



Le Magazine du Conseil

n°19

Avril 2016

Publication périodique du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale

Focus

Écrivain public, un talent au service du public

Avis d'initiative du Conseil

La mobilité et les infrastructures de transport
en Région de Bruxelles-Capitale



DOSSIER :
LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES

www.ces.brussels

Sommaire

3 L'Edito

Actualités du Conseil

- 4 | Avis d'initiative relatif à la mobilité et aux infrastructures de transport en Région bruxelloise
- 4 | Les prochains Débats du Conseil

Dossier

- 5 | Le transport de marchandises

Focus

- 18 | L'alternance en chiffres
- 21 | Suivi des résultats de l'accord COP21
- 24 | Orientation stratégique de la politique fiscale
- 25 | La fonction d'écrivain public

Les avis du Conseil

- 28 | Emis entre le 17 septembre 2015 et le 18 février 2016
- 32 | Avis d'initiative du Conseil

Les Débats du Conseil

- 34 | Au-delà de la frontière : relations socio-spatiales entre Bruxelles et le Brabant flamand par Filip De Maesschalck
- 36 | Les femmes rentrantes : des chercheuses d'emploi en quête de visibilité par Stéphane Thys

38 Les Brèves

- 38 | 10 ans d'e-Procurement
- 38 | La ligue des familles lance le premier baromètre des parents
- 39 | Nouvelles commissions créées auprès du Conseil

40 Publications

- 40 | Chiffres sur l'e-commerce
- 40 | Evolution de la mobilité d'ici 2030
- 40 | Monitoring socio-économique

Au moment de mettre le journal sous presse, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a pris connaissance des attentats à Zaventem et à Maelbeek. Il présente ses condoléances sincères et émues aux victimes et à leurs proches.

L'Edito

L'ordonnance organique du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit que le Gouvernement sollicite son avis sur les avant-projets d'ordonnance portant sur les matières d'ordre socio-économique. Cependant, la Stratégie 2025, document programmatique global de toutes les politiques menées en Région bruxelloise sur un horizon de dix ans, a initié un nouveau concept : les « priorités partagées ». Ce concept, initialement proposé par le Conseil, vise un certain nombre de grands chantiers, qui feront l'objet d'un « travail en commun » entre le Gouvernement et les interlocuteurs sociaux.

Ce « co-travail » se traduit, en pratique, par la mise en œuvre d'une première phase, qui intervient en amont de la rédaction de l'avant-projet d'ordonnance et permet de vérifier l'existence d' (et de rechercher) un consensus sur les grandes orientations des dossiers visés. La seconde phase, de consultation classique, survient après la phase dite de « première lecture au Conseil des ministres ». Cette double temporalité offre aux interlocuteurs sociaux l'opportunité de participer, fort en « amont », à la rédaction des projets de texte. Suite à cette nouvelle pratique, la consultation s'en trouve grandement facilitée.

Déjà nombreux, les exemples positifs sont encourageants et permettent d'envisager une pérennisation de ce processus, au moins pour les matières identifiées par les interlocuteurs sociaux en concertation avec le Gouvernement. Que ce soit en matière de réorganisation des stages, avec l'ordonnance-cadre relative aux stages pour demandeurs d'emploi et l'arrêté relatif aux stages de première expérience professionnelle, ou en matière de réforme bruxelloise des politiques 'groupes-cibles', avec les arrêtés visant le dispositif des travailleurs âgés et le contrat d'insertion, le Conseil a, à chaque fois, salué le nouveau mode de travail des « priorités partagées ».

Le dialogue économique et social en Région de Bruxelles-Capitale évolue donc de manière positive. Il nous revient de bien saisir l'opportunité qui nous est offerte pour développer ce nouveau mode d'élaboration des normes bruxelloises.



