

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2008-2009

20 MAART 2009

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de vervoerplannen

Memorie van toelichting

ALGEMEEN COMMENTAAR

I. Context

I.1. Iedereen weet dat de verplaatsingen van mensen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de laatste jaren sterk zijn toegenomen. Het risico dat het Gewest door de mobiliteitsproblemen in de toekomst in moeilijkheden komt, is vandaag bewezen.

Het trendmatige scenario voor 2015 is immers zeer zorgwekkend. Als er tegen die datum niets is ondernomen, dan bestaat het gevaar dat het Gewest helemaal dichtslibt en in een spiraal van stedelijke achteruitgang terechtkomt.

Bovendien heeft het toenemende verkeer een belangrijke impact op de luchtkwaliteit en het leefmilieu in het algemeen. Het autoverkeer ligt aan de basis van de meeste uitstoot van fijn stof, stikstofdioxide, koolwaterstof in het Gewest maar ook van de geluidsoverlast. Het verkeer is verantwoordelijk voor 20 % van de CO₂-uitstoot in het Gewest.

Namelijk :

- als de gebruikers blijven kiezen voor de wagen, dan zullen het verkeer en de opstoppingen toenemen;

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2008-2009

20 MARS 2009

PROJET D'ORDONNANCE

relative aux plans de déplacements

Exposé des motifs

COMMENTAIRE GENERAL

I. Contexte

I.1. Nul ne peut l'ignorer : les déplacements des personnes ont fortement augmenté ces dernières années dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le danger de la voir pénalisée à terme par les soucis de mobilité est aujourd'hui avéré.

En effet, le scénario tendanciel pour 2015 est très préoccupant. Si rien n'est fait d'ici là, la Région de Bruxelles-Capitale risque d'être enserrée dans un cordon de congestion et entraînée dans une spirale de déclin urbain.

En outre, cet accroissement de la charge de trafic a un impact significatif sur la qualité de l'air et l'environnement en général. La circulation routière est à l'origine de la majorité des émissions régionales de micro-particules, de dioxydes d'azote, d'hydrocarbures mais également des nuisances sonores. La circulation est également responsable de 20 % des émissions de CO₂ de la Région.

En effet :

- les usagers continuant d'opter pour la voiture, le trafic routier et les embouteillages augmenteront;

- de snelheid, de prestaties en de aantrekkelijkheid van het bovengronds openbaar vervoer zullen dalen;
- het aantal ongevallen zal toenemen;
- omdat het minder aangenaam wonen wordt in de stad zullen de bewoners wegtrekken;
- omdat de Brusselse tewerkstellingszones minder aantrekkelijk worden, zullen de jobs in de rand en niet meer in de stad te vinden zijn.

Voluntaristische maatregelen zijn nodig om op de gevolgen van deze demografische en socio-economische tendensen die voortvloeien uit individuele mobiliteitsgedragingen in te spelen. Doel is namelijk dat het Gewest voor iedereen bereikbaar blijft, de leefkwaliteit voor de bewoners in alle wijken verbetert, het recht van de toekomstige generaties op een kwalitatieve omgeving gerespecteerd wordt en de toekomst van het Gewest en zijn inwoners verzekerd blijft.

Prioriteit 8 van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan bepaalt dat een mobiliteitsbeleid moet gevoerd worden dat zowel op de verplaatsingen als op het parkeren betrekking heeft en dat onder meer kadert in de bescherming van de woonwijken, onder meer door middel van een modale verschuiving van de auto naar andere vervoermiddelen.

Prioriteit 9 van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan handelt over een actief beleid ter beperking van de overlast. Hierbij wordt prioritair het autoverkeer aangepakt.

Het mobiliteits- en vervoerbeleid van het Gewest kadert in de optiek van een duurzame ontwikkeling. Dit komt onder meer tot uiting in de volgende doelstellingen :

- a) het verkeersvolume tegen 2010 te verminderen met 20 % vergeleken met 1999;
- b) de toegankelijkheid voor inwoners en bezoekers van het Gewest tot de verschillende diensten verzekeren, zodat iedereen naar behoren kan deelnemen aan het economische, sociale en culturele leven in het Gewest;
- c) ertoe bijdragen dat België de internationale verbintenissen nakomt, met name de verdragen van Kyoto, Genève, Wenen ...;
- d) op een duurzame manier de vraag naar mobiliteit onder controle houden door de aanhoudende groei van het autosolisme te bestrijden (door alternatieve vervoermiddelen aan te moedigen) en door de stadsstructuren aan te passen om het aantal gemotoriseerde verplaatsingen zoveel mogelijk te beperken;
- e) de woonzones beschermen om de rust en de veiligheid van de bewoners te garanderen;

- la rapidité, la performance et l'attractivité des transports publics de surface se réduiront;
- les accidents augmenteront;
- la ville devenant moins agréable à vivre, ses habitants la quitteront;
- les zones d'emploi bruxellois devenant moins attractives, l'emploi quittera la ville et s'installera en périphérie.

Les effets conjugués de ces tendances démographiques et socio-économiques induites par les comportements individuels en matière de mobilité, nécessitent des mesures volontaristes pour garantir à tous l'accessibilité de la Région, favoriser la qualité de vie des habitants dans tous les quartiers, respecter le droit des générations futures à un environnement de qualité. Et, en définitive, assurer l'avenir de la Région et de ses habitants.

La priorité 8 du Plan Régional de Développement prévoit la mise en œuvre d'une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que sur le stationnement et qui s'inscrit entre autres dans l'optique de la protection des quartiers d'habitations, notamment par un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement.

La priorité 9 du Plan Régional de Développement porte sur une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile.

La politique de mobilité et de transport de la Région s'inscrit dans une logique de développement durable. Cela se traduit par les objectifs suivants :

- a) diminuer d'ici 2010 le volume du trafic de 20 % par rapport à 1999;
- b) assurer l'accessibilité des résidents et des visiteurs de la Région aux différentes fonctions de la ville, afin de permettre à chacun de prendre valablement part à la vie économique, sociale et culturelle de la Région;
- c) contribuer au respect par la Belgique des engagements internationaux : notamment Kyoto, Genève, Vienne ...;
- d) gérer de façon durable la demande de mobilité, en luttant contre le phénomène croissant du véhicule à passager unique (promotion des modes de transport alternatifs à la voiture) et en agissant sur les structures urbaines pour limiter au maximum des déplacements motorisés;
- e) protéger les zones d'habitat, au profit de la quiétude et de la sécurité des résidents;

f) de veiligheid van alle openbare ruimten verbeteren (algemene staat van de verkeersveiligheid, ...).

Het mobiliteits- en vervoersbeleid van het Gewest uit zich vooral in de toepassing van het Iris-plan via de acht samenhangende actiegehele die in dat plan bepaald zijn : de acties met betrekking tot de stadsstructuren ten gunste van het wandel- en fietsverkeer en de indeling van de openbare ruimte, de acties voor het openbaar vervoer, de acties met betrekking tot het goederen- en vrachtvervoer, de acties voor de vermindering van het autoverkeer en het parkeren van wagens.

Het beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit, georganiseerd door de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit, uit zich in het Luchtplan (plan voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de klimaatopwarming). Dit plan voorziet, via een reeks voorschriften, maatregelen voor de rationalisering en de beperking van de verkeersdruk op het grondgebied van het Gewest. De ordonnantie van 25 maart 1999 en het luchtplan bevatten onder meer de verplichte opmaak van bedrijfs- en evenementenvervoerplannen.

Nog volgens prioriteit 8 van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan moet het Gewest de inwoners en bezoekers aanmoedigen om gebruik te maken van milieu- en stadsvriendelijkere vervoermiddelen. Het Gewest moet een ambitieus beleid voeren dat erop gericht is om het autoverkeer terug te dringen en, parallel daarmee, het aanbod aan andere vervoermiddelen uit te breiden, door een geloofwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de eigen wagen. Dit beleid moet zich onder meer concretiseren in een versterkt engagement inzake promotiecampagnes voor alternatieve vervoermiddelen en verhoogde inspanningen inzake sensibilisering van het publiek.

Wat de personenwagen betreft, moet het Gewest zich volgens prioriteit 8 van het GewOP inzetten om het rationele gebruik ervan te promoten, onder meer door bedrijven, instellingen en scholen aan te moedigen een vervoerplan op te stellen om de verplaatsingen met personenwagens van en naar het werk of de school te beperken.

Wat het openbaar vervoer betreft, wil het Gewest tegen 2010 geleidelijk een marktaandeel van 41 % voor het woon-werkverkeer verwerven en een marktaandeel van 50 % voor de verplaatsingen van en naar school, wat overeenkomt met jaarlijks 40 miljoen extra ritten (+ 27 % in vergelijking met 1995). Voor verplaatsingen voor andere doeleinden (zoals voor sociale, commerciële, sportieve en culturele activiteiten) ligt het streefdoel op 37 % van de verplaatsingen.

Tot slot stelt prioriteit 8 van het GewOP dat het succes van het mobiliteits- en vervoersbeleid in belangrijke mate afhangt van de betrokkenheid en de zin voor verantwoorde-

f) améliorer la sécurité de tous les espaces publics (Etats généraux de la sécurité routière ...).

La politique de transport et de mobilité de la Région se traduit essentiellement par la mise en application du plan Iris, à travers les huit ensembles cohérents d'actions qui y ont été définis : les actions sur les structures urbaines, en faveur de la marche, de la circulation à vélo, de l'aménagement de l'espace public, sur les transports en commun, celles relatives au transport de biens et de marchandises, sur la réduction de la circulation automobile, et sur la réduction du stationnement automobile.

La politique en matière d'amélioration de la qualité de l'air, organisée par l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, est traduite dans le Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique, dit Plan air. Ce Plan, au travers d'une série de prescriptions, prévoit des mesures relatives à la rationalisation et à la réduction de la charge de trafic sur le territoire de la Région. L'ordonnance du 25 mars 1999 ainsi que le plan air précisaient notamment l'obligation de plans de déplacements pour les entreprises et les événements.

Toujours selon la priorité 8 du Plan Régional de Développement, la Région doit guider les résidents et les visiteurs de la Région vers des modes de transport plus respectueux de la ville et de l'environnement. La Région doit mener une politique ambitieuse de réduction du trafic automobile et, parallèlement, d'expansion des autres moyens de transport, en offrant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière. Cette politique doit se concrétiser notamment en intensifiant son engagement dans les campagnes de promotion des modes alternatifs et en renforçant les actions de sensibilisation vis-à-vis du public.

En ce qui concerne la voiture particulière, la Région doit s'engager, selon la priorité 8 du PRD, à promouvoir son utilisation de manière plus rationnelle, notamment en incitant les entreprises, institutions et écoles à réaliser un plan de transport, visant à limiter les déplacements en voiture particulière pour les déplacements domicile-travail et domicile-école.

En ce qui concerne les transports publics, la Région entend, d'ici 2010, atteindre progressivement une part de marché de 41 % pour les déplacements domicile-travail et de 50 % pour les déplacements domicile-école, ce qui correspond à 40 millions de voyages annuels supplémentaires (+ 27 % par rapport à 1995). Pour les déplacements ayant d'autres motifs (comme les activités sociales, commerciales, sportives et culturelles), l'objectif est d'atteindre 37 % de part modale.

Enfin, la Priorité 8 du PRD précise que l'implication et la responsabilisation de la Région et de ses partenaires (comme les communes, les Régions voisines et les autorités

lijkheid van het Gewest en zijn partners, zoals de gemeenten, de naburige gewesten en de federale overheid.

In dit opzicht zijn dus ook de Brusselse scholen, instellingen, bedrijven en organisatoren van activiteiten (zoals sociale, commerciële, sportieve en culturele activiteiten) belangrijke partners van het Gewest.

Huidig ontwerp van ordonnantie steunt op de bepalingen uit het GewOP en op de ordonnantie van 25 maart 1999.

Het Iris-plan (het gewestelijk vervoerplan) aangenomen door de Brusselse regering in 1998, stelt dat :

« de vervoerplannen van bedrijven, scholen en administraties dienen te worden ingediend en bevorderd via verordenende initiatieven en via de invoering van begeleidingsstructuren en promotiecampagnes op gewestelijk niveau ».

Nog volgens het Iris 1-plan is het de bedoeling het aantal parkeerplaatsen die nodig zijn voor het personeel van bedrijven, scholen en administraties te verminderen door vervoermiddelen die een alternatief vormen voor de individuele personenwagen aan te moedigen, met inbegrip van carpooling en het gebruik van de fiets. Het organiseren van carpooling voor de verplaatsingen van en naar het Gewest dient te worden aangemoedigd en, desgevallend, gesubsidieerd. Er dienen bijzondere voorzieningen te worden geboden ten gunste van carpooling, die de overschakeling naar de belangrijkste assen van het openbaar vervoer dienen te vergemakkelijken door het aanmoedigen van de intermodaliteit.

Voortbouwend op het Iris 1-plan hanteert het Iris 2-plan (het geactualiseerde gewestelijk vervoerplan) evenzeer als uitgangspunt dat alle maatschappelijke actoren verplaatsingen veroorzaken en hun verantwoordelijkheid moeten opnemen.

Het trendmatige scenario voor 2015, waaruit een verpletterende overheersing van de wagen blijkt voor de volledige GEN-zone, zou immers zware gevolgen hebben voor de levenskwaliteit in het Gewest, met name een structurele verkeersopstopping, een steeds langere reisduur, een lagere snelheid en een toenemende vervuiling. Het Iris 2-plan toont onder meer aan dat er tegen 2015 een algemene toename van de gemotoriseerde verplaatsingen zal zijn van 5 % in de GEN-zone en dat de CO₂-uitstoot met 22 % zal stijgen, als niets wordt gedaan. In dit geval zullen de doelstellingen voor de luchtkwaliteit qua uitstoot en blootstelling ook niet kunnen worden bereikt.

Om de toegankelijkheid van het Gewest, de bereikbaarheid van de stedelijke activiteiten (werk, handel, diensten, vrije tijd, ...) en de leefkwaliteit voor de inwoners te verzekeren, dringen doelgerichte maatregelen inzake mobiliteit zich op.

fédérales) conditionnent la réussite de la politique de mobilité et de transport.

Dans cette optique, les écoles, institutions, entreprises et organisateurs d'activités (sociales, commerciales, sportives et culturelles) bruxellois sont donc également des partenaires importants de la Région.

Le présent projet d'ordonnance est basé sur les dispositions du PRD, ainsi que sur l'ordonnance du 25 mars 1999.

Le plan Iris (le plan de déplacement régional) adopté en 1998 par le Gouvernement bruxellois stipule que :

« les plans de transport d'entreprise, d'écoles et d'administrations doivent être introduits et favorisés au moyen d'initiatives réglementaires et par la mise en place de structures d'accompagnement et de campagnes de promotion au niveau régional ».

Toujours selon le plan Iris 1, l'objectif poursuivi doit être de réduire le nombre de places de parking requises pour les besoins du personnel des entreprises, des écoles et des administrations, par la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle en ce compris le covoiturage et l'usage du vélo. L'organisation du covoiturage pour les déplacements de/vers la Région doit être encouragée et, le cas échéant, subventionnée. Des facilités doivent être offertes aux covoitureurs qui privilégient le rabattement vers les axes lourds de transport en commun, en favorisant l'intermodalité.

Se basant sur le plan Iris 1, le plan Iris 2 (le plan de déplacement régional actualisé) part également du principe que tous les acteurs sociaux génèrent des déplacements et qu'ils doivent assumer leurs responsabilités.

Le scénario tendanciel pour 2015, marquant une écrasante domination de la voiture sur l'ensemble de la zone RER, aurait en effet des conséquences graves sur la qualité de vie régionale : une congestion généralisée, des temps de trajets plus longs, une vitesse moyenne réduite et une pollution croissante. Le plan Iris 2 démontre notamment que, si rien n'est fait, les déplacements mécanisés augmenteront de 5 % dans la zone RER et les émissions de CO₂ de 22 % d'ici 2015 et que les objectifs en matière de qualité de l'air tant à l'émission qu'à l'exposition ne pourront être rencontrés.

Afin d'assurer l'accessibilité de la Région et des activités urbaines (travail, commerces, services, loisirs,...) et de garantir aux habitants un cadre de vie de qualité, des mesures ciblées s'imposent en matière de mobilité.

De bedrijven, scholen en evenementen op het gewestelijke grondgebied brengen een grote sociale, economische en culturele activiteit in Brussel voort. Die activiteiten brengen echter ook heel wat verplaatsingen op gang, vooral met de wagen. Het Gewest wil dan ook met de betrokken partijen actief samenwerken rond duurzame mobiliteit. Daarom zullen bedrijven, scholen en organisatoren van evenementen vervoerplannen moeten opstellen op basis van een nieuw en samenhangend wettelijk kader.

Het regeerakkoord van juli 2004 stelt dat « de zachte verplaatsingen (te voet of per fiets) een alternatief zijn voor de wagen. Meer dan 40 % van de Brusselaars die tijdens de dag de straat op gaan, doen dit te voet. Daarom zal het mobiliteitsbeleid van de regering prioritair de bescherming en het comfort van de zwakke weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, waarborgen ».

Huidig ontwerp van ordonnantie is een bijdrage om deze prioritaire doelstelling uit het regeerakkoord 2004-2009 te behalen.

De uitdaging is dan ook om een reeks maatregelen voor duurzame mobiliteit uit te voeren die een modale overstap van de privéwagen naar het openbaar vervoer en de zachte vervoerswijzen garanderen.

I.2. De vervoerplannen behoren tot deze maatregelen. De staat van ontwikkeling van deze plannen kan vandaag als volgt worden samengevat :

a) Bedrijfsvervoerplannen :

Zij maken het voorwerp uit van artikel 19 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit en van het uitvoeringsbesluit van 5 februari 2004 betreffende de toepassing van een vervoerplan op privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen. Een ministeriële omzendbrief van 5 februari 2004 betreffende de bedrijfsvervoerplannen werd op 22 maart 2004 in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Per 1 maart 2008 werden de dossiers van fase 1 met betrekking tot 245 sites bij de huidige bevoegde besturen ingediend (Bestuur Uitrusting en Vervoer en Leefmilieu Brussel – BIM). Hierbij zijn ongeveer 211.700 werknemers betrokken; dit is ongeveer een derde van alle ingenomen betrekkingen in Brussel. Tot op heden hebben de bevoegde besturen 113 dossiers van fase 2 ontvangen. Daarvan kregen er ongeveer 68 een gemeenschappelijk advies van beide bevoegde besturen.

Omtrent de maatregelen die door deze bedrijven reeds genomen werden, betaalt ruim 80 % de abonnementskosten

Implantés sur le territoire régional, les entreprises, les écoles et les événements génèrent une formidable activité sociale, économique et culturelle pour Bruxelles. Mais cela génère aussi beaucoup de déplacements, en particulier en voiture individuelle. D'où la volonté de la Région d'en faire des partenaires, sensibilisés et actifs en faveur d'une mobilité durable. C'est pourquoi un cadre légal, nouveau et cohérent rendra obligatoire l'élaboration de plans de déplacements pour les entreprises, les écoles et les événements.

L'accord gouvernemental de juillet 2004 stipule que « les déplacements doux (à pied ou à vélo) constituent une alternative à la voiture. Plus de 40 % des Bruxellois qui quittent leur domicile au cours de la journée le font à pied. C'est pourquoi le Gouvernement prendra en considération, dans sa politique de mobilité, la nécessité de garantir de manière prioritaire la protection et le confort des usagers faibles que sont les cyclistes et les piétons ».

Le présent projet d'ordonnance contribue à atteindre cet objectif prioritaire de l'accord gouvernemental 2004-2009.

Le défi consiste, en conséquence, à mettre en œuvre une palette de mesures destinées à assurer une mobilité durable garantissant un transfert modal de la voiture individuelle vers les transports en commun et les modes doux.

I.2. Dans cette palette figurent les plans de déplacements. A l'heure actuelle, leur état de développement peut être résumé comme suit :

a) Les plans de déplacements d'entreprise :

Ils font l'objet de l'article 19 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant et de son arrêté d'exécution du 5 février 2004 relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site. Une circulaire ministérielle du 5 février 2004 relative aux plans de déplacements d'entreprise a été publiée au *Moniteur belge* le 22 mars 2004.

Au 1^{er} mars 2008, les dossiers de Phase 1 relatifs à 245 sites ont été introduits auprès des administrations actuellement compétentes (l'Administration de l'Équipement et des Déplacements et Bruxelles Environnement – IBGE). Environ 211.700 travailleurs sont ainsi concernés, soit environ le tiers de l'ensemble de l'emploi occupé à Bruxelles. Actuellement, 113 dossiers de Phase 2 ont été reçus par les administrations compétentes. Environ 68 de ces dossiers ont reçu l'avis commun des deux administrations compétentes.

En ce qui concerne les mesures déjà prises au sein de ces entreprises, plus de 80 % de celles-ci remboursent

voor het openbaar vervoer, volledig of gedeeltelijk, aan zijn werknemers terug. 75 % beschikt over een fietsenstalling en 65 % kent een fietsvergoeding toe. Specifiek met betrekking tot de vergoedingen voor het openbaar vervoer stellen we vast dat 61 % van de instellingen voor 100 % in het NMBS-abonnement tussenkomt, terwijl slechts 41 % het MIVB-abonnement 100 % voor zijn rekening neemt.

De maatregelen die het vaakst door bedrijven genomen worden, zijn de opmaak van een toegankelijkheidsplan (door het gewest gedeeltelijk gefinancierd) om de werknemers en de bezoekers te informeren over alternatieve vervoerswijzen, de promotie van carpooling (ondersteund door het Gewest via de financiering van de vzw Taxistop) en de inrichting van fietsenstallingen. Bovendien voorzien het Gewest advies voor de bedrijven.

b) « Evenementen »-vervoerplannen :

Zij maken het voorwerp uit van artikel 20 van de voormelde ordonnantie van 25 maart 1999. Volgens dit artikel diende elke uitbater een actieplan op te maken voor betalende evenementen met tegelijk meer dan 3.000 deelnemers. Er werd geen enkel uitvoeringsbesluit genomen. Leefmilieu Brussel – BIM, in samenwerking met Mobiel Brussel, heeft echter een inventaris van de sites, bedoeld in artikel 20, opgesteld alsook een methodologische gids voor de opmaak van een mobiliteitsplan voor grote evenementen.

In het kader van de milieuvergunningen kunnen maatregelen aan sitebeheerders worden opgelegd met het oog op een meer duurzaam beheer van de mobiliteit. Eventueel worden ze bestudeerd naar aanleiding van de effectenstudie met betrekking tot de site.

Milieuvergunningen hebben daarentegen geen rechtstreekse invloed op de organisatie van evenementen. Zoals dit met scholen en bedrijven het geval is, zal via deze ordonnantie ook de « sitegebruiker », dat wil zeggen de organisatoren van evenementen, hierbij betrokken kunnen worden.

Sommige organisatoren en exploitanten van evenementen hebben echter interessante en succesvolle initiatieven op touw gezet, zoals Couleur Café waarbij pendelbussen ingezet worden in samenwerking met de MIVB. Leefmilieu Brussel – BIM heeft tot op heden, via het studie bureau Traject en in samenwerking met Mobiel Brussel – BUV, 2 proefplannen (diagnose en ontwerpplan) voor de Bozar en RSCA opgesteld.

Onder bepaalde voorwaarden kent het Gewest reeds subsidies toe aan organisatoren en exploitanten van activiteiten om in samenwerking met de MIVB maatregelen te nemen ter verbetering van de mobiliteit tijdens de betrokken activiteiten. Voorbeelden van bestaande maatregelen in die zin

totalement ou partiellement les frais d'abonnements aux transports publics de leurs travailleurs, 75 % disposent d'un parking pour les vélos et 65 % donnent une indemnité aux cyclistes. Si on s'intéresse plus particulièrement aux indemnités pour les transports publics, on constate que 61 % des organismes interviennent à 100 % dans l'abonnement de la SNCB, alors que seulement 41 % interviennent à 100 % dans l'abonnement de la STIB.

Les mesures les plus fréquemment envisagées par les entreprises sont la réalisation d'un plan d'accès (partiellement financé par la Région) utile pour informer les travailleurs et les visiteurs des modes alternatifs à la voiture, la promotion du covoiturage (stimulé par la Région via le financement de l'asbl Taxistop) et l'aménagement de parkings vélos. En plus, la Région fournit des conseils aux entreprises.

b) Les plans de déplacements d'« événement » :

Ils font l'objet de l'article 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 précitée, qui prévoyait la réalisation d'un plan d'action par tout exploitant de lieux accueillant des événements payants regroupant simultanément plus de 3.000 participants. Aucun arrêté d'exécution n'a été pris. Bruxelles Environnement – IBGE en association avec Bruxelles Mobilité, a cependant réalisé un inventaire des sites visés par l'article 20, ainsi qu'un guide méthodologique pour l'élaboration d'un plan de mobilité pour les grands événements.

Dans le cadre des permis d'environnement, des mesures peuvent être imposées aux gestionnaires de site, permettant ainsi une gestion plus durable de la mobilité. Le cas échéant, elles sont étudiées lors de l'étude d'incidence du site.

Par contre, les permis d'environnement n'ont pas de prise directe sur les organisateurs d'événements. En analogie avec les écoles et les entreprises, cette ordonnance permettra d'impliquer « l'utilisateur » du site, c'est-à-dire, les organisateurs d'événements.

Certains organisateurs et exploitants d'événements ont cependant mis en place des initiatives intéressantes et couronnées de succès, comme par exemple Couleur Café qui propose un service de navettes en collaboration avec la STIB. A ce jour, Bruxelles Environnement – IBGE a réalisé, par le bureau d'études Traject et en collaboration avec Bruxelles Mobilité – AED, deux plans pilotes (diagnostic et projet de plan) : pour le Bozar et le RSCA.

La Région accorde déjà, à certaines conditions, des subsidies aux organisateurs et exploitants d'activités afin de prendre des mesures, en collaboration avec la STIB, visant à améliorer la mobilité pendant les activités en question. Les services de bus spéciaux, le renforcement de l'offre ré-

zijn speciale busdiensten, versterkingen van het reguliere MIVB-vervoersaanbod of de terbeschikkingstelling van publicitaire ruimte voor sensibilisering voor een duurzame mobiliteit tijdens de betrokken activiteit. Eveneens zal voor bepaalde activiteiten een speciale aandacht gegeven worden aan de mogelijkheid tot het aanbieden van toegangstickets die tegelijk toegang bieden tot het openbaar vervoer (vb toegang festival + Noctis).

c) Schoolvervoerplannen :

Er bestaat vandaag geen wettelijk noch reglementair kader. Toch hebben 60 scholen zich vrijwillig aangesloten bij de schoolvervoerplannen onder impuls van het Gewest. Zo hebben dertig scholen tijdens het schooljaar 2006-2007 een diagnose en een actieplan opgesteld. Diverse acties werden op stapel gezet zoals het begeleid wandelen en fietsen, de inrichting van een *kiss-and-ride* zone en educatieve acties rond duurzame mobiliteit. Dertig andere scholen hebben zich aangemeld voor het schooljaar 2007-2008.

Door te werken via een prediagnose en een niet-verplicht schoolvervoerplan wordt ervoor gezorgd dat de scholen geen extra last opgelegd wordt. Via de prediagnose wordt de bestaande beschikbare informatie waarover de school bezit, gebundeld en kunnen een aantal bedenkingen, problemen en suggesties gesignaleerd worden. De prediagnose is dus een niet-wetenschappelijke, waardevolle analyse van de bestaande gekende mobiliteitssituatie en heeft op geen enkel ogenblik enige invloed op het schoolprogramma. Het zijn de scholen, die effectief overgaan tot het opmaken van een schoolvervoerplan, die deze analyse verder uitdiepen en concrete acties ondernemen.

I.3. Zoals hieronder zal worden toegelicht (punt III van de algemene commentaar) zijn de voornaamste doelstellingen van dit ontwerp :

- de uitbreiding van het toepassingsveld van de bedrijfsvervoerplannen naar bedrijven met honderd tot tweehonderd werknemers;
- de uitbreiding van het toepassingsveld van « evenementen »-vervoerplannen naar andere soorten activiteiten;
- de schoolvervoerplannen van een tot op heden onbestaand wettelijk kader voorzien.

Op die manier wordt tegemoet gekomen aan de eerder beschreven doelstellingen met het oog op een meer duurzame mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

gulière de la STIB ou la mise à disposition d'espaces publicitaires pour la sensibilisation en matière de mobilité pendant lesdites activités en sont des exemples. En outre, pour certaines activités, une attention spéciale sera accordée à la possibilité d'offrir des tickets d'entrée qui permettront aussi d'utiliser les transports en commun (ex. accès festival + Noctis).

c) Les plans de déplacements scolaires :

Aucun cadre légal ou réglementaire n'existe à ce jour. Et pourtant, 60 écoles se sont lancées dans la démarche volontaire des plans de déplacements scolaires sous l'impulsion de la Région. Trente écoles ont ainsi réalisé, durant l'année scolaire 2006-2007, leur diagnostic et leur plan d'actions. Des actions aussi diverses que des rangs à pied, à vélo, l'organisation d'une zone de *Kiss & Ride* et des mesures d'éducation à la mobilité durable ont été initiées. Et trente nouvelles écoles s'y sont inscrites pour l'année scolaire 2007-2008.

En optant pour un prédiagnostic et un plan de déplacements scolaires non obligatoire, les écoles ne sont pas surchargées. Le prédiagnostic permet de rassembler les informations disponibles existantes dont dispose l'école et de signaler une série d'observations, de problèmes et de suggestions. Le prédiagnostic est donc une analyse non scientifique et utile de la situation existante connue en matière de mobilité. Il n'a à aucun moment le moindre impact sur le programme scolaire. Ce sont les écoles procédant effectivement à l'élaboration d'un plan de déplacements scolaires qui approfondissent cette analyse et entreprennent des actions concrètes.

I.3. Comme on le développera infra (point III du commentaire général), les objectifs essentiels du présent projet sont :

- d'élargir le champ d'application des plans de déplacements d'entreprise aux entreprises comprenant cent à deux cents travailleurs;
- d'élargir le champ d'application des plans de déplacements d'« événement » à d'autres types d'activités;
- de doter les plans de déplacements scolaires d'un cadre légal inexistant à ce jour.

Les objectifs décrits ci-dessus, visant à assurer la mobilité de manière plus durable en Région de Bruxelles-Capitale, sont ainsi rencontrés.

II. Hoofdprincipes

De principes die aan de basis van het onderhavige ontwerp liggen, kunnen als volgt worden samengevat :

A. De school-, bedrijfs- en activiteitenvervoerplannen in eenzelfde wettekst samengebondeld

De opstellers van het onderhavige ontwerp hebben ervoor gekozen de verschillende soorten plannen in één wettekst samen te bundelen, in plaats van per plan een specifieke ordonnantie op te stellen. Die wettekst wordt aan het takenpakket van het bestuur van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor mobiliteit, en van Leefmilieu Brussel – BIM toegevoegd.

De hoofdreden is dat, ondanks de onderlinge verschillen, vooral wat de schoolvervoerplannen betreft (zie hieronder), de school-, bedrijfs- en activiteitenvervoerplannen tenslotte eenzelfde hoofddoelstelling nastreven, namelijk een bijdrage leveren, hoe klein die ook moge zijn, aan de bevordering van duurzame mobiliteit, meer bepaald om een zeer groot divers aantal mensen aan te zetten duurzame vervoermiddelen te gebruiken.

De huidige bedrijfs- en « evenementen » vervoerplannen komen slechts « in de marge » van de voormelde ordonnantie van 25 maart 1999 aan bod. Ze dienden dus eruit gehaald te worden om ze vervolgens in een nieuwe ordonnantie op te nemen die specifiek handelt over de vervoerplannen. Bijgevolg dienden de artikelen 19 en 20 van deze ordonnantie te worden opgeheven.

Het samenbundelen van deze plannen levert ook andere voordelen op. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat bepaalde bedrijven die een bedrijfsvervoerplan moeten opstellen, ook een activiteitenvervoerplan moeten opmaken. Hierbij kunnen ze zich dan op een en dezelfde tekst baseren.

B. De invoering van een duidelijke en eenvoudige procedure voor de opmaak van plannen

De opstellers van het onderhavige ontwerp hebben voor elk type plan een duidelijke en eenvoudige procedure vastgelegd. Het is namelijk belangrijk dat in elke fase van het proces – vanaf de opmaak van de (pre)diagnose tot de update van het plan – een school, een bedrijf, een sitebeheerder en een sitegebruiker alsook hun partner, het bestuur en het Instituut, zeer duidelijk weten wat er dient te gebeuren en binnen welke termijn (voor de termijnen zie hieronder, inleiding tot de commentaar bij de artikelen).

De juridische veiligheid van alle partijen is aldus gewaarborgd en er wordt een administratieve vereenvoudiging ingevoerd.

II. Principes directeurs

Les principes qui ont présidé à l'élaboration du présent projet peuvent être synthétisés comme suit :

A. Le regroupement des plans de déplacements scolaires, d'entreprise et d'activités dans un seul texte législatif

Les auteurs du présent projet ont pris le parti de regrouper les différents types de plan dans un seul texte législatif (plutôt que de consacrer à chacun d'eux une ordonnance spécifique) qui sera intégré dans les tâches de l'administration du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale ayant la mobilité dans ses attributions et dans celles de Bruxelles Environnement – IBGE.

La raison principale en est que, en dépit de leurs différences, surtout sensibles pour les plans de déplacements scolaires (cf. *infra*), les plans de déplacements scolaires, d'entreprise et d'activités poursuivent, en définitive, un même objectif principal : apporter leur contribution, si modeste soit-elle, à la promotion de la mobilité durable; plus précisément, à l'encouragement d'un très grand nombre d'utilisateurs variés et divers à se tourner vers les modes de transport durables.

Les actuels plans de déplacements d'entreprise et d'« événement » se trouvent quelque peu « à l'étroit » dans l'ordonnance du 25 mars 1999 précitée. Il fallait donc les en sortir pour les intégrer dans une nouvelle ordonnance spécifiquement consacrée aux plans de déplacements et, en conséquence, abroger les articles 19 et 20 de cette ordonnance.

Le regroupement en question présente aussi d'autres avantages. Par exemple, certaines entreprises, devant établir un plan de déplacements d'entreprise, pourraient devoir aussi établir un plan de déplacements d'activités : elles pourront donc s'en référer à un seul et même texte.

B. La mise en place d'une procédure d'établissement des plans simple et claire

Les auteurs du présent projet se sont attachés à définir, pour chaque type de plan, une procédure simple et claire. Il importe, en effet, qu'à chaque moment du processus, depuis l'établissement du (pré)diagnostic jusqu'à l'actualisation du plan, une école, une entreprise, un gestionnaire de site et un utilisateur de site ainsi que leurs partenaires, l'administration et l'Institut, sachent, très exactement, ce qu'il y a lieu de faire et dans quel délai (pour les délais, cf. *infra*, introduction au commentaire des articles).

La sécurité juridique de toutes les parties est ainsi assurée et la simplification administrative est instaurée.

Het spreekt voor zich dat de privacy dient te worden beschermd bij de verwerking van persoonsgegevens, en dit conform de federale wetgeving over de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

C. Rol van het bestuur en het Instituut

Het bestuur en het Instituut, in de zin van artikel 2, 1°, zal een belangrijke rol spelen in de uitvoering van de ordonnantie.

Het is immers goed mogelijk dat scholen, bedrijven, sitebeheerders en sitegebruikers, voor wie deze materie nieuw is, moeilijkheden ondervinden bij de opmaak van een (pre)diagnose, een actieplan of bij de implementatie van de acties. Daarom zullen het bestuur en/of het Instituut hen actief bijstaan en raad geven zodat ze conform de ordonnantie te werk kunnen gaan. Deze ondersteuning kan gratis door het bestuur en/of het Instituut verleend worden, uit eigen beweging of op verzoek en op elk moment tijdens de procedures.

Deze ontwerpordonnantie zal een positieve impact hebben op de samenwerking tussen het bestuur en het Instituut.

In plaats van alles samen te willen doen en met het oog op doeltreffende werkzaamheden zullen de verantwoordelijkheden van het bestuur en het Instituut duidelijk vermeld worden.

Met betrekking tot het bedrijfsvervoerplan: Vandaag reeds worden bedrijven omkaderd en ondersteund door 7 personen van de opvolgingscel.

Het Instituut zal instaan voor de administratieve en functionele behandeling van de bedrijfsvervoerplannen. Ook met betrekking tot dit punt staat het rechtstreeks in contact met BECI.

Het bestuur zal de wijkvervoerplannen, de ontwikkeling van een Brusselse mobiliteitswebsite, de banden met BECI (in nauwe samenwerking met het Instituut gelet op de reeds bestaande relaties met BECI op het vlak van de milieuvergunningen) en met de vakbonden, de MIVB, de NMBS, TEC, De LIJN, Taxistop, Cambio, enz voor zijn rekening nemen. Het bestuur zal de aanvragen van de bedrijven aan het gewest en de gemeenten doorspelen.

