivement mis en œuvre avant la fin du mandat des conseils d'entreprise mis en place à la suite des prochaines élections syndicales prévues en l'an 2000.

*M. Ansoms* estime que les circonstances contraindront les entreprises à élaborer des plans de transport bien avant cette échéance.

#### Art. 5

*L'amendement n° 4* (Doc. n° 374/2) de *M. Ansoms* est retiré par son auteur.

\*  
\* \*

*MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André* déposent un *amendement n° 27* (Doc. n° 374/9) visant à remplacer cet article par une nouvelle disposition définissant le plan de transports d'entreprise et qui s'inspire de l'amendement n° 19, retiré par *M. Bonte*.

*M. Ansoms* présente cet amendement : dès lors que les entreprises sont contraintes d'élaborer un plan de transports d'entreprise, il s'impose d'en préciser le contenu, les objectifs qu'il doit atteindre, les moyens à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif, les critères d'évaluation de son efficacité, ainsi que les dispositions destinées à associer les travailleurs à sa réalisation.

#### Art. 6

*MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André* déposent un *amendement n° 28* (Doc. n° 374/9) visant à remplacer cet article par une nouvelle disposition assignant au plan de transports d'entreprise la forme d'une convention collective de travail conformément aux dispositions de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires. Cette disposition vise notamment à assurer l'enregistrement des plans de transports d'entreprise sans qu'une nouvelle administration doive être créée ou qu'une obligation supplémentaire doive être imposée à l'employeur à cette fin.

werknemers bij de uitvoering van hun werk. Dat artikel heeft betrekking op de oprichting van comités voor preventie en bescherming op het werk.

\*  
\* \*

Wat de door de Koning te bepalen termijnen betreft, wil *de heer Wauters* dat de vervoerplannen daadwerkelijk in de praktijk worden omgezet nog voor het einde van het mandaat van de ondernemingsraden die zullen worden opgericht na de volgende, voor het jaar 2000 geplande vakbondsverkiezingen.

Volgens *de heer Ansoms* zullen de omstandigheden de ondernemingen ertoe dwingen hun vervoerplannen al veel vroeger dan die *deadline* klaar te hebben.

#### Art. 5

*De heer Ansoms* trekt het door hem ingediende *amendement n° 4* (Stuk n° 374/2) in.

\*  
\* \*

*De heren Ansoms, Bonte, Moock en mevrouw Cahay-André* dienen *amendement n° 27* (Stuk n° 374/9) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen door een nieuwe bepaling waarin de bedrijfsvervoerplannen nader worden omschreven. Als uitgangspunt werd het door de heer Bonte ingetrokken amendement n° 19 genomen.

*De heer Ansoms* geeft toelichting bij dit amendement; aangezien de ondernemingen een bedrijfsvervoerplan moeten opstellen, dient er duidelijkheid te komen over de inhoud van dat plan, de te bereiken doelstellingen, de daartoe vereiste middelen, de criteria voor het evalueren van de doeltreffendheid ervan, alsook de bepalingen om de werknemers bij de uitwerking van het plan te betrekken.

#### Art. 6

*De heren Ansoms, Bonte, Moock en mevrouw Cahay-André* dienen *amendement n° 28* (Stuk n° 374/9) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen door een nieuwe bepaling. Op grond daarvan zou het bedrijfsvervoerplan de vorm aannemen van een collectieve arbeidsovereenkomst, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités. Die bepaling moet met name garant staan voor de aangifte van die bedrijfsvervoerplannen, zonder dat daarvoor een nieuwe administratie in het leven moet worden geroepen en zonder dat de werkgevers daartoe een bijkomende verplichting hoeft te worden opgelegd.

*M. Ansoms* précise que cette disposition correspond à l'article 3 de sa proposition initiale et vise à ajouter les plans de transports d'entreprise aux matières qui relèvent de la concertation sociale.