Philippe Van Muylder – Président

Actualités du Conseil

Avis d'initiative relatif à la mobilité et aux infrastructures de transport en Région bruxelloise



Les problèmes de sécurité dans les tunnels bruxellois (et, singulièrement, la mesure de fermeture partielle de l'un d'entre eux) ont un impact non négligeable sur la mobilité à l'intérieur de notre Région et donc sur l'économie bruxelloise.

Suite à la récente actualité relative à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et ses impacts socio-économiques, le Conseil a souhaité prendre un avis d'initiative présentant sa vision de la mobilité en Région bruxelloise. Celle-ci doit être multi-modale, durable, cohérente et concertée, planifiée, budgétisée et suivie.

Le Conseil insiste pour que la mobilité bruxelloise soit discutée de manière concertée (régions, fédéral et communes), constructive et partagée avec les interlocuteurs sociaux, dans le cadre de la Stratégie 2025.

L'avis est consultable en page 32.

Les prochains Débats du Conseil

Lundi 18 avril 2016 : **Small is great** par Monsieur Johan Lambrechts, docteur en sciences économiques et professeur à la KU Leuven.

Lundi 30 mai 2016 : **Panorama de la vie étudiante à Bruxelles : pratiques urbaines et rapport à la ville** par Monsieur Frédéric Raynaud, responsable du département Connaissance territoriale à l'ADT.

Du transport de marchandises au « bon approvisionnement », l'affaire de tous

Dossier réalisé avec l'aide de la cellule Transport de marchandises de la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité : Marianne Thys, Christophe de Voghel et Charlotte De Broux.

A l'heure de l'entrée en vigueur de la taxation kilométrique pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes et bientôt trois ans après l'approbation d'un plan stratégique par le Gouvernement bruxellois, qu'en est-il du transport de marchandises à Bruxelles ?

La tarification kilométrique pour le transport de marchandises

Le 1^{er} avril 2016, la tarification kilométrique entre en vigueur en Belgique. Elle concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes transportant des marchandises.

Une tarification kilométrique doit permettre de contribuer de façon équitable aux frais d'infrastructure et à l'impact sur l'environnement. Tous les poids lourds circulant en Belgique doivent disposer d'un « *On Board Unit* » (OBU) permettant le calcul du tarif à payer proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus.

Les tarifs dépendent aussi du poids du véhicule, de la pollution émise (norme EURO du véhicule) et du type de route. A Bruxelles, toutes les routes sont soumises au péage.

Pour plus d'informations : www.viapass.be

Ces dernières années ont vu éclore plusieurs projets intéressants et arriver de nouveaux acteurs : un centre de distribution urbaine (CDU) exploité par CityDepot, des livraisons plus propres à vélo par Bubble Post⁽¹⁾ ou en véhicules au gaz naturel par Sumy⁽²⁾, des plans de livraisons d'entreprises chez BNP Paribas Fortis et à l'ULB (cf. Interview d'Alexandra Demoustiez), du transport par palettes sur la voie d'eau par Blue Line Logistic⁽³⁾ avec l'aide du Port de Bruxelles ou encore des tests de livraisons de nuit par Colruyt et Delhaize. Un mouvement vers une logistique urbaine et durable se dessine donc.

Certains projets ont été initiés par la Région bruxelloise en collaboration avec des acteurs privés et avec le soutien de l'Europe. D'autres, purement privés, répondent aux nouveaux besoins et ont trouvé leur place à Bruxelles.

Ce sont des évolutions positives et concrètes dont il faut se réjouir, mais dont on ne peut pas facilement mesurer les impacts sur la mobilité dans la Capitale. Les défis d'accessibilité de la ville sont aujourd'hui encore au centre des débats et la qualité de l'air reste problématique.

L'attention se porte le plus souvent sur les déplacements des personnes, mais que représente le trafic de marchandises ?