Het bestuur en het instituut zullen ook het gebruik van een « mobiliteitsboekhouding » promoten naar analogie met de energieboekhouding voor gebouwen, als middel voor de analyse van de vervoerskosten van het bedrijf.

La vie privée doit bien entendu être protégée lors du traitement des données à caractère personnel et ce, conformément à la législation fédérale en matière de protection de la vie privée.

C. Le rôle de l'administration et de l'Institut

L'administration et l'Institut, au sens de l'article 2, 1°, auront à jouer un rôle crucial dans la mise en œuvre de l'ordonnance.

Il faut, en effet, s'attendre à ce que des écoles, des entreprises, de gestionnaires de site et des utilisateurs de site, novices en la matière, éprouvent des difficultés à établir un (pré)diagnostic, un plan d'actions ou à mettre en œuvre des actions. Dès lors, l'administration et/ou l'Institut leur prêteront une aide active et leur prodigueront tous conseils, en vue de leur permettre de se conformer à l'ordonnance. Ce soutien pourra être effectué, gratuitement, par l'administration et/ou l'Institut, d'initiative ou sur demande et à tout moment dans le cours des procédures.

Ce projet d'ordonnance aura un impact positif sur la collaboration entre l'administration et l'Institut.

Au lieu de vouloir tout traiter en commun et afin d'assurer un travail efficace, les responsabilités de l'administration et de l'Institut seront précisées clairement.

En matière de plans de déplacements d'entreprise: actuellement, des entreprises sont déjà encadrées et soutenues par 7 personnes de la cellule de suivi.

L'Institut sera responsable du traitement administratif et fonctionnel des plans de déplacements d'entreprise. Il est en contact sur ce point également directement avec BECI.

L'administration prendra en charge les plans de déplacements de quartiers, le développement du site portail de la mobilité à Bruxelles, les relations avec BECI (en étroite collaboration avec l'Institut, étant donné les relations qui existent déjà entre l'Institut et BECI en matière de permis d'environnement) et les syndicats, les relations avec la STIB, la SNCB, les TEC, DE LIJN, Taxistop, Cambio, etc et relayera les demandes des entreprises au niveau régional et communal.

L'administration et l'Institut favoriseront également le recours à une « comptabilité mobilité », à l'instar de la comptabilité énergétique développée pour les bâtiments, comme outil d'analyse des coûts des transports de l'entreprise.

Met betrekking tot het schoolvervoerplan :

Het bestuur zal alle aspecten van de schoolvervoerplannen beheren. Het bestuur zal echter het Instituut bij bepaalde acties betrekken (bijvoorbeeld opleidingen).

Met betrekking tot het activiteitenvervoerplan :

Het bestuur zal instaan voor de administratieve en functionele behandeling van de activiteitenvervoerplannen.

Het bestuur zal het Instituut raadplegen voor sites met meer dan 3.000 deelnemers. De milieuvergunningen voor deze sites zullen ook een belangrijk mobiliteitsluik bevatten die op de resultaten van de studie steunt die in samenwerking met het Instituut en het bestuur is gevoerd.

Voor sites met meer dan 3.000 mensen en die aan een milieuvergunning onderworpen zijn, wordt de procedure die van toepassing is op de bedrijven uitgevoerd.

Om de werkzaamheden van het bestuur en het Instituut te coördineren, zullen er regelmatig vergaderingen gepland worden (maandelijks of tweemaandelijks). Agenda van deze vergaderingen : werkmethode, voortgang van de werken, samen te ondernemen acties (opleidingen, publicaties, ...). Qua communicatie zal elke publicatie overlegd moeten worden. Ook zal zij de logo's van beide besturen moeten bevatten.

D. Materiële of financiële steun

Onder de actoren die de ordonnantie moeten uitvoeren, zijn er die geen of maar zeer weinig financiële middelen hebben voor de nodige menselijke en materiële middelen om een vervoerplan op te stellen en de acties te implementeren (scholen, vzw's, ...). Dit zal hen nauwelijks aanmoedigen om een vervoerplan op te stellen en uit te voeren.

Om ze niet te benadelen tegenover de actoren die wel over dergelijke middelen beschikken, voorziet het onderhavige ontwerp in de mogelijkheid om hen, onder strikte voorwaarden, een materiële of financiële steun toe te kennen bovenop de methodologie en de steunmiddelen (audit, raad, antwoord op elke vraag, ...) die door het bestuur en het Instituut worden aangeboden.

Het bestuur steunt nu reeds scholen. Ziehier een niet-limitatieve lijst van bestaande steunmaatregelen :

- financiële hulp bij de organisatie van fietsrijen en voetgangersrijen;
- informatiesessie van de federale politie;

En matière de Plans de déplacements scolaires :

L'administration gèrera tous les aspects des plans de déplacements scolaires. L'administration associera toutefois l'Institut à certaines actions (comme des formations par exemple).

En matière de Plans de déplacements d'activités :

L'administration sera responsable du traitement administratif et fonctionnel des Plans de déplacements d'activités.

L'administration consultera l'Institut pour les sites de plus de 3.000 personnes. Les permis d'environnement de ces sites intégreront également un volet mobilité important, basé sur les résultats de l'étude réalisée en collaboration entre l'Institut et l'administration.

Pour les sites de plus de 3.000 personnes, soumis à un permis d'environnement, la procédure applicable aux entreprises sera exécutée.

Afin de coordonner les travaux de l'administration et de l'Institut, des réunions seront organisées régulièrement (tous les mois ou tous les deux mois). A l'ordre du jour de ces réunions : méthode de travail, avancement des travaux, actions à mener en commun (formations, publications, ...). En matière de communication, toute publication sera concertée et devra inclure les logos des deux administrations.

D. Aide matérielle ou financière

Parmi tous les acteurs qui devront exécuter l'ordonnance, il est notoire qu'un certain nombre d'entre eux (les écoles, les asbl, ...) ne disposent pas ou ne disposent que de très peu de moyens financiers pour se doter des ressources humaines et matérielles nécessaires à l'établissement d'un plan de déplacements et à l'exécution d'actions. Ce qui n'est guère de nature à les encourager à établir et réaliser un plan de déplacements.

Pour ne pas les pénaliser par rapport à ceux qui disposent de pareils moyens, le présent projet prévoit la possibilité de leur accorder, sous conditions strictes, une aide matérielle ou financière, en plus des outils méthodologiques et de l'aide (audit, conseil, réponse à toute question, ...) fournis par l'administration et l'Institut.

L'administration soutient d'ores et déjà des écoles Voici une liste non exhaustive des mesures de soutien existantes :

- aide financière à l'organisation de rangs à vélo et à pied;
- séance d'information de la police fédérale;

- informatiesessie van de MIVB;
- sensibiliseringsacties van de ouders via brochures;
- organisatie van *kiss&ride* zones;
- fietsenstallingen;
- fluohesjes;
- mobiliteitsparcours;
- opstelling van toegankelijkheidsfiches.

Ook organisatoren van activiteiten worden nu reeds gesteund door het gewest (bijvoorbeeld voor een speciaal vervoersaanbod voor een evenement). Het is in de lijn van deze bestaande inspanningen dat huidig ontwerp van ordonnantie in steunmogelijkheden voorziet.

In de begeleiding van de opmaak van de bedrijfsvervoerplannen zullen bedrijven die in aanmerking komen om gewestelijke steun te genieten via de ordonnantie betreffende economische expansiesteun hierover geïnformeerd worden door het bestuur en het instituut.

III. Filosofie van de vervoerplannen

A. Schoolvervoerplannen

Zoals hierboven verduidelijkt, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet gewacht op een wettelijke of reglementaire tekst om scholen aan te zetten zich bij de schoolvervoerplannen aan te sluiten.

De opstellers van het onderhavige ontwerp hebben rekening gehouden met de bestaande vrijwillige aanpak om de volgende redenen :

- hoofddoelgroep van de schoolvervoerplannen zijn kinderen en jongeren van 3 tot 18 jaar en hun ouders. Het is dan ook van belang om een flexibel, op vrijwillige basis, aanpasbaar, continu en stapsgewijs proces uit te werken. Dit proces wordt herhaald na de evaluatie die, dankzij de lessen getrokken uit de gevoerde acties, een nieuwe start toelaat bij een nieuw schooljaar. Daarom wordt de nadruk gelegd op educatie en verkeersveiligheid, twee doelstellingen van de schoolvervoerplannen;
- aangezien de verschillende componenten van het schoolpubliek niet contractueel gebonden zijn, is het best dat ze nauw met elkaar samenwerken.

De volgende aspecten zijn ook niet onbelangrijk :

- séance d'information de la STIB;
- actions de sensibilisation des parents au moyen de brochures;
- organisation de zones « *kiss & ride* »;
- parkings vélos;
- vestes réfléchissantes;
- parcours mobilité;
- rédaction des fiches d'accessibilité.

Des organisateurs d'activités sont également déjà soutenus par la Région. (par exemple dans le cadre d'une offre de transport spéciale pour un événement). C'est dans la lignée de ces efforts que le présent projet d'ordonnance prévoit des possibilités d'aide.

Lors de l'encadrement de l'établissement des plans de déplacements d'entreprise, les entreprises qui peuvent bénéficier de l'aide régionale via l'ordonnance relative à l'aide à l'expansion économique seront informées à ce sujet par l'administration et l'institut.

III. Philosophie des plans de déplacements

A. Plans de déplacements scolaires

Comme précisé supra, la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas attendu la prise d'un texte légal ou réglementaire pour inciter les écoles à se lancer dans la démarche des plans de déplacements scolaires.

Les auteurs du présent projet se sont adaptés à la démarche volontaire existante pour les raisons suivantes :

- les plans de déplacements scolaires ayant pour public cible principal les enfants et les adolescents âgés de 3 à 18 ans et leur parents, il est nécessaire d'adopter un processus souple, volontaire, adaptatif, continu, structuré par étape. Ce processus est répété après l'évaluation qui, grâce à l'apprentissage des actions menées, permet un nouveau départ lors d'une nouvelle année scolaire. D'où l'accent mis sur l'éducation et la sécurité routière qui sont deux objectifs propres aux plans de déplacements scolaires;
- les différentes composantes du public scolaire n'étant pas liées par des liens contractuels, il convient qu'elles collaborent étroitement ensemble.

En plus, il n'est pas sans intérêt de noter que :

- aangezien de kinderen en de jongeren betrokken werden bij de bepaling en de uitvoering van de schoolacties, zullen ze, eenmaal ze volwassen zijn en een job uitoefenen, ook graag meewerken aan de bepaling en uitvoering van bedrijfsacties en activiteiten;
- deze kinderen en jongeren zullen hun ouders aansporen om op hun beurt mee te werken aan de bedrijfsacties en activiteiten die buiten de school van hun kinderen plaatsvinden.

Elke ochtend en avond begeven 250.000 leerlingen uit de kleuter-, basis- en secundaire scholen in ons Gewest zich van hun woning naar school en terug. Vaak worden ze met de wagen gebracht terwijl het openbaar vervoer, het wandelen en de fiets in de meeste gevallen een geschikte oplossing zouden zijn.

Opdat goede gewoontes van jongs af aan aangenomen zouden worden, zal het Gewest alle Brusselse scholen vragen de stap te zetten naar een schoolvervoerplan. Op basis van een analyse van de verplaatsingen van de leerlingen en de leerkrachten zal het gewestelijke bestuur de instelling bijstaan bij de uitvoering van oplossingen voor een efficiëntere en veiligere mobiliteit. Als alternatief voor de wagen gelden het begeleid wandelen of fietsen naar school, het openbaar vervoer, carpooling, autodelen of fietsen. Het Gewest zal de scholen ondersteunen bij de uitvoering van hun acties en wanneer verschillende scholen zich op 1 site bevinden zullen ze aangemoedigd worden samen een plan op te stellen.

Enkel de prediagnose zal verplicht zijn. Het is immers in de eerste plaats de bedoeling om scholen te sensibiliseren voor de uitdagingen van de mobiliteit, hen kennis te laten maken met het systeem van schoolvervoerplannen en hun methodologie duurzaam te maken.

De schoolvervoerplannen betreffen de kleuter-, basis- en secundaire scholen. Ook de hogescholen zullen hun verantwoordelijkheid op het vlak van mobiliteit moeten nemen.

B. Bedrijfsvervoerplannen

1. De voornaamste aspecten van de bedrijfsvervoerplannen kunnen als volgt worden samengevat :

- Met een bedrijfsvervoerplan krijg je in de eerste plaats een beeld van de impact (doel is die te beperken) van de werking van een bedrijf op de mobiliteit en bijgevolg op het leefmilieu, zowel met betrekking tot de woonwerkverplaatsingen van de werknemers en hun beroepsverplaatsingen als de goederen gegenereerd door (of bestemd voor) het bedrijf en de bezoekers die zich naar het bedrijf begeven.

- des enfants et des adolescents, s'étant impliqués dans la définition et la mise en œuvre d'actions scolaires, prendront plaisir, devenus adultes et actifs dans le monde du travail, à s'impliquer, à nouveau, dans celles d'actions d'entreprise et d'activités;
- ces mêmes enfants et adolescents deviendront les « éducateurs » de leurs parents en les poussant à s'impliquer, à leur tour, dans des actions d'entreprise et d'activités en dehors de l'école de leur progéniture.

Chaque matin et chaque soir, 250.000 élèves de maternelle, primaire et secondaire se déplacent entre leur domicile et leur école au sein de la Région. Ils sont souvent conduits en voiture, alors que les transports en commun, la marche et le vélo seraient dans la plupart des cas des solutions de déplacement adaptées.

Pour que de bonnes habitudes se prennent dès le plus jeune âge, la Région demandera à toutes les écoles bruxelloises d'entamer la démarche du Plan de Déplacements Scolaires. Sur base d'une analyse des déplacements des élèves et des enseignants, l'Administration régionale conseillera l'établissement dans la mise en œuvre de solutions en vue d'une mobilité plus efficace et plus sûre, suscitant des solutions de remplacement de la voiture individuelle : rang scolaire accompagné à pied ou à vélo, transports en commun, covoiturage, véhicules partagés ou vélo. La Région apportera son soutien aux écoles pour la mise en œuvre de leurs actions et lorsque plusieurs écoles sont implantées sur un même site, elles seront encouragées à établir un plan ensemble.

Seul le pré-diagnostic sera obligatoire, car il s'agit avant tout de sensibiliser les écoles aux enjeux de la mobilité, de faire connaître les plans de déplacements scolaires et de pérenniser leur méthodologie.

La démarche concernera l'enseignement maternel, primaire et secondaire. Mais les écoles supérieures devront, elles aussi, prendre leur responsabilité en matière de mobilité.

B. Plans de déplacements d'entreprise

1. Les aspects les plus importants des plans de déplacements d'entreprise peuvent être résumés comme suit :

- Le plan de déplacements d'entreprise est avant tout une démarche qui permet de se rendre compte de l'impact (et qui cherche à le diminuer) de l'activité d'une entreprise sur la mobilité et subséquentement sur l'environnement aussi bien en ce qui concerne les déplacements domicile-travail des employés ou leurs déplacements professionnels, qu'en ce qui concerne les marchandises produites par (ou à destination de) l'entreprise et les visiteurs qui se rendent sur le site de l'entreprise.

- Een bedrijfsvervoerplan is een document met twee luiken, namelijk een diagnose van het mobiliteitsprofiel van het bedrijf en een actieplan. Beide luiken zijn belangrijk en onderling gelinkt. Na analyse van de diagnose kan immers een actieplan worden opgesteld. Het is pas als je de beginsituatie kent en analyseert dat je maatregelen kan nemen voor een vlottere mobiliteit.

De diagnose wordt opgesteld op basis van een specifiek formulier waarvan de doelstellingen verenigbaar zijn met de federale aanvragen. Bovendien omvat het formulier de aanvragen met betrekking tot de genomen en toekomstige maatregelen.

- Er zijn heel wat maatregelen die bedrijven kunnen nemen om duurzame mobiliteit te promoten. Om ze bij de keuze van prioritaire maatregelen die voor alle bedrijfsprofielen gelden, te begeleiden, legt de ordonnantie een reeks maatregelen op. Die verplichte maatregelen dwingen de terughoudende bedrijven om toch stappen te ondernemen voor een betere mobiliteit in Brussel.
- De andere maatregelen die het bestuur en het Instituut via de antwoordformulieren naar voren zullen schuiven, zijn extra ideeën die de bedrijven, die willen bijdragen tot een mobielere stad, vrijwillig kunnen uitvoeren. De voorgestelde maatregelen zijn hoofdzakelijk acties rond sensibilisering, informatie, promotie en samenwerking om op korte, middellange en lange termijn het verplaatsingsgedrag van de werknemers met betrekking tot hun woon-werkverplaatsingen en beroepsverplaatsingen en dat van de bezoekers te wijzigen. Doel is ook om op een meer rationale wijze het goederenvervoer van en naar het bedrijf te organiseren. Iedereen weet dat een gedragsverandering op dit vlak tijd neemt. Gezien het specifiek karakter van instellingen van hoger onderwijs en het grote aantal bezoekers dat zij genereren kan een speciale aandacht hieraan besteed worden.
- Verder wordt aan het bedrijf gevraagd om zijn bedrijfsvervoerplan te updaten volgens een door de regering vast te stellen regelmaat en timing. Deze fase bevat interessante informatie omdat, na evaluatie, het bedrijf zijn nieuwe situatie en de succesvolle en niet-succesvolle maatregelen kan bekijken, de leemtes van een maatregel invullen en nieuwe maatregelen voorstellen.

De ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dan met name artikel 19, betekende een eerste aanzet voor een gewestelijk reglementair kader met betrekking tot vervoerplannen voor bedrijven. Artikel 19 van voornoemde ordonnantie werd op

- Le plan de déplacements d'entreprise est un document en deux parties qui reprend : un diagnostic du profil de mobilité de l'entreprise et un plan d'actions. Ces deux parties sont essentielles et interdépendantes. En effet, le diagnostic, après analyse, permet d'établir un plan d'actions, car ce n'est qu'en connaissant la situation de départ et en l'analysant que l'on peut envisager des mesures qui pourraient être prises pour améliorer la mobilité.

Le diagnostic est établi sur base d'un formulaire spécifique dont les visées sont compatibles avec les demandes fédérales. En outre, le formulaire intègre les demandes relatives aux mesures prises et celles à venir.

- Il existe un grand nombre de mesures que les entreprises peuvent envisager de prendre pour promouvoir la mobilité durable. Afin de guider celles-ci dans le choix des mesures prioritaires qui sont valables dans tous les profils d'entreprise, l'ordonnance impose des mesures obligatoires. Par ailleurs, les mesures obligatoires obligent les entreprises frileuses en la matière à avancer tout de même dans le sens d'une plus grande mobilité à Bruxelles.
- Les autres mesures qui seront mises en avant par l'administration et l'Institut au travers des formulaires de réponse sont des idées supplémentaires que les entreprises désireuses de participer au projet de ville plus mobile et plus propre pourront mettre en pratique de manière volontaire. Les mesures qui sont proposées sont des actions de sensibilisation, d'information, de promotion et de collaboration principalement, visant à court, moyen et long terme, à modifier les comportements de déplacements des travailleurs dans leur déplacement domicile-travail et professionnels, et celui des visiteurs, mais aussi à organiser de manière plus rationnelle le transport de marchandises au départ ou à destination de l'entreprise. En cette matière, il est reconnu que les changements de comportements prennent du temps. Une attention particulière peut être accordée aux établissements de l'enseignement supérieur étant donné leur caractère spécifique et le nombre important de visiteurs qu'ils génèrent.
- Par ailleurs, selon une périodicité et un timing qui seront déterminés par le gouvernement, il est demandé à l'entreprise d'actualiser son plan de déplacements d'entreprise. Cette étape est riche d'enseignements, car après évaluation, l'entreprise vérifiera sa nouvelle situation et les mesures qui sont une réussite ou un échec et pourra innover pour combler les failles d'une mesure défectueuse et présenter de nouvelles mesures.

L'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant en Région bruxelloise, et en particulier l'article 19, constituait l'ébauche d'un cadre réglementaire à l'échelle régionale pour les plans de déplacements d'entreprise. L'article 19 de l'ordonnance précitée est entré en application sur la base d'un ar-

basis van een regeringsbesluit van 5 februari 2004 in werking gesteld. Sinds 1 juli 2004 zijn alle privaat- of publiek-rechtelijke instellingen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen, wettelijk verplicht een bedrijfsvervoerplan op te stellen en dit in 2 verschillende fases (diagnostiek + actieplan) met een jaarlijkse actualisatie.

Volgens de in het bovenvernoemde besluit bepaalde timing diende de laatste fase van het bedrijfsvervoerplan op 31 december 2005 aan de opvolgingscel te zijn bezorgd. Deze timing kon echter niet worden nageleefd. Enerzijds omdat sommige bedrijven hun dossier te laat hadden ingediend en anderzijds omdat de opvolgingscel haar adviezen omtrent fase 1 niet binnen de 3 maanden heeft kunnen bezorgen. In de praktijk is het zo dat, op 1 maart 2008, 246 instellingen (van de ongeveer 325) hun fase 1 hebben ingeleverd, waarvan slechts 127 instellingen hun fase 2 hebben ingeleverd.

Vandaag kunnen we dan ook, op basis van de eerste evaluatie van de bedrijfsvervoerplannen, concluderen dat de doelstelling van het besluit van 2004 mbt het bedrijfsvervoerplan nog niet is afgewerkt en de vooropgestelde timing in het besluit niet echt realistisch bleek.

Ook op federaal vlak is er een verplichting voor bedrijven om een woon-werkdiagnostiek op te stellen. Deze diagnostiek, waarop de ondernemingsraad (of de syndicale afvaardiging) gevraagd wordt haar advies te geven, is gedeeltelijk gelijklopend met de huidige Brusselse verplichting. Het doel van deze nieuwe ordonnantie is dan ook het meer afstellen van de Brusselse verplichting op de federale en een versoepeling van de huidige procedure. De administratie zal hiertoe de nodige contacten leggen met de federale overheid.

Dit zal niet enkel de taak voor de bedrijven vergemakkelijken maar ook de administratieve opvolging vereenvoudigen. Deze vereenvoudiging geeft de opvolgingscel van het bestuur en het Instituut de kans om bedrijven intensiever te motiveren en bij te staan, zoals via de vorming van « *mobility managers* » en syndicale afgevaardigden, deelname aan mobiliteitsforums met de MIVB, NMBS, Pro Velo, Taxistop, Cambio, ... Het uitbreiden van de « doelgroep » (100 in plaats van 200) zal ook de positieve impact van de bedrijfsvervoerplannen verhogen.

2. Zoals hierboven verduidelijkt, vormt de uitbreiding van het toepassingsveld van de bedrijfsvervoerplannen naar bedrijven met honderd tot tweehonderd werknemers een van de voornaamste doelstellingen van titel III van het onderhavige ontwerp.

Zo wordt gevolg gegeven aan een aanbeveling van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn advies van 15 februari 2007 betreffende de eerste resultaten van de Brusselse bedrijfsvervoerplannen (pagina 3 « eerste beschouwingen »):

rêté gouvernemental du 5 février 2004. Depuis le 1^{er} juillet 2004, tous les organismes de droit privé ou public de la RBC comptant plus de deux cents employés sur un même site, sont légalement tenus de rédiger un plan de déplacements d'entreprise et ce en 2 phases distinctes (diagnostic + plan d'action) et avec une actualisation annuelle.

Selon l'échéance prévue dans l'arrêté susmentionné, la dernière phase du plan de déplacements d'entreprise devait parvenir à la cellule de suivi pour le 31 décembre 2005. Ce délai n'a cependant pas pu être respecté, d'une part parce que certaines entreprises ont remis leur dossier en retard, d'autre part parce que la cellule de suivi n'a pas su remettre les avis sur la phase 1 dans le délai fixé de 3 mois. Dans les faits, au 1^{er} mars 2008, la cellule de suivi a reçu la phase 1 pour 246 sites (sur les 325 estimés), dont 127 ont soumis leur phase 2.

Sur la base de la première évaluation des PDE, nous pouvons dès lors conclure aujourd'hui que l'objectif de l'arrêté de 2004 relatif aux PDE n'est pas encore atteint et que le timing proposé dans l'arrêté n'était pas vraiment réaliste.

Au niveau fédéral également, il existe une obligation pour les entreprises de rédiger un diagnostic des déplacements domicile-travail. Ce diagnostic, sur lequel il est demandé au conseil d'entreprise (ou à la délégation syndicale) de donner son avis, rejoint en partie l'obligation bruxelloise existante. Par conséquent, l'objectif de cette nouvelle ordonnance est d'aligner davantage l'obligation bruxelloise sur l'obligation fédérale et d'assouplir la procédure actuelle. A cet effet, l'administration établira les contacts nécessaires avec les autorités fédérales.

Cela permettra non seulement de faciliter la tâche des entreprises mais aussi de simplifier le suivi administratif. Grâce à cette simplification, la cellule de suivi de l'administration et de l'Institut, pourra davantage motiver et assister les entreprises, notamment par la formation de « *mobility managers* » et de délégués syndicaux et par la participation à des forums sur la mobilité avec la STIB, la SNCB, Pro Velo, Taxistop, Cambio. L'élargissement du groupe cible (100 au lieu de 200) permettra aussi d'accroître l'impact positif des plans de déplacements d'entreprise.

2. Comme précisé supra, un des objectifs essentiels du titre III du présent projet est d'élargir le champ d'application des plans de déplacements d'entreprise à celle comprenant cent à deux cents travailleurs.

Il est ainsi fait droit à une recommandation exprimée par le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale dans son avis du 15 février 2007 concernant les premiers résultats des plans de transports d'entreprise bruxellois (page 3 « premières considérations »):

« – De beperking van de ingewonnen informatie tot de ondernemingen, die meer dan 200 personen tewerkstellen, en de diversiteit van de criteria, die de keuze van de verplaatsingswijzen bepalen, geven een vertekend beeld van de werkelijkheid en van de verscheidenheid van de context van de verplaatsingen in het Gewest.

- Een uitbreiding van het toepassingsgebied tot de ondernemingen, die meer dan 100 personen tewerkstellen, zou een grotere representativiteit van de gewestelijke mobiliteit tot voordeel hebben (...) ».

De verwachte gevolgen van de uitbreiding van het toepassingsveld van de voormelde ordonnantie van 25 maart 1999 op de mobiliteit kunnen als volgt worden samengevat :

- toename van het aantal sites met 100 % (350 tot 400 extra dossiers);
- 50.000 extra werknemers zouden hierbij betrokken zijn;
- een groter aantal werknemers die zich met de auto verplaatsen, zouden in aanmerking komen. De gemiddelde gebruiksgraad van de wagen door de werknemers van bedrijven met meer dan tweehonderd werknemers en die een dossier hebben ingediend, bedraagt 48 %, terwijl dit percentage voor alle werknemers in Brussel 57 % is (enquête MOBEL 1999). Dit cijfer overstijgt ruim de 48 % die in het kader van de vervoerplannen opgetekend werd. Minstens twee factoren kunnen deze situatie verklaren. De meeste bedrijven zijn in zones gevestigd die door het openbaar vervoer vlot bediend worden. De meeste werknemers wonen buiten het Brussels gewest en kunnen snel naar Brussel sporen. We kunnen dus besluiten dat het aandeel van de automobilisten automatisch hoger ligt dan 48 % in bedrijven met minder dan tweehonderd werknemers;
- een groter aantal Brusselaars die zich met de auto verplaatsen, zouden in aanmerking komen. Het aantal Brusselaars tewerkgesteld in bedrijven met meer dan tweehonderd werknemers en die een dossier hebben ingediend, bedraagt 34 %, terwijl dit percentage voor alle werknemers in Brussel 44 % is (enquête MOBEL 1999). Ook hier kunnen we dus besluiten dat het aandeel van de Brusselaars hoger ligt dan 34 % in bedrijven met minder dan tweehonderd werknemers.

De wijze waarop de federale overheid het gemiddeld aantal werknemers berekent, is opgenomen in artikel 162, § 2 van de programmawet van 8 april 2003.

« – La limitation des informations recueillies aux entreprises occupant plus de 200 personnes et la diversité des critères de choix déterminant les modes de déplacements, rendent imparfaitement compte de la réalité et de la variété du contexte des déplacements dans la Région.

- Une extension du champ d'application aux entreprises occupant plus de cent personnes présenterait l'avantage d'une plus grande représentativité de la mobilité régionale (...) ».

Les conséquences attendues de cette extension du champ d'application de l'ordonnance du 25 mars 1999 précitée, sur la mobilité, peuvent être résumées comme suit :

- une augmentation du nombre de sites de l'ordre de 100 % (une estimation table sur 350 à 400 dossiers supplémentaires);
- 50.000 travailleurs supplémentaires seraient touchés;
- un plus grand nombre de travailleurs se déplaçant en voiture comme conducteurs seraient touchés. En effet, le taux moyen d'utilisation de la voiture par les travailleurs des entreprises de plus de deux cents personnes qui ont remis un dossier s'élève à 48 %, alors que ce taux est de 57 % (enquête MOBEL 1999) pour l'ensemble des travailleurs occupés à Bruxelles, ce qui est bien supérieur aux 48 % relevés dans le cadre des plans de déplacements. Au moins deux facteurs peuvent expliquer cet usage moins important de la voiture : la localisation d'une majorité de sites dans des zones de bonne accessibilité en transports publics et la localisation du domicile d'une grande majorité de travailleurs à l'extérieur de la Région bruxelloise, dans des zones où les liaisons en train vers Bruxelles sont rapides. On peut donc en conclure que, dans les entreprises de moins de deux cents travailleurs, la part des automobilistes est automatiquement supérieure à 48 %;
- un plus grand nombre de Bruxellois seraient touchés, et en l'occurrence de Bruxellois se déplaçant en voiture. En effet, le pourcentage de Bruxellois occupés dans les entreprises de plus de deux cents personnes qui ont remis un dossier s'élève à 34 %, alors que ce taux est de 44 % (enquête MOBEL 1999) pour l'ensemble des travailleurs occupés à Bruxelles. On peut donc en conclure ici aussi que, dans les entreprises de moins de deux cents travailleurs, la part des Bruxellois est supérieure à 34 %.

La manière, pour l'autorité fédérale, de calculer la moyenne des travailleurs, est visée à l'article 162, § 2 de la loi-programme du 8 avril 2003.

C. Activiteitenvervoerplannen

Beurzen, meetings, vergaderingen, topontmoetingen, tentoonstellingen, festivals, wedstrijden, ... Het aantal activiteiten en evenementen die iedere dag in Brussel plaatsvinden, is nauwelijks bij te houden. Brussel is dan ook niet toevallig de hoofdstad van Europa en een belangrijk cultureel en economisch centrum. Al die evenementen vormen niet alleen een bewijs van de dynamiek van de stad. Ook brengen ze een grotere verkeersstroom op gang. Het Gewest wilt dat die verplaatsingen met alternatieve vervoermiddelen gebeuren.

Deze ordonnantie verplicht de organisatoren van activiteiten en exploitanten van sites op het grondgebied van het Gewest om een activiteitenvervoerplan op te stellen. Mobiliteit moet een verkoopargument zijn en geen last voor de activiteit, die anders zou kunnen worden verplaatst.

1. De belangrijkste aspecten van de activiteitenvervoerplannen kunnen als volgt worden samengevat :

- met een activiteitenvervoerplan krijg je in de eerste plaats een beeld van de impact van een activiteit op de mobiliteit en op de wijk waar deze activiteit doorgaat. Doel is die impact te beperken;
- een activiteitenvervoerplan is ook een document met een diagnose van de hierboven beschreven situatie. Het gaat hier dus om een analyse van de bereikbaarheid van de site door de sitebeheerder en die ter beschikking gesteld wordt aan de sitegebruiker voor zijn analyse van de impact van de activiteit. Met de diagnose kan immers een actieplan worden opgemaakt. Het is pas als je de beginsituatie kent en analyseert dat je maatregelen kan nemen voor een vlottere mobiliteit in Brussel.

De ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dan met name artikel 20, betekende een eerste aanzet voor een gewestelijk reglementair kader met betrekking tot vervoerplannen voor evenementen :

« De exploitanten van plaatsen waar evenementen tegen betaling plaatshebben en waar tegelijk meer dan 3.000 mensen aanwezig zijn, stellen een actieplan op om het gebruik van het openbaar vervoer en van energievriendelijke en milieuvriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen. ».

Dit artikel werd echter niet omgezet in een uitvoeringsbesluit. Bovendien zijn de bepalingen van artikel 20 ontoereikend in het kader van de eerder vermelde doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid.

C. Plans de déplacements d'activités

Salons, meetings, réunions, sommets, expositions, festivals, matchs ... On ne compte plus le nombre d'activités et d'événements qui se déroulent chaque jour à Bruxelles, capitale de l'Europe et grand centre culturel et économique. Témoins de la vitalité de Bruxelles, ces événements engendrent pourtant une importante circulation automobile supplémentaire. La Région veut que ces déplacements soient organisés sur base de modes alternatifs à la voiture.

Dans la présente ordonnance, les organisateurs d'activités et les exploitants de sites sur le territoire de la Région seront tenus d'élaborer un Plan de déplacements d'activités. La mobilité doit être un argument de vente de l'activité et non une charge qui pourrait mener à la délocalisation de l'activité.

1. Les aspects les plus importants des plans de déplacements d'activités peuvent être résumés comme suit :

- le plan de déplacements d'activités est avant tout une démarche qui permet de se rendre compte de l'impact de l'activité sur la mobilité et sur le quartier accueillant cette dernière et de diminuer cet impact;
- le plan de déplacements d'activités est aussi un document qui reprend le diagnostic de la situation décrite ci-avant. Il s'agit donc d'une analyse de l'accessibilité du site faite par le gestionnaire et mise à disposition de l'utilisateur du site pour son analyse de l'impact de l'activité. En effet, le diagnostic permet d'établir un plan d'actions car ce n'est qu'en connaissant la situation de départ et en l'analysant que l'on peut envisager des mesures qui pourraient être prises pour améliorer la mobilité à Bruxelles.

L'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant en Région bruxelloise, et en particulier l'article 20, constituait l'ébauche d'un cadre réglementaire à l'échelle régionale pour les plans de déplacements d'événements :

« Les exploitants de lieux accueillant des événements payants regroupant simultanément plus de 3.000 participants mettent en place un plan d'action visant à l'encouragement de l'utilisation des moyens de transports en commun et des moyens de déplacements économes et peu polluants par les participants. ».

Cet article n'a toutefois pas été transposé dans un arrêté d'exécution. En outre, les dispositions de l'article 20 s'avèrent insuffisantes à la lumière des objectifs de la politique régionale de mobilité mentionnés ci-dessus.

Artikel 20 van de ordonnantie van 1999 viseert enkel betalende evenementen, maar het is niet nader bepaald van welke aard deze zijn. Het is echter noodzakelijk ook andere activiteiten van sociale, economische, sportieve of culturele aard een reglementair kader aan te reiken, want ook zij hebben een impact, en vaak zelfs op meer geregelde basis dan een groot evenement. Voorts spreekt artikel 20 enkel over exploitanten, terwijl ook organisatoren moeten worden geresponsabiliseerd.

Bovendien zwijgt artikel 20 over subsidiemogelijkheden vanuit het Gewest die het uitvoeren van vervoerplannen kunnen stimuleren. Zulke stimuli zijn nochtans essentieel om de actoren te ondersteunen bij de implementatie van hun vervoerplan. Wat de bedoelde ordonnantie wel vastlegt, is de vrij hoge drempel van 3.000 bezoekers, terwijl ook activiteiten met minder bezoekers baat hebben bij maatregelen ter verbetering van de mobiliteit. Een nieuw wetgevend kader dringt zich op om deze onduidelijkheden op te lossen.

Het beheerscontract, afgesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB 2007-2011, stelt het volgende :

De MIVB zal zich aansluiten bij een dynamisch partnership met de grote Brusselse evenementen. Ten overstaan van de organisatoren en van de potentiële klanten neemt ze een proactieve houding aan om de reflex te doen ontstaan het openbaar vervoer te gebruiken om zich naar de evenementen te begeven. Ze zal hen onder meer helpen, wanneer dat nodig is, om een vervoerplan voor hun evenement op te stellen.

Het Gewest, van zijn kant, zal de reglementaire maatregelen nemen die nodig zijn om in dat kader het gebruik van de wagen te verminderen en het gebruik van het openbaar vervoer verhogen.

Voor elk evenement maakt de MIVB vooraf een evaluatie van de nodige aanbodversterkingen, van de bijkomende kosten en van de commerciële ontvangsten die uit de maatregel kunnen voortvloeien.

Wanneer de balans tussen de ontvangsten en de bijkomende kosten positief is, schakelt de MIVB, in het kader van haar beheersautonomie, de nodige versterkingen in om te beantwoorden aan de specifieke en verwachte toevloed van klanten.