*M. Wauters* fait observer que la convention collective de travail suppose l'accord de deux parties; or, l'article 4, tel qu'il est proposé par l'amendement n° 26, impose à l'employeur l'élaboration d'un plan de transports d'entreprise. Ne convient-il dès lors pas de compléter l'article 6 afin de prévoir la mise en œuvre du plan de transports d'entreprise élaboré par l'employeur même au cas où la négociation syndicale n'aboutirait pas à une convention collective de travail? Il craint que l'intérêt collectif, à savoir accroître la mobilité, ne se heurte aux intérêts particuliers tant des employeurs que des travailleurs. Le législateur doit prévoir des dispositions, par exemple à l'instar de celles qu'il a prévues dans le cadre de la législation sur les groupes à risque visés à l'article 173 de la loi du 29 décembre 1990 portant des dispositions sociales (*Moniteur belge* du 9 janvier 1991).

*M. Bonte* reconnaît que le texte proposé contient une ambiguïté; mais des obligations analogues sont imposées aux employeurs dans d'autres domaines, tels que la représentation équilibrée des hommes et des femmes, qui relèvent aussi de la négociation syndicale. C'est pourquoi il propose de demander à la ministre de l'Emploi et du Travail d'examiner les effets juridiques de l'absence d'accord entre travailleurs et employeurs lorsqu'une loi impose à l'employeur une obligation qui doit faire l'objet d'une négociation syndicale, afin d'aligner sur les dispositions existantes, la disposition destinée à remédier à la lacune constatée ici.

*Le président* fait observer que l'employeur doit exposer des frais pour élaborer un plan de transports d'entreprise conformément à l'article 4; ces frais sont-ils assimilés à des frais professionnels conformément à l'article 8 (*nouveau*) que l'amendement n° 30 propose d'insérer, lorsque la négociation syndicale ne se conclut pas par une convention collective de travail? Le fait que ce ne soit éventuellement pas le cas pourrait également être un obstacle à la conclusion de conventions collectives de travail contenant un plan de transports d'entreprise. L'intervenant voit un paradoxe dans le fait que l'employeur seul soit contraint d'élaborer un plan de transports d'entreprise, mais qu'une autre partie décide avec lui du sort de ce plan.

*M. Bonte* précise que le projet ne devient plan de transports d'entreprise que lorsqu'il fait l'objet d'un accord au sein de l'entreprise; faute d'accord, il ne peut pas donner lieu à des avantages financiers, ni pour l'employeur, ni pour les travailleurs. Si l'on considère les différentes parties que comporte un plan de transports, il est évident que l'élaboration de

*De heer Ansoms* précise que la disposition overeenstemt met artikel 3 van zijn oorspronkelijke voorstel. Bedoeling is dat de bedrijfsvervoerplannen deel gaan uitmaken van de aangelegenheden die in het kader van het sociaal overleg aan bod komen.

*De heer Wauters* merkt op dat een collectieve arbeidsovereenkomst het akkoord van twee partijen veronderstelt. Het in amendement n° 26 voorgestelde artikel 4 bepaalt evenwel dat de werkgever een bedrijfsvervoerplan moet opstellen. Ware het bijgevolg niet aangewezen artikel 6 aan te vullen, teneinde ervoor te zorgen dat het door de werkgever uitgewerkte bedrijfsvervoerplan uitvoering moet krijgen, ook ingeval de onderhandelingen met de vakbonden niet tot een collectieve arbeidsovereenkomst leiden? Hij vreest dat het gemeenschappelijk belang (het vergroten van de mobiliteit) in aanvaring komt met de particuliere belangen van zowel de werkgevers als de werknemers. De wetgever moet werk maken van een aantal bepalingen terzake, bijvoorbeeld zoals die waarin werd voorzien in het kader van de wetgeving op de risicogroepen opgenomen in artikel 173 van de wet van 29 december 1990 houdende sociale bepalingen (*Belgisch Staatsblad* van 9 januari 1991).