⁽¹⁾ www.bubblepost.be

⁽²⁾ www.sumy.be

⁽³⁾ www.bluelinelogistics.eu



Les camions et camionnettes dans le trafic bruxellois

Les poids lourds constituent 6 % du trafic entrant dans la Région bruxelloise et les camionnettes 8%. Cela correspond à 16.000 poids lourds et à 26.500 camionnettes par jour. La part de ces camions baisse au fur et à mesure que l'on entre dans la ville (de 3% à 1,2% dans les rues locales), alors que celle des camionnettes reste stable.

La circulation routière toujours croissante, la volonté de récupérer des espaces pour les piétons, les cyclistes et les transports publics, ainsi que les nouvelles pratiques logistiques, créent des pressions importantes sur le transport de marchandises et sur les livraisons en ville. La croissance du transport de marchandises en ville apparaît dans la plupart des villes européennes comme plus rapide que celle du transport de personnes et comme susceptible d'accroître les problèmes de congestion. L'usage de la voie d'eau, solution d'avenir à préserver et à développer dès à présent pour certains trafics spécifiques, ne résoudra pas seul les défis des prochaines années concernant l'approvisionnement urbain et la congestion routière. D'autres solutions, spécifiques au transport par route, se mettent en place et doivent être soutenues.

Si de nombreuses entreprises souhaitent rester à Bruxelles (cf. Interview de Philippe Antoine), le cahier 4 de l'Observatoire de la mobilité⁽⁴⁾ montre aussi combien les activités logistiques ont tendance à quitter la ville. Ces délocalisations se traduisent en perte d'emplois et en allongement des distances à parcourir, impactant directement la mobilité (en ce compris en raison de l'accessibilité moindre en transport public pour les travailleurs). Les questions sont complexes, le transport dépasse les frontières et, ici comme ailleurs, les solutions magiques n'existent pas.

Ce dossier vous donne les chiffres pour comprendre les enjeux, propose des idées et a aussi l'ambition de susciter des projets chez les acteurs bruxellois pour une meilleure organisation urbaine et une mobilité plus efficace.

⁽⁴⁾ Le document est consultable sur le site web : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/>, dans la rubrique « La mobilité de demain ».

Interview de Madame Alexandra Demoustiez

Alexandra Demoustiez

est responsable du service Environnement & Mobilité à l'Université Libre de Bruxelles (ULB). Ce service a pour mission de piloter la politique de développement durable de l'ULB.




Plan accessibilité des livraisons sur le campus du Solbosch

Le Conseil : Expliquez-nous votre expérience en matière de plan de livraisons d'entreprise ?

Alexandra Demoustiez :

Bruxelles Mobilité recherchait deux entreprises pilotes pour réaliser un diagnostic ainsi qu'une analyse des livraisons arrivant au sein d'une société. Dans ce cadre, l'ULB a soumis sa candidature pour son site du Solbosch, qui regroupe 23.000 étudiants et 3.500 membres du personnel. La seconde entreprise pilote était BNP Paribas Fortis.

L'ULB est une « micro-ville » avec plusieurs entrées. Via ce plan, l'objectif de la Région était d'optimiser et de réduire les flux de livraisons. Grâce au plan de livraisons d'entreprise (PLE), nous avons découvert que nous recevions **1.000 livraisons par semaine**. Nous avons également pu connaître le nombre et la durée des livraisons, ainsi que les déplacements des livreurs.

En collaboration avec le Centre de Recherches Routières, nous avons pu réfléchir à des pistes concrètes et à un plan d'action. En effet, nous avons constaté que 60% des mouvements de livraisons étaient réalisés en interne (entre les différents campus) et que

nous faisons appel à six entreprises différentes pour la livraison des fontaines à eau. Il était donc possible de rationaliser nos 1.000 livraisons hebdomadaires.

Les enquêtes nous ont également montré que les chauffeurs, même s'ils connaissent l'adresse de livraison, ne sont souvent pas correctement renseignés sur le point exact de livraison. Pour pallier ce problème, nous avons réalisé un plan d'accessibilité pour les livraisons, qui a été communiqué à tous les membres du personnel réalisant des commandes. Ils pourront dorénavant informer les livreurs de manière plus précise.