Wanneer de balans tussen de ontvangsten en de bijkomende kosten negatief is, onderhandelt de MIVB met de organisatoren van het evenement om het verschil op zich te nemen.

Wanneer het Gewest dat opportuun acht, draagt het bij in dat verschil, tot een bedrag van maximum 40 %. In dat geval draagt de MIVB in het aanbod bij tot een bedrag van een vierde van de gewestelijke bijdrage.

L'article 20 de l'ordonnance de 1999 vise uniquement des événements payants, mais leur nature n'est pas spécifiée davantage. Il est pourtant nécessaire de mettre également en place un cadre réglementaire pour d'autres activités de type social, économique, sportif ou culturel, car elles ont aussi un impact, et bien souvent plus régulièrement que les grands événements. Par ailleurs, l'article 20 ne fait référence qu'aux exploitants, alors que les organisateurs doivent eux aussi être responsabilisés.

L'article 20 reste également muet quant aux possibilités de subvention de la Région susceptibles de stimuler l'exécution des plans de déplacements. De tels incitants sont pourtant essentiels pour soutenir les acteurs dans la mise en œuvre de leur plan de déplacements. En revanche, l'ordonnance fixe le seuil assez élevé de 3.000 visiteurs, alors que les activités fréquentées par moins de visiteurs peuvent profiter aussi de mesures visant à améliorer la mobilité. Un nouveau cadre s'impose donc pour résoudre ces imprécisions.

Le contrat de gestion 2007-2011 conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB prévoit ce qui suit :

La STIB s'inscrit dans une dynamique de partenariat avec les grands événements bruxellois : elle aura vis-à-vis des organisateurs et des clients potentiels une attitude proactive en vue de créer le réflexe d'utilisation des transports publics pour se rendre aux événements. Elle les aidera notamment à concevoir, lorsque c'est nécessaire, un plan de déplacements pour leur événement.

De son côté, la Région adoptera les mesures réglementaires nécessaires à diminuer l'usage de la voiture et à augmenter l'usage des transports publics dans ce cadre.

Pour chaque grand événement, la STIB évalue a priori les renforts d'offre nécessaires, les coûts supplémentaires et les recettes commerciales qui pourraient être générés par la mesure.

Lorsque la balance entre les recettes et les coûts supplémentaires est positive, la STIB, dans le cadre de son autonomie de gestion, met en œuvre les renforcements nécessaires pour répondre à l'afflux particulier et prévisible de clientèle.

Lorsque la balance entre les recettes et les coûts supplémentaires est négative, la STIB propose aux organisateurs de l'événement la prise en charge de la différence.

Lorsqu'elle le juge opportun, la Région contribuera à cette prise en charge, à concurrence d'un maximum de 40 %. Dans ces cas, la STIB contribue à l'offre, à concurrence du quart de la contribution régionale.

De gewestelijke tussenkomsten voorzien in de twee voorgaande paragrafen, zijn ten laste van de speciale dotatie voorzien in artikel 67.1.

Huidig ontwerp van ordonnantie ligt in het verlengde van deze bepalingen uit het beheerscontract. Het Gewest beschouwt de MIVB als logische vervoerspartner voor activiteiten in Brussel. Uiteraard kan een activiteitenvervoerplan ook vorm krijgen via een samenwerking met andere publieke of private vervoersmaatschappijen.

2. Zoals hierboven verduidelijkt, vormt de uitbreiding van het toepassingsveld van de « evenementen »-vervoerplannen naar elke culturele, commerciële of sportieve activiteit, tijdelijk, occasioneel, periodiek of permanent, betalend of gratis, op een site en met meer dan 1.000 deelnemers, een van de voornaamste doelstellingen van titel IV van het onderhavige ontwerp. Met inbegrip ook van een groter aantal activiteiten die verkeer genereren en een impact hebben op de wijk en het Gewest. Betogingen vallen buiten het toepassingsveld van huidig voorstel van ordonnantie.

De verantwoordelijke van het beheer van de site of de organisator van de activiteit is belast met de opmaak van dit plan. In elk geval moeten zij het bestuur en/of het Instituut op de hoogte brengen van de activiteit.

In dit opzicht moet bijzondere aandacht gaan naar permanente, commerciële activiteiten in grote winkelcentra.

Gezien deze grote winkelcentra mobiliteitsproblemen genereren, is het van groot belang deze categorie van actoren ook te onderwerpen aan bepaalde verplichtingen.

Deze ruime definitie van het begrip « activiteiten » heeft uitdrukkelijk tot doel de sensibilisatie van verschillende types van activiteiten. Zo is het ook de bedoeling dat permanente handelszaken met meer dan 3.000 bezoekers (binnen een periode die later door de regering in een besluit zal worden bepaald), een vervoerplan opstellen. Voor de activiteiten van 1.000 tot 3.000 deelnemers is het de bedoeling dat zij geresponsabiliseerd worden via (slechts) twee verplichtingen : het opstellen van een bereikbaarheidsfiche en, indien mogelijk, het voorzien van een fietsenstalling. Kortom, deze ruime definitie van « activiteiten » is noodzakelijk om voldoende positieve impact te hebben op de mobiliteit en het leefmilieu in het gewest.

De verplichtingen variëren in functie van de omvang van de activiteit. Voor een activiteit met meer dan 1.000 deelnemers wordt er best een fietsenstalling geplaatst en een toegankelijkheidsfiche op de website van de activiteit vermeld. Op de toegangskaarten en het promotiemateriaal voor de

Les interventions régionales prévues aux deux alinéas précédents sont à charge de la dotation spéciale prévue à l'article 67.1.

Le présent projet d'ordonnance s'inscrit dans le prolongement de ces dispositions du contrat de gestion. La Région considère la STIB comme un partenaire logique en matière de déplacements pour les activités menées à Bruxelles, mais un plan de déplacements pour les activités peut évidemment voir le jour également par le biais d'une collaboration avec d'autres sociétés de transport publiques ou privées.

2. Comme précisé supra, un des objectifs essentiels du titre IV du présent projet est d'élargir le champ d'application des plans de déplacements d'« événement », en telle sorte que soit visée toute activité culturelle, commerciale ou sportive, momentanée, occasionnelle, périodique ou permanente, payante ou gratuite, exercée sur un site et accueillant plus de 1.000 participants. Et donc en telle sorte que soient appréhendées, plus qu'aujourd'hui, un plus grand nombre d'activités générant du trafic et ayant un impact sur le quartier et sur la Région. Des manifestations ne relèvent pas du champ d'application de la présente proposition d'ordonnance.

C'est le responsable de la gestion du site ou l'organisateur de l'activité qui sera chargé de son élaboration. Dans tous les cas, ils seront tenus de signaler l'activité à l'Administration et/ou l'Institut.

A cet égard, une attention particulière doit être portée aux activités permanentes de nature commerciale dans les grandes centres de shopping.

Etant donné les problèmes de mobilité générés par ces grands centres commerciaux, il est essentiel de soumettre aussi cette catégorie d'acteurs à certaines obligations.

Cette définition large du concept d'« activités » vise explicitement la sensibilisation de différents types d'activités. Le but est également que les commerces permanents comptant plus de 3.000 visiteurs (endéans une période que le Gouvernement fixera ultérieurement dans un arrêté) établissent un plan de déplacements. Pour les activités de 1.000 à 3.000 participants, le but consiste à les responsabiliser par (seulement) deux obligations : établir une fiche d'accessibilité et, si possible, prévoir une station vélos. Cette définition large d'« activités » est nécessaire pour avoir un impact positif suffisant sur la mobilité et l'environnement dans la Région.

Les obligations varient selon la taille de l'activité. Pour une activité de plus de 1.000 personnes, il convient de disposer d'un emplacement pour vélos et d'une fiche d'accessibilité publiée sur le site Internet de l'activité. Tickets d'entrée et matériel de promotion de l'activité doivent pré-

activiteit moeten de meest nabije haltes van het openbaar vervoer en de fietsenstalling vermeld staan.

Zijn er meer dan 3.000 deelnemers, dan geldt er een strikter systeem. In samenwerking met het bestuur en/of het Instituut moet dan een actieplan worden opgesteld om de gevolgen van de activiteit op de mobiliteit op de site en in de omgeving te beperken, mensen aan te zetten alternatieve vervoermiddelen te gebruiken en rond mobiliteit te communiceren. Het bestuur zal de sitebeheerder en de organisator van de activiteit informeren en de typeformulieren voor elke fase van de procedure verspreiden. Onder bepaalde voorwaarden kan een subsidie van het gewestelijke bestuur verkregen worden voor de uitvoering van dit plan.

Voor sites met meer dan 3.000 mensen en die onderworpen zijn aan een milieuv vergunning, wordt de procedure die van toepassing is op de bedrijven uitgevoerd.

IV. Slotbedenking

Huidig ontwerp van ordonnantie specificiert de termijnen van de verschillende procedures niet om voldoende flexibiliteit toe te laten bij de toepassing ervan.

1. Schoolvervoerplannen

Deze termijnen worden op een kalender vastgelegd (artikel 13, lid 2) omwille van de specificiteit van de schoolvervoerplannen (hoofddoelgroep : kinderen en jongeren), de sterke omkadering van de scholen door het bestuur, de belangrijke ondersteuning die het bestuur hen verleent of die door de scholen aangevraagd worden, het feit dat er met een schooljaar wordt gewerkt (½ verlof) en de wens om de stappen in het eerste jaar te ondernemen.

2. Bedrijfs- en activiteitenvervoerplannen

De regering is gemachtigd om deze termijnen te bepalen zodat de ordonnantie op een flexibele wijze kan worden uitgevoerd : technische, administratieve en wettelijke nieuwigheden kunnen ervoor zorgen dat de proceduretermijnen zeer snel moeten worden gewijzigd, wat enkel via een regeringsbesluit kan.

Toelichting bij de artikelen

Artikel 1

De bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om terzake wetgevend op te treden, steunt op artikel 6, § 1, I, II (met betrekking tot de doelstelling om de verplaatsingen te doen aansluiten bij de duurzame ontwikkeling en de verbetering van het leefkader) en X, met name 8° (het ge-

ciser les transports en commun les plus proches et le parking vélos.

Pour plus de 3.000 personnes, le dispositif devient plus contraignant : il s'agit de définir avec l'administration et/ou l'Institut un plan d'action pour réduire les incidences de l'activité en matière de mobilité sur le site et ses abords, afin d'inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture et de communiquer sur la mobilité. L'administration sera chargée d'informer le gestionnaire de site et l'organisateur de l'activité et de diffuser des formulaires standard pour chaque étape de la procédure. L'obtention d'une subvention auprès de l'Administration régionale pour mettre en œuvre ce plan est possible sous certaines conditions.

Pour les sites de plus de 3.000 personnes, soumis à un permis d'environnement, la procédure applicable aux entreprises sera exécutée.

IV. Conclusion

Le présent projet d'ordonnance ne spécifie pas les délais pour les différentes procédures, et ce afin d'assurer suffisamment de flexibilité lors de son application.

1. Quant aux plans de déplacements scolaires

Ces délais sont fixés dans un calendrier (article 13, alinéa 2) en raison de la spécificité des plans de déplacements scolaires (cible principale : des enfants et des adolescents), du fort encadrement des écoles par l'administration, de l'aide importante que celle-ci leur fournit ou que les écoles réclament, du fait de travailler sur une année scolaire (½ congé) et du désir d'initier la démarche lors de cette première année.

2. Quant aux plans de déplacements d'entreprise et d'activité

Le gouvernement est habilité à fixer ces délais pour apporter de la souplesse dans l'exécution de l'ordonnance : des évolutions techniques, administratives, légales ... peuvent devoir entraîner l'obligation de modifier, très rapidement, les délais de procédure, célérité que seul un arrêté du gouvernement peut apporter.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

La compétence de la Région de Bruxelles-Capitale pour légiférer en la matière s'appuie sur l'article 6, § 1^{er}, I, II (en ce qui concerne la finalité d'inscrire les déplacements dans la perspective du développement durable et de l'amélioration du cadre de vie) et X, notamment 8° (le transport en

meenschappelijk stadsvervoer) van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 2

1° bestuur

Deze definitie behoeft geen bijzonder commentaar.

2° Instituut

Deze definitie behoeft geen bijzonder commentaar.

3° audit

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (II.C) behoeft deze definitie geen bijzonder commentaar.

4° toegankelijkheidsplan van de site

Deze definitie behoeft geen bijzonder commentaar.

5° vervoerplan

Deze definitie behoeft geen bijzonder commentaar.

6° site

In deze definitie wordt het toepassingsveld van de verschillende soorten plannen « *ratione loci* » omschreven (dit wil zeggen, « lokaal », « territoriaal »).

Vooraleer de draagwijdte en de gevolgen van de definitie van elk soort plan toe te lichten, dient de aandacht te worden gevestigd op het feit dat die draagwijdte en gevolgen enkel binnen de context duidelijk begrepen kunnen worden, namelijk in het licht van de termen « site », « gebouw » en « openbare ruimte » in de volgende artikelen. Dit gebeurt hieronder voor de belangrijkste bepalingen.

A. Schoolvervoerplan

1. Draagwijdte : betreft enkel het gebouw dat of de zone die door één of meerdere scholen kan worden ingenomen.

2. Gevolgen : twee of meerdere scholen gevestigd in eenzelfde gebouw of in eenzelfde zone kunnen alles gemeenschappelijk doen.

commun urbain) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

Article 2

1° administration

Cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

2° Institut

Cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

3° audit

Sous réserve du commentaire général (II.C), cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

4° plan d'accès du site

Cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

5° plan de déplacements

Cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

6° site

Cette définition permet de définir le champ d'application « *ratione loci* » (c'est-à-dire « local », « territorial »)

Avant de commenter la portée et les conséquences de la définition, pour chaque type de plan, il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que cette portée et ces conséquences ne peuvent bien se comprendre que dans leur contexte, à savoir à chaque occurrence des termes « site », « bâtiment » et « espace public » dans les articles suivants. C'est ce qui est fait ci-après, pour les dispositions principales.

A. Plans de déplacements scolaires

1. Portée : ne sont concernés que le bâtiment ou la zone, pouvant être occupé(e) par une seule ou plusieurs école(s).

2. Conséquences : deux ou plusieurs écoles situées dans un même bâtiment ou sur une même zone, peuvent tout faire en commun.

B. Bedrijfsvervoerplan

1. Draagwijdte : betreft enkel het gebouw dat of de zone die door één of meerdere bedrijven kan worden ingenomen.

2. Gevolgen :

- In het algemeen is titel III van het onderhavige ontwerp van toepassing op het bedrijf dat in eenzelfde gebouw of in eenzelfde zone meer dan honderd werknemers tewerkstelt (artikel 28, § 1).
- In het bijzonder kan een gemeenschappelijk bedrijfsvervoerplan worden opgesteld door meerdere bedrijven die elk meer dan honderd werknemers in eenzelfde gebouw of in eenzelfde zone tewerkstellen (artikel 28, § 2).
- Ook in het bijzonder kan een gemeenschappelijk bedrijfsvervoerplan door meerdere bedrijven die elk minder maar samen meer dan honderd werknemers in eenzelfde gebouw, maar niet in eenzelfde zone tewerkstellen, worden opgesteld (artikel 28, § 3).

C. Activiteitenvervoerplan

1. Draagwijdte : betreft enkel het gebouw, de zone of de openbare ruimte waar de activiteit wordt uitgeoefend.

2. Gevolgen :

a. In het algemeen is titel IV van het onderhavige ontwerp van toepassing op de activiteit waaraan meer dan duizend mensen in eenzelfde gebouw, in eenzelfde zone of in de openbare ruimte deelnemen (artikel 40).

b. In het bijzonder, indien het om een gebouw of een zone gaat :

1° Indien de eigenaar of de beheerder ervan, in welke hoedanigheid ook (huurder, concessiehouder, erfpachter ...) – genaamd « sitebeheerder » – er, alleen, een activiteit uitoefent, dan stelt hij de diagnose (artikel 47, §§ 2 en 3) en het actieplan (artikel 49) volledig op, actualiseert zijn activiteitenvervoerplan (artikel 53) en implementeert alle acties voorzien in de artikelen 43 en 44 of 52.

2° Indien de sitebeheerder het gebouw of de zone ter beschikking stelt van één of meerdere personen – genaamd « sitegebruiker(s) » – zodat zij er een activiteit kunnen uitoefenen, dan :

- stelt de sitebeheerder de diagnose (artikel 47, § 2) en het actieplan (artikel 49, 1°) op voor de punten die op hem betrekking hebben, actualiseert zijn activiteitenvervoerplan (artikel 53) en implementeert de acties die op hem betrekking hebben (artikel 43);

B. Plans de déplacements d'entreprise

1. Portée : ne sont concernés que le bâtiment ou la zone, pouvant être occupé(e) par une seule ou plusieurs entreprise(s).

2. Conséquences :

- A titre général, le titre III du présent projet est applicable à l'entreprise occupant plus de cent travailleurs dans un même bâtiment ou une même zone (article 28, § 1^{er}).
- A titre particulier, un plan de déplacements d'entreprise commun peut être établi par plusieurs entreprises différentes, occupant, chacune, plus de cent travailleurs dans un même bâtiment ou une même zone (article 28, § 2).
- A titre particulier également, un plan de déplacements d'entreprise peut être établi en commun par plusieurs entreprises occupant, chacune, moins de cent travailleurs mais ensemble plus de cent, dans un même bâtiment, mais pas dans une même zone (article 28, § 3).

C. Plans de déplacements d'activités

1. Portée : sont concernés le bâtiment, la zone ou l'espace public où s'exerce une activité.

2. Conséquences :

a. A titre général, le titre IV du présent projet s'applique à l'activité regroupant dans un même bâtiment, sur une même zone ou sur l'espace public, plus de mille participants (article 40).

b. A titre particulier, s'agissant d'un bâtiment ou d'une zone :

1° Si son propriétaire ou son gestionnaire à quelque titre que ce soit (locataire, concessionnaire, emphytéote ...) – appelé « gestionnaire de site » – y exerce, seul, une activité, il établit l'entièreté du diagnostic (article 47, §§ 2 et 3) et du plan d'actions (article 49), actualise son plan de déplacements d'activité (article 53) et met en œuvre toutes les actions prévues aux articles 43 et 44 ou 52.

2° Si le gestionnaire de site le(la) met à la disposition d'une ou plusieurs autres personnes – appelées « utilisateur(s) de site » – pour qu'elles puissent y exercer une activité :

- le gestionnaire de site établit le diagnostic (article 47, § 2) et le plan d'actions (article 49, 1°) sur les points qui lui sont propres, actualise son plan de déplacements d'activités (article 53), et met en œuvre les actions qui lui sont propres (article 43);

- stelt de sitegebruiker of elk van de sitegebruikers de diagnose (artikel 47, § 3) en het actieplan (artikel 49, 2°) op voor de punten die betrekking hebben op zijn activiteit, dat wil zeggen die verschillend zijn van deze van de sitebeheerder, actualiseert zijn activiteitenvervoerplan (artikel 53) en implementeert de acties die op hem betrekking hebben, dat wil zeggen die verschillend zijn van deze van de sitebeheerder (artikel 44).

c. Ook in het bijzonder, indien het om de openbare ruimte gaat :

- 1° De beheerder ervan heeft geen enkele verplichting inzake activiteitenvervoerplannen.
- 2° De persoon aan wie de beheerder van de openbare ruimte deze ter beschikking stelt – ook genaamd « sitegebruiker » – stelt de diagnose (artikel 47, §§ 2 en 3) en het actieplan (artikel 49) volledig op, actualiseert zijn activiteitenvervoerplan (artikel 53) en implementeert alle acties voorzien in de artikelen 43 en 44 of 52.

Een belangrijke conclusie moet uit de commentaar van artikel 2 betreffende de activiteitenvervoerplannen (punt C) getrokken worden. Indien meerdere sitegebruikers hun activiteit op hetzelfde moment, in eenzelfde gebouw of in eenzelfde zone, uitoefenen, dan zijn zij niet verplicht om een gemeenschappelijke diagnose en gemeenschappelijk actieplan op te stellen en een gemeenschappelijk vervoerplan te updaten.

Artikel 3

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (II.C) behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 4

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 5

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 6

Titel II van de ordonnantie geldt voor alle Franstalige, Nederlandstalige en anderstalige kleuter-, basis- en secundaire scholen, van het openbaar of privaat net en behorende tot het algemeen, technisch, beroeps of buitengewoon onderwijs.

Hoger onderwijs wordt niet opgenomen in de schoolvervoerplannen omdat deze instellingen eerder beschouwd

- l'utilisateur de site ou chacun des utilisateurs de site établit le diagnostic (article 47, § 3) et le plan d'actions (article 49, 2°) sur les points propres à son activité, c'est-à-dire différents de ceux du gestionnaire de site, actualise son plan de déplacements d'activités (article 53) et met en œuvre les actions qui lui sont propres, c-à-d différentes de celles du gestionnaire de site (article 44).

c. A titre particulier également, s'agissant de l'espace public :

- 1° Son gestionnaire n'assume aucune obligation en matière de plans de déplacements d'activités.
- 2° La personne à qui le gestionnaire de l'espace public met celui-ci à sa disposition – appelée aussi « utilisateur du site » – établit l'entièreté du diagnostic (article 47, §§ 2 et 3) et du plan d'actions (article 49), actualise son plan de déplacements d'activités (article 53) et met en œuvre toutes les actions prévues aux articles 43 et 44 ou 52.

Du commentaire du présent article 2 concernant les plans de déplacements d'activités (point C), une importante conclusion doit être tirée : quand il y a plusieurs utilisateurs de site exerçant leur activité, au même moment, dans un même bâtiment ou sur une même zone, aucune obligation ne leur est imposée d'établir un diagnostic commun et un plan d'actions commun ni d'actualiser un plan de déplacements commun.

Article 3

Sous réserve du commentaire général (II.C), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 4

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 5

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 6

Le titre II de l'ordonnance s'applique à toutes les écoles maternelles, primaires et secondaires, de langue française, néerlandaise ou autre, du réseau public ou privé et d'enseignement général, technique, professionnel ou spécial.

L'enseignement supérieur n'est pas repris dans les plans de déplacements scolaires, étant donné que ces établisse-

kunnen worden als bedrijven. De schoolgaande bevolking bestaat immers uit volwassenen, die in die hoedanigheid als bezoekers aanzien kunnen worden. In dit opzicht is het dus logischer dat instellingen die hoger onderwijs voorzien een bedrijfsvervoerplan opmaken. Daarenboven heeft sensibilisatie van het schoolpubliek betrekking op jongeren. Het is de bedoeling kinderen en hun ouders te sensibiliseren. In het geval van hoger onderwijs bestaat het schoolpubliek uit volwassenen.

Artikel 7

De school is enkel verplicht, of zij zich nu al dan niet aansluit bij de schoolvervoerplannen, om voorafgaand aan deze verbintenis een prediagnose op te stellen en deze naar het bestuur op te sturen.

Artikel 8

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.A) heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 9

De schooldirectie dient een prediagnose op te stellen en deze naar het bestuur op te sturen. Alleen de schooldirectie is terzake bevoegd.

In dit stadium sluit de school zich nog niet aan bij de schoolvervoerplannen, die een collectieve activiteit zijn waarbij niet enkel de schooldirectie betrokken is.

Artikel 10

Indien de school de prediagnose heeft gemaakt en opgestuurd naar het bestuur en zich niet aansluit bij de schoolvervoerplannen, dan moet zij desalniettemin de prediagnose updaten bij het verstrijken van de termijn bepaald door de regering.

Artikel 11

§ 1. – Eenmaal de prediagnose verplicht is opgesteld, is de school vrij zich stapsgewijs aan te sluiten bij de schoolvervoerplannen.

Toch mag men er niet van uitgaan dat, van zodra de prediagnose is verstuurd, de school niet meer onderworpen is aan de huidige verplichting. Immers :

- Zij kan zich binnen de voorgeschreven termijn al dan niet bij het bestuur inschrijven. Doet zij dit niet, dan sluit

ments peuvent plutôt être considérés comme des entreprises. La population scolaire est en effet composée d'adultes, qui peuvent en cette qualité être vus comme des visiteurs. Dans cette optique, il est donc plus logique que les établissements d'enseignement supérieur rédigent un plan de déplacements d'entreprise. De plus, la sensibilisation de la population scolaire porte sur les jeunes. Le but consiste à sensibiliser les enfants et leurs parents. Dans le cas de l'enseignement supérieur, la population scolaire est composée d'adultes.

Article 7

La seule obligation imposée à une école, qu'elle veuille ou non s'engager dans la démarche des plans de déplacements scolaires, est d'établir, préalablement à cet engagement, un prédiagnostic et de l'envoyer à l'administration.

Article 8

Sous réserve du commentaire général (III. A), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 9

La direction de l'école doit établir un prédiagnostic et l'envoyer à l'administration. La direction de l'école est seule compétente en la matière.

A ce stade-ci, l'école ne s'engage pas encore dans la démarche des plans de déplacements scolaires qui est une activité collective non réservée à la seule direction de l'école.

Article 10

Si l'école, ayant établi et envoyé le prédiagnostic à l'administration, ne s'engage pas dans la démarche des plans de déplacements scolaires, il n'en reste pas moins qu'elle doit actualiser le prédiagnostic à l'expiration du délai déterminé par le gouvernement.

Article 11

§ 1^{er}. – L'obligation de prédiagnostic accomplie, il est loisible à l'école de s'engager dans la démarche des plans de déplacements scolaires.

Il faut toutefois éviter de croire que, une fois le prédiagnostic envoyé, l'école n'est plus sujette à la présente obligation. En effet :

- Il lui est toujours loisible de s'inscrire ou non auprès de l'administration, dans le délai prescrit. Si elle ne s'ins-

zij zich niet aan bij de schoolvervoerplannen. Zij is dan enkel verplicht om in de toekomst de prediagnose te actualiseren (zie commentaar onder artikel 10).

- Heeft zij zich wel ingeschreven, dan dient ze haar verbintenis voort te zetten en de volgende stappen uit te voeren (opmaak en verzending van de diagnose en daarna van het actieplan naar het bestuur en update van het actieplan) binnen de op een kalender bepaalde termijn. Gebeurt dit niet, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen, onverminderd haar verplichting om de prediagnose opnieuw te actualiseren (zie hierboven). Het gaat hier wel degelijk om een sanctie, maar die niet gepaard gaat met een administratieve boete: de school sluit zich, ambtshalve en van rechtswege, in zekere zin zelf uit van de schoolvervoerplannen.
- Eenmaal het actieplan aan het bestuur werd bezorgd, is de school vrij om de acties van het plan binnen de op de kalender bepaalde termijn te implementeren, zonder dat de niet-naleving van deze termijn de toepassing van een administratieve sanctie of zelfuitsluiting met zich meebrengt. Bij niet-naleving is de school wel verplicht de steun die haar werd toegekend, terug te geven.

§ 2. – Onder voorbehoud van de commentaar onder artikel 2, 7° behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 12

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.A) behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 13

Het feit dat de schooldirectie zich bij het bestuur inschrijft, is een teken dat de prediagnose vruchten heeft afgeworpen: de leerkrachten, de ouders van leerlingen, de leerlingen ... zijn geïnteresseerd om zich aan te sluiten bij de schoolvervoerplannen.

Deze eerste stap is van groot belang. Het is immers op dat moment dat de kalender wordt opgesteld met de voorgescreven termijn waarbinnen de school haar verbintenis omtrent het schoolvervoerplan moet voortzetten: opmaak en verzending van de diagnose en daarna van het actieplan, implementatie van de acties, beoordeling en update van het actieplan.

De kalender wordt uiteraard niet zo maar door het bestuur opgesteld. Dit gebeurt namelijk in onderlinge overeenstemming met de schooldirectie en rekening houdend met de beschikbaarheid van het bestuur ten opzichte van al de andere scholen.

crit pas, elle ne s'engage pas dans la démarche. La seule obligation qui lui incombera dans le futur, est d'actualiser le prédiagnostic (cf. le commentaire sous l'article 10).

- Si elle s'est inscrite, l'école est tenue de poursuivre son engagement en franchissant les étapes suivantes (établissement et envoi à l'administration du diagnostic, puis du plan d'actions et actualisation du plan d'actions) dans les délais fixés dans un calendrier. A défaut, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans, sans préjudice de son obligation de réactualiser le prédiagnostic (cf. ci-dessus). Il s'agit donc bel et bien d'une sanction mais non assortie d'une amende administrative: l'école, en quelque sorte, s'auto-exclut de la démarche, d'office et de plein droit.
- Une fois la remise à l'administration du plan d'actions, il est loisible à l'école de mettre en œuvre les actions du plan dans le délai fixé au calendrier mais sans que le non-respect de ces délais n'entraîne l'application d'une amende administrative ou l'auto-exclusion de la démarche. Par contre, ce non-respect entraînera l'obligation pour l'école de restituer l'aide qui lui a été accordée.

§ 2. – Sous réserve du commentaire sous l'article 2, 7°, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 12

Sous réserve du commentaire général (III.A), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 13

Le fait que la direction de l'école s'inscrive auprès de l'administration est l'indice que le prédiagnostic a porté ses fruits: des enseignants, des parents d'élèves, des élèves ... sont intéressés à s'engager dans la démarche des plans de déplacements scolaires.

Cette toute première étape est très importante, car c'est à ce moment-là qu'est établi le calendrier fixant les délais impartis à l'école pour poursuivre son engagement dans la démarche des plans de déplacements scolaires, à savoir: établir et envoyer le diagnostic, puis le plan d'actions, mettre en œuvre les actions, évaluer le plan d'actions et, enfin, l'actualiser.

Le calendrier n'est bien entendu pas établi d'autorité par l'administration, mais de commun accord avec la direction de l'école et en tenant compte des disponibilités de l'administration vis-à-vis de toutes les autres écoles.

Artikel 14

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.A) heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 15

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel en van de commentaar onder artikel 11 heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 16

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.A) heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 17

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel en van de commentaar onder artikel 11 heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 18

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel en van de commentaar onder artikel 11 heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikelen 19 en 20

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.A) behoeven deze artikelen geen bijzonder commentaar.

Artikel 21

Een schoolvervoerplan heeft een beperkte levensduur. Na het verstrijken van een periode bepaald door de regering en vastgelegd op de in artikel 13 bedoelde kalender vervalt dit plan ambtshalve en van rechtswege.

Indien, na afloop van deze periode, de school zich opnieuw wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen, dan zal ze van bij de aanvang alles moeten herbeginnen : opnieuw inschrijven bij het bestuur, enz.

Is het nog nodig om, na de commentaar onder artikel 10, erop te wijzen dat het vervallen van de prediagnose los staat van het vervallen van het schoolvervoerplan wanneer de school zich niet aansluit bij de schoolvervoerplannen ? Als zij zich er nooit bij aansluit, dan zal ze in elk geval en telkens opnieuw haar prediagnose moeten updaten.

Article 14

Sous réserve du commentaire général (III.A), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 15

Sous réserve de l'introduction au présent titre et du commentaire sous l'article 11, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 16

Sous réserve du commentaire général (III.A), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 17

Sous réserve de l'introduction au présent titre et du commentaire sous l'article 11, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 18

Sous réserve de l'introduction au présent titre et du commentaire sous l'article 11, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Articles 19 et 20

Sous réserve du commentaire général (III. A), ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Article 21

Un plan de déplacements scolaires a une durée de vie limitée : à l'expiration d'une période déterminée par le gouvernement et fixée dans le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2, il est, d'office et de plein droit, périmé.

Si, à l'issue de cette période, l'école désire s'engager à nouveau dans la démarche des plans de déplacements scolaires, elle devra tout recommencer depuis le début : se réinscrire auprès de l'administration, etc.

Est-il besoin de rappeler, après le commentaire sous l'article 10, que la péremption du prédiagnostic est indépendante de la péremption du plan de déplacements scolaires lorsque l'école ne s'engage pas dans la démarche des plans de déplacements scolaires ? Si elle ne s'y engage jamais, elle devra, de toute façon et de manière récurrente actualiser son prédiagnostic.

Artikel 22

De enige tekortkoming van een school betreft de niet-verzending van de prediagnose naar het bestuur waardoor de school zich uitsluit van elke extra steun van het gewest.

Andere tekortkomingen (geen diagnose noch actieplan) worden ook bestraft door zelfuitsluiting van de school gedurende drie jaar in het kader van de schoolvervoerplannen.

Artikel 23

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (II.D) heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

*Artikel 24**1° bedrijf*

De publiekrechtelijke rechtspersonen met rechtspersoonlijkheid zijn alle Belgische overheden op staats-, gewest-, gemeenschaps-, provinciaal en gemeentelijk niveau alsook de Belgische autonome overheidsbedrijven en, in het algemeen, alle Belgische instellingen die van de Staat, de gewesten, de gemeenschappen en de gemeenten afhangen.

De internationale en Europese organisaties gevestigd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ook publiekrechtelijke rechtspersonen met rechtspersoonlijkheid.

De privaatrechtelijke rechtspersonen met rechtspersoonlijkheid zijn al degenen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevestigd zijn, in de vorm van een vennootschap naar Belgisch recht (naamloze vennootschap, besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ...) alsook de verenigingen zonder winstoogmerk.

2° contactpersoon

Het is niet de taak van de contactpersoon om documenten op te stellen en acties te implementeren (prerogatieven van het bedrijf die collectief worden gedragen), wel om documenten naar het bestuur en/of het instituut te sturen en van het bestuur en/of instituut te ontvangen en, meer in het algemeen, als vertegenwoordiger van het bedrijf op te treden met wie een lid van het bestuur en/of het instituut kan communiceren en informatie uitwisselen.

Article 22

Le seul manquement d'une école est le défaut d'envoi du prédiagnostic à l'administration par lequel l'école s'exclut de toute aide supplémentaire de la Région.

D'autres manquements (défaut de diagnostic et de plan d'actions) sont également sanctionnés par l'auto-exclusion de l'école de la démarche des plans de déplacements scolaires pendant trois ans.

Article 23

Sous réserve du commentaire général (II.D), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

*Article 24**1° entreprise*

Les personnes morales de droit public ayant une personnalité juridique sont tous les pouvoirs publics belges de niveau étatique, régional, communautaire, provincial et communal ainsi que les entreprises publiques autonomes belges et, généralement, tous les organismes belges dépendant de l'Etat, des Régions, des Communautés et des Communes.

Sont aussi des personnes morales de droit public ayant une personnalité juridique, les organisations internationales et européennes localisées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les personnes morales de droit privé ayant une personnalité juridique sont toutes celles, localisées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ayant pris la forme d'une société de droit belge (société anonyme, société privée à responsabilité limitée, société coopérative à responsabilité limitée ...) ainsi que les Associations Sans But Lucratif.

2° personne de contact

La fonction de la personne de contact n'est pas d'établir des documents ni de mettre en œuvre des actions (prerogatives de l'entreprise, assumées collectivement), mais d'envoyer des documents à l'administration et/ou l'Institut et d'en recevoir de l'administration et/ou l'Institut et, plus généralement, d'être le représentant de l'entreprise avec qui un membre de l'administration et/ou l'Institut puisse communiquer et échanger des informations.

3° werknemers

Maken in deze definitie geen deel uit van het bedrijfs-personeel de natuurlijke personen die niet onder het gezag van een bedrijf staan krachtens een arbeids-, leerovereenkomst ... of een statuut.

De dag- en de nachtwerknemers worden in aanmerking genomen.

4° formulier

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 25

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.B) behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 26

Onder voorbehoud van de commentaar onder artikel 2, 5° behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 27

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.B) behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 28

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel en van de commentaar onder artikel 2, 7° behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 29

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.B) behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 30

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel en van de commentaar onder artikel 2, 5° behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 31

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

3° travailleurs

Cette définition exclut du personnel de l'entreprise, les personnes physiques qui ne sont pas sous son autorité en vertu d'un contrat de travail, d'apprentissage ... ou d'un statut.

Sont pris en compte les travailleurs de jour comme de nuit.

4° formulaire

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 25

Sous réserve du commentaire général (III.B), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 26

Sous réserve du commentaire sous l'article 2, 5°, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 27

Sous réserve du commentaire général (III.B), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 28

Sous réserve de l'introduction au présent titre et du commentaire sous l'article 2, 7°, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 29

Sous réserve du commentaire général (III.B), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 30

Sous réserve de l'introduction au présent titre et du commentaire sous l'article 2, 5°, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 31

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 32

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 33

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikelen 34 en 35

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (II.D) behoeven deze artikelen geen bijzonder commentaar.

*Artikel 36**1° activiteit*

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.C) heeft deze definitie geen bijzonder commentaar.

2° sitebeheerder

Onder voorbehoud van de commentaar onder artikel 2, 6° heeft deze definitie geen bijzonder commentaar.

3° deelnemers

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.C) heeft deze definitie geen bijzonder commentaar.

4° contactpersoon

Er wordt verwezen naar de commentaar onder artikel 24, 2°.

5° sitegebruiker

Onder voorbehoud van de commentaar onder artikel 2, 5°, heeft deze definitie geen bijzonder commentaar.

6° Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.C) heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 37

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.C) heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Article 32

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 33

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Articles 34 et 35

Sous réserve du commentaire général (II.D), ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

*Article 36**1° activité*

Sous réserve du commentaire général (III.C), cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

2° gestionnaire de site

Sous réserve du commentaire sous l'article 2, 6°, cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

3° participants

Sous réserve du commentaire général (III.C), cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

4° personne de contact

Il est renvoyé au commentaire sous l'article 24, 2°.

5° utilisateur de site

Sous réserve du commentaire sous l'article 2, 5°, cette définition n'appelle pas de commentaire particulier.

6° Sous réserve du commentaire général (III. C), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 37

Sous réserve du commentaire général (III. C), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 38

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 39

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 40

Een sitebeheerder en een sitegebruiker moeten hun nieuwe adres meedelen wanneer ze het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verlaten. Het is immers mogelijk dat het bestuur en/of het instituut hen moet contacteren.

Aangezien de omgeving ingrijpende veranderingen ondergaat, is het normaal dat een nieuw vervoerplan wordt opgesteld voor een activiteit die eerst op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaatsvindt maar vervolgens verplaatst wordt. Het net van de openbare wegen en van het openbaar vervoer is immers niet meer hetzelfde; de site kan ook andere kenmerken hebben, enz.

Artikelen 41 en 42

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (punt III.C) en van de inleiding tot de onderhavige titel behoeven deze artikelen geen bijzonder commentaar.

Artikel 43

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (punt II.E) en de commentaar van de artikelen 54 tot 58 behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 44

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 45

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.C) behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 46

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (III.C) behoeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Article 38

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 39

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 40

Qu'un gestionnaire de site et un utilisateur de site doivent fournir leur nouvelle adresse lorsqu'ils déménagent en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, rien de plus normal : l'administration et/ou l'Institut peut devoir rester en contact avec eux.

Le contexte se modifiant du tout au tout, il est normal qu'une activité, se déroulant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et qui se délocalise sur ce territoire, fasse l'objet d'un nouveau plan de déplacements : le réseau des voies publiques et celui des transports publics ne sont plus les mêmes, la nature du site peut changer etc.

Articles 42 et 42

Sous réserve du commentaire général (point III.C) et de l'introduction au présent titre, ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Article 43

Sous réserve du commentaire général (point II.E) et des commentaires des articles 54 à 58, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 44

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 45

Sous réserve du commentaire général (III. C), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 46

Sous réserve du commentaire général (III. C), cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 47

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 48

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 49

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 50

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikel 51

Onder voorbehoud van de inleiding tot de onderhavige titel heeft dit artikel geen bijzonder commentaar.

Artikelen 52 en 53

Onder voorbehoud van de algemene commentaar (II.D) behoeven deze artikelen geen bijzonder commentaar.

Artikel 54

Aanvullend op de algemene commentaar (II.E) heeft dit artikel de volgende commentaar :

De steun kan een geldsom zijn of in natura zijn. In dit laatste geval mag de waarde ervan, btw inbegrepen, het bedrag bepaald door de regering niet overschrijden.

Artikel 55

Een financiële of materiële steun ontvang je niet zo maar. Zij is immers in zekere zin een beloning voor een school, een sitebeheerder, een sitegebruiker die zich heeft aangesloten bij de vervoerplannen en de verplichtingen binnen de voorgeschreven termijn uitvoert.

Artikel 56

Dit artikel heeft geen bijzonder commentaar.

Article 47

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 48

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 49

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 50

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 51

Sous réserve de l'introduction au présent titre, cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Articles 52 et 53

Sous réserve du commentaire général (II.D), ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Article 54

Complémentaire au commentaire général (II.E), cet article appelle le commentaire particulier suivant :

L'aide peut consister en une somme d'argent ou être en nature. Dans ce dernier cas, sa valeur, T.V.A. comprise, ne pourra excéder le montant déterminé par le gouvernement.

Article 55

L'octroi d'une aide matérielle ou financière se mérite : elle est, en quelque sorte, la récompense due à une école, un gestionnaire de site, un utilisateur de site qui, engagé dans la démarche des plans de déplacements, exécute ses obligations dans les délais prescrits.

Article 56

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 57

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 58

Deze bepaling heeft als voordeel voor het bestuur dat het ervan vrijgesteld wordt om een burgerrechtelijk proces voor de terugvordering te lanceren.

Artikelen 59

Dit artikel behoeven geen bijzonder commentaar.

Artikel 60

De regering moet erop toezien dat het onderhavige ontwerp op hetzelfde ogenblik in werking treedt als het(de) uitvoeringsbesluit(en) en dat gelijktijdig de artikelen 19 en 20 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit op dezelfde datum van inwerkingtreding van de nieuwe teksten worden opgeheven.

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

Evelyne HUYTEBROECK

Article 57

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 58

Cette disposition présente, pour l'administration, l'avantage de la dispenser de se lancer dans un procès civil en récupération.

Article 59

Cet article n'appellent pas de commentaire particulier.

Article 60

Le gouvernement devra veiller à ce que le présent projet entre en vigueur en même temps que son ou ses arrêté(s) d'exécution et à ce que, concomitamment, les articles 19 et 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant soient abrogés à cette même date d'entrée en vigueur des nouveaux textes.

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

Evelyne HUYTEBROECK

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN
HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de vervoerplannen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken en van de minister van Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, en de minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid worden ermee belast aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, namens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, het ontwerp van ordonnantie voor te leggen waarvan de tekst volgt :

**TITEL 1
ALGEMEEN**

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° bestuur : de directie van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor vervoer en mobiliteit;
- 1°*bis* Instituut : Brussels Instituut voor Milieubeheer opgericht bij koninklijk besluit van 8 maart 1989;
- 2° audit : het beoordelingsproces met betrekking tot de stappen ondernomen door het bedrijf, de school, de sitebeheerder en de sitegebruiker inzake het vervoerplan, om :
- a) de conformiteit ervan met de onderhavige ordonnantie na te gaan;
 - b) het te verbeteren door de efficiëntie ervan te verhogen om een dynamiek te creëren die bijdraagt tot de doelstellingen inzake mobiliteit, leefmilieu en luchtkwaliteit.

De audit waarborgt een uitvoerige aanpak door een bezoek op de site;

- 3° regering : de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
- 4° dag : kalenderdag;
- 5° toegankelijkheidsplan van de site : het document waarin alle nodige inlichtingen beknopt worden samengevat om zich met alle beschikbare vervoermiddelen : trein, bus, tram, metro, auto, taxi, fiets, te voet ...,

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS A L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

relative aux plans de déplacements

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de la Ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

Après en avoir délibéré,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics et la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, sont chargés de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

**TITRE PREMIER
GENERALITES**

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° administration : la direction du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale ayant les transports et la mobilité dans ses compétences;
- 1°*bis* Institut : Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement créé par l'arrêté royal du 8 mars 1989;
- 2° audit : le processus d'évaluation de la démarche menée par l'entreprise, l'école, le gestionnaire de site et l'utilisateur de site concernant le plan de déplacements, en vue de :
- a) vérifier sa conformité avec la présente ordonnance;
 - b) l'améliorer en renforçant ainsi son efficacité afin de créer une dynamique propice à l'atteinte de ses objectifs de mobilité, d'environnement et de qualité de l'air.

L'audit garantit une approche circonstanciée par une visite sur site.

- 3° gouvernement : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 4° jour : jour calendrier;
- 5° plan d'accès du site : le document qui reprend de manière synthétique tous les renseignements nécessaires pour se rendre en un lieu déterminé par tous les moyens de transport disponibles : train, bus, tram,

inclusief het parkeeraanbod (auto's en fietsen) naar een bepaalde plaats te begeven;

6° vervoerplan : de studie, implementatie, beoordeling en update van acties die bedoeld zijn om een duurzaam beheer van verplaatsingen te promoten die gelinkt zijn aan « verkeersgeneratoren » zoals scholen, bedrijven, winkels en recreatiecentra. Het plan beoogt de rationalisering van de gemotoriseerde verplaatsingen, de modale overstap met het oog op de verbetering van de mobiliteit en de vermindering van de milieuoverlast dat zij met zich meebrengt;

7° site : de plaats waarop een vervoerplan betrekking heeft, zijnde :

- a) een gebouw en zijn aanhorigheden;
- b) een zone waar meerdere gebouwen staan en die over meerdere ingangen beschikt die via het meest directe voetgangerstraject op minder dan vijfhonderd meter van elkaar verwijderd zijn of;
- c) de openbare ruimte.

Artikel 3

§ 1. – Onverminderd hun specifieke opdrachten bij elk soort plan hebben het bestuur en het Instituut als algemene opdracht om :

- 1° een school, een bedrijf, een sitebeheerder of sitegebruiker de methodologische hulpmiddelen aan te reiken voor de opmaak van een vervoerplan;
- 2° een antwoord te geven op elke vraag met betrekking tot de vervoerplannen, die wordt gesteld door een school, een bedrijf, een sitebeheerder of sitegebruiker.

§ 2. – Bij de uitoefening van hun algemene en specifieke opdrachten en op ieder moment, kunnen het bestuur en het Instituut, in overleg met de school, het bedrijf, de sitebeheerder of sitegebruiker, een audit verrichten van elke site die onderworpen is aan de onderhavige ordonnantie, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek.

§ 3. – Het bestuur en het Instituut kunnen aan de scholen, bedrijven, sitebeheerders en sitegebruikers die een vervoerplan opstellen en uitvoeren een mobiliteitsprijs uitreiken of een andere vorm van erkenning geven.

§ 4. – Het bestuur en het Instituut kunnen het school-, bedrijfs- en activiteitenvervoerplan ter informatie opsturen aan iedereen die daar een schriftelijk verzoek voor indient en dit uitsluitend voor mobiliteitsdoel-einden.

§ 5. – De stappen die het bestuur en het Instituut ondernemen, blijven verenigbaar en vormen een aanvulling op de voorschriften van de milieuvergunningen.

Artikel 4

De regering bepaalt de modaliteiten van de samenwerking en taakverdeling tussen het bestuur en het Instituut alsook de termijnen en alle andere modaliteiten van de procedures. De regering bepaalt ook de inhoud, het model en de vorm van verzending aan het bestuur en/of het Instituut van de documenten, hierna genaamd « formulieren » en « vervoerplan », die de scholen, de bedrijven, de sitebeheerders en de sitegebruikers dienen te gebruiken op straffe van nietigheid.

métro, voiture, taxi, vélo, marche ..., en ce compris les parkings (voitures et vélos);

6° plan de déplacements : l'étude, la mise en œuvre, l'évaluation et l'actualisation d'actions destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité des « générateurs de trafic » que sont les écoles, les entreprises, les commerces et les lieux de loisirs. Le plan vise la rationalisation des déplacements motorisés, le transfert modal en vue de l'amélioration de la mobilité et de la réduction des nuisances environnementales que génère cette dernière;

7° site : le lieu auquel se rapporte un plan de déplacements, étant :

- a) soit, un bâtiment et ses dépendances;
- b) soit, une zone où sont situés plusieurs bâtiments et qui dispose de plusieurs entrées distantes de moins de cinq cent mètres par le trajet à pied le plus direct;
- c) soit, l'espace public.

Article 3

§ 1^{er}. – Sans préjudice de leurs missions spécifiques à chaque type de plan, l'administration et l'institut ont pour missions générales de :

- 1° fournir à une école, une entreprise, un gestionnaire de site ou un utilisateur de site, les outils méthodologiques d'aide à l'établissement d'un plan de déplacements;
- 2° répondre à toute question relative aux plans de déplacements posée par une école, une entreprise, un gestionnaire de site ou un utilisateur de site.

§ 2. – En concertation avec l'école, l'entreprise, le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site, l'administration et l'Institut peuvent, dans l'exercice de leurs missions générales et spécifiques et à tout moment, effectuer un audit de tout site soumis à la présente ordonnance, soit de sa propre initiative soit sur demande.

§ 3. – L'administration et l'Institut peuvent décerner un prix de mobilité ou donner une autre forme de reconnaissance aux écoles, aux entreprises, aux gestionnaires de site et aux utilisateurs de site qui établissent et mettent en œuvre un plan de déplacement.

§ 4. – L'administration et l'Institut peuvent envoyer le plan de déplacements scolaires, d'entreprise et d'activités, pour information, à toute personne qui en fait la demande écrite et exclusivement à des fins de mobilité.

§ 5. – La démarche de l'administration et de l'Institut reste compatible et complémentaire avec les prescrits des permis d'environnement.

Article 4

Le Gouvernement détermine les modalités de la collaboration et de la répartition des tâches entre l'administration et l'Institut, les délais et toute autre modalité des procédures. Le Gouvernement détermine également le contenu, le modèle et la forme de l'envoi à l'administration et/ou à l'Institut, des documents, ci-après dénommés « formulaires » et « plan de déplacements », que les écoles, les entreprises, les gestionnaires de site et les utilisateurs de site, doivent utiliser à peine de nullité.

TITEL II
HET SCHOOLVERVOERPLAN

HOOFDSTUK I
Algemeen

Artikel 5

Voor de toepassing van deze titel verstaan we onder « schoolpubliek » de leerlingen, de ouders van leerlingen, de leerkrachten, de personeelsleden van de school en alle overige personen die zich regelmatig van of naar de school verplaatsen.

Artikel 6

De onderhavige titel is van toepassing op de kleuter-, basis- en secundaire scholen, voor alle netten en alle onderwijstypes.

Titel IV van de onderhavige ordonnantie betreffende de activiteitenvervoerplannen is niet van toepassing op deze scholen wanneer zij buitenschoolse activiteiten in hun lokalen of in de omgeving ervan organiseren.

HOOFDSTUK II
De prediagnose

Artikel 7

De scholen dienen een prediagnose te maken waarbij de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk worden nageleefd.

Artikel 8

§ 1. – De prediagnose heeft met name tot doel :

- 1° de schooldirectie te sensibiliseren voor de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in de schoolomgeving;
- 2° de schooldirectie aan te zetten om een schoolvervoerplan op te maken.

§ 2. – De prediagnose bevat :

- 1° het overzicht van de gegevens van de schoolinstelling, met name het aantal leerlingen en leerkrachten, de lesroosters, ...;
- 2° de beschrijving van de bereikbaarheid van de school voor de verschillende vervoerswijzen;
- 3° de analyse van de verplaatsingen van de leerlingen tussen hun woonplaats en de school en van de schoolverplaatsingen in het algemeen;
- 4° de beschrijving van de ondernomen acties rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit binnen de schoolinstelling;
- 5° de analyse van de mogelijke verbeteringen inzake verkeersveiligheid en mobiliteit.

Artikel 9

De schooldirectie stelt de prediagnose op aan de hand van een formulier dat zij invult.

Het bestuur voorziet in een administratieve omkadering voor alle scholen en een informatiepunt waar alle schooldirecties terecht kunnen om relevante informatie te vinden. Dit informatiepunt zal opgestart worden op 1 september van het schooljaar bepaald door de regering.

TITRE II
LE PLAN DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES

CHAPITRE PREMIER
Généralités

Article 5

Pour l'application du présent titre, on entend par « public scolaire », les élèves, les parents d'élèves, les enseignants, les membres du personnel de l'école et toutes les autres personnes effectuant régulièrement des déplacements de ou vers l'école.

Article 6

Le présent titre est applicable aux écoles maternelles, primaires et secondaires, tous réseaux et tous types d'enseignement confondus.

Le titre IV de la présente ordonnance relatif aux plans de déplacements d'activités n'est pas applicable à ces écoles lorsqu'elles organisent des activités extra-scolaires dans leurs locaux ou aux abords de ceux-ci.

CHAPITRE II
Le prédiagnostic

Article 7

Les écoles ont l'obligation d'établir un prédiagnostic dans le respect des dispositions du présent chapitre.

Article 8

§ 1^{er}. – Le prédiagnostic a pour objectifs, notamment :

- 1° de sensibiliser la direction de l'école à la mobilité, à la sécurité routière et à la qualité de vie aux abords de l'école;
- 2° d'encourager la direction de l'école à établir un plan de déplacements scolaires.

§ 2. – Le prédiagnostic contient :

- 1° le relevé des caractéristiques de l'établissement scolaire, notamment, le nombre d'élèves et d'enseignants, les horaires, ...;
- 2° le descriptif de l'accessibilité de l'école pour les différents modes de déplacement;
- 3° l'analyse des déplacements des élèves entre leur domicile et l'école et des déplacements scolaires en général;
- 4° le descriptif des actions réalisées en terme de sécurité routière et de mobilité durable au sein de l'établissement scolaire;
- 5° l'analyse des améliorations possibles de la sécurité routière et de la mobilité.

Article 9

La direction de l'école établit le prédiagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

L'administration prévoit un encadrement administratif pour toutes les écoles ainsi qu'un point d'information auquel toutes les directions d'école pourront s'adresser pour trouver des informations pertinentes. Ce point d'information démarrera le 1^{er} septembre de l'année scolaire fixée par le Gouvernement.

Zij stuurt dit formulier naar het bestuur ten laatste op 31 december van het jaar bepaald door de regering.

Artikel 10

De schooldirectie actualiseert de prediagnose aan de hand van het in artikel 9 bedoelde formulier, tenzij de school een schoolvervoerplan opstelt.

Zij stuurt dit formulier naar het bestuur.

HOOFDSTUK III
Het schoolvervoerplan

AFDELING 1
Algemeen

Artikel 11

§ 1. – De school die overeenkomstig artikel 9 een prediagnose heeft opgesteld en naar het bestuur gestuurd, kan, indien zij dit wenst, een schoolvervoerplan opstellen waarbij de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk worden nageleefd.

§ 2. – Meerdere scholen die op eenzelfde site gevestigd zijn, kunnen een gemeenschappelijk schoolvervoerplan opstellen.

In dit geval stellen de schooldirecties een gemeenschappelijke werkgroep aan.

De gemeenschappelijke werkgroep bestaat uit leden van de werkgroep van elke school.

Artikel 12

Het schoolvervoerplan heeft met name tot doel :

- 1° het schoolpubliek te sensibiliseren voor veiligheid en duurzame mobiliteit;
- 2° de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit op de weg naar school en in de schoolomgeving te verbeteren;
- 3° de verplaatsingsgewoontes van het schoolpubliek te veranderen met het oog op een rationeel gebruik van de auto en een vermindering van het aantal auto's in de omgeving van de school door andere vervoerswijzen te promoten.

AFDELING 2
De inschrijving van de school

Artikel 13

De schooldirectie schrijft zich bij het bestuur in door een door haar ingevuld formulier te bezorgen.

In overleg met de schooldirectie stelt het bestuur een kalender op waarin de toepassingstermijnen van de artikelen 14, 17, §1, 19, § 1, 20, § 1 en 23 zijn bepaald en stuurt deze naar de schooldirectie.

Elle envoie ce formulaire à l'administration, au plus tard le 31 décembre de l'année déterminée par le Gouvernement.

Article 10

La direction de l'école procède à l'actualisation du prédiagnostic au moyen du formulaire visé à l'article 9, sauf si l'école établit un plan de déplacements scolaires.

Elle envoie ce formulaire à l'administration.

CHAPITRE III
Le plan de déplacements scolaires

SECTION PREMIÈRE
Généralités

Article 11

§ 1^{er}. – L'école qui a établi et envoyé à l'administration un prédiagnostic conformément à l'article 9, peut, si elle le désire, établir un plan de déplacements scolaires dans le respect des dispositions du présent chapitre.

§ 2. – Plusieurs écoles situées sur un même site peuvent établir un plan de déplacements scolaires commun.

Dans ce cas, les directions d'école mandatent un groupe de travail commun.

Le groupe de travail commun est constitué des membres du groupe de travail de chaque école.

Article 12

Le plan de déplacements scolaires a pour objectifs, notamment :

- 1° de sensibiliser le public scolaire à la sécurité et à la mobilité durable;
- 2° d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords de l'école;
- 3° de changer les habitudes de déplacement du public scolaire, en vue de rationaliser l'usage de la voiture individuelle et de diminuer le nombre de voitures à proximité de l'école en favorisant d'autres modes de déplacement.

SECTION 2
L'inscription de l'école

Article 13

La direction de l'école s'inscrit, auprès de l'administration en lui envoyant un formulaire qu'elle remplit.

L'administration établit, en concertation avec la direction de l'école, un calendrier fixant les délais d'application des articles 14, 17, § 1^{er}, 19, § 1^{er}, 20, § 1^{er} et 23, et le lui envoie.

AFDELING 3
De werkgroep

Artikel 14

De schooldirectie, die overeenkomstig artikel 13, lid 1 is ingeschreven, richt een werkgroep op binnen de termijn bepaald op de in lid 2 van dit artikel bedoelde kalender.

Artikel 15

§ 1. – De werkgroep bestaat uit :

- 1° voor de kleuterscholen en lagere scholen ten minste een lid van de directie, ten minste een leerkracht en ten minste een vertegenwoordiger van de ouders van de leerlingen;
- 2° voor de secundaire scholen ten minste een lid van de directie, ten minste een leerkracht en ten minste een vertegenwoordiger van de leerlingen;

§ 2. – De werkgroep heeft de volgende taken :

- 1° het schoolpubliek sensibiliseren voor de doelstellingen van het schoolvervoerplan;
- 2° de prediagnose en het actieplan opstellen;
- 3° de acties van het plan implementeren;
- 4° het actieplan updaten en beoordelen.

AFDELING 4
De diagnose

Artikel 16

§ 1. – De prediagnose, bedoeld in artikel 9, maakt integraal deel uit van de diagnose.

§ 2. – De diagnose bevat :

- 1° de samenstelling van de werkgroep;
- 2° een kaart met aanduiding van de woonplaats van de leerlingen;
- 3° de beschrijving van de werking en de analyse van de omgeving van de schoolinstelling;
- 4° het bereikbaarheidsprofiel van de school;
- 5° de analyse van de vervoerswijzen van het schoolpubliek in al haar verschillende componenten;
- 6° de beschrijving van het verkeer op de wegen in de omgeving van de schoolinstelling en van de problemen voor de verschillende gebruikers;
- 7° de analyse van de in de voorafgaande punten bedoelde inlichtingen.

De regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden.

Artikel 17

§ 1. – Met inachtneming van artikel 16 stelt de werkgroep de diagnose op aan de hand van een formulier dat zij invult.

SECTION 3
Le groupe de travail

Article 14

La direction de l'école, inscrite conformément à l'article 13, alinéa 1^{er}, constitue un groupe de travail, dans le délai fixé au calendrier visé à l'alinéa 2 de cet article.

Article 15

§ 1^{er}. – Le groupe de travail est composé :

- 1° pour les écoles maternelles et primaires, d'au moins un membre de la direction, d'au moins un enseignant et d'au moins un représentant des parents d'élèves;
- 2° pour les écoles secondaires, d'au moins un membre de la direction, d'au moins un enseignant et d'au moins un représentant des élèves.

§ 2. – Le groupe de travail a pour missions :

- 1° de sensibiliser le public scolaire aux objectifs du plan de déplacements scolaires;
- 2° d'établir le diagnostic et le plan d'actions;
- 3° de mettre en œuvre les actions du plan;
- 4° d'actualiser et d'évaluer le plan d'actions.

SECTION 4
Le diagnostic

Article 16

§ 1^{er}. – Le prédiagnostic, visé à l'article 9, fait partie intégrante du diagnostic.

§ 2. – Le diagnostic contient :

- 1° la composition du groupe de travail;
- 2° une carte de localisation du domicile des élèves;
- 3° la définition du fonctionnement et l'analyse du contexte de l'établissement scolaire;
- 4° le profil d'accessibilité de l'école;
- 5° l'analyse des modes de déplacement du public scolaire dans ses diverses composantes;
- 6° la description du trafic sur les voiries environnantes de l'établissement scolaire et des difficultés rencontrées par les différents usagers;
- 7° l'analyse des informations visées aux points précédents.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic.

Article 17

§ 1^{er}. – Dans le respect de l'article 16, le groupe de travail établit le diagnostic au moyen d'un formulaire qu'il remplit.

De schooldirectie stuurt dit formulier naar het bestuur binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, lid 2 bedoelde kalender.

§ 2. – Indien het bestuur oordeelt dat de diagnose onvolledig is, dan vraagt het aan de schooldirectie om deze te laten aanvullen door de werkgroep.

De schooldirectie stuurt de aanvulling op de diagnose naar het bestuur.

§ 3. – Indien de schooldirectie de diagnose of de aanvulling niet binnen de voorgeschreven termijn stuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

AFDELING 5
Het actieplan

ONDERAFDELING 1
Algemeen

Artikel 18

Het plan bepaalt de volgende acties :

- 1° informatie en communicatie over de doelstellingen en de acties van het plan ten aanzien van het schoolpubliek, de buurtbewoners, de gemeente en de politiezone;
- 2° educatie en sensibilisering van het schoolpubliek voor verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en een beter leefkader in de schoolomgeving;
- 3° organisatie van de verplaatsingen van het schoolpubliek met het oog op een rationeel gebruik van de auto;
- 4° voorstellen ter verbetering van de inrichtingen en uitrustingen van de weg en van het openbaar vervoer in de schoolomgeving.

ONDERAFDELING 2
De opmaak en de verzending van het actieplan

Artikel 19

§ 1. – Met inachtneming van artikel 18 stelt de werkgroep, op basis van de diagnose, het actieplan op aan de hand van een formulier dat zij invult.

De schooldirectie stuurt dit formulier naar het bestuur binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, lid 2 bedoelde kalender.

§ 2. – Indien het bestuur oordeelt dat het actieplan onvolledig is, dan vraagt het aan de schooldirectie om het te laten aanvullen door de werkgroep.

De schooldirectie stuurt de aanvulling op het actieplan naar het bestuur.

§ 3. – Indien de schooldirectie het oorspronkelijke of aangevulde actieplan niet binnen de voorgeschreven termijn stuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

§ 4. – Samen met het actieplan kan de schooldirectie een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 57 bedoelde steun indienen.

La direction de l'école envoie ce formulaire à l'administration, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – Lorsque l'administration estime que le diagnostic est incomplet, elle demande à la direction de l'école de le faire compléter par le groupe de travail.

La direction de l'école envoie à l'administration le complément de diagnostic.

§ 3. – A défaut pour la direction de l'école d'envoyer le diagnostic ou le complément de diagnostic dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

SECTION 5
Le plan d'actions

SOUS-SECTION PREMIÈRE
Généralités

Article 18

Le plan définit des actions :

- 1° d'information et de communication, à propos des objectifs et des actions du plan, auprès du public scolaire, des riverains, de la commune et de la zone de police;
- 2° d'éducation et de sensibilisation du public scolaire à la sécurité routière, à la mobilité durable et à l'amélioration du cadre de vie aux abords de l'école;
- 3° d'organisation des déplacements du public scolaire pour rationaliser l'usage de la voiture individuelle;
- 4° de propositions d'amélioration des aménagements et des équipements de voirie ou de transport public, aux abords de l'école.

SOUS-SECTION 2
L'établissement et l'envoi du plan d'actions

Article 19

§ 1^{er}. – Dans le respect de l'article 18, le groupe de travail établit, sur la base du diagnostic, le plan d'actions, au moyen d'un formulaire qu'il remplit.

La direction de l'école envoie ce formulaire à l'administration, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – Lorsque l'administration estime que le plan d'actions est incomplet, elle demande à la direction de l'école de le faire compléter par le groupe de travail.

La direction de l'école envoie à l'administration le complément de plan d'actions.

§ 3. – A défaut pour la direction de l'école d'envoyer le plan d'actions initial ou complété dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

§ 4. – La direction de l'école peut, simultanément à l'envoi du plan d'actions, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 57.

ONDERAFDELING 3

*De implementatie van het actieplan**Artikel 20*

§ 1. – De werkgroep implementeert de acties van het plan binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, lid 2 bedoelde kalender.

§ 2. – Het bestuur :

1° stelt de betrokken wegbeheerder en maatschappij van openbaar vervoer voor om de voorstellen bedoeld in artikel 18, § 2, 4° te onderzoeken;

2° betekent aan de schooldirectie de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 58.

ONDERAFDELING 4

*De beoordeling en de update van het actieplan**Artikel 21*

De beoordeling is bedoeld om lessen te trekken uit de door de school ondernomen stappen om de acties, de planning van de operaties en de toekomstige beslissingen te verbeteren.

Daartoe analyseert de beoordeling de relevantie en de efficiëntie van de genomen maatregelen alsook de weerslag ervan op de gedragswijziging van het schoolpubliek.

Artikel 22

§ 1. – Op basis van de in artikel 21 bedoelde beoordeling actualiseert de werkgroep het actieplan jaarlijks.

De schooldirectie stuurt het geactualiseerde plan naar het bestuur.

Indien de schooldirectie het geactualiseerde plan niet binnen de voorschreven termijn opstuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

§ 2. – Samen met het geactualiseerde actieplan kan de schooldirectie een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 57 bedoelde steun indienen.

Het bestuur betekent aan de schooldirectie de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 58.

AFDELING 6

*De update van het schoolvervoerplan**Artikel 23*

Na afloop van een periode vastgelegd door de regering en bepaald op de in artikel 13, lid 2 bedoelde kalender, vervalt het schoolvervoerplan ambtshalve en van rechtswege.

De school kan, indien zij dit wenst, een nieuw schoolvervoerplan opstellen. In dit geval zijn de artikelen 11 tot 22 van toepassing.

SOUS-SECTION 3

*La mise en œuvre du plan d'actions**Article 20*

§ 1^{er}. – Le groupe de travail met en œuvre les actions du plan, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – L'administration :

1° invite le gestionnaire de voirie et la société de transport en commun concernés, à examiner les propositions visées à l'article 18, § 2, 4°;

2° notifie à la direction de l'école la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide en application de l'article 58.

SOUS-SECTION 4

*L'évaluation et l'actualisation du plan d'actions**Article 21*

L'évaluation a pour objectifs de tirer les enseignements de la démarche entamée par l'école, en vue d'améliorer les actions, la planification des opérations et les décisions futures.

A ces fins, l'évaluation analyse la pertinence et l'efficacité des mesures prises ainsi que leur impact sur les changements de comportement du public scolaire.

Article 22

§ 1^{er}. – Sur la base de l'évaluation visée à l'article 21, le groupe de travail actualise le plan d'actions annuellement.

La direction de l'école envoie à l'administration le plan actualisé.

Si la direction de l'école n'envoie pas le plan actualisé dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

§ 2. – La direction de l'école peut, simultanément à l'envoi du plan d'actions actualisé, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 57.

L'administration notifie, à la direction de l'école, la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide en application de l'article 58.

SECTION 6

*L'actualisation du plan de déplacements scolaires**Article 23*

A l'issue d'une période déterminée par le Gouvernement et fixée dans le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2, le plan de déplacements scolaires est périmé d'office et de plein droit.

L'école peut, si elle le désire, établir un nouveau plan de déplacements scolaires, auquel cas les articles 11 à 22 sont d'application.

HOOFDSTUK IV
Het in gebreke blijven van de school

Artikel 24

De school wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien zij binnen de voorgeschreven termijn de prediagnose, in toepassing van artikel 9, niet naar het bestuur stuurt.

Artikel 25

Het bestuur stuurt, per aangetekend schrijven, een verwittiging naar de school en bepaalt een termijn zodat deze een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

Indien de school binnen de voorgeschreven termijn geen gevolg geeft aan de in lid 1 bedoelde verwittiging, dan kan zij geen beroep doen op steun onder enigerlei vorm van het bestuur.

TITEL III
HET BEDRIJFSVERVOERPLAN

HOOFDSTUK 1
Algemeen

Artikel 26

Voor de toepassing van de onderhavige titel verstaan we onder :

- 1° bedrijf : elke publiek- of privaatrechtelijke rechtspersoon die op eenzelfde site meer dan honderd werknemers tewerkstelt;
- 2° contactpersoon : de natuurlijke persoon die in het kader van het bedrijfsvervoerplan door het bedrijf wordt aangesteld als gesprekspartner met het bestuur en/of het Instituut;
- 3° werknemers : het personeel van het bedrijf dat onder zijn gezag staat; worden niet beschouwd als deel uitmakend van dit personeel, de bezoldigde werknemers die onder het gezag staan van een andere persoon dan het bedrijf of de zelfstandigen die werken uitvoeren voor, diensten of goederen leveren aan het bedrijf.
- 4° formulier : document van het bestuur en/of het Instituut met betrekking tot de diagnose en de bestaande en toekomstige maatregelen rond mobiliteit.

Artikel 27

Het bedrijfsvervoerplan heeft tot doel een langetermijnstrategie te creëren binnen de bedrijven door een reeks concrete maatregelen geleidelijk in te voeren om een juist evenwicht te garanderen tussen het algemene mobiliteitsbelang, de kwaliteit van het leefmilieu waaronder de luchtkwaliteit en de sociaaleconomische belangen van de bedrijven.

Bijgevolg wil dit plan de verplaatsingsgewoontes van de werknemers en de bezoekers van het bedrijf veranderen ten gunste van vervoerswijzen die aansluiten bij een duurzaam mobiliteitsbeheer en die milieuvriendelijk zijn.

Artikel 28

§ 1. – De onderhavige titel is van toepassing op bedrijven die op eenzelfde site meer dan honderd werknemers tewerkstellen.

§ 2. – Indien op eenzelfde site meerdere bedrijven gevestigd zijn die elk meer dan honderd werknemers tewerkstellen, dan kunnen zij een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

CHAPITRE IV
La défaillance de l'école

Article 24

L'école est réputée défaillante lorsque, dans le délai prescrit, elle n'envoie pas à l'administration, le prédiagnostic, en application de l'article 9.

Article 25

L'administration adresse, par lettre recommandée, un avertissement à l'école et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

A défaut de se conformer, dans le délai prescrit, à l'avertissement visé à l'alinéa 1^{er}, elle ne pourra solliciter l'aide de l'administration sous quelque forme que ce soit.

TITRE III
LE PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE

CHAPITRE PREMIER
Généralités

Article 26

Pour l'application du présent titre, on entend par :

- 1° entreprise : toute personne morale de droit public ou privé occupant plus de cent travailleurs sur un même site.
- 2° personne de contact : la personne physique désignée par l'entreprise comme interlocutrice auprès de l'administration et/ou l'Institut dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise;
- 3° travailleurs : le personnel de l'entreprise placé sous son autorité; ne sont pas considérés comme faisant partie de ce personnel, les travailleurs salariés placés sous l'autorité d'une autre personne que l'entreprise ou les travailleurs indépendants, exécutant des travaux, prestant des services ou fournissant des biens à l'entreprise.
- 4° formulaire : document adressé par l'administration et/ou l'Institut portant sur le diagnostic et les mesures existantes et à venir, en matière de mobilité.

Article 27

Le plan de déplacements d'entreprise a pour objectifs de créer une stratégie à long terme au sein des entreprises, en instaurant graduellement une série de mesures concrètes en vue d'assurer un juste équilibre entre l'intérêt général de la mobilité, la qualité de l'environnement dont la qualité de l'air et les intérêts socioéconomiques des entreprises.

Par conséquent, ce plan vise à changer les habitudes de déplacement des travailleurs et des visiteurs de l'entreprise au profit des modes de déplacement s'intégrant dans une gestion durable de la mobilité et plus respectueux de l'environnement.

Article 28

§ 1^{er}. – Le présent titre est applicable à l'entreprise occupant plus de cent travailleurs sur un même site.

§ 2. – Si plusieurs entreprises, occupant, chacune, plus de cent travailleurs, sont établies sur un même site, elles peuvent établir un plan de déplacements commun.

§ 3. – Indien in eenzelfde gebouw meerdere bedrijven gevestigd zijn die elk minder dan honderd werknemers maar samen meer dan honderd, tewerkstellen, dan kunnen zij een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

HOOFDSTUK II De diagnose

Artikel 29

De diagnose omvat :

- 1° de inventaris en de analyse van de verplaatsingen, niet alleen van de werknemers, zowel hun woon-werkverplaatsingen als hun beroepsverplaatsingen, maar ook van de bezoekers van het bedrijf alsook van de goederen die door zijn werking gegenereerd worden;
- 2° het aantal bezoldigde werknemers die onder het gezag staan van een andere persoon dan het bedrijf of van zelfstandigen die werken uitvoeren voor en diensten of goederen leveren aan het bedrijf, voor zover zij meer dan tien dagen per maand op de site aanwezig zijn;
- 3° de gegevens met aanduiding van de gemeente waar de werknemers bedoeld in 1° wonen, met betrekking tot hun vervoermiddel;
- 4° de werkroosters van de in 1° bedoelde werknemers;
- 5° de analyse van het wagenpark van het bedrijf : dienstwagens, bedrijfswagens, bestelwagens, vrachtwagens en al dan niet gemotoriseerde tweewielers;
- 6° de analyse van het parkeeraanbod in en in de omgeving van het bedrijf;
- 7° de analyse van de bereikbaarheid van het bedrijf met het openbaar vervoer, te voet, per fiets en per wagen;
- 8° de beschrijving van de reeds door het bedrijf ondernomen acties om de mobiliteit en de bereikbaarheid van het bedrijf te verbeteren;
- 9° de lijst van bedrijven op eenzelfde of nabijgelegen site, waarmee een gemeenschappelijk vervoerplan of gemeenschappelijke acties voordelen zouden kunnen opleveren;
- 10° de analyse van de in de voorafgaande punten bedoelde inlichtingen.

De regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden.

Artikel 30

Met inachtneming van artikel 29 stelt het bedrijf de diagnose op aan de hand van een formulier dat het invult.

HOOFDSTUK III Het actieplan

Artikel 31

Het actieplan bevat de volgende verplichte acties :

- 1° de doelstellingen inzake de verdeling van de vervoerswijzen die overeenstemmen met een raming van de impact van het bedrijfsactieplan op het gewijzigde gedrag van de werknemers inzake verplaatsingen;
- 2° de aanstelling van een contactpersoon binnen het bedrijf van wie de identiteit aan de werknemers wordt bekendgemaakt;

§ 3. – Si plusieurs entreprises, occupant, chacune, moins de cent travailleurs mais ensemble plus de cent travailleurs dans un même bâtiment, elles peuvent établir un plan de déplacements commun.

CHAPITRE II Le diagnostic

Article 29

Le diagnostic contient :

- 1° l'inventaire et l'analyse des déplacements non seulement des travailleurs, tant dans leurs déplacements domicile-travail que professionnels, mais aussi des visiteurs de l'entreprise, ainsi que des biens générés par son fonctionnement;
- 2° le nombre de travailleurs salariés placés sous l'autorité d'une autre personne que l'entreprise ou de travailleurs indépendants, exécutant des travaux, prestant des services ou fournissant des biens à l'entreprise, pour autant que ceux-ci soient présents sur le site plus de dix jours par mois;
- 3° l'établissement des données de localisation de la commune d'origine des travailleurs visés au 1°; liée à leur mode de déplacement;
- 4° les horaires de travail des travailleurs visés au 1°;
- 5° l'analyse du parc automobile de l'entreprise : voitures de service, de société, camionnettes, camions et véhicules deux-roues motorisés ou non;
- 6° l'analyse du stationnement dans et aux abords de l'entreprise;
- 7° l'analyse de l'accessibilité de l'entreprise en transports en commun, à pied, à vélo et en voiture;
- 8° la description des actions déjà menées par l'entreprise pour améliorer la mobilité et l'accessibilité de l'entreprise;
- 9° la liste des entreprises présentes sur le même site ou à proximité, avec lesquelles il serait avantageux d'établir un plan de déplacements commun ou des actions communes;
- 10° l'analyse des informations visées aux points précédents.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic.

Article 30

Dans le respect de l'article 29, l'entreprise établit le diagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

CHAPITRE III Le plan d'actions

Article 31

Le plan d'actions contient les actions obligatoires suivantes :

- 1° les objectifs relatifs à la répartition modale qui correspondent à une estimation de l'impact du plan d'actions de l'entreprise sur le changement de comportement des travailleurs en matière de déplacements;
- 2° la désignation d'une personne de contact au sein de l'entreprise, dont l'identité est portée à la connaissance des travailleurs;

- 3° de informatie en communicatie over het volledige bedrijfsvervoerplan ten aanzien van de werknemers en hun vakbondsafgevaardigden;
- 4° de terbeschikkingstelling van een toegankelijkheidsplan van de site aan de werknemers en bezoekers van het bedrijf;
- 5° de terbeschikkingstelling van een fietsenstalling aan de werknemers van het bedrijf; de regering kan de kenmerken van de fietsenstalling bepalen.
- 6° andere acties die overeenstemmen met alle middelen die het bedrijf wil inzetten om de in artikel 27 bedoelde doelstellingen te bereiken.

De regering kan andere verplichte acties bepalen die tegemoetkomen aan de in artikel 27 bedoelde doelstellingen.

Artikel 32

§ 1. – Met inachtneming van artikel 31 stelt het bedrijf op basis van de diagnose het actieplan op aan de hand van een formulier dat het invult.

Het ingevulde formulier wordt aan het Instituut bezorgd binnen de door de regering voorgeschreven termijn. Op basis van dit formulier beslist het Instituut om een audit uit te voeren.

§ 2. – Indien het Instituut oordeelt dat de diagnose onvolledig is, dan vraagt het aan het bedrijf om deze aan te vullen.

§ 3. – Het bedrijf stuurt de aanvullingen naar het Instituut binnen de door de regering voorgeschreven termijn.

Het Instituut bezorgt de volledige diagnose aan het bestuur.

HOOFDSTUK IV Het bedrijfsvervoerplan

AFDELING 1 De verzending van het bedrijfsvervoerplan

Artikel 33

§ 1. – De contactpersoon stuurt het bedrijfsvervoerplan naar het Instituut.

§ 2. – Indien het Instituut oordeelt dat het bedrijfsvervoerplan onvolledig is, dan wordt aan de contactpersoon gevraagd om het te laten aanvullen door het bedrijf.

De contactpersoon stuurt de aanvulling op het bedrijfsvervoerplan naar het Instituut.

Het Instituut stuurt het aangevulde plan naar het bestuur.

AFDELING 2 De implementatie van het bedrijfsvervoerplan

Artikel 34

Het bedrijf implementeert op zijn minst de verplichte acties bedoeld in artikel 31, § 1.

- 3° l'information et la communication à propos de l'ensemble du plan de déplacements d'entreprise, auprès des travailleurs et de leurs représentants syndicaux;
- 4° la mise à disposition des travailleurs et des visiteurs de l'entreprise d'un plan d'accès du site;
- 5° la mise à disposition des travailleurs de l'entreprise d'un parking-vélos; le Gouvernement peut déterminer les caractéristiques du parking-vélos.
- 6° d'autres actions qui correspondent à l'ensemble des moyens que l'entreprise décide de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs visés à l'article 27;

Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires rencontrant les objectifs visés à l'article 27.

Article 32

§ 1^{er}. – Dans le respect de l'article 31, l'entreprise établit, sur la base du diagnostic, le plan d'actions au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

Le formulaire complété est adressé à l'Institut dans un délai fixé par le gouvernement. C'est sur base de ce formulaire que l'Institut décide d'effectuer un audit.

§ 2. – Lorsque l'Institut estime que le diagnostic est incomplet, il demande à l'entreprise de le compléter.

§ 3. – L'entreprise envoie à l'Institut les compléments dans un délai déterminé par le Gouvernement.

Le diagnostic complet est adressé par l'Institut à l'administration.

CHAPITRE IV Le plan de déplacements d'entreprise

SECTION PREMIÈRE L'envoi du plan de déplacements d'entreprise

Article 33

§ 1^{er}. – La personne de contact envoie à l'Institut le plan de déplacements d'entreprise.

§ 2. – Lorsque l'Institut estime que le plan de déplacements d'entreprise est incomplet, il est demandé à la personne de contact de le faire compléter par l'entreprise.

La personne de contact envoie à l'Institut le complément de plan de déplacements d'entreprise.

L'Institut envoie le plan complété à l'administration.

SECTION 2 La mise en œuvre du plan de déplacements d'entreprise

Article 34

L'entreprise met en œuvre, au minimum, les actions obligatoires visées à l'article 31, § 1^{er}.

AFDELING 3

*De update van het bedrijfsvervoerplan**Artikel 35*

Het bedrijf actualiseert zijn vervoerplan met inachtneming van de artikelen 29 tot 34.

HOOFDSTUK V

Het in gebreke blijven van het bedrijf*Artikel 36*

Onverminderd het gewestelijke recht en de daden gesteld op dit recht wordt het bedrijf als in gebreke blijvend beschouwd indien het binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° het formulier en/of zijn oorspronkelijke of aangevulde vervoerplan niet naar het Instituut opstuurt, in toepassing van artikel 33;
- 2° de verplichte acties van zijn vervoerplan niet implementeert, in toepassing van artikel 34;
- 3° de update van zijn vervoerplan niet naar het Instituut opstuurt, in toepassing van artikel 35.

Artikel 37

Het Instituut stuurt, per aangetekend schrijven, een verwittiging naar het bedrijf en bepaalt een termijn zodat het een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

TITEL IV

HET ACTIVITEITEN-VERVOERPLAN

HOOFDSTUK 1

Algemeen*Artikel 38*

Voor de toepassing van de onderhavige titel verstaan we onder :

- 1° activiteit : elke culturele, commerciële of sportactiviteit, tijdelijk, occasioneel, periodiek of permanent, betalend of gratis, op een site;
- 2° sitebeheerder : de natuurlijke of rechtspersoon die, als eigenaar of in een andere hoedanigheid, verantwoordelijk is voor het beheer van de site waar een activiteit of door hem of door de gebruiker van de site wordt uitgeoefend; indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt, dan wordt de beheerder ervan niet beschouwd als sitebeheerder;
- 3° deelnemers : de natuurlijke personen die aan de activiteit deelnemen of de bezoekers die de site van de activiteit betreden, met uitzondering van de personeelsleden van de sitebeheerder en van de sitegebruiker en de uitvoerders van werken, dienstverleners en leveranciers van goederen;
- 4° contactpersoon : de natuurlijke persoon aangesteld door de sitebeheerder en de sitegebruiker als gesprekspartner met het bestuur in het kader van de activiteitenvervoerplannen;
- 5° sitegebruiker :
 - a) de natuurlijke of rechtspersoon aan wie de sitebeheerder het gebruik van de site toevertrouwt, in de zin van artikel 2, 7°, a) of b), om er een activiteit uit te oefenen;

SECTION 3

*L'actualisation du plan de déplacements d'entreprise**Article 35*

L'entreprise procède à l'actualisation de son plan de déplacements et ce, dans le respect des articles 29 à 34.

CHAPITRE V

Les défaillances de l'entreprise*Article 36*

Sans préjudice du droit régional ni des actes pris sur ce droit, l'entreprise est réputée défaillante lorsque, dans le délai prescrit, elle :

- 1° n'envoie pas à l'Institut le formulaire et/ou son plan de déplacements, initial ou complété, en application de l'article 33;
- 2° ne met pas en œuvre les actions obligatoires de son plan de déplacements, en application de l'article 34;
- 3° n'envoie pas à l'Institut l'actualisation de son plan de déplacements, en application de l'article 35.

Article 37

L'Institut adresse, par lettre recommandée, un avertissement à l'entreprise et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

TITRE IV

LE PLAN DE DEPLACEMENTS D'ACTIVITES

CHAPITRE PREMIER

Généralités*Article 38*

Pour l'application du présent titre, on entend par :

- 1° activité : toute activité culturelle, commerciale ou sportive, momentanée, occasionnelle, périodique ou permanente, payante ou gratuite, exercée sur un site;
- 2° gestionnaire de site : la personne physique ou morale responsable, en tant que propriétaire, ou à tout autre titre, de la gestion du site dans lequel une activité est exercée soit par lui-même, soit par l'utilisateur du site; lorsque l'activité s'exerce sur l'espace public, le gestionnaire de celui-ci n'est pas considéré comme gestionnaire de site;
- 3° participants : les personnes physiques participant à l'activité ou les visiteurs se rendant sur le site de l'activité, à l'exception des membres du personnel du gestionnaire de site et de l'utilisateur de site ainsi que de leurs exécuteurs de travaux, de leurs prestataires de services et de leurs fournisseurs de biens;
- 4° personne de contact : la personne physique désignée par le gestionnaire de site et l'utilisateur de site comme interlocutrice auprès de l'administration dans le cadre des plans de déplacements d'activités;
- 5° utilisateur de site :
 - a) la personne physique ou morale à qui le gestionnaire de site confie l'usage du site, au sens de l'article 2, 7°, a) ou b), pour y exercer une activité;

- b) of de persoon die een activiteit uitoefent in de openbare ruimte.
- 6° site waarop activiteiten plaatsvinden met meer dan 3.000 deelnemers en die aan een milieuv vergunning onderworpen is : elke site waarop activiteiten plaatsvinden met meer dan 3.000 betalende deelnemers en die aan een milieuv vergunning onderworpen is.

Artikel 39

Het actieplan heeft met name tot doel :

- 1° de mobiliteit, het leefmilieu, de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit, zowel op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt als rondom de site en in de omgeving ervan, te verbeteren om de impact van de activiteit hierop te verminderen;
- 2° de verplaatsingsgewoontes van de deelnemers te veranderen met het oog op een rationeel gebruik van de auto en een vermindering van het aantal auto's in de omgeving van de site waar de activiteit plaatsvindt door andere vervoerswijzen te promoten.

Artikel 40

De onderhavige titel geldt voor de activiteiten waaraan meer dan duizend mensen op eenzelfde site deelnemen binnen een periode bepaald door de regering.

Artikel 41

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat ze invullen, maken elke sitebeheerder en sitegebruiker :

- 1° zich en hun contactpersoon bekend aan het bestuur;
- 2° kenbaar aan het bestuur welke soort activiteit ze uitoefenen alsook het geschatte aantal mensen die aan hun activiteiten zullen deelnemen.

§ 2. – De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker versturen het formulier bepaald in § 1 naar het bestuur b.

Artikel 42

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat zij invullen, informeren de sitebeheerder en de sitegebruiker het bestuur over de verplaatsing van de activiteit op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of erbuiten en bezorgen het hun nieuwe adres.

De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker versturen dit formulier naar het bestuur.

§ 2. – Indien de activiteit uitgeoefend op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er verplaatst wordt, dan moet er hiervoor een nieuw activiteitenvervoerplan worden opgesteld.

HOOFDSTUK II**De activiteiten met duizend tot drieduizend deelnemers***Artikel 43*

§ 1. – Voor de sites met een capaciteit van duizend tot drieduizend deelnemers voert de sitebeheerder de volgende verplichte acties uit :

- 1° de opmaak van een routeplan van de site dat aan de sitegebruiker wordt overhandigd;

- b) ou la personne qui exerce une activité sur l'espace public.

- 6° site accueillant des activités de plus de 3.000 personnes et soumis à permis d'environnement : tout site accueillant des activités regroupant plus de 3.000 participants payants, et soumis à un permis d'environnement.

Article 39

Le plan d'actions a pour objectifs, notamment :

- 1° d'améliorer la mobilité, l'environnement, la qualité de l'air et la qualité de vie tant sur le chemin du site où s'exerce l'activité qu'à ses abords et dans son voisinage, en vue de diminuer l'impact de l'activité sur ceux-ci;
- 2° de changer les habitudes de déplacement des participants, en vue de rationaliser l'usage de la voiture individuelle et de diminuer le nombre de voitures à proximité du site où s'exerce l'activité, en favorisant d'autres modes de déplacement.

Article 40

Le présent titre s'applique aux activités regroupant, sur un même site, plus de mille participants sur une période à déterminer par le Gouvernement.

Article 41

§ 1^{er}. – Au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent, tout gestionnaire de site et tout utilisateur de site :

- 1° se font connaître et font connaître leur personne de contact auprès de l'administration;
- 2° communiquent à l'administration le type d'activité qu'ils exercent et le nombre estimé de participants que leurs activités accueillent.

§ 2. – La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le formulaire visé au § 1^{er}.

Article 42

§ 1^{er}. – Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site informent l'administration, au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent, du déplacement de l'activité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou en dehors de celui-ci et lui fournissent leur nouvelle adresse.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient ce formulaire à l'administration,.

§ 2. – Lorsque l'activité exercée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est déplacée sur ce territoire, elle est soumise à un nouveau plan de déplacements d'activités.

CHAPITRE II**Les activités regroupant mille à trois mille participants***Article 43*

§ 1^{er}. – Pour les sites accueillant mille à trois mille participants, le gestionnaire de site met en œuvre les actions obligatoires suivantes :

- 1° l'établissement d'un plan d'accès du site et sa remise à l'utilisateur de site;

2° de aanschaf van een fietsenstalling en de terbeschikkingstelling ervan aan de site-gebruiker; de regering kan de kenmerken van de fietsenstalling bepalen.

De uitvoering van deze acties is voor rekening van de sitegebruiker indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt.

§ 2. – De regering kan andere verplichte acties bepalen.

Artikel 44

§ 1. – Voor de activiteiten met duizend tot drieduizend deelnemers voert de sitegebruiker de volgende verplichte acties uit :

1° de verspreiding van het toegankelijkheidsplan van de site, bedoeld in artikel 43, § 1, 1°, op de website van de activiteit;

2° de terbeschikkingstelling van de fietsenstalling, bedoeld in artikel 43, § 1, 2°, aan de deelnemers;

3° de vermelding van de dichtsbijgelegen haltes van openbaar vervoer en van de fietsenstalling op de toegangskaarten in voorverkoop en op de affiches;

§ 2. – De regering kan andere verplichte acties bepalen.

Artikel 45

De sitebeheerder en de sitegebruiker kunnen een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 57 bedoelde steun bij het bestuur indienen.

Het bestuur betekent aan de sitebeheerder en de sitegebruiker de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 58.

HOOFDSTUK III

De activiteiten met meer dan drieduizend deelnemers

AFDELING 1

Algemeen

Artikel 46

§ 1. – Indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt, dan zijn de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk enkel van toepassing op de sitegebruiker.

§ 2. – Wanneer de activiteit betrekking heeft op een site met meer dan 3.000 deelnemers en onderworpen is aan een milieuvergunning, dan is titel III van toepassing op de sitebeheerder, met inbegrip van de specificiteiten van de artikelen 47 tot 49 met betrekking tot de opmaak van de diagnose en het actieplan.

AFDELING 2

De diagnose

Artikel 47

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat hij invult, stelt de sitebeheerder een diagnose op die het volgende bevat :

1° de analyse van de bereikbaarheid van de site voor de verschillende vervoerswijzen van de deelnemers, en van de parkeercapaciteit;

2° de beschrijving van de reeds ondernomen acties om de verplaatsingen van de deelnemers te organiseren.

2° l'acquisition d'un parking-vélos et sa mise à disposition de l'utilisateur de site; le Gouvernement peut déterminer les caractéristiques du parking-vélos.

La mise en œuvre de ces actions incombe à l'utilisateur de site si l'activité a lieu sur l'espace public.

§ 2. – Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires.

Article 44

§ 1^{er}. – Pour les activités regroupant mille à trois mille participants, l'utilisateur de site met en œuvre, les actions obligatoires suivantes :

1° la diffusion du plan d'accès du site, visé à l'article 43, § 1^{er}, 1°, sur le site internet de l'activité;

2° la mise à disposition des participants du parking-vélos visé à l'article 43, § 1^{er}, 2°;

3° la mention, sur les billets d'entrée en pré-vente et sur les affiches, des arrêts des transports publics les plus proches et du parking-vélos;

§ 2. – Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires.

Article 45

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site peuvent introduire auprès de l'administration une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 57.

L'administration notifie au gestionnaire de site et à l'utilisateur de site la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide, en application de l'article 58.

CHAPITRE III

Les activités regroupant plus de trois mille participants

SECTION PREMIÈRE

Généralités

Article 46

§ 1^{er}. – Lorsque l'activité a lieu sur l'espace public, les dispositions du présent chapitre sont uniquement applicables à l'utilisateur de site.

§ 2. – Lorsque l'activité concerne un site accueillant plus de 3.000 personnes et soumis à permis d'environnement, le Titre III s'applique au gestionnaire du site, en intégrant pour l'établissement du diagnostic et du plan d'actions, les spécificités des articles 47 à 49.

SECTION 2

Le diagnostic

Article 47

§ 1^{er}. – Le gestionnaire de site établit, au moyen d'un formulaire qu'il remplit, le diagnostic contenant :

1° l'analyse de l'accessibilité du site par les différents modes de déplacement des participants et de sa capacité de stationnement;

2° la description des actions déjà menées visant à organiser les modes de déplacement des participants.

De regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden.

§ 2. – Aan de hand van een formulier dat hij invult, stelt de sitegebruiker een diagnose op die het volgende bevat :

- 1° de analyse van de vermoedelijke of geschatte vervoerswijzen van de deelnemers op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt;
- 2° de analyse van het vermoedelijke aantal goederen dat nodig is voor de activiteit en van de vervoerswijzen ervan op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt;
- 3° de beschrijving van de reeds ondernomen acties om de verplaatsingen van de deelnemers te organiseren.

AFDELING 3
Het actieplan

Artikel 48

Het actieplan bevat :

- 1° de verplichte acties bepaald in de artikelen 43 en 44;
- 2° alsook de volgende verplichte maatregelen :
 - sensibiliserings- en aansporingsmaatregelen bestemd voor de deelnemers om andere vervoerswijzen dan de privéwag en te gebruiken;
 - specifieke maatregelen voor PBM's;
 - signalisatiemaatregelen met betrekking tot de zachte vervoerswijzen, bestemd voor voetgangers en fietsers;
 - informatie-uitwisseling tussen de buurt-bewoners en de sitebeheerder en/of sitegebruiker;
- 3° andere acties die overeenstemmen met het geheel van de middelen die de sitebeheerder en de sitegebruiker ter beschikking stellen om de doelstellingen vermeld in artikel 39 te bereiken.

Artikel 49

Met inachtneming van artikel 48, op basis van de diagnose en aan de hand van een formulier dat ze invullen :

- 1° stelt de sitebeheerder het actieplan op met betrekking tot de acties bedoeld in de artikelen 43 en 48, 2°;
- 2° stelt de sitegebruiker het actieplan op met betrekking tot de acties bedoeld in de artikelen 44 en 48, 2°.

AFDELING 4
Het activiteitenvervoerplan

ONDERAFDELING 1
De verzending van het activiteitenvervoerplan

Artikel 50

§ 1. – De contactpersoon van de sitebeheerder en die van de sitegebruiker sturen het activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

§ 2. – Samen met het activiteitenvervoerplan kunnen de sitebeheerder en de sitegebruiker een aanvraag voor een principeakkoord voor de toe-

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic.

§ 2. – L'utilisateur de site établit, au moyen d'un formulaire qu'il remplit, le diagnostic contenant :

- 1° l'analyse des modes de déplacement, présumés ou estimés, des participants sur le chemin du site sur lequel s'exerce l'activité;
- 2° l'analyse du nombre présumé de biens nécessaires à l'activité et de leurs modes de déplacement sur le chemin du site sur lequel s'exerce l'activité;
- 3° la description des actions déjà menées visant à organiser les modes de déplacement des participants.

SECTION 3
Le plan d'actions

Article 48

Le plan contient :

- 1° les actions obligatoires définies aux articles 43 et 44;
- 2° et également les mesures obligatoires suivantes :
 - des mesures de sensibilisation et d'incitation à l'intention des participants pour utiliser d'autres modes que la voiture individuelle;
 - des mesures spécifiques pour les PMR; et
 - des mesures signalétiques pour les modes doux, destinées aux piétons et aux cyclistes;
 - un échange d'informations entre les riverains et le gestionnaire et/ou l'utilisateur du site.
- 3° d'autres actions correspondant à l'ensemble des moyens que le gestionnaire de site et l'utilisateur de site décident de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs précisés à l'article 39.

Article 49

Dans le respect de l'article 48, sur la base du diagnostic et au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent :

- 1° le gestionnaire de site établit le plan d'actions quant aux actions visées aux articles 43 et 48, 2°;
- 2° l'utilisateur de site établit le plan d'actions quant aux actions visées aux articles 44 et 48, 2°.

SECTION 4
Le plan de déplacements d'activités

SOUS-SECTION PREMIÈRE
L'envoi du plan de déplacements d'activités

Article 50

§ 1^{er}. – La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le plan de déplacements d'activités.

§ 2. – Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site peuvent, simultanément à l'envoi du plan de déplacements d'activités, introduire une

kenning van de in artikel 57 bedoelde steun indien ook het advies bedoeld in artikel 51, § 1 vragen.

§ 3. – Indien het bestuur oordeelt dat het activiteitenvervoerplan onvolledig is, dan vraagt het aan de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker om het te laten aanvullen.

De contactpersoon van de sitebeheerder en die van de sitegebruiker sturen de aanvulling op het activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

ONDERAFDELING 2

Het advies van de instanties bevoegd voor mobiliteit

Artikel 51

§ 1. – Indien het bestuur het opportuun acht of indien de sitebeheerder of de sitegebruiker hierom vraagt, kan het, het advies van het Instituut, de betrokken politiezone(s), de betrokken gemeente(n) of de betrokken maatschappij(en) van openbaar vervoer vragen met betrekking tot het oorspronkelijke of aangevulde activiteitenvervoerplan.

De personen bedoeld in lid 1 sturen hun advies naar het bestuur.

§ 2. – Het bestuur stuurt zijn advies, gebaseerd op het advies bedoeld in paragraaf 1, naar de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker.

De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker sturen het op basis van het advies van het bestuur gewijzigde activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

ONDERAFDELING 3

De implementatie van het activiteitenvervoerplan

Artikel 52

De sitebeheerder en de sitegebruiker implementeren op zijn minst de verplichte acties van het activiteitenvervoerplan.

Het bestuur betekent aan de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker, de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 58.

ONDERAFDELING 4

De update van het activiteitenvervoerplan

Artikel 53

De sitebeheerder en de sitegebruiker actualiseren hun vervoerplan met inachtneming van de artikelen 46 tot 52.

HOOFDSTUK V

Het in gebreke blijven van de sitebeheerder of van de sitegebruiker

Artikel 54

De sitebeheerder of de sitegebruiker wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien hij binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° zich en zijn contactpersoon niet bekend maakt aan het bestuur, in toepassing van artikel 41, § 1, 1°;
- 2° het bestuur niet op de hoogte stelt van de verplaatsing van zijn activiteit en zijn nieuwe adres niet meedeelt, in toepassing van artikel 42, § 1;

demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 57 ainsi que requérir l'avis visé à l'article 51, § 1^{er}.

§ 3. – Lorsque l'administration estime que le plan de déplacements d'activités est incomplet, elle demande à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site de le faire compléter.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le complément de plan de déplacements d'activités.

SOUS-SECTION 2

L'avis d'instances compétentes en matière de mobilité

Article 51

§ 1^{er}. – Si l'administration le juge opportun ou si le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site le demande, elle peut, demander l'avis de l'Institut, de la ou des zones de police concernées, de la ou des communes concernées, de la ou des sociétés de transport public concernées, sur le plan de déplacements d'activités, initial ou complété.

Les personnes visées à l'alinéa 1^{er} envoient leur avis à l'administration.

§ 2. – L'administration envoie à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site son avis basé sur l'avis visé au paragraphe 1^{er}.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le plan de déplacements d'activités, modifié sur base de l'avis de l'administration.

SOUS-SECTION 3

La mise en œuvre du plan de déplacements d'activités

Article 52

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site mettent en œuvre, au minimum, les actions obligatoires du plan de déplacements d'activités.

L'administration notifie, à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide, en application de l'article 58.

SOUS-SECTION 4

L'actualisation du plan de déplacements d'activités

Article 53

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site procèdent à l'actualisation de leur plan de déplacements et ce, dans le respect des articles 46 à 52.

CHAPITRE V

Les défaillances du gestionnaire de site ou de l'utilisateur de site

Article 54

Le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site est réputé défaillant lorsque, dans le délai prescrit, il :

- 1° ne se fait pas connaître et ne fait pas connaître sa personne de contact, auprès de l'administration, en application de l'article 41, § 1^{er}, 1°;
- 2° n'informe pas l'administration du déplacement de son activité et ne lui fournit pas sa nouvelle adresse, en application de l'article 42, § 1^{er};

- 3° zijn in toepassing van artikel 50 oorspronkelijke of aangevulde of in toepassing van artikel 51, § 2 gewijzigde activiteitenvervoerplan niet naar het bestuur stuurt;
- 4° de verplichte acties niet implementeert, in toepassing van de artikelen 42, 44 en 52;
- 5° de update van zijn activiteitenvervoerplan niet naar het bestuur stuurt, in toepassing van artikel 53;

Artikel 55

Het bestuur stuurt een verwittiging, bij een ter aangetekend schrijven, aan de overtreder en bepaalt een termijn zodat deze een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

TITEL V**DE TOEKENNING VAN FINANCIËLE OF MATERIELE STEUN***Artikel 56*

§ 1. – Overeenkomstig de bepalingen van de onderhavige titel kan de regering een financiële of materiële steun toekennen om de opmaak en de implementatie van een vervoerplan aan te moedigen.

§ 2. – Kunnen deze steun genieten :

- 1° de in titel II van de onderhavige ordonnantie bedoelde scholen;
- 2° de personen die een in titel IV van de onderhavige ordonnantie bedoelde activiteit uitoefenen indien deze zonder winst oogmerk gebeurt.

§ 3. – De regering bepaalt de toekenningscriteria, de aard en het bedrag van de steun.

Artikel 57

§ 1. – De aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in de artikelen 19, § 4, 22, § 2, 45 en 50, § 2, bedoelde steun, is ontvankelijk indien :

- 1° de school de in artikel 13, lid 2 bedoelde kalender heeft nageleefd, die de toepassingstermijnen van de artikelen 14, 17, § 1, 19, § 1, 20, § 1 en 23 bepaalt;
- 2° de sitebeheerder of de sitegebruiker niet in een van de in artikel 54 bedoelde gevallen in gebreke is gebleven.

De regering kan andere ontvankelijkheidsvoorwaarden voor de aanvraag bepalen dan deze die in lid 1 worden bedoeld.

§ 2. – De regering bepaalt de samenstelling van het aanvraagdossier voor een principeakkoord voor de toekenning van de steun.

Artikel 58

De regering betekent aan de begunstigde haar beslissing inzake toekenning of weigering van de steun en stuurt een kopie van haar betekening naar het bestuur.

De afwezigheid van betekening binnen deze termijn geldt als toekenning van de steun.

Artikel 59

Het bestuur reikt de steun aan de begunstigde uit.

3° n'envoie pas à l'administration le plan de déplacements d'activités, initial ou complété, en application de l'article 50 ou modifié en application de l'article 51, § 2;

4° ne met pas en œuvre les actions obligatoires, en application des articles 42, 44 et 52;

5° n'envoie pas à l'administration l'actualisation de son plan de déplacements d'activités, en application de l'article 53.

Article 55

L'administration adresse, par lettre recommandée, un avertissement au contrevenant et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

TITRE V**L'OCTROI DE L'AIDE FINANCIERE OU MATERIELLE***Article 56*

§ 1^{er}. – Le Gouvernement peut allouer, conformément aux dispositions du présent titre, une aide financière ou matérielle destinée à encourager l'établissement et la mise en œuvre d'un plan de déplacements.

§ 2. – Peuvent bénéficier de l'aide :

- 1° les écoles visées au titre II de la présente ordonnance;
- 2° les personnes exerçant une activité, visée au titre IV de la présente ordonnance, pour autant que ce soit sans but lucratif.

§ 3. – Le Gouvernement détermine les critères d'attribution, la nature et le montant de l'aide.

Article 57

§ 1^{er}. – La demande d'accord de principe d'octroi de l'aide, visée aux articles 19, § 4, 22, § 2, 45 et 50, § 2, est recevable, pour autant que :

- 1° l'école ait respecté le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2 fixant les délais d'application des articles 14, 17, § 1^{er}, 19, § 1^{er}, 20, § 1^{er} et 23;
- 2° le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site n'ait commis aucune des défaillances visées à l'article 54.

Le Gouvernement peut définir d'autres conditions de recevabilité de la demande que celles visées à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. – Le Gouvernement détermine la composition du dossier de demande d'accord de principe d'octroi de l'aide.

Article 58

Le Gouvernement notifie au bénéficiaire sa décision d'octroi ou de refus de l'aide et envoie une copie de sa notification à l'administration.

L'absence de notification dans ce délai vaut octroi de l'aide.

Article 59

L'administration accorde l'aide au bénéficiaire.

Artikel 60

§ 1. – De regering kan de teruggave van de steun eisen indien binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° de school het actieplan, overeenkomstig artikel 20, niet implementeert of de steun gebruikt voor andere doeleinden dan deze waarvoor ze werd toegekend;
- 2° de sitebeheerder of sitegebruiker de verplichte acties van zijn actieplan, overeenkomstig de artikelen 43, 44 et 52 niet implementeert of de steun gebruikt voor andere doeleinden dan deze waarvoor ze werd toegekend.

De regering kan andere voorwaarden voor de teruggave van de steun bepalen dan deze vermeld in lid 1.

§ 2. – Indien de teruggave van de steun niet binnen de door de regering bepaalde termijn wordt uitgevoerd, dan wordt de overtreder bestraft met een administratieve boete die gelijk is aan het dubbele van het bedrag van de in artikel 56, § 3 bedoelde steun.

TITEL VII
SLOT- EN OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 60

De regering stelt de overgangsbepalingen vast die van toepassing zijn op :

- 1° de bedrijven die artikel 19 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben uitgevoerd;
- 2° de scholen die zich vrijwillig hebben aangesloten bij de schoolvervoerplannen, vóór de inwerkingtreding van de onderhavige ordonnantie.

Artikel 61

De artikelen 19 en 20 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit worden opgeheven.

Artikel 62

De bepalingen van de onderhavige ordonnantie treden in werking op de door de regering bepaalde datums.

Brussel, ... 2009

Voor de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking en Buitenlandse Handel,

Charles PICQUÉ

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

Article 60

§ 1^{er}. – Le Gouvernement peut exiger la restitution de l'aide si, dans le délai prescrit :

- 1° l'école ne met pas en œuvre le plan d'actions, conformément à l'article 20 ou utilise l'aide à d'autres fins que celles pour lesquelles elle a été octroyée;
- 2° le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site ne met pas en œuvre les actions obligatoires de son plan d'actions, conformément aux articles 43, 44 et 52 ou utilise l'aide à d'autres fins que celles pour lesquelles elle a été octroyée.

Le Gouvernement peut définir d'autres conditions de restitution de l'aide que celles visées à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. – A défaut de restitution de l'aide dans le délai déterminé par le Gouvernement, le contrevenant est passible d'une amende administrative équivalente au double du montant de l'aide visée à l'article 56, § 3.

TITRE VII
DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

Article 60

Le Gouvernement arrête les dispositions transitoires applicables aux :

- 1° entreprises qui ont exécuté l'article 19 de l'ordonnance du 25 mars 1999 sur l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant dans la Région de Bruxelles-Capitale;
- 2° écoles qui se sont engagées volontairement dans la démarche des plans de déplacements scolaires, avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Article 61

Les articles 19 et 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant sont abrogés.

Article 62

Les dispositions de la présente ordonnance entrent en vigueur aux dates fixées par le Gouvernement.

Bruxelles, le ... 200

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement et du Commerce extérieur,

Charles PICQUÉ

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met
Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

Evelyne HUYTEBROECK

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

Evelyne HUYTEBROECK

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 23 januari 2009 door de Minister van Leefmilieu, Energie en Waterbeleid en Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « betreffende de vervoerplannen », heeft het volgende advies (nr. 45.883/4) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller, van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

BEVOEGDHEID

1.1. Het voorontwerp strekt ertoe te voorzien in het opmaken van « vervoerplannen » door scholen en bedrijven, alsmede door de beheerders en gebruikers van sites waar « activiteiten » plaatsvinden.

Vervoerplannen vallen thans onder de artikelen 19 en 20 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit.

Toen de laatstgenoemde bepalingen in ontwerpvorm waren voorgelegd aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State, had deze het volgende opgemerkt (1) :

« 1. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt de bevoegdheid om het merendeel van de ontworpen bepalingen vast te stellen in beginsel in de combinatie van artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen met artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Luidens het voornoemde artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1°, is « de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de lucht tegen verontreiniging en aantasting » immers een aangelegenheid die aan de gewesten is overgedragen.

(...)

3. In zoverre de bij artikel 20 van het ontwerp opgelegde verplichting om vervoerplannen op te stellen, zou worden geacht een repercussie te hebben op het algemeen beleid inzake het vervoer – dat een federale aangelegenheid is gebleven (2) –, kan worden aangenomen dat de ontworpen bepaling niet van die aard is dat ze de uitoefening van die federale bevoegdheid op een onevenredige wijze zou beperken. ».

(1) Advies 28.549/3 (Gedr. St., BHP, A-314/1, 1998-1999, blz. 23 en 24).

(2) *Voetnoot 1 van het aangehaalde advies* : Tijdens de bespreking van het ontwerp van bijzondere wet dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988, heeft de Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen (F) in de bevoegde Senaatscommissie verklaard, in verband met de omvang van de aan de gewesten overgedragen bevoegdheden inzake de openbare werken en het vervoer, dat « voor de regionalisering van het vervoer ... duidelijk onderscheid (is) gemaakt tussen enerzijds het algemeen beleid, de normen en de technische voorschriften inzake vervoermiddelen – aangelegenheden die nationaal blijven – en anderzijds het sectorieel economische beleid, dat aan de Gewesten wordt toegewezen » (Gedr. St., Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, blz. 116).

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'eau et le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de la Région de Bruxelles-Capitale, le 23 janvier 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « relative aux plans de déplacements », a donné l'avis (n° 45.883/4) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

COMPÉTENCE

1.1. L'avant-projet tend à prévoir l'élaboration de « plans de déplacements » par les écoles et les entreprises, ainsi que par les gestionnaires et les utilisateurs de sites où se déroulent des « activités ».