*De heer Bonte* erkent dat de voorgestelde tekst enigszins onduidelijk is; de werkgevers krijgen evenwel soortgelijke verplichtingen opgelegd op andere gebieden, bijvoorbeeld de evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen, die ook ter sprake komen in het kader van het overleg met de vakbonden. Daarom stelt hij voor om de minister van Tewerkstelling en Arbeid te vragen om na te gaan welke juridische gevolgen het uitblijven van een akkoord tussen werknemers en werkgevers zou hebben, zo een wet de werkgever een verplichting oplegt die aan bod moet komen tijdens het overleg met de vakbonden. Een en ander heeft tot doel de bepaling tot opvulling van de hier vastgestelde leemte af te stemmen op de bestaande voorschriften terzake.

*De voorzitter* merkt op dat de werkgever, overeenkomstig artikel 4, uitgaven moet doen met het oog op de uitwerking van een bedrijfsvervoerplan; worden die kosten, overeenkomstig het in amendement n° 30 voorgestelde artikel 8 (*nieuw*), gelijkgesteld met beroepskosten, zelfs al leidt het overleg met de vakbonden niet tot een collectieve arbeidsovereenkomst? Het feit dat dit eventueel niet het geval kan zijn, zou op zich al een obstakel kunnen vormen voor het sluiten van collectieve arbeidsovereenkomsten die een bedrijfsvervoerplan bevatten. De spreker vindt het paradoxaal dat alleen de werkgever verplicht wordt een bedrijfsvervoerplan op te stellen, terwijl een andere partij samen met hem beslist wat er verder met dat plan gebeurt.

*De heer Bonte* preciseert dat het ontwerp pas de vorm aanneemt van een bedrijfsvervoerplan, nadat daarover in de onderneming een akkoord werd bereikt; zo niet kan van financiële voordelen geen sprake zijn, noch voor de werkgever, noch voor de werknemers. Gelet op de verschillende onderdelen waaruit een bedrijfsvervoerplan bestaat, ligt het

ce plan suppose une concertation dès le début; l'espoir des auteurs des amendements est que cette concertation conduise à une convention collective.

*Mme Cahay-André* considère que l'élaboration d'un plan de transports d'entreprise est un élément de la gestion des ressources humaines, pour laquelle l'employeur est appelé à consentir des dépenses. Les plans de transports d'entreprise sont appelés à favoriser la mobilité des travailleurs et donc à bénéficier tant aux travailleurs qu'aux employeurs.

*M. Ansoms* reconnaît la pertinence de l'observation du président, à laquelle il n'est pas possible d'opposer une réponse définitive. Il espère lui aussi que toutes les parties reconnaîtront les bénéfices des mesures à l'examen.

#### Art. 6bis (nouveau)

À la suite du retrait de l'amendement n° 24 (Doc. n° 374/8) de *M. Bonte* par son auteur, l'insertion de cet article est sans objet.

#### Art. 7

*MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André* déposent un amendement n° 29 (Doc. n° 374/9) visant à remplacer cet article par une nouvelle disposition fixant les conditions d'octroi d'une prime de mobilité.

*M. Bonte* estime que la récompense que constitue la prime de mobilité sera un incitant auquel tant les employeurs que les travailleurs seront sensibles. Il souligne d'abord que la prime de mobilité n'est pas un élément du salaire : elle n'est donc pas comptabilisée dans le calcul de l'évolution des coûts salariaux et ne peut pas davantage contribuer à augmenter le coût salarial. Elle ne peut être octroyée qu'à la condition que le plan de transports d'entreprise satisfasse aux normes fixées par la proposition.

Il relève aussi qu'il convient de veiller à la cohérence dans l'application de ces mesures : il serait absurde d'octroyer d'une part une prime de mobilité aux travailleurs tout en continuant d'autre part à encourager l'utilisation de la voiture individuelle par le biais notamment de stimulants fiscaux. Il convient que le législateur fixe une norme et détermine lui-même le montant maximum de l'intervention de l'employeur; cette norme existe et est inscrite au Code des impôts sur les revenus. C'est pourquoi il souhaite que la disposition prévue au § 3 de l'article 7 proposé par cet amendement et qui fait référence au montant maximum de l'intervention dans les frais de déplacement des travailleurs fixé par le Roi, soit remplacée par la référence à l'article 66 du Code des impôts sur les revenus 1992.