Nous avons encore une dizaine d'actions à mener, à court, moyen et long termes.

Le Conseil : Quels sont les acteurs impliqués dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un tel plan ?

Alexandra Demoustiez : Il y a tout d'abord Bruxelles Mobilité, puisque nous étions entreprise pilote, le Centre de Recherches Routières qui avait un rôle de consultant, et le service Environnement & Mobilité de l'ULB. J'avais également informé quelques services clés tels que le département des achats, les économats, le responsable des restaurants et les responsables des infrastructures. De plus, nous disposons du support des plus hautes instances de l'Université, ce qui était indispensable pour initier un tel projet.

Le Conseil : Quelle est la plus-value d'un tel plan, tant pour l'ULB que pour son environnement ?

Alexandra Demoustiez :

Ce plan nous a permis de disposer d'indicateurs clés essentiels pour pouvoir réduire nos émissions. Nous devons à présent diffuser et traiter nos informations de manière suffisamment percutante pour

informer l'ensemble des services concernés. Nous avons donc un travail assez conséquent d'information et de sensibilisation. La réduction de nos émissions de gaz à effet de serre et donc de nos flux de livraisons est, par ailleurs, indiquée dans notre politique environnementale.

Ce chantier est énorme mais intéressant et aura un impact positif pour la Région.

Le Conseil : Recommanderiez-vous à une autre institution/entreprise de se lancer dans un PLE ?

Alexandra Demoustiez :

Clairement, car les livraisons ont un impact majeur sur nos performances économiques et environnementales. Nous sous-estimons souvent les choses. J'avais, par exemple, estimé le nombre de nos livraisons à 200 par semaine, or nous en sommes à 1.000 par semaine. À terme, nous aimerions réaliser ce travail sur les deux autres campus de l'ULB.

Les plans de livraisons d'entreprises

Les entreprises sont les bénéficiaires finaux des chaînes logistiques. En tant que clients des opérateurs, ce sont elles qui créent la demande de transport. Elles ont donc un rôle central dans les processus bien qu'elles l'ignorent la plupart du temps. Un changement vers une logistique plus durable nécessite d'obtenir un engagement réel de la part des entreprises bruxelloises. Un plan de livraison d'entreprise est un document stratégique qui, en optimisant le processus des livraisons/enlèvements, poursuit plusieurs objectifs :

- garantir à l'entreprise les approvisionnements et les enlèvements et ce, dans des conditions optimales ;
- réduire pour l'entreprise, les coûts d'exploitation relatifs aux gestions des commandes et aux livraisons. Ces derniers peuvent en effet être réduits par un groupement des marchandises qui limitera le nombre de mouvements, mais aussi le temps consacré à la réception des marchandises et des activités d'achat ;
- réduire les impacts négatifs liés à la livraison, tels que les émissions de CO₂, la congestion et l'insécurité routière.



Les livraisons à Bruxelles concernent aussi les entreprises

On estime qu'environ **800.000 livraisons** sont effectuées chaque semaine en Région de Bruxelles-Capitale. Les petits commerces (y compris dans le secteur de l'horeca) et les grossistes en sont les principaux générateurs. Cependant, même une entreprise purement tertiaire génère en moyenne 0,14 mouvement de marchandises par employé et par semaine. Les plans de livraisons effectués à l'étranger ont montré qu'une économie de 20% des livraisons est possible et que celle-ci génère des gains économiques pour les entreprises.

Améliorer les livraisons des PME et des administrations

Après avoir travaillé sur les livraisons de deux entreprises de grande taille en 2015 (ULB et BNP Paribas Fortis), les PLE seront testés dans des PME en 2016. Cinq entreprises pilotes ont été sélectionnées et réaliseront leur PLE avec l'aide de Bruxelles Mobilité, le Centre de Recherches Routières et l'Union des Classes Moyennes.