Les plans de déplacements sont actuellement régis par les articles 19 et 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant.

Lorsque ces dernières dispositions avaient été soumises à l'état de projet la section de législation du Conseil d'État, celle-ci avait observé (1) :

« 1. La Région de Bruxelles-Capitale puise en principe la compétence de prendre la plupart des dispositions en projet dans la combinaison de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises et de l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Aux termes de l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, 1^o, précité, « la protection de l'environnement, notamment celle ... de l'air contre la pollution et les agressions » est en effet une matière transférée aux régions.

(...)

3. Dans la mesure où l'obligation d'établir des plans de déplacement, imposée à l'article 20 du projet, serait censée avoir des répercussions sur la politique générale en matière de transport – laquelle est demeurée une matière fédérale (2) –, il peut être admis que la disposition en projet n'est pas de nature à limiter d'une manière disproportionnée l'exercice de cette compétence fédérale. ».

(1) Avis 28.549/3 (Doc. parl., Parl. RBC, A-314/1, 1998-1999, pp. 23 et 24).

(2) *Note infrapaginale 1 de l'avis cité* : Au cours de la discussion du projet de loi spéciale qui est devenu la loi spéciale du 8 août 1988, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Réformes institutionnelles (F) a déclaré devant la commission compétente du Sénat, à propos de l'ampleur des compétences transférées aux régions en matière de travaux publics et de transports que « la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport – matière demeurant nationale – d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part » (Doc. parl., S.E. 1988, n° 405/2, p. 116).

1.2. Intussen heeft de federale wetgever, in het kader van zijn eigen bevoegdheden inzake mobiliteit, in de programmawet van 8 april 2003 bepalingen goedgekeurd betreffende het verzamelen van gegevens over het woon-werkverkeer van werknemers.

Deze bepalingen verplichten werkgevers die gemiddeld meer dan honderd werknemers tewerkstellen om de drie jaar een staat op te maken met inlichtingen over het woon-werkverkeer.

Op te merken valt dat de inlichtingen die de bedrijven aldus moeten verzamelen niet alleen hetzelfde onderwerp hebben, maar eveneens hetzelfde doel als dat van zowel artikel 19 van voornoemde ordonnantie van 25 maart 1999, als van de bepalingen van het voorliggende voorontwerp over het « bedrijfsvervoerplan » ⁽³⁾.

De afdeling Wetgeving heeft over deze bepalingen geen enkele opmerking gemaakt ten aanzien van de bevoegdheid van de federale wetgever ⁽⁴⁾.

1.3. Bovendien heeft de afdeling Wetgeving in een advies dat op 8 oktober 2003 is verstrekt over een voorontwerp van decreet, dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 1 april 2004 betreffende het schoolvervoer en de plannen inzake schoolverplaatsingen ⁽⁵⁾, opgemerkt : « ... la politique générale de la mobilité et des transports relève de l'autorité fédérale. Elle inclut la détermination et la mise en œuvre de mesures tendant à promouvoir d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle. Pour ce qui concerne la promotion des transports en commun urbains et vicinaux, les Régions sont bien entendu compétentes sur la base de l'article 6, § 1^{er}, X, 8, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980. ».

In hetzelfde advies heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt in verband met de « schoolvervoerplannen » die het voorontwerp van decreet beoogde in te voeren :

« 8. Les plans de déplacements scolaires dont les objets, la procédure d'élaboration et les règles de mise en œuvre sont définis par les articles 19 à 29 de l'avant-projet, ne se limitent pas régler des aspects du transport qui relèvent de la compétence de la Région wallonne.

L'article 19, qui détermine les « objectifs » que peuvent poursuivre ces plans de déplacements, vise notamment « la sécurité (...) aux abords des écoles », « la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires et des parents face aux problèmes (...) de sécurité routière », « la réduction du trafic automobile, au profit de la pratique de modes moins polluants tels la marche, le vélo (...) et le covoiturage » et « la mise en place d'alternatives à la voiture en organisant des systèmes d'accompagnement collectif à pied ou à vélo, favorisant l'exercice physique, la socialisation, l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie des enfants tout en réactivant la solidarité entre familles et générations ». Cette disposition ne peut ainsi, pour les aspects qui viennent d'être énoncés, se rattacher aux

- (3) In de memorie van toelichting bij het ontwerp van wet dat ontstaan heeft gegeven aan de programmawet van 8 april 2003 staat immers te lezen : « In het kader van haar mobiliteitsbeleid wil de regering een gedragswijziging bevorderen teneinde het gebruik van de privé-auto te beperken en een overgang teweeg te brengen naar verkeersvormen die minder overlast en vervuiling met zich meebrengen. De stap van de « mobiliteitsbeheersplannen », die zij wil aanmoedigen, gaat uit van de vaststelling dat de individuele verplaatsingen een complex gegeven zijn » (Gedr. St., Kamer, nr. 50 2343/001, blz. 8).
- (4) Advies 34.971/1/2/3/4, op 27 februari 2003 verstrekt over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de programmawet van 8 april 2003, (Gedr. st., Kamer, 2002-2003, nr. 2343/1, blz. 173), waarin wordt verwezen naar het niet bekendgemaakte advies 33.734/2/V, op 27 augustus 2002 verstrekt over een voorontwerp van wet « betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats ».
- (5) Advies 35.805/4 (Gedr. St., Parl., wall., 2003-2004, nr. 634/1, blz. 19).

1.2. Entre temps, le législateur fédéral a, dans le cadre de ses propres compétences en matière de mobilité, adopté, dans la loi-programme du 8 avril 2003, des dispositions relatives la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

Ces dispositions imposent aux employeurs occupant en moyenne plus de cent travailleurs d'établir tous les trois ans un état donnant des renseignements relatifs aux déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

Force est de constater que les informations que les entreprises doivent ainsi collecter ont non seulement le même objet, mais également la même finalité que ceux que prévoient tant l'article 19 de l'ordonnance du 25 mars 1999 précitée que les dispositions du présent avant-projet relatives au « plan de déplacement d'entreprises » ⁽³⁾.

À l'égard de ces dispositions, la section de législation n'a émis aucune observation quant à la compétence du législateur fédéral ⁽⁴⁾.

1.3. Par ailleurs, dans un avis, donné le 8 octobre 2003 sur un avant-projet de décret devenu le décret du 1^{er} avril 2004 relatif au transport scolaire et aux plans de déplacements scolaires ⁽⁵⁾, la section de législation a observé que « la politique générale de la mobilité et des transports relève de l'autorité fédérale » et que cette compétence inclut « la détermination et la mise en œuvre de mesures tendant à promouvoir d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle. Pour ce qui concerne la promotion des transports en commun urbains et vicinaux, les Régions sont bien entendu compétentes sur la base de l'article 6, § 1^{er}, X, 8, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980. ».

Dans le même avis, la section de législation observait ce qui suit à propos des « plans de déplacement scolaires » que l'avant-projet de décret tendait à mettre en place :

« 8. Les plans de déplacements scolaires dont les objets, la procédure d'élaboration et les règles de mise en œuvre sont définis par les articles 19 à 29 de l'avant-projet, ne se limitent pas régler des aspects du transport qui relèvent de la compétence de la Région wallonne.

L'article 19, qui détermine les « objectifs » que peuvent poursuivre ces plans de déplacements, vise notamment « la sécurité (...) aux abords des écoles », « la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires et des parents face aux problèmes (...) de sécurité routière », « la réduction du trafic automobile, au profit de la pratique de modes moins polluants tels la marche, le vélo (...) et le covoiturage » et « la mise en place d'alternatives à la voiture en organisant des systèmes d'accompagnement collectif à pied ou à vélo, favorisant l'exercice physique, la socialisation, l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie des enfants tout en réactivant la solidarité entre familles et générations ». Cette disposition ne peut ainsi, pour les aspects qui viennent d'être énoncés, se rattacher aux

- (3) L'exposé des motifs du projet de loi devenu la loi-programme du 8 avril 2003 indiquait en effet : « Dans le cadre de sa politique de mobilité, le Gouvernement veut favoriser une modification des comportements afin de réduire le recours à la voiture individuelle et de générer des transferts vers des modes de transport moins congestionnants et moins polluants. La démarche des « plans de gestion de la mobilité », qu'il entend encourager, part du constat de la complexité des déplacements individuels » (Doc. parl., Chambre, n° 50 2343/1, p. 85).
- (4) Avis 34.971/1/2/3/4, donné le 27 février 2003, sur l'avant-projet devenu la loi-programme du 8 avril 2003, (Doc. parl., Chambre, 2002-2003, n° 2343/1, p. 173), renvoyant l'avis 33.734/21V, donné le 27 août 2002, sur un avant-projet de loi « relative la collecte des données concernant le déplacement des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail » non publié.
- (5) Avis 35.805/4 (Doc. parl., Parl. wall., 2003-2004, n° 634/1, p. 19).

compétences régionales; elle relève, pour ces aspects, de la compétence résiduelle de l'autorité fédérale en matière de politique générale de mobilité et des transports.

Seuls les objectifs tendant à « redonn(er) confiance quant à la sécurité des déplacements scolaires » et à « la réduction du trafic automobile, au profit de la pratique de modes moins polluants tels (...) les transports en commun (...) » peuvent-ils être considérés comme relevant de la compétence régionale au titre de l'article 6, § 1^{er}, VIII, 8, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

D'autres aspects, comme la mention de l'objectif tendant à « améliorer (...) l'environnement et la qualité de la vie » ou « la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires et des parents face aux problèmes de pollution (...) » se rattachent aussi à la compétence régionale en matière d'environnement, telle qu'elle est attribuée aux régions par l'article 6, § II spécialement en son 1^o, par la même loi spéciale.

L'article 19 de l'avant-projet et, par voie de conséquence, les autres dispositions du chapitre 3, ne pourraient être admis comme relevant des compétences régionales que s'ils se limitaient aux matières relevant des transports en commun et de l'environnement (...). Ces matières doivent être réglées pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne.

Ces observations s'appliquent à l'article 2, 3^o, de l'avant-projet, qui définit la notion de plan de déplacements scolaires (...).

9. Certains des objectifs exprimés l'article 19 de l'avant-projet, comme par exemple ceux qui concernent « la sécurité (...) aux abords des écoles » et « la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires et des parents face aux problèmes (...) de sécurité routière, en leur redonnant confiance quant la sécurité des déplacements scolaires », pourraient justifier l'intervention de la Région au titre de pouvoirs implicites qui lui sont reconnus par l'article 10 de la loi spéciale précitée du 8 août 1980. Par contre, les autres objectifs, à savoir « la réduction du trafic automobile, au profit de la pratique de modes moins polluants tels la marche, le vélo (...) et le covoiturage » et « la mise en place d'alternatives la voiture en organisant des systèmes d'accompagnement collectif à pied ou à vélo, favorisant l'exercice physique, la socialisation, l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie des enfants tout en réactivant la solidarité entre familles et générations » relèvent du cœur même de la compétence fédérale en matière de politique générale de la mobilité et des transports et ne paraissent pas pouvoir faire l'objet d'une politique différenciée en rapport avec le transport scolaire; l'une au moins des conditions de l'application de l'article 10 précité fait donc défaut pour ces aspects » (6).

1.4. In dit verband heeft het Grondwettelijk Hof als volgt geoordeeld :

« De bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en de gewesten berust op een stelsel van exclusieve bevoegdheden, dat impliceert dat iedere rechtssituatie in beginsel slechts door één wetgever kan worden geregeld. Indien een regeling, zoals in casu, aanleunt bij meerdere bevoegdheidstoewijzingen, dient het Hof uit te maken waar het zwaartepunt van de geregelde rechtsverhouding ligt. » (7).

De ontworpen ordonnantie heeft niet tot doel het vervoer te regelen. Gelet op de context waarin ze wordt geplaatst en op de reikwijdte van de bepalingen die ze bevat, kan ze, onder voorbehoud van de hiernavolgende bepalingen, geacht worden in hoofdzaak te vallen onder de bevoegdheden van de gewesten inzake de bescherming van het leefmilieu (artikel 6, § 1, II, 1^o, van de bijzondere wet), de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6,

(6) *Ibid.*, blz. 20 en 21.

(7) Arrest 2/2009, B.11.2.

compétences régionales; elle relève, pour ces aspects, de la compétence résiduelle de l'autorité fédérale en matière de politique générale de mobilité et des transports.

Seuls les objectifs tendant à « redonn(er) confiance quant à la sécurité des déplacements scolaires » et à « la réduction du trafic automobile, au profit de la pratique de modes moins polluants tels (...) les transports en commun (...) » peuvent-ils être considérés comme relevant de la compétence régionale au titre de l'article 6, § 1^{er}, VIII, 8, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

D'autres aspects, comme la mention de l'objectif tendant à « améliorer (...) l'environnement et la qualité de la vie » ou « la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires et des parents face aux problèmes de pollution (...) » se rattachent aussi à la compétence régionale en matière d'environnement, telle qu'elle est attribuée aux régions par l'article 6, § II spécialement en son 1^o, par la même loi spéciale.

L'article 19 de l'avant-projet et, par voie de conséquence, les autres dispositions du chapitre 3, ne pourraient être admis comme relevant des compétences régionales que s'ils se limitaient aux matières relevant des transports en commun et de l'environnement (...). Ces matières doivent être réglées pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne.

Ces observations s'appliquent à l'article 2, 3^o, de l'avant-projet, qui définit la notion de plan de déplacements scolaires (...).

9. Certains des objectifs exprimés l'article 19 de l'avant-projet, comme par exemple ceux qui concernent « la sécurité (...) aux abords des écoles » et « la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires et des parents face aux problèmes (...) de sécurité routière, en leur redonnant confiance quant la sécurité des déplacements scolaires », pourraient justifier l'intervention de la Région au titre de pouvoirs implicites qui lui sont reconnus par l'article 10 de la loi spéciale précitée du 8 août 1980. Par contre, les autres objectifs, à savoir « la réduction du trafic automobile, au profit de la pratique de modes moins polluants tels la marche, le vélo (...) et le covoiturage » et « la mise en place d'alternatives la voiture en organisant des systèmes d'accompagnement collectif à pied ou à vélo, favorisant l'exercice physique, la socialisation, l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie des enfants tout en réactivant la solidarité entre familles et générations » relèvent du cœur même de la compétence fédérale en matière de politique générale de la mobilité et des transports et ne paraissent pas pouvoir faire l'objet d'une politique différenciée en rapport avec le transport scolaire; l'une au moins des conditions de l'application de l'article 10 précité fait donc défaut pour ces aspects » (6).

1.4. Comme l'indique la Cour constitutionnelle,

« La répartition des compétences entre l'État fédéral et les régions repose sur un système de compétences exclusives qui implique que toute situation juridique soit en principe réglée par un seul et unique législateur. Lorsqu'une réglementation a, comme en l'espèce, des liens avec plusieurs attributions de compétences, la Cour doit rechercher où se trouve l'élément prépondérant de la relation juridique réglée. » (7).

L'ordonnance en projet n'entend pas réglementer le transport. Compte tenu du contexte dans lequel elle s'inscrit et de la portée des dispositions qu'elle comporte, elle peut être considérée, sous réserve des observations qui suivent, comme relevant de manière prépondérante des compétences régionales en matière de protection de l'environnement (article 6, § 1^{er}, II, 1^o, de la loi spéciale), de routes et de leurs dépendances (article 6, § 1^{er}, X,

(6) *Ibid.*, pp. 20 et 21.

(7) Arrêt 2/2009, B.11.2.

§ 1, X, 1°, van de bijzondere wet) en het gemeenschappelijk stadsvervoer (artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet) ⁽⁸⁾.

1.5. De schoolvervoerplannen waarin de ordonnantie voorziet, hebben onder andere tot doel « het schoolpubliek te sensibiliseren voor veiligheid en duurzame mobiliteit » en « de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit op de weg naar school en in de schoolomgeving te verbeteren » ⁽⁹⁾. De werkgroepen die door de scholen worden opgericht, worden verzocht « actieplannen » op te stellen die onder meer acties omvatten inzake « educatie en sensibilisering van het schoolpubliek voor verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en een beter leefkader in de schoolomgeving ». Verkeersveiligheid valt onder de residuaire bevoegdheid van de federale Staat inzake mobiliteit en vervoer. Voor zover de doelstellingen die met de ontworpen ordonnantie worden nagestreefd op het stuk van verkeersveiligheid geacht kunnen worden onlosmakelijk verbonden te zijn met de voorgenoemde maatregelen inzake verbetering van de leefomgeving en het beheer van het wegennet, lijken die doelstellingen en maatregelen verantwoord te kunnen worden als vallend onder de impliciete bevoegdheden die bij artikel 10 van de bijzondere wet aan de gewesten worden toegekend.

1.6. Er behoort evenwel te worden onderzocht of de ontworpen ordonnantie niet tot gevolg heeft dat het voor de federale overheid overdreven moeilijk wordt om haar residuaire bevoegdheid inzake vervoer uit te oefenen of, wat de schoolvervoerplannen betreft, de bevoegdheid van de gemeenschappen voor onderwijs.

In verband met de federale bevoegdheid wordt in de memorie van toelichting het volgende uiteengezet :

« Ook op federaal vlak is er een verplichting voor bedrijven om een woon-werkdiagnostiek op te stellen. Deze diagnostiek, waarop de ondernemingsraad (of de syndicale afvaardiging) gevraagd wordt haar advies te geven, is gedeeltelijk gelijklopend met de huidige Brusselse verplichting. Het doel van deze nieuwe ordonnantie is dan ook het meer afstellen van de Brusselse verplichting op de federale en een versoepeling van de huidige procedure. De administratie zal hiertoe de nodige contacten leggen met de federale overheid. Dit zal niet enkel de taak voor de bedrijven vergemakkelijken maar ook de administratieve opvolging vereenvoudigen. ».

Doordat met het voorontwerp getracht wordt aan de bedrijven geen verplichtingen op te leggen die strijdig zijn of geen samenhang vertonen met die welke de federale Staat oplegt, lijkt het proportionaliteitsbeginsel in de uitoefening van bevoegdheden te zijn nageleefd. De doelstelling van het harmoniseren van de beleidslijnen is evenwel makkelijker haalbaar door middel van samenwerkingsakkoorden als bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet.

Wat de onderwijsbevoegdheid van de gemeenschappen betreft en voor zover in artikel 18, onderdeel 2, gepreciseerd wordt dat de acties inzake « educatie en sensibilisering van het schoolpubliek voor verkeersveiligheid » geen betrekking mogen hebben op de schoolprogramma's, moeten de stellers van het voorontwerp van ordonnantie in de memorie van toelichting kunnen aantonen dat de verplichting voor de scholen om een « pre-diagnose » te maken (artikel 7 van het voorontwerp) en om die pre-diagnose te actualiseren (artikel 10 van het voorontwerp) het voor de gemeenschappen niet in overdreven mate moeilijker maken om hun onderwijsbevoegdheid uit te oefenen. Zo ook, hoewel het opstellen van een schoolvervoerplan niet verplicht is (artikel 11, § 1, van het voorontwerp), ziet de afdeling Wetgeving niet in op welke grond de ordonnantiegever zich zou mogen mengen in de organisatie en de werkwijze van scholen, inzonderheid door de verplichting om een werkgroep op te richten die er

(8) Zie in een analoge zin advies 44.315/4, gegeven op 5 mei 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap (Gedr. St., BHP, 2007-2008, nr. A-498) en advies 42.892/AV waarnaar daarin wordt verwezen.

(9) Artikel 12.

1°, de loi spéciale) et de transport public urbain (article 6, § 1, X, 8°, de la loi spéciale) ⁽⁸⁾.

1.5. Les plans de déplacements scolaires prévus par l'ordonnance ont notamment pour objectifs « de sensibiliser le public scolaire la sécurité routière et la mobilité durable » et d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords de l'école » ⁽⁹⁾. Les « plans d'actions » que les groupes de travail mis en place par les écoles sont invités à établir, comportent des actions « d'éducation et de sensibilisation du public scolaire à la sécurité routière, à la mobilité durable et à l'amélioration du cadre de vie aux abords de l'école ». La sécurité routière relève de la compétence résiduelle de l'État fédéral en matière de mobilité et de transport. Dans la mesure où les objectifs poursuivis par l'ordonnance en projet en matière de sécurité routière peuvent être considérés comme indissociables des mesures envisagées en matière d'amélioration du cadre de vie et de gestion de la voirie, ces objectifs et ces mesures apparaissent pouvoir se justifier au titre des pouvoirs implicites reconnus aux régions par l'article 10 de la loi spéciale.

1.6. Il y a lieu toutefois d'examiner si l'ordonnance en projet n'a pas pour effet de rendre exagérément difficile l'exercice par l'autorité fédérale de sa compétence résiduelle en matière de transport, ou, en ce qui concerne les plans de déplacement scolaire, la compétence des Communautés en matière d'enseignement.

En ce qui concerne la compétence fédérale, l'exposé des motifs expose ce qui suit :

« Au niveau fédéral également, il existe une obligation pour les entreprises de rédiger un diagnostic des déplacements domicile-travail. Ce diagnostic, sur lequel il est demandé au conseil d'entreprise (ou à la délégation syndicale) de donner son avis, rejoint en partie l'obligation bruxelloise existante. Par conséquent, l'objectif de cette nouvelle ordonnance est d'aligner davantage l'obligation bruxelloise sur l'obligation fédérale et d'assouplir la procédure actuelle. A cet effet, l'administration établira les contacts nécessaires avec les autorités fédérales. Cela permettra non seulement de faciliter la tâche des entreprises mais aussi de simplifier le suivi administratif. ».

Dans la mesure où l'avant-projet veille ne pas imposer aux entreprises des obligations qui seraient contradictoires ou incohérentes avec celles prévues par l'État fédéral, le principe de proportionnalité dans l'exercice des compétences semble respecté. L'objectif d'harmoniser les politiques pourrait toutefois davantage être rencontré en faisant usage de l'instrument des accords de coopération prévus l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale.

En ce qui concerne la compétence des Communautés en matière d'enseignement, pour autant qu'il soit précisé à l'article 18, 2°, que les actions « d'éducation et de sensibilisation du public scolaire à la sécurité routière », ne peuvent porter sur les programmes scolaires, il convient que les auteurs de l'avant-projet d'ordonnance puissent établir dans l'exposé des motifs que l'obligation faite aux écoles d'établir un « pré-diagnostic » (article 7 de l'avant-projet) et celle de l'actualiser (article 10 de l'avant-projet) ne rendent pas exagérément plus difficile l'exercice par les Communautés de leur compétence en matière d'enseignement. De même et bien que l'établissement d'un plan de déplacement scolaire soit facultatif (article 11, § 1^{er}, de l'avant-projet), la section de législation n'aperçoit pas ce qui permettrait au législateur ordonnancier d'interférer dans l'organisation et le mode de fonctionnement des écoles, notamment par la mise en place obligatoire d'un groupe de travail chargé d'accomplir

(8) Voir dans un sens analogue l'avis 44.315/4, donné le 5 mai 2008 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (Doc. parl., Parl. RBC, 2007-2008, n° A-498) et l'avis 42.892/AG qui y est cité.

(9) Article 12.

mee belast is verscheidene taken uit te voeren⁽¹⁰⁾; zelfs het aanvoeren van impliciete bevoegdheden met toepassing van artikel 10 van de bijzondere wet lijkt zo'n inmenging niet te kunnen verantwoorden⁽¹¹⁾.

2. Vele bepalingen van het voorontwerp kennen rechtstreeks bepaalde bevoegdheden toe aan het bestuur, dat gedefinieerd wordt als « de directie van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor vervoer en mobiliteit »⁽¹²⁾.

Bij een ordonnantie mogen evenwel niet rechtstreeks bevoegdheden worden toegekend aan een dienst van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die daarin wordt aangewezen; het staat immers aan de gewestregering de verordeningen te maken en de besluiten te nemen die voor de uitvoering van de ordonnanties nodig zijn⁽¹³⁾, haar bevoegdheden te delegeren⁽¹⁴⁾ en de werkwijze en de organisatie van haar diensten te regelen⁽¹⁵⁾.

Bijgevolg dienen de bevoegdheden die bij de ontworpen tekst rechtstreeks aan het bestuur worden opgedragen, aan de gewestregering te worden verleend. De tekst behoort op dit punt te worden herzien.

3. De terminologie die in het voorontwerp wordt gebruikt, is niet nauwkeurig genoeg. Zo wordt met het woord « vervoerplannen » soms verwezen naar het proces voor het uitwerken van acties die bedoeld zijn om een duurzaam beheer van verplaatsingen te promoten (diagnose, actieplan, beoordeling en update) en soms, blijkbaar⁽¹⁶⁾, alleen naar de eigenlijke actieplannen, wat tot verwarring kan leiden.

De tekst behoort eveneens op dit punt te worden herzien, vooral Titel III, waarin niet duidelijk is hoe de verplichtingen in hoofdstuk III, met als opschrift « Het actieplan », en die van hoofdstuk IV, met als opschrift « Het bedrijfsvervoerplan », op elkaar aansluiten.

4. Afgezien van het geval van de administratieve geldboete waarin artikel 60, § 2, voorziet in geval van financiële steun verleend aan de school of aan de persoon van wie in artikel 52 sprake is, niet wordt teruggegeven, staat op de verplichtingen uit dit voorontwerp geen enkele echte straf. Uit het geheel van de bepalingen van het voorontwerp blijkt immers dat het enige gevolg van het niet-nakomen van deze verplichtingen voor de rechtssubjecten bestaat in het verlies van de mogelijkheid om materiële of financiële steun te genieten.

De steller van het voorontwerp dient te beoordelen of met een dergelijk niet-dwingend dispositief de doelstellingen kunnen worden gehaald die hij daaraan toekent.

(10) Inzonderheid de artikelen 15, 17, 19, 20, § 1, en 22 van het voorontwerp.

(11) Zo bijvoorbeeld mag niet in de ordonnantie zelf worden aangegeven, zoals in de artikelen 10, 14, 19, 20 en 22 geschiedt, door welk orgaan van de school een verplichting moet worden nagekomen. Zulks geldt des te meer daar die verplichtingen krachtens het beginsel van de autonomie eveneens gelden voor de scholen die door de gemeenschap georganiseerd worden.

(12) Artikel 2, onderdeel 1.

(13) Artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, die op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toepasselijk is gemaakt bij artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

(14) Artikel 69 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, die op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toepasselijk is gemaakt bij artikel 36 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

(15) Artikel 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, die op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toepasselijk is gemaakt bij artikel 40 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

(16) Zie bijvoorbeeld artikel 34.

diverses missions⁽¹⁰⁾; même le recours au pouvoir implicite en application de l'article 10 de la loi spéciale ne semble pas pouvoir justifier une telle ingérence⁽¹¹⁾.

2. De nombreuses dispositions de l'avant-projet attribuent directement des pouvoirs déterminés l'administration, celle-ci étant définie comme étant « la direction du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale ayant les transports et la mobilité dans ses compétences »⁽¹²⁾.

Or, une ordonnance ne peut attribuer directement des pouvoirs à un service du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale qu'elle désigne; c'est, en effet, au Gouvernement régional qu'il appartient de faire les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des ordonnances⁽¹³⁾, de déléguer ses pouvoirs⁽¹⁴⁾ et de régler le fonctionnement et l'organisation de ses services⁽¹⁵⁾.

Par conséquent, les pouvoirs que le texte en projet attribue directement l'administration, doivent l'être au Gouvernement régional. Le texte doit être revu sur ce point.

3. L'avant-projet n'utilise pas une terminologie suffisamment précise. Les mots « plans de déplacements » désignent ainsi parfois le processus d'élaboration des actions destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements (diagnostic, plan d'action, évaluation, actualisation) et parfois, semble-t-il⁽¹⁶⁾, seulement le plan d'actions proprement dit, ce qui peut semer la confusion.

Le texte sera également revu sur ce point, principalement le Titre III, dans lequel l'articulation entre les obligations prévues au chapitre III intitulé « Le Plan d'actions » et le Chapitre IV intitulé « Le plan de déplacements d'entreprises » n'apparaît pas clairement.

4. En dehors de l'hypothèse de l'amende administrative prévue par l'article 60, § 2, en cas de non-restitution du montant de l'aide financière qui aurait été octroyée à l'école ou à la personne visée l'article 52, les obligations prévues par le présent avant-projet sont dépourvues de toute réelle sanction. Il ressort en effet de l'ensemble des dispositions de l'avant-projet que la seule conséquence pour les administrés de ne pas satisfaire à ces obligations est la perte de la possibilité d'octroi d'une aide matérielle et financière.

Il appartient à l'auteur de l'avant-projet d'apprécier si un tel dispositif non contraignant est susceptible de rencontrer les objectifs qu'il s'assigne.

(10) Notamment les articles 15, 17, 19, 20, § 1^{er} et 22 de l'avant-projet.

(11) À titre d'exemple, il ne convient pas que l'ordonnance précise elle-même, comme le font les articles 10, 14, 19, 20 et 22, par quel organe de l'école une obligation doit être remplie. Il en va d'autant plus ainsi, en vertu du principe d'autonomie, que ces obligations s'imposent également aux écoles organisées par les Communautés.

(12) Article 2, 1^o.

(13) Article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980, rendu applicable à la Région de Bruxelles-capitale par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

(14) Article 69 de la loi spéciale du 8 août 1980, rendu applicable à la Région de Bruxelles-capitale par l'article 36 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

(15) Article 87 de la même loi spéciale, rendu applicable à la Région de Bruxelles-capitale par l'article 40 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

(16) Voir par exemple l'article 34.

Hoe dan ook dient met het oog op de rechtszekerheid te worden vermeden dat de onderscheiden maatregelen waarin het voorontwerp voorziet, voorgesteld worden als dwingende verplichtingen die voor iedereen gelden. In dat opzicht kan weliswaar worden aanvaard dat in het voorontwerp wordt bepaald dat personen die niet voldoen aan de bepalingen van deze ordonnantie, van het bestuur een rappelbrief krijgen, maar teneinde de burger niet te misleiden omtrent de reikwijdte van die rappelbrieven dienen woorden zoals « in gebreke blijven », « verwittiging » (lees : waarschuwing) en « overtreders » in de artikelen 24, 25, 36, 54 en 55 te worden vermeden.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Dispositief

Artikel 2

1. De definitie in onderdeel 4° is overbodig en moet vervallen.
2. De definitie in onderdeel 5°, waarin sprake is van kalenderdagen, is overbodig en moet vervallen ⁽¹⁷⁾.

Artikelen 3 en 4

1. Artikel 3 vertrouwt dezelfde taken toe aan het « bestuur » en het Brussels Instituut voor Milieubeheer. Artikel 4 bepaalt dat de regering voorschrijft hoe het bestuur en het Instituut samenwerken en de taken onderling verdelen.

Ongerekend algemene opmerking 2 behoort de wetgever, overeenkomstig artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat bij artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen van toepassing is verklaard op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de taken die aan dat Instituut worden toevertrouwd zelf vast te stellen.

2. Zelfs in de veronderstelling dat de machtiging waarvan sprake in paragraaf 3, overeenkomstig de algemene opmerking veeleer aan de regering in plaats van aan het « bestuur » wordt verleend, is ze hoe dan ook te ruim gesteld voor zover ze zonder nadere uitleg toestaat dat aan scholen, bedrijven, sitebeheerders en sitegebruikers die een vervoerplan opstellen en uitvoeren onverschillig welke vorm van erkenning wordt gegeven.

3. Wat paragraaf 4 aangaat, is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk, en in de toelichting bij het artikel wordt ook geen reden opgegeven, waarom met betrekking tot de vervoerplannen afgeweken wordt van de ordonnantie van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur.

Artikel 6

In de toelichting bij het artikel moet uiteengezet worden waarom deze bepaling niet van toepassing is op de instellingen voor hoger onderwijs, temeer daar het tweede lid tot gevolg heeft dat de in het eerste lid genoemde instellingen uit de werkingsfeer van Titel IV van de ontworpen ordonnantie worden gelicht, dat betrekking heeft op de activiteitenvervoerplannen.

(17) Zie advies 33.242/4, gegeven op 15 april 2002 over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2002 betreffende de toekenning van premies voor de verfraaiing van gevels.

En tout état de cause, il convient, dans un souci de sécurité juridique, d'éviter de présenter les diverses mesures prévues par l'avant-projet comme étant des obligations impératives à satisfaire par tout un chacun. À cet égard, s'il est admissible que l'avant-projet prévoit que les personnes qui ne satisfont pas aux dispositions de la présente ordonnance, reçoivent des rappels de l'administration, il convient, pour ne pas induire l'administré en erreur sur la portée de ces rappels, d'éviter les mots tels que « défaillance », « avertissement » et « contrevenant » aux articles 24, 25, 36, 54 et 55.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Dispositif

Article 2

1. La définition figurant au 4° est inutile et sera omise.
2. Au 5°, la définition qui vise les jours calendrier est inutile et sera omise ⁽¹⁷⁾.

Articles 3 et 4

1. L'article 3 confie les mêmes missions à l'« administration » et à l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement. L'article 4 prévoit que le Gouvernement détermine les modalités de collaboration et de la répartition des tâches entre l'administration et l'Institut.

Outre l'observation générale 2, il convient que le législateur établisse lui-même les tâches qui seront confiées à cet Institut, et ce, en vertu de l'article 9 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, rendu applicable à la Région de Bruxelles-Capitale par l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

2. À supposer même que l'habilitation prévue au paragraphe 3 soit, conformément à l'observation générale, octroyée au Gouvernement plutôt qu'à l'« administration », elle est toutefois définie trop largement dans la mesure où elle permet de donner, sans autre précision, n'importe quelle forme de reconnaissance aux écoles, aux entreprises, aux gestionnaires de site et aux utilisateurs de site qui établissent et mettent en œuvre un plan de déplacements.

3. Au paragraphe 4, la section de législation n'aperçoit pas pour quelle raison, le commentaire de l'article n'en donnant aucune, il est dérogé, en ce qui concerne les plans de déplacements, à l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité de l'administration.

Article 6

Le commentaire de l'article devra exposer les raisons pour lesquelles cette disposition n'est pas applicable aux établissements d'enseignement supérieur, et ce d'autant plus que l'alinéa 2 a pour effet de soustraire les établissements visés à l'alinéa 1^{er} à l'application du Titre IV de l'ordonnance en projet, relatif aux plans de déplacements d'activités.

(17) Voir l'avis 33.242/4, donné le 15 avril 2002, sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2002 relatif l'octroi de primes à l'embellissement des façades.

Artikel 10

Onder voorbehoud van algemene opmerking 1.6 moet gepreciseerd worden om de hoeveel tijd en binnen welke termijnen de prediagnose geactualiseerd moet worden.

Artikel 20

Onder voorbehoud van algemene opmerking 2 moet in paragraaf 2, 1°, verwezen worden naar artikel « 18, 4° ».

Artikel 26

Om overlapping met artikel 28, § 1, te voorkomen en te vermijden dat paragraaf 3 van dat artikel onbegrijpelijk wordt, zou het beter zijn zich ertoe te bepalen een bedrijf te definiëren als « elke publiek- of privaatrechtelijke rechtspersoon die werknemers tewerkstelt ».

Artikel 28

In het voorontwerp moet bepaald worden hoe het aantal werknemers berekend wordt om uit te maken of titel III van de ontworpen ordonnantie al dan niet van toepassing is op een bepaald bedrijf.

Ter wille van de overeenstemming met de federale wetgeving waarvan sprake onder algemene opmerking 1, zou het goed zijn dat de steller van het voorontwerp zich wat dat betreft baseert op artikel 162 van de programmawet van 8 april 2003.

Artikel 29

1. De onderdelen 3 en 4 van het eerste lid houden in dat bij de totstandbrenging van de diagnose, persoonsgegevens worden verzameld en verwerkt.

Ook al verplicht artikel 29, § 1, van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens de regering niet de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer te raadplegen, het zou goed zijn dat de stellers van het voorontwerp blijk geven van hun oprechte streven naar een kwaliteitsvolle regelgeving en ter zake het advies van de voornoemde commissie inwinnen.

2. De machtiging verleend aan de regering om de informatie waarom wordt gevraagd in de diagnose uit te breiden, moet afgebakend worden. Ze zou bijvoorbeeld verbonden kunnen worden aan de voorwaarde dat die informatie noodzakelijk moet zijn voor de totstandbrenging van het actieplan.

Artikel 38

1. De aandacht van de steller van het voorontwerp wordt erop gevestigd dat de definitie die hij geeft van het woord « activiteit » uiterst ruim is, aangezien ze op alle activiteit slaat, ongeacht of ze tijdelijk, occasioneel, periodiek of permanent is, dan wel commercieel of cultureel.

Daar het bovendien de bedoeling is dat titel IV van toepassing is op de activiteiten waaraan meer dan duizend mensen op eenzelfde site deelnemen, zonder dat evenwel wordt bepaald binnen welke periode die deelnemer berekend worden – die periode moet door de regering worden bepaald –, is de werkingssfeer van deze titel van de ordonnantie onbeperkt.