*M. Ansoms* partage largement l'opinion de l'orateur précédent, mais craint que cette limitation ne

voor de hand dat over de uitwerking ervan van bij de aanvang overleg moet plaatsvinden; de indieners van de amendementen hopen dat dit overleg uitmondt in een collectieve overeenkomst.

*Mevrouw Cahay-André* is van oordeel dat de uitwerking van een bedrijfsvervoerplan deel uitmaakt van het personeelsbeleid, waarvoor de werkgever uitgaven moet doen. De bedrijfsvervoerplannen moeten de mobiliteit van de werknemers vergroten en bijgevolg zowel de werknemers als de werkgevers ten goede komen.

*De heer Ansoms* erkent dat de opmerking van de voorzitter relevant is, al is het onmogelijk terzake een definitief antwoord te geven. Ook hij hoopt dat alle partijen de voordelen van de ter bespreking voorliggende maatregelen inzien.

#### Art. 6bis (nieuw)

Doordat amendement n° 24 (Stuk n° 374/8) door de indiener, *de heer Bonte*, wordt ingetrokken, vervalt de invoeging van dit artikel.

#### Art. 7

*De heren Ansoms, Bonte, Moock en mevrouw Cahay-André* dienen amendement n° 29 (Stuk n° 374/9) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen door een nieuwe bepaling waarin de toekenningsvoorwaarden voor een mobiliteitspremie worden vastgelegd.

Volgens *de heer Bonte* zal de mobiliteitspremie, die eigenlijk neerkomt op een beloning, een stimulus vormen die noch de werkgevers, noch de werknemers onverschillig zal laten. Allereerst onderstreept hij dat de mobiliteitspremie geen onderdeel is van het loon : zij wordt dus niet verrekend in de evolutie van de loonkosten en kan evenmin de toename van de loonkosten in de hand werken. De premie kan pas worden toegekend op voorwaarde dat het bedrijfsvervoerplan voldoet aan de in het voorstel vastgelegde normen.

Ook stipt hij aan dat moet worden toegezien op een coherente toepassing van die maatregelen : het zou onzinnig zijn om de werknemers een mobiliteitspremie toe te kennen, maar tegelijkertijd het gebruik van de individuele wagen te blijven aanmoedigen, via met name fiscale stimuli. Het ware aangewezen dat de wetgever een norm oplegt en zelf het maximumbedrag van die werkgeversbijdragen bepaalt; die norm bestaat en is vervat in het Wetboek van de inkomstenbelastingen. Daarom wil hij dat verwezen wordt naar artikel 66 van het Wetboek van de inkomstenbelasting 1992, veeleer dan naar het maximumbedrag van de tegemoetkoming in de reiskosten van de werknemers dat door de Koning wordt bepaald, zoals met name bepaald bij het in dit amendement voorgestelde artikel 7, § 3.

*De heer Ansoms* is het grotendeels met de visie van de vorige spreker eens, maar hij vreest dat die beper-

représente un obstacle qui décourage définitivement l'élaboration de plans de transports d'entreprise. C'est cette crainte qui a inspiré la rédaction du § 3 tel que proposé.

*M. Wauters* est favorable à la formulation actuelle du § 3, parce qu'elle permet la négociation au niveau de la commission paritaire, tandis que la référence à l'article 66 du Code des impôts sur les revenus signifie une immixtion dans la concertation sociale. Il ne convient pas d'utiliser des méthodes qui vont à l'encontre du principe de liberté en matière de négociation syndicale.

*M. Bonte* comprend la préoccupation de l'orateur précédent, mais souligne l'intervention des pouvoirs publics, d'une part du fait que la prime de mobilité est exclue de la norme salariale et, d'autre part, du fait que les frais d'élaboration et de suivi du plan de transports d'entreprise sont rendus déductibles en tant que frais professionnels. Enfin, les problèmes de mobilité croissants contraindront à terme les pouvoirs publics à intervenir de diverses façons, et notamment par le biais de la fiscalité. Il est dès lors logique que l'intervention des pouvoirs publics soit liée au respect de conditions strictes.