En zelfs indien die periode door de wetgever zelf zou worden bepaald, zou deze werkingssfeer heel wat ruimer zijn dan wat de bedoeling lijkt te zijn geweest van de steller van het voorontwerp zoals hij die heeft geformuleerd in de memorie van toelichting. Daaruit blijkt immers dat de

Article 10

Sous réserve de l'observation générale 1.6, il y a lieu de préciser la périodicité et les délais dans lesquels il doit être procédé à l'actualisation du prédiagnostic.

Article 20

Sous réserve de l'observation générale 2, au paragraphe 2, 1°, il convient de viser l'article « 18, 4° ».

Article 26

Pour éviter toute redondance avec l'article 28, § 1^{er}, et pour éviter de rendre inintelligible le paragraphe 3 de ce dernier article, mieux vaudrait se limiter à définir l'entreprise comme « toute personne morale de droit public ou privé occupant des travailleurs ».

Article 28

L'avant-projet doit préciser la manière dont est comptabilisé le nombre de travailleurs pour déterminer si le titre III de l'ordonnance en projet est ou non applicable une entreprise.

Dans le souci d'harmonisation avec la législation fédérale dont il est question sous l'observation générale 1, l'auteur de l'avant-projet s'inspirera utilement à cet égard de l'article 162 de la loi-programme du 8 avril 2003.

Article 29

1. Le 3° et le 4° de l'alinéa 1^{er} impliquent que soient collectées et traitées, lors de l'élaboration du diagnostic, des données à caractère personnel.

Bien que l'article 29, § 1^{er}, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel n'oblige pas le Gouvernement consulter la Commission de la protection de la vie privée, il serait bon que les auteurs de l'avant-projet, témoignant ainsi de leur sincère souci d'une réglementation de qualité, demandent l'avis de la commission précitée à cet égard.

2. L'habilitation octroyée au Gouvernement d'étendre les informations demandées dans le diagnostic doit être circonscrite. Elle pourrait ainsi être conditionnée à l'obligation que ces informations soient nécessaires pour élaborer le plan d'actions.

Article 38

1. L'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur le fait que la définition qu'elle donne du mot « activité » est extrêmement large, puisqu'elle vise toute activité, qu'elle soit momentanée, occasionnelle, périodique ou permanente, et qu'elle soit commerciale ou culturelle.

Dès lors qu'en outre le titre IV est appelé à s'appliquer aux activités regroupant sur un même site plus de mille participants, mais sans que soit définie la période pendant laquelle ces participants sont comptabilisés – cette période devant être déterminée par le Gouvernement –, le champ d'application de ce titre de l'ordonnance est illimité.

Et même si cette période était définie par le législateur lui-même, ce champ d'application serait bien plus large que ce que semble indiquer le souhait exprimé par l'auteur de l'avant-projet dans l'exposé des motifs. Il ressort en effet de celui-ci que la volonté de cet auteur est de viser les

steller van het voorontwerp wil doelen op « evenementen » (« beurzen, meetings, vergaderingen, topontmoetingen, tentoonstellingen, festivals, wedstrijden, ... »). Door evenwel in de definitie van het woord « activiteit » onder meer te spreken van permanente handelsactiviteiten, valt onverschillig welke handel met enige klandizie onder de werkingsfeer van de ordonnantie.

Hoe dan ook, het staat aan de wetgever zelf de werkingsfeer van die titel IV van de ontworpen ordonnantie nauwkeuriger af te bakenen.

2. In onderdeel 5° moet verwezen worden naar artikel 2, 8°, a) of b), en niet naar artikel 2, 7°, a) of b).

Artikel 43

De machtiging die bij paragraaf 2 aan de regering wordt verleend moet afgebakend worden door de aard en de doelstellingen van de overige acties die de regering verplicht kan stellen, te omschrijven.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 44, § 2.

Artikel 48

Er moet worden weergegeven waarvoor de afkorting PBM staat.

Artikel 56

Wil men het wettigheidsbeginsel in acht nemen, dan behoren in paragraaf 3 van het voorontwerp op zijn minst duidelijk de « aard » en het « bedrag van de steun » te worden vastgesteld, waarbij onder meer een maximumbedrag voor de steun moet worden bepaald ⁽¹⁸⁾.

Artikel 58

Het tweede lid moet vervallen : dat niet-handelen van de regering gelijkgesteld kan worden met toekennen van de steun is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Wil de regering dat beginsel in acht nemen, dan moet ze immers alle aanvragen die haar worden voorgelegd onderzoeken en een expliciet besluit nemen.

Artikel 61

Doordat artikel 62 bepaalt dat de artikelen 19 en 20 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit worden opgeheven, moeten in het voorontwerp zelfde overgangsbepalingen worden vastgesteld waarin in voorkomend geval voorzien moet worden voor de personen waarop die bepalingen betrekking hebben.

(18) Zie artikel 12, derde lid, van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, gecoördineerd op 17 juli 1991, artikel 3, derde lid, van de wet van 16 mei 2003 tot vaststelling van de algemene bepalingen die gelden voor de begrotingen, de controle op de subsidies en voor de boekhouding van de gemeenschappen en de gewesten, alsook voor de organisatie van de controle door het Rekenhof, en artikel 15 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle.

« événements » (« salons, meetings, réunions, sommets, expositions, festivals, matchs ... »). Or en visant dans la définition du mot « activité » notamment les activités commerciales permanentes, tombe, sous le champ d'application de l'ordonnance, n'importe quel commerce un tant soit peu achalandé.

En tout état de cause, il appartient au législateur de circonscrire lui-même avec davantage de précision le champ d'application de ce titre IV de l'ordonnance en projet.

2. Au 5°, il y a lieu de viser l'article 2, 8°, a) ou b), et non l'article 2, 7°, a) ou b).

Article 43

L'habilitation accordée au Gouvernement par le paragraphe 2 doit être circonscrite, en définissant la nature et les objectifs des autres actions que le Gouvernement pourrait rendre obligatoires.

La même observation vaut pour l'article 44, § 2.

Article 48

Il y a lieu d'explicitier le sigle PMR.

Article 56

Au paragraphe 3, afin de rencontrer le principe de légalité, il conviendrait tout le moins de déterminer précisément dans l'avant-projet la « nature » et le « montant de l'aide » en fixant notamment un montant maximum de celle-ci ⁽¹⁸⁾.

Article 58

L'alinéa 2 sera omis : il est contraire au principe d'égalité que l'abstention du Gouvernement puisse valoir octroi de l'aide. Le Gouvernement doit en effet pour respecter ce principe, examiner et prendre une décision expresse sur toutes les demandes qui lui sont soumises.

Article 61

Dès lors que l'article 62 prévoit l'abrogation des articles 19 et 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, l'avant-projet doit prévoir lui-même les mesures transitoires qu'il convient de prévoir, le cas échéant, pour les personnes qui sont concernées par ces dispositions.

(18) Voir l'article 12, alinéa 3, des lois sur la comptabilité de l'État, coordonnées le 17 juillet 1991, l'article 3, alinéa 3 de la loi du 16 mai 2003 fixant les dispositions générales applicables aux budgets, au contrôle des subventions et la comptabilité des communautés et des régions, ainsi qu'à l'organisation du contrôle de la Cour des comptes et l'article 15 de l'ordonnance du 23 février 2006 organique portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle.

De kamer was samengesteld uit

De heren PH. HANSE, kamervoorzitter,
 P. LIENARDY,
 J. JAUMOTTE, staatsraden,
 Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. L. DETROUX, eerste auditeur.

De Griffier,

C. GIGOT

De Voorzitter,

PH. HANSE

La chambre était composée de

Messieurs PH. HANSE, président de chambre,
 P. LIENARDY,
 J. JAUMOTTE, conseillers d'Etat,
 Madame C. GIGOT, griffier.

Le rapport a été présenté par M. L. DETROUX, premier auditeur.

Le Greffier,

C. GIGOT

Le Président,

PH. HANSE

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**betreffende de vervoerplannen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken en van de minister van Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit en Openbare Werken en de minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid worden ermee belast aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, namens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, het ontwerp van ordonnantie voor te leggen waarvan de tekst hierna volgt :

**TITEL 1
ALGEMEEN**

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° bestuur : de door de Regering aangestelde administratieve dienst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met vervoer en mobiliteit;
- 2° Instituut : Brussels Instituut voor Milieubeheer opgericht bij koninklijk besluit van 8 maart 1989;
- 3° audit : het beoordelingsproces met betrekking tot de stappen ondernomen door het bedrijf, de school, de sitebeheerder en de sitegebruiker inzake het vervoerplan, om :
 - a) de conformiteit ervan met de onderhavige ordonnantie na te gaan;
 - b) het te verbeteren door de efficiëntie ervan te verhogen om een dynamiek te creëren die bijdraagt tot de doel-

PROJET D'ORDONNANCE**relative aux plans de déplacements**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de la Ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

Après en avoir délibéré,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics et la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, sont chargés de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

**TITRE PREMIER
GENERALITES**

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° administration : le service administratif de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la mobilité et des travaux publics désigné par le Gouvernement;
- 2° Institut : Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement créé par l'arrêté royal du 8 mars 1989;
- 3° audit : le processus d'évaluation de la démarche menée par l'entreprise, l'école, le gestionnaire de site et l'utilisateur de site concernant le plan de déplacements, en vue de :
 - a) vérifier sa conformité avec la présente ordonnance;
 - b) l'améliorer en renforçant ainsi son efficacité afin de créer une dynamique propice à l'atteinte de ses ob-

stellingen inzake mobiliteit, leefmilieu en luchtkwaliteit.

De audit waarborgt een uitvoerige aanpak door een bezoek op de site.

4° toegankelijkheidsplan van de site : het document waarin alle nodige inlichtingen beknopt worden samengevat om zich met alle beschikbare vervoermiddelen : trein, bus, tram, metro, auto, taxi, fiets, te voet ..., inclusief het parkeeraanbod (auto's en fietsen) naar een bepaalde plaats te begeven, en dat als doel heeft de multimodale verplaatsingen aan te sporen;

5° vervoerplan : de studie, implementatie, beoordeling en update van acties die bedoeld zijn om een duurzaam beheer van verplaatsingen te promoten die gelinkt zijn aan « verkeersgeneratoren » zoals scholen, bedrijven, winkels en recreatiecentra. Het plan beoogt de rationalisering van de gemotoriseerde verplaatsingen, de modale overstap met het oog op de verbetering van de mobiliteit en de vermindering van de milieuovertlast dat zij met zich brengt;

6° site : de plaats waarop een vervoerplan betrekking heeft, zijnde :

- a) een gebouw en zijn aanhorigheden;
- b) een zone waar meerdere gebouwen staan en die over meerdere ingangen beschikt die via het meest directe voetgangerstraject op minder dan vijfhonderd meter van elkaar verwijderd zijn of;
- c) de openbare ruimte.

Artikel 3

§ 1. – Onverminderd hun specifieke opdrachten bij elk soort plan hebben het bestuur en het Instituut als algemene opdracht om :

- 1° een school, een bedrijf, een sitebeheerder of sitegebruiker de methodologische hulpmiddelen aan te reiken voor de opmaak van een vervoerplan;
- 2° een antwoord te geven op elke vraag met betrekking tot de vervoerplannen, die wordt gesteld door een school, een bedrijf, een sitebeheerder of sitegebruiker.

§ 2. – Bij de uitoefening van hun algemene en specifieke opdrachten en op ieder moment, kunnen het bestuur en het Instituut, in overleg met de school, het bedrijf, de sitebeheerder of sitegebruiker, een audit verrichten van elke site die onderworpen is aan de onderhavige ordonnantie, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek.

jectifs de mobilité, d'environnement et de qualité de l'air.

L'audit garantit une approche circonstanciée par une visite sur site.

4° plan d'accès du site : le document qui reprend de manière synthétique tous les renseignements nécessaires pour se rendre en un lieu déterminé par tous les moyens de transport disponibles : train, bus, tram, métro, voiture, taxi, vélo, marche ..., en ce compris les parkings (voitures et vélos) et qui vise à sensibiliser aux déplacements multimodaux;

5° plan de déplacements : l'étude, la mise en œuvre, l'évaluation et l'actualisation d'actions destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité des « générateurs de trafic » que sont les écoles, les entreprises, les commerces et les lieux de loisirs. Le plan vise la rationalisation des déplacements motorisés, le transfert modal en vue de l'amélioration de la mobilité et de la réduction des nuisances environnementales que génère cette dernière;

6° site : le lieu auquel se rapporte un plan de déplacements, étant :

- a) soit, un bâtiment et ses dépendances;
- b) soit, une zone où sont situés plusieurs bâtiments et qui dispose de plusieurs entrées distantes de moins de cinq cent mètres par le trajet à pied le plus direct;
- c) soit, l'espace public.

Article 3

§ 1^{er}. – Sans préjudice de leurs missions spécifiques à chaque type de plan, l'administration et l'Institut ont pour missions générales de :

- 1° fournir à une école, une entreprise, un gestionnaire de site ou un utilisateur de site, les outils méthodologiques d'aide à l'établissement d'un plan de déplacements;
- 2° répondre à toute question relative aux plans de déplacements posée par une école, une entreprise, un gestionnaire de site ou un utilisateur de site.

§ 2. – En concertation avec l'école, l'entreprise, le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site, l'administration et l'Institut peuvent, dans l'exercice de leurs missions générales et spécifiques et à tout moment, effectuer un audit de tout site soumis à la présente ordonnance, soit de sa propre initiative soit sur demande.

§ 3. – Het bestuur en het Instituut kunnen aan de scholen, bedrijven, sitebeheerders en sitegebruikers die een vervoerplan opstellen en uitvoeren een mobiliteitsprijs uitreiken.

§ 4. – De stappen die het bestuur en het Instituut ondernemen, blijven verenigbaar en vormen een aanvulling op de voorschriften van de milieuvergunningen.

Artikel 4

De regering bepaalt de modaliteiten van de samenwerking tussen het bestuur en het Instituut alsook de termijnen en alle andere modaliteiten van de procedures. De regering bepaalt ook de inhoud, het model en de vorm van verzending aan het bestuur en/of het Instituut van de documenten, hierna genaamd « formulieren » en « vervoerplan », die de scholen, de bedrijven, de sitebeheerders en de sitegebruikers dienen te gebruiken op straffe van nietigheid.

TITEL II HET SCHOOLVERVOERPLAN

HOOFDSTUK 1 Algemeen

Artikel 5

Voor de toepassing van deze titel verstaan we onder « schoolpubliek » de leerlingen, de ouders van leerlingen, de leerkrachten, de personeelsleden van de school en alle overige personen die zich regelmatig van of naar de school verplaatsen.

Artikel 6

De onderhavige titel is van toepassing op de kleuter-, basis- en secundaire scholen, voor alle netten en alle onderwijstypes.

Titel IV van de onderhavige ordonnantie betreffende de activiteitenvervoerplannen is niet van toepassing op deze scholen wanneer zij buitenschoolse activiteiten in hun lokalen of in de omgeving ervan organiseren.

HOOFDSTUK II De prediagnose

Artikel 7

De scholen dienen een prediagnose te maken waarbij de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk worden nageleefd.

§ 3. – L'administration et l'Institut peuvent décerner un prix de mobilité aux écoles, aux entreprises, aux gestionnaires de site et aux utilisateurs de site qui établissent et mettent en œuvre un plan de déplacements.

§ 4. – La démarche de l'administration et de l'Institut reste compatible et complémentaire avec les prescrits des permis d'environnement.

Article 4

Le Gouvernement détermine les modalités de la collaboration entre l'administration et l'Institut, les délais et toute autre modalité des procédures. Le Gouvernement détermine également le contenu, le modèle et la forme de l'envoi à l'administration et/ou à l'Institut, des documents, ci-après dénommés « formulaires » et « plan de déplacements », que les écoles, les entreprises, les gestionnaires de site et les utilisateurs de site, doivent utiliser à peine de nullité.

TITRE II LE PLAN DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES

CHAPITRE PREMIER Généralités

Article 5

Pour l'application du présent titre, on entend par « public scolaire », les élèves, les parents d'élèves, les enseignants, les membres du personnel de l'école et toutes les autres personnes effectuant régulièrement des déplacements de ou vers l'école.

Article 6

Le présent titre est applicable aux écoles maternelles, primaires et secondaires, tous réseaux et tous types d'enseignement confondus.

Le titre IV de la présente ordonnance relatif aux plans de déplacements d'activités n'est pas applicable à ces écoles lorsqu'elles organisent des activités extra-scolaires dans leurs locaux ou aux abords de ceux-ci.

CHAPITRE II Le prédiagnostic

Article 7

Les écoles ont l'obligation d'établir un prédiagnostic dans le respect des dispositions du présent chapitre.

Artikel 8

§ 1. – De prediagnose heeft met name tot doel :

- 1° de schooldirectie te sensibiliseren voor de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in de schoolomgeving;
- 2° de schooldirectie aan te zetten om een schoolvervoerplan op te maken.

§ 2. – De prediagnose bevat :

- 1° het overzicht van de gegevens van de schoolinstelling, met name het aantal leerlingen en leerkrachten, de lesroosters, ...;
- 2° de beschrijving van de bereikbaarheid van de school voor de verschillende vervoerswijzen;
- 3° de analyse van de verplaatsingen van de leerlingen tussen hun woonplaats en de school en van de schoolverplaatsingen in het algemeen;
- 4° de beschrijving van de ondernomen acties rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit binnen de schoolinstelling;
- 5° de analyse van de mogelijke verbeteringen inzake verkeersveiligheid en mobiliteit.

Artikel 9

De schooldirectie stelt de prediagnose op aan de hand van een formulier dat zij invult.

Het bestuur voorziet in een administratieve omkadering voor alle scholen en een informatiepunt waar alle schooldirecties terecht kunnen om relevante informatie te vinden. Dit informatiepunt zal opgestart worden op 1 september van het schooljaar bepaald door de regering.

Zij stuurt dit formulier naar het bestuur ten laatste op 31 december van het jaar bepaald door de regering.

Artikel 10

De schooldirectie actualiseert jaarlijks de prediagnose aan de hand van het in artikel 9 bedoelde formulier, tenzij de school een schoolvervoerplan opstelt.

Zij stuurt dit formulier naar het bestuur.

Article 8

§ 1^{er}. – Le prédiagnostic a pour objectifs, notamment :

- 1° de sensibiliser la direction de l'école à la mobilité, à la sécurité routière et à la qualité de vie aux abords de l'école;
- 2° d'encourager la direction de l'école à établir un plan de déplacements scolaires.

§ 2. – Le prédiagnostic contient :

- 1° le relevé des caractéristiques de l'établissement scolaire, notamment, le nombre d'élèves et d'enseignants, les horaires, ...;
- 2° le descriptif de l'accessibilité de l'école pour les différents modes de déplacement;
- 3° l'analyse des déplacements des élèves entre leur domicile et l'école et des déplacements scolaires en général;
- 4° le descriptif des actions réalisées en termes de sécurité routière et de mobilité durable au sein de l'établissement scolaire;
- 5° l'analyse des améliorations possibles de la sécurité routière et de la mobilité.

Article 9

La direction de l'école établit le prédiagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

L'administration prévoit un encadrement administratif pour toutes les écoles ainsi qu'un point d'information auquel toutes les directions d'école pourront s'adresser pour trouver des informations pertinentes. Ce point d'information démarrera le 1^{er} septembre de l'année scolaire fixée par le Gouvernement.

Elle envoie ce formulaire à l'administration, au plus tard le 31 décembre de l'année déterminée par le Gouvernement.

Article 10

La direction de l'école procède annuellement à l'actualisation du prédiagnostic au moyen du formulaire visé à l'article 9, sauf si l'école établit un plan de déplacements scolaires.

Elle envoie ce formulaire à l'administration.

HOOFDSTUK III Het schoolvervoerplan

AFDELING 1 *Algemeen*

Artikel 11

§ 1. – De school die overeenkomstig artikel 9 een prediagnose heeft opgesteld en naar het bestuur gestuurd, kan, indien zij dit wenst, een schoolvervoerplan opstellen waarbij de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk worden nageleefd.

§ 2. – Meerdere scholen die op eenzelfde site gevestigd zijn, kunnen een gemeenschappelijk schoolvervoerplan opstellen.

Artikel 12

Het schoolvervoerplan heeft met name tot doel :

- 1° het schoolpubliek te sensibiliseren voor veiligheid en duurzame mobiliteit;
- 2° de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit op de weg naar school en in de schoolomgeving te verbeteren;
- 3° de verplaatsingsgewoontes van het schoolpubliek te veranderen met het oog op een rationeel gebruik van de auto en een vermindering van het aantal auto's in de omgeving van de school door andere vervoerswijzen te promoten.

AFDELING 2 *De inschrijving van de school*

Artikel 13

De schooldirectie schrijft zich bij het bestuur in door een door haar ingevuld formulier te bezorgen.

In overleg met de schooldirectie stelt het bestuur een kalender op waarin de toepassingstermijnen van de artikelen 15, § 1, 17, § 1, 18, § 1 en 21 zijn bepaald en stuurt deze naar de schooldirectie.

AFDELING 3 *De diagnose*

Artikel 14

§ 1. – De prediagnose, bedoeld in artikel 9, maakt integraal deel uit van de diagnose.

CHAPITRE III Le plan de déplacements scolaires

SECTION PREMIÈRE *Généralités*

Article 11

§ 1^{er}. – L'école qui a établi et envoyé à l'administration un prédiagnostic conformément à l'article 9, peut, si elle le désire, établir un plan de déplacements scolaires dans le respect des dispositions du présent chapitre.

§ 2. – Plusieurs écoles situées sur un même site peuvent établir un plan de déplacements scolaires commun.

Article 12

Le plan de déplacements scolaires a pour objectifs, notamment :

- 1° de sensibiliser le public scolaire à la sécurité et à la mobilité durable;
- 2° d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords de l'école;
- 3° de changer les habitudes de déplacement du public scolaire, en vue de rationaliser l'usage de la voiture individuelle et de diminuer le nombre de voitures à proximité de l'école en favorisant d'autres modes de déplacement.

SECTION 2 *L'inscription de l'école*

Article 13

La direction de l'école s'inscrit auprès de l'administration en lui envoyant un formulaire qu'elle remplit.

L'administration établit, en concertation avec la direction de l'école, un calendrier fixant les délais d'application des articles 15, § 1^{er}, 17, § 1^{er}, 18, § 1^{er} et 21, et le lui envoie.

SECTION 3 *Le diagnostic*

Article 14

§ 1^{er}. Le prédiagnostic, visé à l'article 9, fait partie intégrante du diagnostic.

§ 2. – De diagnose bevat :

- 1° een kaart met aanduiding van de woonplaats van de leerlingen;
- 2° de beschrijving van de werking en de analyse van de omgeving van de schoolinstelling;
- 3° het bereikbaarheidsprofiel van de school;
- 4° de analyse van de vervoerswijzen van het schoolpubliek in al haar verschillende componenten;
- 5° de beschrijving van het verkeer op de wegen in de omgeving van de schoolinstelling en van de problemen voor de verschillende gebruikers;
- 6° de analyse van de in de voorafgaande punten bedoelde inlichtingen.

De regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden.

Artikel 15

§ 1. – Met inachtneming van artikel 14 stelt de schooldirectie de diagnose op aan de hand van een formulier dat zij invult.

De schooldirectie stuurt dit formulier naar het bestuur binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender.

§ 2. – Indien het bestuur oordeelt dat de diagnose onvolledig is, dan vraagt het aan de schooldirectie om deze te laten aanvullen door de werkgroep.

De schooldirectie stuurt de aanvulling op de diagnose naar het bestuur.

§ 3. – Indien de schooldirectie de diagnose of de aanvulling niet binnen de voorgeschreven termijn stuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

AFDELING 4 *Het actieplan*

ONDERAFDELING 1 *Algemeen*

Artikel 16

Het plan bepaalt de volgende acties :

§ 2. Le diagnostic contient :

- 1° une carte de localisation du domicile des élèves;
- 2° la définition du fonctionnement et l'analyse du contexte de l'établissement scolaire;
- 3° le profil d'accessibilité de l'école;
- 4° l'analyse des modes de déplacement du public scolaire dans ses diverses composantes;
- 5° la description du trafic sur les voiries environnantes de l'établissement scolaire et des difficultés rencontrées par les différents usagers;
- 6° l'analyse des informations visées aux points précédents.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic.

Article 15

§ 1^{er}. – Dans le respect de l'article 14, la direction de l'école établit le diagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

La direction de l'école envoie ce formulaire à l'administration, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – Lorsque l'administration estime que le diagnostic est incomplet, elle demande à la direction de l'école de le faire compléter par le groupe de travail.

La direction de l'école envoie à l'administration le complément de diagnostic.

§ 3. – A défaut pour la direction de l'école d'envoyer le diagnostic ou le complément de diagnostic dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

SECTION 4 *Le plan d'actions*

SOUS-SECTION PREMIÈRE *Généralités*

Article 16

Le plan définit des actions :

- 1° informatie en communicatie over de doelstellingen en de acties van het plan ten aanzien van het schoolpubliek, de buurtbewoners, de gemeente en de politiezone;
- 2° educatie en sensibilisering van het schoolpubliek voor verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en een beter leefkader in de schoolomgeving;
- 3° organisatie van de verplaatsingen van het schoolpubliek met het oog op een rationeel gebruik van de auto;
- 4° voorstellen ter verbetering van de inrichtingen en uitrustingen van de weg en van het openbaar vervoer in de schoolomgeving;
- 5° de specifieke en operationele acties om een vervuilingsspiek aan te pakken en de toepassing van de dringende maatregelen te garanderen om luchtvervuilingspieken te voorkomen.

ONDERAFDELING 2

De opmaak en de verzending van het actieplan

Artikel 17

§ 1. – Met inachtneming van artikel 16 stelt de schooldirectie, op basis van de diagnose, het actieplan op aan de hand van een formulier dat zij invult.

De schooldirectie stuurt dit formulier naar het bestuur binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender.

§ 2. – Indien het bestuur oordeelt dat het actieplan onvolledig is, dan vraagt het aan de schooldirectie om het aan te vullen.

De schooldirectie stuurt de aanvulling op het actieplan naar het bestuur.

§ 3. – Indien de schooldirectie het oorspronkelijke of aangevulde actieplan niet binnen de voorgeschreven termijn stuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

§ 4. – Samen met het actieplan kan de schooldirectie een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun indienen.

- 1° d'information et de communication, à propos des objectifs et des actions du plan, auprès du public scolaire, des riverains, de la commune et de la zone de police;
- 2° d'éducation et de sensibilisation du public scolaire à la sécurité routière, à la mobilité durable et à l'amélioration du cadre de vie aux abords de l'école;
- 3° d'organisation des déplacements du public scolaire pour rationaliser l'usage de la voiture individuelle;
- 4° de propositions d'amélioration des aménagements et des équipements de voirie ou de transport public, aux abords de l'école;
- 5° spécifiques et opérationnelles pour faire face à une situation de pic de pollution et garantissant l'application des mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique.

SOUS-SECTION 2

L'établissement et l'envoi du plan d'actions

Article 17

§ 1^{er}. – Dans le respect de l'article 16, la direction de l'école établit, sur la base du diagnostic, le plan d'actions, au moyen d'un formulaire qu'il remplit.

La direction de l'école envoie ce formulaire à l'administration, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – Lorsque l'administration estime que le plan d'actions est incomplet, elle demande à la direction de l'école de le compléter.

La direction de l'école envoie à l'administration le complément de plan d'actions.

§ 3. – A défaut pour la direction de l'école d'envoyer le plan d'actions initial ou complété dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

§ 4. – La direction de l'école peut, simultanément à l'envoi du plan d'actions, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55.

ONDERAFDELING 3

*De implementatie van het actieplan**Artikel 18*

§ 1. – De schooldirectie implementeert de acties van het plan binnen de termijn bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender.

§ 2. – Het bestuur :

- 1° stelt de betrokken wegbeheerder en maatschappij van openbaar vervoer voor om de voorstellen bedoeld in artikel 16, 4° te onderzoeken;
- 2° betekent aan de schooldirectie de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 56.

ONDERAFDELING 4

*De beoordeling en de update van het actieplan**Artikel 19*

De beoordeling is bedoeld om lessen te trekken uit de door de school ondernomen stappen om de acties, de planning van de operaties en de toekomstige beslissingen te verbeteren.

Daartoe analyseert de beoordeling de relevantie en de efficiëntie van de genomen maatregelen alsook de weerslag ervan op de gedragwijziging van het schoolpubliek.

Artikel 20

§ 1. – Op basis van de in artikel 19 bedoelde beoordeling actualiseert de schooldirectie het actieplan jaarlijks.

De schooldirectie stuurt het geactualiseerde plan naar het bestuur.

Indien de schooldirectie het geactualiseerde plan niet binnen de voorschreven termijn opstuurt, dan wordt beschouwd dat de school zich gedurende drie jaar niet meer wil aansluiten bij de schoolvervoerplannen.

§ 2. – Samen met het geactualiseerde actieplan kan de schooldirectie een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun indienen.

Het bestuur betekent aan de schooldirectie de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 56.

SOUS-SECTION 3

*La mise en œuvre du plan d'actions**Article 18*

§ 1^{er}. – La direction de l'école met en œuvre les actions du plan, dans le délai fixé au calendrier visé à l'article 13, alinéa 2.

§ 2. – L'administration :

- 1° invite le gestionnaire de voirie et la société de transport en commun concernés, à examiner les propositions visées à l'article 16, 4°;
- 2° notifie à la direction de l'école la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide en application de l'article 56.

SOUS-SECTION 4

*L'évaluation et l'actualisation du plan d'actions**Article 19*

L'évaluation a pour objectifs de tirer les enseignements de la démarche entamée par l'école, en vue d'améliorer les actions, la planification des opérations et les décisions futures.

A ces fins, l'évaluation analyse la pertinence et l'efficacité des mesures prises ainsi que leur impact sur les changements de comportement du public scolaire.

Article 20

§ 1^{er}. – Sur la base de l'évaluation visée à l'article 19, la direction de l'école actualise le plan d'actions annuellement.

La direction de l'école envoie à l'administration le plan actualisé.

Si la direction de l'école n'envoie pas le plan actualisé dans le délai prescrit, l'école est réputée ne plus vouloir s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires durant trois ans.

§ 2. – La direction de l'école peut, simultanément à l'envoi du plan d'actions actualisé, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55.

L'administration notifie, à la direction de l'école, la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide en application de l'article 56.

AFDELING 5

*De update van het schoolvervoerplan**Artikel 21*

Na afloop van een periode vastgelegd door de regering en bepaald op de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender, vervalt het schoolvervoerplan ambtshalve en van rechtswege.

De school kan, indien zij dit wenst, een nieuw schoolvervoerplan opstellen. In dit geval zijn de artikelen 11 tot 20 van toepassing.

HOOFDSTUK IV

Het in gebreke blijven van de school*Artikel 22*

De school wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien zij binnen de voorgeschreven termijn de prediagnose, in toepassing van artikel 9, niet naar het bestuur stuurt.

Artikel 23

Het bestuur stuurt, per aangetekend schrijven, een verwittiging naar de school en bepaalt een termijn zodat deze een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

Indien de school binnen de voorgeschreven termijn geen gevolg geeft aan de in het eerste lid bedoelde verwittiging, dan kan zij geen beroep doen op steun.

TITEL III

HET BEDRIJFSVERVOERPLAN

HOOFDSTUK 1

Algemeen*Artikel 24*

Voor de toepassing van de onderhavige titel verstaan we onder :

- 1° bedrijf : elke publiek- of privaatrechtelijke rechtspersoon die werknemers tewerkstelt;
- 2° contactpersoon : de natuurlijke persoon die in het kader van het bedrijfsvervoerplan door het bedrijf wordt aangesteld als gesprekspartner met het bestuur en/of het Instituut;
- 3° werknemers : het personeel van het bedrijf dat onder zijn gezag staat; worden niet beschouwd als deel uitmakend van dit personeel, de bezoldigde werknemers die onder

SECTION 5

*L'actualisation du plan de déplacements scolaires**Article 21*

A l'issue d'une période déterminée par le Gouvernement et fixée dans le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2, le plan de déplacements scolaires est périmé d'office et de plein droit.

L'école peut, si elle le désire, établir un nouveau plan de déplacements scolaires, auquel cas les articles 11 à 20 sont d'application.

CHAPITRE IV

La défaillance de l'école*Article 22*

L'école est réputée défaillante lorsque, dans le délai prescrit, elle n'envoie pas à l'administration le prédiagnostic, en application de l'article 9.

Article 23

L'administration adresse, par lettre recommandée, un avertissement à l'école et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

A défaut de se conformer, dans le délai prescrit, à l'avertissement visé à l'alinéa 1^{er}, elle ne pourra solliciter l'aide.

TITRE III

LE PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE

CHAPITRE PREMIER

Généralités*Article 24*

Pour l'application du présent titre, on entend par :

- 1° entreprise : toute personne morale de droit public ou privé occupant des travailleurs;
- 2° personne de contact : la personne physique désignée par l'entreprise comme interlocutrice auprès de l'administration et/ou l'Institut dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise;
- 3° travailleurs : le personnel de l'entreprise placé sous son autorité; ne sont pas considérés comme faisant partie de ce personnel, les travailleurs salariés placés sous l'auto-

het gezag staan van een andere persoon dan het bedrijf of de zelfstandigen die werken uitvoeren voor, diensten of goederen leveren aan het bedrijf;

4° formulier : document van het bestuur en/of het Instituut met betrekking tot de diagnose en de bestaande en toekomstige maatregelen rond mobiliteit.

Artikel 25

Het bedrijfsvervoerplan heeft tot doel een langetermijnstrategie te creëren binnen de bedrijven door een reeks concrete maatregelen geleidelijk in te voeren om een juist evenwicht te garanderen tussen het algemene mobiliteitsbelang, de kwaliteit van het leefmilieu waaronder de luchtkwaliteit en de sociaaleconomische belangen van de bedrijven. Het bedrijf zal doelstellingen bepalen voor een verdeling van de vervoerswijzen.

Bijgevolg wil dit plan de verplaatsings-gewoontes van de werknemers en de bezoekers van het bedrijf veranderen ten gunste van vervoerswijzen die aansluiten bij een duurzaam mobiliteitsbeheer en die milieuvriendelijk zijn.

Artikel 26

§ 1. – De onderhavige titel is van toepassing op bedrijven die op eenzelfde site meer dan honderd werknemers tewerkstellen.

§ 2. – Het gemiddeld aantal tewerkgestelde werknemers, dat in aanmerking komt voor de toepassing van deze titel, wordt berekend op dezelfde wijze als het gemiddelde voor het verzamelen door de federale overheid van de gegevens betreffende het woon-werkverkeer van de werknemers.

§ 3. – Indien op eenzelfde site meerdere bedrijven gevestigd zijn die elk meer dan honderd werknemers tewerkstellen, dan kunnen zij een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

§ 4. – Indien in eenzelfde gebouw meerdere bedrijven gevestigd zijn die elk minder dan honderd werknemers maar samen meer dan honderd, tewerkstellen, dan kunnen zij een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

HOOFDSTUK II De diagnose

Artikel 27

De diagnose omvat :

1° de inventaris en de analyse van de verplaatsingen van de werknemers, zowel hun woon-werkverplaatsingen

rité d'une autre personne que l'entreprise ou les travailleurs indépendants, exécutant des travaux, prestant des services ou fournissant des biens à l'entreprise;

4° formulaire : document adressé par l'administration et/ou l'Institut portant sur le diagnostic et les mesures existantes et à venir, en matière de mobilité.

Article 25

Le plan de déplacements d'entreprise a pour objectifs de créer une stratégie à long terme au sein des entreprises, en instaurant graduellement une série de mesures concrètes en vue d'assurer un juste équilibre entre l'intérêt général de la mobilité, la qualité de l'environnement dont la qualité de l'air et les intérêts socio-économiques des entreprises. L'entreprise se fixera des objectifs de répartition modale.

Par conséquent, ce plan vise à changer les habitudes de déplacement des travailleurs et des visiteurs de l'entreprise au profit des modes de déplacement s'intégrant dans une gestion durable de la mobilité et plus respectueux de l'environnement.

Article 26

§ 1^{er}. – Le présent titre est applicable à l'entreprise occupant plus de cent travailleurs sur un même site.

§ 2. – La moyenne des travailleurs occupés, à prendre en compte pour l'application du présent titre, est calculée de la même manière que celle adoptée pour la collecte, par l'autorité fédérale, de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

§ 3. – Si plusieurs entreprises, occupant chacune plus de cent travailleurs, sont établies sur un même site, elles peuvent établir un plan de déplacements commun.

§ 4. – Si plusieurs entreprises occupent chacune moins de cent travailleurs mais ensemble plus de cent travailleurs dans un même bâtiment, elles peuvent établir un plan de déplacements commun.

CHAPITRE II Le diagnostic

Article 27

Le diagnostic contient :

1° l'inventaire et l'analyse des déplacements des travailleurs, tant dans leurs déplacements domicile-travail

als hun beroepsverplaatsingen en van de goederen die door de werking van het bedrijf gegenereerd worden, alsook een schatting van het aantal bezoekers;

- 2° het aantal bezoldigde werknemers die onder het gezag staan van een andere persoon dan het bedrijf of van zelfstandigen die werken uitvoeren voor en diensten of goederen leveren aan het bedrijf, voor zover zij meer dan tien dagen per maand op de site aanwezig zijn;
- 3° de gegevens met aanduiding van de gemeente waar de werknemers bedoeld in 1° wonen, met betrekking tot hun vervoermiddel;
- 4° de werkroosters van de in 1° bedoelde werknemers;
- 5° de analyse van het wagenpark van het bedrijf : dienstwagens, bedrijfswagens, bestelwagens, vrachtwagens en al dan niet gemotoriseerde tweewielers;
- 6° de analyse van het parkeeraanbod in en in de omgeving van het bedrijf;
- 7° de analyse van de bereikbaarheid van het bedrijf met het openbaar vervoer, te voet, per fiets en per wagen;
- 8° de beschrijving van de reeds door het bedrijf ondernomen acties om de mobiliteit en de bereikbaarheid van het bedrijf te verbeteren;
- 9° de lijst van bedrijven op eenzelfde of nabijgelegen site, waarmee een gemeenschappelijk vervoerplan of gemeenschappelijke acties voordelen zouden kunnen opleveren;
- 10° de analyse van de in de voorafgaande punten bedoelde inlichtingen.

De regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden indien dit nodig zou zijn voor de uitvoering van het actieplan.

Artikel 28

Met inachtneming van artikel 27 stelt het bedrijf de diagnose op aan de hand van een formulier dat het invult.

HOOFDSTUK III Het actieplan

Artikel 29

Het actieplan bevat de volgende verplichte acties :

que professionnels, et des biens générés par le fonctionnement de l'entreprise ainsi qu'une estimation du nombre de visiteurs;

- 2° le nombre de travailleurs salariés placés sous l'autorité d'une autre personne que l'entreprise ou de travailleurs indépendants, exécutant des travaux, prestant des services ou fournissant des biens à l'entreprise, pour autant que ceux-ci soient présents sur le site plus de dix jours par mois;
- 3° l'établissement des données de localisation de la commune d'origine des travailleurs visés au 1°, liée à leur mode de déplacement;
- 4° les horaires de travail des travailleurs visés au 1°;
- 5° l'analyse du parc automobile de l'entreprise : voitures de service, de société, camionnettes, camions et véhicules deux-roues motorisés ou non;
- 6° l'analyse du stationnement dans et aux abords de l'entreprise;
- 7° l'analyse de l'accessibilité de l'entreprise en transports en commun, à pied, à vélo et en voiture;
- 8° la description des actions déjà menées par l'entreprise pour améliorer la mobilité et l'accessibilité de l'entreprise;
- 9° la liste des entreprises présentes sur le même site ou à proximité, avec lesquelles il serait avantageux d'établir un plan de déplacements commun ou des actions communes;
- 10° l'analyse des informations visées aux points précédents.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic si cela s'avère nécessaire à la mise en œuvre du plan d'action.

Article 28

Dans le respect de l'article 27, l'entreprise établit le diagnostic au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

CHAPITRE III Le plan d'actions

Article 29

Le plan d'actions contient les actions obligatoires suivantes :

- 1° de doelstellingen inzake de verdeling van de vervoerswijzen die overeenstemmen met een raming van de impact van het bedrijfsactieplan op het gewijzigde gedrag van de werknemers inzake verplaatsingen;
- 2° de aanstelling van een contactpersoon binnen het bedrijf van wie de identiteit aan de werknemers wordt bekendgemaakt;
- 3° de informatie en communicatie over het volledige bedrijfsvervoerplan ten aanzien van de werknemers en hun vakbondsafgevaardigden;
- 4° de terbeschikkingstelling van een toegankelijkheidsplan van de site aan de werknemers en bezoekers van het bedrijf;
- 5° de terbeschikkingstelling van een fietsenstalling aan de werknemers van het bedrijf; de regering kan de kenmerken van de fietsenstalling bepalen;
- 6° de specifieke en operationele acties om een vervuilingsspiek aan te pakken en de toepassing van de dringende maatregelen te garanderen om luchtvervuilingspieken te voorkomen;
- 7° andere acties die overeenstemmen met alle middelen die het bedrijf wil inzetten om de in artikel 25 bedoelde doelstellingen te bereiken.

De regering kan andere verplichte acties bepalen die tegemoetkomen aan de in artikel 25 bedoelde doelstellingen.

Artikel 30

§ 1. – Met inachtneming van artikel 29 stelt het bedrijf op basis van de diagnose het actieplan op aan de hand van een formulier dat het invult.

Het ingevulde formulier wordt aan het Instituut bezorgd binnen de door de regering voorgeschreven termijn. Op basis van dit formulier beslist het Instituut om een audit uit te voeren.

§ 2. – Indien het Instituut oordeelt dat de diagnose onvolledig is, dan vraagt het aan het bedrijf om deze aan te vullen.

§ 3. – Het bedrijf stuurt de aanvullingen naar het Instituut binnen de door de regering voorgeschreven termijn.

Het Instituut bezorgt de volledige diagnose aan het bestuur.

- 1° les objectifs relatifs à la répartition modale qui correspondent à une estimation de l'impact du plan d'actions de l'entreprise sur le changement de comportement des travailleurs en matière de déplacements;
- 2° la désignation d'une personne de contact au sein de l'entreprise, dont l'identité est portée à la connaissance des travailleurs;
- 3° l'information et la communication à propos de l'ensemble du plan de déplacements d'entreprise, auprès des travailleurs et de leurs représentants syndicaux;
- 4° la mise à disposition des travailleurs et des visiteurs de l'entreprise d'un plan d'accès du site;
- 5° la mise à disposition des travailleurs de l'entreprise d'un parking vélos; le Gouvernement peut déterminer les caractéristiques du parking vélos;
- 6° les actions spécifiques et opérationnelles pour faire face à une situation de pic de pollution et garantissant l'application des mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique;
- 7° d'autres actions qui correspondent à l'ensemble des moyens que l'entreprise décide de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs visés à l'article 25.

Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires rencontrant les objectifs visés à l'article 25.

Article 30

§ 1^{er}. – Dans le respect de l'article 29, l'entreprise établit, sur la base du diagnostic, le plan d'actions au moyen d'un formulaire qu'elle remplit.

Le formulaire complété est adressé à l'Institut dans un délai fixé par le Gouvernement. C'est sur la base de ce formulaire que l'Institut décide d'effectuer un audit.

§ 2. – Lorsque l'Institut estime que le diagnostic est incomplet, il demande à l'entreprise de le compléter.

§ 3. – L'entreprise envoie à l'Institut les compléments dans un délai déterminé par le Gouvernement.

Le diagnostic complet est adressé par l'Institut à l'administration.

HOOFDSTUK IV
Het bedrijfsvervoerplan

AFDELING 1

De verzending van het bedrijfsvervoerplan

Artikel 31

§ 1. – De contactpersoon stuurt het bedrijfsvervoerplan naar het Instituut.

§ 2. – Indien het Instituut oordeelt dat het bedrijfsvervoerplan onvolledig is, dan wordt aan de contactpersoon gevraagd om het te laten aanvullen door het bedrijf.

De contactpersoon stuurt de aanvulling op het bedrijfsvervoerplan naar het Instituut.

Het Instituut stuurt het aangevulde plan naar het bestuur.

AFDELING 2

De implementatie van het bedrijfsvervoerplan

Artikel 32

Het bedrijf implementeert op zijn minst de verplichte acties bedoeld in artikel 29.

AFDELING 3

De update van het bedrijfsvervoerplan

Artikel 33

Het bedrijf actualiseert zijn vervoerplan met inachtneming van de artikelen 27 tot 32.

HOOFDSTUK V
Het in gebreke blijven van het bedrijf

Artikel 34

Een bedrijf wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien het binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° het formulier en/of zijn oorspronkelijke of aangevulde vervoerplan niet naar het Instituut opstuurt, in toepassing van artikel 31;
- 2° de verplichte acties van zijn vervoerplan niet implementeert, in toepassing van artikel 32;
- 3° de update van zijn vervoerplan niet naar het Instituut opstuurt, in toepassing van artikel 33.

CHAPITRE IV
Le plan de déplacements d'entreprise

SECTION PREMIÈRE

L'envoi du plan de déplacements d'entreprise

Article 31

§ 1^{er}. – La personne de contact envoie à l'Institut le plan de déplacements d'entreprise.

§ 2. – Lorsque l'Institut estime que le plan de déplacements d'entreprise est incomplet, il est demandé à la personne de contact de le faire compléter par l'entreprise.

La personne de contact envoie à l'Institut le complément de plan de déplacements d'entreprise.

L'Institut envoie le plan complété à l'administration.

SECTION 2

La mise en œuvre du plan de déplacements d'entreprise

Article 32

L'entreprise met en œuvre, au minimum, les actions obligatoires visées à l'article 29.

SECTION 3

L'actualisation du plan de déplacements d'entreprise

Article 33

L'entreprise procède à l'actualisation de son plan de déplacements et ce, dans le respect des articles 27 à 32.

CHAPITRE V
Les défaillances de l'entreprise

Article 34

L'entreprise est réputée défaillante lorsque, dans le délai prescrit, elle :

- 1° n'envoie pas à l'Institut le formulaire et/ou son plan de déplacements, initial ou complété, en application de l'article 31;
- 2° ne met pas en œuvre les actions obligatoires de son plan de déplacements, en application de l'article 32;
- 3° n'envoie pas à l'Institut l'actualisation de son plan de déplacements, en application de l'article 33.

Artikel 35

Het Instituut stuurt, per aangetekend schrijven, een verwittiging naar het bedrijf en bepaalt een termijn zodat het een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

TITEL IV
HET ACTIVITEITEN-VERVOERPLAN

HOOFDSTUK 1
Algemeen

Artikel 36

Voor de toepassing van de onderhavige titel verstaan we onder :

- 1° activiteit : elke culturele, commerciële of sportactiviteit, tijdelijk, occasioneel, periodiek of permanent, betalend of gratis, op een site;
- 2° sitebeheerder : de natuurlijke of rechtspersoon die, als eigenaar of in een andere hoedanigheid, verantwoordelijk is voor het beheer van de site waar een activiteit of door hem of door de gebruiker van de site wordt uitgeoefend; indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt, dan wordt de beheerder ervan niet beschouwd als sitebeheerder;
- 3° deelnemers : de natuurlijke personen die aan de activiteit deelnemen of de bezoekers die de site van de activiteit betreden, met uitzondering van de personeelsleden van de sitebeheerder en van de sitegebruiker en de uitvoerders van werken, dienstverleners en leveranciers van goederen;
- 4° contactpersoon : de natuurlijke persoon aangesteld door de sitebeheerder en de sitegebruiker als gesprekspartner met het bestuur in het kader van de activiteitenvervoerplannen;
- 5° sitegebruiker :
 - a) de natuurlijke of rechtspersoon aan wie de sitebeheerder het gebruik van de site toevertrouwt, in de zin van artikel 2, 6°, a) of b), om er een activiteit uit te oefenen;
 - b) of de persoon die een activiteit uitoefent in de openbare ruimte;
- 6° site waarop activiteiten plaatsvinden met meer dan 3.000 deelnemers en die aan een milieuvergunning onderworpen is : elke site waarop activiteiten plaatsvinden met meer dan 3.000 betalende deelnemers en die aan een milieuvergunning onderworpen is.

Article 35

L'Institut adresse, par lettre recommandée, un avertissement à l'entreprise et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

TITRE IV
LE PLAN DE DEPLACEMENTS D'ACTIVITES

CHAPITRE PREMIER
Généralités

Article 36

Pour l'application du présent titre, on entend par :

- 1° activité : toute activité culturelle, commerciale ou sportive, momentanée, occasionnelle, périodique ou permanente, payante ou gratuite, exercée sur un site;
- 2° gestionnaire de site : la personne physique ou morale responsable, en tant que propriétaire, ou à tout autre titre, de la gestion du site dans lequel une activité est exercée soit par lui-même, soit par l'utilisateur du site; lorsque l'activité s'exerce sur l'espace public, le gestionnaire de celui-ci n'est pas considéré comme gestionnaire de site;
- 3° participants : les personnes physiques participant à l'activité ou les visiteurs se rendant sur le site de l'activité, à l'exception des membres du personnel du gestionnaire de site et de l'utilisateur de site ainsi que de leurs exécuteurs de travaux, de leurs prestataires de services et de leurs fournisseurs de biens;
- 4° personne de contact : la personne physique désignée par le gestionnaire de site et l'utilisateur de site comme interlocutrice auprès de l'administration dans le cadre des plans de déplacements d'activités;
- 5° utilisateur de site :
 - a) la personne physique ou morale à qui le gestionnaire de site confie l'usage du site, au sens de l'article 2, 6°, a) ou b), pour y exercer une activité;
 - b) ou la personne qui exerce une activité sur l'espace public;
- 6° site accueillant des activités de plus de 3.000 personnes et soumis à permis d'environnement : tout site accueillant des activités regroupant plus de 3.000 participants payants, et soumis à un permis d'environnement.

Artikel 37

Het actieplan heeft met name tot doel :

- 1° de mobiliteit, het leefmilieu, de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit, zowel op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt als rondom de site en in de omgeving ervan, te verbeteren om de impact van de activiteit hierop te verminderen;
- 2° de verplaatsingsgewoontes van de deelnemers te veranderen met het oog op een rationeel gebruik van de auto en een vermindering van het aantal auto's in de omgeving van de site waar de activiteit plaatsvindt door andere vervoerswijzen te promoten.

Artikel 38

De onderhavige titel geldt voor de activiteiten waaraan meer dan duizend mensen op eenzelfde site deelnemen binnen een periode bepaald door de regering.

Artikel 39

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat ze invullen, maken elke sitebeheerder en sitegebruiker :

- 1° zich en hun contactpersoon bekend aan het bestuur;
- 2° kenbaar aan het bestuur welke soort activiteit ze uitoefenen alsook het geschatte aantal mensen die aan hun activiteiten zullen deelnemen.

§ 2. – De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker versturen het formulier bepaald in § 1 naar het bestuur.

Artikel 40

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat zij invullen, informeren de sitebeheerder en de sitegebruiker het bestuur over de verplaatsing van de activiteit op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of erbuiten en bezorgen het hun nieuwe adres.

De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker versturen dit formulier naar het bestuur.

§ 2. – Indien de activiteit uitgeoefend op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er verplaatst wordt, dan moet er hiervoor een nieuw activiteitenvervoerplan worden opgesteld.

Article 37

Le plan d'actions a pour objectifs, notamment :

- 1° d'améliorer la mobilité, l'environnement, la qualité de l'air et la qualité de vie tant sur le chemin du site où s'exerce l'activité qu'à ses abords et dans son voisinage, en vue de diminuer l'impact de l'activité sur ceux-ci;
- 2° de changer les habitudes de déplacement des participants, en vue de rationaliser l'usage de la voiture individuelle et de diminuer le nombre de voitures à proximité du site où s'exerce l'activité, en favorisant d'autres modes de déplacement.

Article 38

Le présent titre s'applique aux activités regroupant, sur un même site, plus de mille participants sur une période à déterminer par le Gouvernement.

Article 39

§ 1^{er}. – Au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent, tout gestionnaire de site et tout utilisateur de site :

- 1° se font connaître et font connaître leur personne de contact auprès de l'administration;
- 2° communiquent à l'administration le type d'activité qu'ils exercent et le nombre estimé de participants que leurs activités accueillent.

§ 2. – La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le formulaire visé au § 1^{er}.

Article 40

§ 1^{er}. – Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site informent l'administration, au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent, du déplacement de l'activité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou en dehors de celui-ci et lui fournissent leur nouvelle adresse.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient ce formulaire à l'administration.

§ 2. – Lorsque l'activité exercée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est déplacée sur ce territoire, elle est soumise à un nouveau plan de déplacements d'activités.

HOOFDSTUK II

De activiteiten met duizend tot drieduizend deelnemers*Artikel 41*

§ 1. – Voor de sites met een capaciteit van duizend tot drieduizend deelnemers voert de sitebeheerder de volgende verplichte acties uit :

- 1° de opmaak van een toegankelijkheidsplan van de site dat aan de sitegebruiker wordt overhandigd;
- 2° de de terbeschikkingstelling van een fietsenstalling aan de site-gebruiker; de regering kan de kenmerken van de fietsenstalling bepalen.

De uitvoering van deze acties is voor rekening van de sitegebruiker indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt.

§ 2. – De regering kan andere verplichte acties bepalen die noodzakelijk zijn om de doelstellingen in artikel 37 te behalen.

Artikel 42

§ 1. – Voor de activiteiten met duizend tot drieduizend deelnemers voert de sitegebruiker de volgende verplichte acties uit :

- 1° de verspreiding van het toegankelijkheids-plan van de site, bedoeld in artikel 41, § 1, 1°, op de website van de activiteit, aangepast aan het type van de activiteit en de herkomst van de betrokken bezoekers;
- 2° de terbeschikkingstelling van de fietsen-stalling, bedoeld in artikel 41, § 1, 2°, aan de deelnemers;
- 3° de vermelding van de dichtsbijgelegen haltes van openbaar vervoer en van de fietsenstalling op de toegangskaarten in voorverkoop en op de affiches;

§ 2. – De regering kan andere verplichte acties bepalen die noodzakelijk zijn om de doelstellingen in artikel 37 te behalen.

Artikel 43

De sitebeheerder en de sitegebruiker kunnen een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun bij het bestuur indienen.

Het bestuur betekent aan de sitebeheerder en de sitegebruiker de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 56.

CHAPITRE II

Les activités regroupant mille à trois mille participants*Article 41*

§ 1^{er}. – Pour les sites accueillant mille à trois mille participants, le gestionnaire de site met en œuvre les actions obligatoires suivantes :

- 1° l'établissement d'un plan d'accès du site et sa remise à l'utilisateur de site;
- 2° la mise à disposition d'un parking vélos à l'utilisateur de site; le Gouvernement peut déterminer les caractéristiques du parking vélos.

La mise en œuvre de ces actions incombe à l'utilisateur de site si l'activité a lieu sur l'espace public.

§ 2. – Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires nécessaires à l'obtention des objectifs définis à l'article 37.

Article 42

§ 1^{er}. – Pour les activités regroupant mille à trois mille participants, l'utilisateur de site met en œuvre les actions obligatoires suivantes :

- 1° la diffusion du plan d'accès du site, visé à l'article 41, § 1^{er}, 1°, sur le site internet de l'activité, adapté au type d'activité et l'origine des visiteurs concernés;
- 2° la mise à disposition des participants du parking vélos visé à l'article 41, § 1^{er}, 2°;
- 3° la mention, sur les billets d'entrée en prévente et sur les affiches, des arrêts des transports publics les plus proches et du parking vélos;

§ 2. – Le Gouvernement peut définir d'autres actions obligatoires nécessaires à l'obtention des objectifs définis à l'article 37.

Article 43

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site peuvent introduire auprès de l'administration une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55.

L'administration notifie au gestionnaire de site et à l'utilisateur de site la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide, en application de l'article 56.

HOOFDSTUK III

De activiteiten met meer dan drieduizend deelnemers

AFDELING 1

*Algemeen**Artikel 44*

§ 1. – Indien de activiteit in de openbare ruimte plaatsvindt, dan zijn de bepalingen van het onderhavige hoofdstuk enkel van toepassing op de sitegebruiker.

§ 2. – Wanneer de activiteit betrekking heeft op een site met meer dan 3.000 deelnemers en onderworpen is aan een milieuvergunning, dan is titel III van toepassing op de sitebeheerder, met inbegrip van de specificiteiten van de artikelen 45 tot 47 met betrekking tot de opmaak van de diagnose en het actieplan.

AFDELING 2

*De diagnose**Artikel 45*

§ 1. – Aan de hand van een formulier dat hij invult, stelt de sitebeheerder een diagnose op die het volgende bevat :

- 1° de analyse van de bereikbaarheid van de site voor de verschillende vervoerswijzen van de deelnemers, en van de parkeer capaciteit;
- 2° de beschrijving van de reeds ondernomen acties om de verplaatsingen van de deelnemers te organiseren.

De regering kan beslissen om de gevraagde informatie in de diagnose uit te breiden.

§ 2. – Aan de hand van een formulier dat hij invult, stelt de sitegebruiker een diagnose op die het volgende bevat :

- 1° de analyse van de vermoedelijke of geschatte vervoerswijzen van de deelnemers op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt;
- 2° de analyse van het vermoedelijke aantal goederen dat nodig is voor de activiteit en van de vervoerswijzen ervan op de weg naar de site waar de activiteit plaatsvindt;
- 3° de beschrijving van de reeds ondernomen acties om de verplaatsingen van de deelnemers te organiseren.

AFDELING 3

*Het actieplan**Artikel 46*

Het actieplan bevat :

CHAPITRE III

Les activités regroupant plus de trois mille participants

SECTION PREMIÈRE

*Généralités**Article 44*

§ 1^{er}. – Lorsque l'activité a lieu sur l'espace public, les dispositions du présent chapitre sont uniquement applicables à l'utilisateur de site.

§ 2. – Lorsque l'activité concerne un site accueillant plus de 3.000 personnes et soumis à permis d'environnement, le Titre III s'applique au gestionnaire du site, en intégrant pour l'établissement du diagnostic et du plan d'actions, les spécificités des articles 45 à 47.

SECTION 2

*Le diagnostic**Article 45*

§ 1^{er}. – Le gestionnaire de site établit, au moyen d'un formulaire qu'il remplit, le diagnostic contenant :

- 1° l'analyse de l'accessibilité du site par les différents modes de déplacement des participants et de sa capacité de stationnement;
- 2° la description des actions déjà menées visant à organiser les modes de déplacement des participants.

Le Gouvernement peut décider d'étendre les informations demandées dans le diagnostic.

§ 2. – L'utilisateur de site établit, au moyen d'un formulaire qu'il remplit, le diagnostic contenant :

- 1° l'analyse des modes de déplacement, présumés ou estimés, des participants sur le chemin du site sur lequel s'exerce l'activité;
- 2° l'analyse du nombre présumé de biens nécessaires à l'activité et de leurs modes de déplacement sur le chemin du site sur lequel s'exerce l'activité;
- 3° la description des actions déjà menées visant à organiser les modes de déplacement des participants.

SECTION 3

*Le plan d'actions**Article 46*

Le plan contient :

- 1° de verplichte acties bepaald in de artikelen 41 en 42;
- 2° alsook de volgende verplichte maatregelen :
- sensibiliserings- en aansporingsmaatregelen bestemd voor de deelnemers om andere vervoerswijzen dan de privéwagens te gebruiken;
 - specifieke maatregelen voor personen met beperkte mobiliteit;
 - signalisatiemaatregelen met betrekking tot de zachte vervoerswijzen, bestemd voor voetgangers en fietsers, evenals signalisatiemaatregelen mbt eventuele omleidingen veroorzaakt door de activiteit;
 - informatie-uitwisseling tussen de buurtbewoners en de sitebeheerder en/of sitegebruiker.
- 3° andere acties die overeenstemmen met het geheel van de middelen die de sitebeheerder en de sitegebruiker ter beschikking stellen om de doelstellingen vermeld in artikel 37 te bereiken.

Artikel 47

Met inachtneming van artikel 46, op basis van de diagnose en aan de hand van een formulier dat ze invullen :

- 1° stelt de sitebeheerder het actieplan op met betrekking tot de acties bedoeld in de artikelen 41 en 46, 2°;
- 2° stelt de sitegebruiker het actieplan op met betrekking tot de acties bedoeld in de artikelen 42 en 46, 2°.

AFDELING 4

Het activiteitenvervoerplan

ONDERAFDELING 1

De verzending van het activiteitenvervoerplan

Artikel 48

§ 1. – De contactpersoon van de sitebeheerder en die van de sitegebruiker sturen het activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

§ 2. – Samen met het activiteitenvervoerplan kunnen de sitebeheerder en de sitegebruiker een aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in artikel 55 bedoelde steun indienen alsook het advies bedoeld in artikel 49, § 1 vragen.

§ 3. – Indien het bestuur oordeelt dat het activiteitenvervoerplan onvolledig is, dan vraagt het aan de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker om het te laten aanvullen.

- 1° les actions obligatoires définies aux articles 41 et 42;
- 2° et également les mesures obligatoires suivantes :
- des mesures de sensibilisation et d'incitation à l'intention des participants pour utiliser d'autres modes que la voiture individuelle;
 - des mesures spécifiques pour les personnes à mobilité réduite;
 - des mesures signalétiques pour les modes doux, destinées aux piétons et aux cyclistes, ainsi que des mesures signalétiques concernant d'éventuelles déviations dues à l'activité;
 - un échange d'informations entre les riverains et le gestionnaire et/ou l'utilisateur du site.
- 3° d'autres actions correspondant à l'ensemble des moyens que le gestionnaire de site et l'utilisateur de site décident de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs précisés à l'article 37.

Article 47

Dans le respect de l'article 46, sur la base du diagnostic et au moyen d'un formulaire qu'ils remplissent :

- 1° le gestionnaire de site établit le plan d'actions quant aux actions visées aux articles 41 et 46, 2°;
- 2° l'utilisateur de site établit le plan d'actions quant aux actions visées aux articles 42 et 46, 2°.

SECTION 4

Le plan de déplacements d'activités

SOUS-SECTION PREMIÈRE

L'envoi du plan de déplacements d'activités

Article 48

§ 1^{er}. – La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le plan de déplacements d'activités.

§ 2. – Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site peuvent, simultanément à l'envoi du plan de déplacements d'activités, introduire une demande d'accord de principe d'octroi de l'aide visée à l'article 55 ainsi que requérir l'avis visé à l'article 49, § 1^{er}.

§ 3. – Lorsque l'administration estime que le plan de déplacements d'activités est incomplet, elle demande à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site de le faire compléter.

De contactpersoon van de sitebeheerder en die van de sitegebruiker sturen de aanvulling op het activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

ONDERAFDELING 2

Het advies van de instanties bevoegd voor mobiliteit

Artikel 49

§ 1. – Indien het bestuur het opportuun acht of indien de sitebeheerder of de sitegebruiker hierom vraagt, kan het, het advies van het Instituut, de betrokken politiezone(s), de betrokken gemeente(n) of de betrokken maatschappij(en) van openbaar vervoer vragen met betrekking tot het oorspronkelijke of aangevulde activiteitenvervoerplan.

De personen bedoeld in het eerste lid sturen hun advies naar het bestuur.

§ 2. – Het bestuur stuurt zijn advies, gebaseerd op het advies bedoeld in paragraaf 1, naar de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker.

De contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker sturen het op basis van het advies van het bestuur gewijzigde activiteitenvervoerplan naar het bestuur.

ONDERAFDELING 3

De implementatie van het activiteitenvervoerplan

Artikel 50

De sitebeheerder en de sitegebruiker implementeren op zijn minst de verplichte acties van het activiteitenvervoerplan.

Het bestuur betekent aan de contactpersoon van de sitebeheerder en deze van de sitegebruiker, de beslissing van de regering met betrekking tot de toekenning of weigering van de steun in toepassing van artikel 56.

ONDERAFDELING 4

De update van het activiteitenvervoerplan

Artikel 51

De sitebeheerder en de sitegebruiker actualiseren hun vervoerplan met inachtneming van de artikelen 44 tot 50.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le complément de plan de déplacements d'activités.

SOUS-SECTION 2

L'avis d'instances compétentes en matière de mobilité

Article 49

§ 1^{er}. – Si l'administration le juge opportun ou si le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site le demande, elle peut demander l'avis de l'Institut, de la ou des zones de police concernées, de la ou des communes concernées, ou de la ou des sociétés de transport public concernées sur le plan de déplacements d'activités, initial ou complété.

Les personnes visées à l'alinéa 1^{er} envoient leur avis à l'administration.

§ 2. – L'administration envoie à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site son avis basé sur celui visé au paragraphe 1^{er}.

La personne de contact du gestionnaire de site et celle de l'utilisateur de site envoient à l'administration le plan de déplacements d'activités, modifié sur la base de l'avis de l'administration.

SOUS-SECTION 3

La mise en œuvre du plan de déplacements d'activités

Article 50

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site mettent en œuvre, au minimum, les actions obligatoires du plan de déplacements d'activités.

L'administration notifie à la personne de contact du gestionnaire de site et à celle de l'utilisateur de site la décision du Gouvernement d'octroi ou de refus de l'aide, en application de l'article 56.

SOUS-SECTION 4

L'actualisation du plan de déplacements d'activités

Article 51

Le gestionnaire de site et l'utilisateur de site procèdent à l'actualisation de leur plan de déplacements et ce, dans le respect des articles 44 à 50.

HOOFDSTUK IV
Het in gebreke blijven van de sitebeheerder
of van de sitegebruiker

Artikel 52

De sitebeheerder of de sitegebruiker wordt als in gebreke blijvend beschouwd indien hij binnen de voorgeschreven termijn :

- 1° zich en zijn contactpersoon niet bekend maakt aan het bestuur, in toepassing van artikel 39, § 1, 1°;
- 2° het bestuur niet op de hoogte stelt van de verplaatsing van zijn activiteit en zijn nieuwe adres niet meedeelt, in toepassing van artikel 40, § 1;
- 3° zijn in toepassing van artikel 48 oorspronkelijke of aangevulde of in toepassing van artikel 49, § 2 gewijzigde activiteitenvervoerplan niet naar het bestuur stuurt;
- 4° de verplichte acties niet implementeert, in toepassing van de artikelen 40, 42 en 50;
- 5° de update van zijn activiteitenvervoerplan niet naar het bestuur stuurt, in toepassing van artikel 51.

Artikel 53

Het bestuur stuurt een verwittiging, bij een ter aangekend schrijven, aan de overtreder en bepaalt een termijn zodat deze een eind kan stellen aan het vastgestelde in gebreke blijven.

TITEL V
DE TOEKENNING VAN FINANCIËLE
OF MATERIELE STEUN

Artikel 54

§ 1. – Overeenkomstig de bepalingen van de onderhavige titel kan de regering een financiële of materiële steun toekennen om de opmaak en de implementatie van een vervoerplan aan te moedigen. Deze steun wordt bepaald binnen de beschikbare budgetten.

§ 2. – Kunnen deze steun genieten :

- 1° de in titel II van de onderhavige ordonnantie bedoelde scholen;
- 2° de personen die een in titel IV van de onderhavige ordonnantie bedoelde activiteit uitoefenen indien deze zonder winstoogmerk gebeurt.

CHAPITRE IV
Les défaillances du gestionnaire de site
ou de l'utilisateur de site

Article 52

Le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site est réputé défaillant lorsque, dans le délai prescrit, il :

- 1° ne se fait pas connaître et ne fait pas connaître sa personne de contact auprès de l'administration, en application de l'article 39, § 1^{er}, 1°;
- 2° n'informe pas l'administration du déplacement de son activité et ne lui fournit pas sa nouvelle adresse, en application de l'article 40, § 1^{er};
- 3° n'envoie pas à l'administration le plan de déplacements d'activités, initial ou complété, en application de l'article 48 ou modifié en application de l'article 49, § 2;
- 4° ne met pas en œuvre les actions obligatoires, en application des articles 40, 42 et 50;
- 5° n'envoie pas à l'administration l'actualisation de son plan de déplacements d'activités, en application de l'article 51.

Article 53

L'administration adresse, par lettre recommandée, un avertissement au contrevenant et fixe un délai destiné à lui permettre de mettre fin à la défaillance constatée.

TITRE V
L'OCTROI DE L'AIDE FINANCIERE
OU MATERIELLE

Article 54

§ 1^{er}. – Le Gouvernement peut allouer, conformément aux dispositions du présent titre, une aide financière ou matérielle destinée à encourager l'établissement et la mise en œuvre d'un plan de déplacements. L'aide est fixée dans la limite des budgets disponibles.

§ 2. – Peuvent bénéficier de l'aide :

- 1° les écoles visées au titre II de la présente ordonnance;
- 2° les personnes exerçant une activité, visée au titre IV de la présente ordonnance, pour autant que ce soit sans but lucratif.

§ 3. – De regering bepaalt de toekenningscriteria, de aard en het bedrag van de steun.

Artikel 55

§ 1. – De aanvraag voor een principeakkoord voor de toekenning van de in de artikelen 17, § 4, 20, § 2, 43 en 48, § 2, bedoelde steun, is ontvankelijk indien :

1° de school de in artikel 13, tweede lid bedoelde kalender heeft nageleefd, die de toepassingstermijnen van de artikelen 15, § 1, 17, § 1, 18, § 1 en 21 bepaalt;

2° de sitebeheerder of de sitegebruiker niet in een van de in artikel 52 bedoelde gevallen in gebreke is gebleven.

De regering kan andere ontvankelijkheidsvoorwaarden voor de aanvraag bepalen dan deze die in het eerste lid worden bedoeld.

§ 2. – De regering bepaalt de samenstelling van het aanvraagdossier voor een principeakkoord voor de toekenning van de steun.

Artikel 56

De regering betekent aan de begunstigde haar beslissing inzake toekenning of weigering van de steun en stuurt een kopie van haar betekening naar het bestuur.

Artikel 57

Het bestuur reikt de steun aan de begunstigde uit.

Artikel 58

§ 1. – De regering kan de teruggave van de steun eisen indien binnen de voorgeschreven termijn :

1° de school het actieplan, overeenkomstig artikel 18, niet implementeert of de steun gebruikt voor andere doeleinden dan deze waarvoor ze werd toegekend;

2° de sitebeheerder of sitegebruiker de verplichte acties van zijn actieplan, overeenkomstig de artikelen 41, 42 en 50 niet implementeert of de steun gebruikt voor andere doeleinden dan deze waarvoor ze werd toegekend.

De regering kan andere voorwaarden voor de teruggave van de steun bepalen dan deze vermeld in het eerste lid.

§ 2. – Indien de teruggave van de steun niet binnen de door de regering bepaalde termijn wordt uitgevoerd, dan

§ 3. – Le Gouvernement détermine les critères d'attribution, la nature et le montant de l'aide.

Article 55

§ 1^{er}. – La demande d'accord de principe d'octroi de l'aide, visée aux articles 17, § 4, 20, § 2, 43 et 48, § 2, est recevable, pour autant que :

1° l'école ait respecté le calendrier visé à l'article 13, alinéa 2 fixant les délais d'application des articles 15, § 1^{er}, 17, § 1^{er}, 18, § 1^{er} et 21;

2° le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site n'ait commis aucune des défaillances visées à l'article 52.

Le Gouvernement peut définir d'autres conditions de recevabilité de la demande que celles visées à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. – Le Gouvernement détermine la composition du dossier de demande d'accord de principe d'octroi de l'aide.

Article 56

Le Gouvernement notifie au bénéficiaire sa décision d'octroi ou de refus de l'aide et envoie une copie de sa notification à l'administration.

Article 57

L'administration accorde l'aide au bénéficiaire.

Article 58

§ 1^{er}. – Le Gouvernement peut exiger la restitution de l'aide si, dans le délai prescrit :

1° l'école ne met pas en œuvre le plan d'actions, conformément à l'article 18 ou utilise l'aide à d'autres fins que celles pour lesquelles elle a été octroyée;

2° le gestionnaire de site ou l'utilisateur de site ne met pas en œuvre les actions obligatoires de son plan d'actions, conformément aux articles 41, 42 et 50 ou utilise l'aide à d'autres fins que celles pour lesquelles elle a été octroyée.

Le Gouvernement peut définir d'autres conditions de restitution de l'aide que celles visées à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. – A défaut de restitution de l'aide dans le délai déterminé par le Gouvernement, le contrevenant est passible

wordt de overtreder bestraft met een administratieve boete die gelijk is aan maximum het dubbele van het bedrag van de in artikel 54, § 3 bedoelde steun.

**TITEL VI
SLOTBEPALINGEN**

Artikel 59

De artikelen 19 en 20 van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit worden opgeheven.

Artikel 60

De bepalingen van de onderhavige ordonnantie treden in werking op de door de regering bepaalde datums.

Brussel, 19 maart 2009

Voor de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid, Ontwikkelings-samenwerking en Buitenlandse Handel,

Charles PICQUE

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

Evelyne HUYTEBROECK

d'une amende administrative équivalant au maximum au double du montant de l'aide visée à l'article 54, § 3.

**TITRE VI
DISPOSITIONS FINALES**

Article 59

Les articles 19 et 20 de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant sont abrogés.

Article 60

Les dispositions de la présente ordonnance entrent en vigueur aux dates fixées par le Gouvernement.

Bruxelles, le 19 mars 2009

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement et du Commerce extérieur,

Charles PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

Evelyne HUYTEBROECK