*Le président* rappelle que les avantages octroyés par l'employeur outre la déduction fiscale des frais de déplacement, sont imposables et peuvent même faire l'objet de cotisations sociales. Il suggère de maintenir ce système, mais d'exonérer les primes de mobilité d'impôts de façon à introduire une discrimination positive en leur faveur. Si les entreprises sont invitées à investir pour contribuer à la solution des problèmes de mobilité, ne peut-on considérer que les pouvoirs publics investissent eux aussi dans ce domaine ?

*M. Bonte* relève les frais supplémentaires que la proposition du président entraînerait pour les pouvoirs publics. Dès lors que les pouvoirs publics accordent des stimulants fiscaux pour encourager l'élaboration de plans de transports d'entreprise, faut-il encore qu'ils accordent des exonérations fiscales pour les accords sociaux qui se concluent au sein de l'entreprise au sujet de l'utilisation de la marge de manœuvre économique disponible ?

*M. Ansoms* souligne l'importance des glissements si la prime de mobilité devait être exonérée d'impôts; cet effort budgétaire est actuellement impossible. L'objectif de la présente proposition est de créer un cadre légal. La gestion des flux financiers provoqués par la mise en œuvre de la présente proposition est toutefois concevable dans le cadre d'un fonds de mobilité qui constitue l'étape suivante de la gestion des problèmes de mobilité.

\*  
\* \*

king een definitief obstakel vormt voor de uitwerking van bedrijfsvervoerplannen. Die vrees ligt aan de basis van de formulering van de in dit amendement voorgestelde § 3.

*De heer Wauters* is gewonnen voor de huidige formulering van § 3 omdat ze de mogelijkheid biedt overleg te plegen op het niveau van het paritair comité, terwijl de verwijzing naar artikel 66 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen een inmenging in het sociaal overleg inhoudt. Er mag geen gebruik worden gemaakt van methodes die strijdig zijn met het beginsel van de vrijheid van vakbonds-onderhandelingen.

*De heer Bonte* heeft begrip voor de bezorgdheid van de vorige spreker, maar hij wijst op de bijdrage van de overheid omdat enerzijds de mobiliteitspremie wordt uitgesloten van de loonnorm en anderzijds de kosten voor het opstellen en de *follow-up* van het bedrijfsvervoerplan aftrekbaar zijn als beroepskosten. Ten slotte zullen de toenemende mobiliteitsproblemen de overheid er op termijn toe verplichten op diverse manieren op te treden en onder meer door middel van de fiscaliteit. Het is derhalve logisch dat de bijdrage van de overheid gepaard gaat met de inachtneming van strikte voorwaarden.

*De voorzitter* herinnert eraan dat de voordelen die door de werkgever worden toegekend naast de fiscale aftrekbaarheid van de reiskosten, belastbaar zijn en zelfs in aanmerking kunnen komen voor sociale bijdragen. Hij pleit ervoor die regeling te behouden, maar de mobiliteitspremies vrij te stellen van belastingen en aldus ten behoeve van die premies een positieve discriminatie in te voeren. De bedrijven worden ertoe aangezet hun bijdrage te leveren tot de oplossing van het mobiliteitsprobleem. Mag men er dan niet voor pleiten dat ook de overheid terzake investeert ?

*De heer Bonte* wijst op de meeruitgaven die het voorstel van de voorzitter met zich zou brengen voor de overheid. Indien de overheid fiscale stimulansen toekent om het opstellen van bedrijfsvervoerplannen aan te moedigen, moet zij dan ook belastingvrijstellingen verlenen voor de sociale akkoorden die in het bedrijf worden gesloten op het stuk van het gebruik van de beschikbare economische speelruimte ?

*De heer Ansoms* onderstreept het belang van de verschuivingen indien de mobiliteitspremie zou worden vrijgesteld van belastingen; die begrotingsinspanning is op dit ogenblik onmogelijk. Het onderhavige voorstel heeft tot doel een wettelijk kader te scheppen. Het beheer van de financiële stromen die de tenuitvoerlegging van het voorliggende voorstel zal veroorzaken, kan echter geschieden in het kader van een mobiliteitsfonds dat de volgende stap is in de beheersing van de mobiliteitsproblemen.

\*  
\* \*

*M. Wauthier* se demande comment l'attribution de primes de mobilité pourra éviter une augmentation du coût salarial.

*M. Ansoms* précise que l'octroi de primes de mobilité représentera en effet un coût supplémentaire pour l'entreprise; ce coût est toutefois exclu de la norme salariale, ce qui répond à la préoccupation de l'amendement n° 7 (Doc. n° 374/3) de *M. Van Aperen*. Il souligne l'impact macro-économique de déplacements domicile-lieu de travail plus sûrs et moins stressants.

*M. Van Aperen* fait observer que l'employeur devra donc évaluer le rendement qu'il peut espérer d'un tel investissement.

\*  
\* \*

*M. Wauters* se demande si la précision de l'alinéa 2 du § 1<sup>er</sup>, permettant l'octroi de primes de mobilité dans le cas d'entreprises qui ne sont pas soumises à l'obligation d'élaborer un plan de transports d'entreprise, est nécessaire, dans la mesure où ce plan est conçu dans le cadre d'une convention collective de travail.

*M. Bonte* est d'avis qu'il n'est pas inutile de permettre une révision de la prime de mobilité, sans qu'il ne soit pour autant nécessaire de négocier une nouvelle convention collective de travail.

#### Art. 8 (nouveau)

*MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André* déposent un amendement n° 30 (Doc. n° 374/9) visant à insérer un article 8 (nouveau) afin d'octroyer aux employeurs un stimulant fiscal, grâce auquel un montant plafonné des frais d'élaboration et de suivi du plan de transports d'entreprise est rendu partiellement fiscalement déductible.

*M. Van Aperen* introduit un sous-amendement n° 32 à l'amendement n° 30 (Doc. n° 374/10) visant à rendre ces frais déductibles à 100 %. Il considère en effet que l'entreprise qui recruterait un collaborateur pour la gestion des plans de transports d'entreprise doit pouvoir bénéficier d'une déductibilité fiscale intégrale; l'arbitraire des montants plafonnés ne tient en outre pas compte de l'extrême variabilité du coût de l'élaboration d'un plan de transports selon la taille de l'entreprise.

*M. Wauters* plaide également pour une déductibilité intégrale. En ce qui concerne le plafonnement des montants, il propose de préciser les critères qui fondent leur détermination.

*M. Ansoms* propose d'examiner cette question en vue de la discussion de la proposition en commission des Affaires sociales.

*De heer Wauthier* vraagt hoe bij het toekennen van mobiliteitspremies een stijging van de loonkosten zal kunnen worden voorkomen.

*De heer Ansoms* legt uit dat het toekennen van mobiliteitspremies voor het bedrijf extra kosten met zich zal brengen die echter uitgesloten zijn van de loonnorm, wat tegemoet komt aan wat de heer Van Aperen in zijn amendement n° 7 (Stuk n° 374/3) nastreeft. Hij wijst op de macro-economische invloed van veiliger en minder stresserend woon-werkverkeer.

*De heer Van Aperen* merkt op dat de werkgever bijgevolg zal moeten voorrekenen welke opbrengst hij van een dergelijke investering mag verwachten.

\*  
\* \*

*De heer Wauters* vraagt of de precisering van het tweede lid van § 1, naar luid waarvan de bedrijven die niet verplicht zijn een bedrijfsvervoerplan op te stellen mobiliteitspremies mogen toekennen, wel nodig is aangezien dat plan wordt ontworpen in het kader van een collectieve arbeidsovereenkomst.

Volgens *de heer Bonte* kan een herziening van de mobiliteitspremie best worden toegestaan zonder dat zulks evenwel onderhandelingen over een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst nodig maakt.

#### Art. 8 (nieuw)

*De heren Ansoms, Bonte en Moock en mevrouw Cahay-André* dienen amendement n° 30 (Stuk n° 374/9) in, dat ertoe strekt een nieuw artikel 8 in te voegen teneinde aan de werkgevers een fiscale stimulans te geven dankzij welke een naar boven begreind bedrag voor het opstellen en de *follow-up* van het bedrijfsvervoerplan gedeeltelijk fiscaal aftrekbaar wordt gemaakt.

*De heer Van Aperen* dient op amendement n° 30 een subamendement n° 32 (Stuk n° 374/10) in, dat tot doel heeft die kosten voor 100 % aftrekbaar te maken. Hij is immers van mening dat een bedrijf dat een personeelslid in dienst neemt voor het management van de bedrijfsvervoerplannen volledige fiscale aftrekbaarheid moet kunnen genieten; voorts houdt de willekeur waarmee de bedragen worden geplafonneerd geen rekening met de zeer grote verscheidenheid van de kosten voor het opstellen van een vervoerplan naar gelang van de grootte van het bedrijf.

Ook *de heer Wauters* pleit voor volledige aftrekbaarheid. Hij stelt voor dat wordt gepreciseerd op grond van welke criteria de maximumbedragen worden vastgesteld.

*De heer Ansoms* stelt voor dat die kwestie wordt onderzocht met het oog op de bespreking van het voorstel in de commissie voor de Sociale Zaken.

Art. 9 à 17 (*nouveaux*)

*MM. Ansoms, Bonte, Moock et Mme Cahay-André* déposent un amendement n° 31 (Doc. n° 374/9) visant à insérer les articles 9 à 17 (*nouveaux*).

Ces articles visent les dispositions pénales, le contrôle du respect de la loi et des arrêtés d'exécution ainsi que la procédure d'avis pour les arrêtés d'exécution. Ils reprennent les dispositions analogues prévues dans d'autres lois sociales. Grâce au contrôle exercé en vertu de la loi du 16 novembre 1972 relative à l'inspection du travail, une collaboration entre l'État fédéral et les régions sera possible en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

*M. Bonte* précise que seules des sanctions administratives sont en cause ici.

\*  
\* \*

*Le président* fait observer que la date d'entrée en vigueur de la loi, qui faisait l'objet de l'article 7 de la proposition initiale, dont le texte est remplacé par la disposition proposée à l'amendement n° 29, n'est prévue par aucun amendement.

*M. Bonte* souhaite que la date d'entrée en vigueur de la loi soit fixée de telle sorte que les plans de transports d'entreprise soient repris parmi les matières susceptibles de faire l'objet des négociations qui devraient être entamées en mars-avril 1999 en vue de la conclusion de conventions collectives de travail.

*M. Ansoms* renvoie à la décision de la commission des Affaires sociales.

Art. 9 tot 17 (*nieuw*)

*De heren Ansoms, Bonte en Moock en mevrouw Cahay-André* dienen amendement n° 31 (Stuk n° 374/9) in, dat ertoe strekt de artikelen 9 tot 17 (*nieuw*) in te voegen.

Die artikelen hebben betrekking op de strafbepalingen, het toezicht op de naleving van de wet en de uitvoeringsbesluiten alsmede op de adviesprocedure bij de uitvoeringsbesluiten. Ze nemen de analoge bepalingen over die in andere sociale wetten zijn opgenomen. Dankzij het toezicht dat wordt uitgeoefend krachtens de wet van 16 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie zal inzake woon-werkverkeer een samenwerking mogelijk zijn tussen de federale Staat en de gewesten.

*De heer Bonte* verduidelijkt dat hier alleen sprake is van administratieve sancties.

\*  
\* \*

*De voorzitter* merkt op dat de datum van de inwerkingtreding van de wet, welke was vastgesteld in artikel 7 van het oorspronkelijke voorstel, waarvan de tekst vervangen is door het bepaalde in amendement n° 29, in geen enkel amendement wordt bepaald.

*De heer Bonte* wenst dat de datum van de inwerkingtreding van de wet derwijze wordt vastgesteld dat de bedrijfsvervoerplannen deel kunnen uitmaken van de aangelegenheden die ter sprake kunnen komen tijdens de onderhandelingen die in maart-april 1999 zouden moeten worden aangevat met het oog op het sluiten van collectieve arbeidsovereenkomsten.

*De heer Ansoms* verwijst naar de beslissing van de commissie voor de Sociale Zaken.