Par ailleurs, les administrations publiques doivent montrer l'exemple. Le Service Public Régional de Bruxelles entamera donc le processus en 2016 et une sensibilisation des administrations communales est d'ores et déjà prévue.

Interview de Monsieur Philippe Antoine

Philippe Antoine est directeur général de l'expansion économique chez Citydev.



Le Conseil : Quelle est la place des activités logistiques dans les missions de Citydev et quelle est leur évolution ces dernières années ?

Philippe Antoine : Citydev existe depuis 40 ans et dispose d'une expertise en matière d'implantation d'entreprises et d'activités économiques sur le territoire régional dans son ensemble.

Sur l'axe du canal, les zones d'activités portuaires de transport sont gérées par le Port de Bruxelles. Les autres zones d'industrie urbaine sont généralement développées par Citydev. 95% de nos sites se trouvent sur des zones d'industrie urbaine et nous y développons donc des activités logistiques, mais pas prioritairement. Nous avons également des parcs d'affaires.

Il existe donc une distribution des rôles et chacun intervient avec ses compétences et le savoir-faire qu'il a développé sur l'axe du canal. Par ailleurs, nombreux sont nos sites qui se situent en périphérie (intra muros de la Région naturellement). En tant qu'institution publique, nous sommes soumis à certaines obligations, notamment en termes de densité d'emplois. Nous disposons d'un ratio minimum d'emplois à l'hectare à respecter pour qu'une entreprise puisse s'installer sur l'un de nos sites. Il s'agit en l'occurrence de 50 emplois/hectare pour des activités de type matériel ; pour celles de type immatériel (tertiaire) le minimum est de 75 emplois/hectare. Je souhaite ici souligner une belle évolution car il y a quelques années, les activités logistiques étaient pratiquement exclues sur nos sites.

Aujourd'hui, des « logisticiens » y sont implantés pour le bonheur de tous car ils créent des emplois bruxellois. Dans le spectre des 400 entreprises se trouvant sur nos sites, nous constatons qu'il y en a davantage qu'hier faisant partie du secteur logistique. Dans nos statistiques, l'emploi lié à la logistique et au transport de marchandises augmente.

Voici deux exemples : le déménageur *Potiez-Deman* qui était installé sur la chaussée de Mons à Anderlecht. Ce dernier avait des problèmes d'accessibilité et souhaitait regrouper ses différentes infrastructures sur un autre site bruxellois. Il est à présent installé à Evere, sur notre site Da Vinci, et a repris le bâtiment d'une entreprise qui s'était délocalisée. Plus de 80 emplois sont liés à cette activité.

Le second exemple est le centre de tri des Petits Riens qui était externe à la Région bruxelloise. Il est désormais implanté à Anderlecht, près du magasin Ikea, où ils ont pu regrouper plusieurs de leurs sites et de leurs activités.

Le Conseil : La logistique et plus globalement la mobilité sont-elles des préoccupations importantes pour les entreprises bruxelloises ?

Philippe Antoine : Depuis environ 10 ans, nous avons remarqué une augmentation significative de demandes d'entreprises souhaitant se localiser en Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit aujourd'hui, pour 85% des cas, de relocalisations d'entreprises déjà implantées à Bruxelles mais rencontrant des problèmes d'accessibilité ou de mobilité.

Plus de 4 demandes sur 5 sont des requêtes de relocalisation d'entreprises intra-bruxelloises pour des raisons de logistique.

Le Conseil : Des entraves aux activités logistiques entraîneraient des conséquences non seulement au niveau de la mobilité mais également au niveau de l'emploi. Comment y remédier et protéger la fonction logistique en RBC ?

Philippe Antoine : Nous avons imaginé développer de nouveaux projets immobiliers qui puissent rencontrer les besoins logistiques d'un certain nombre d'entreprises en Région de Bruxelles-Capitale. Nous avons énormément de demandes de PME souhaitant s'installer dans des surfaces de 250 à 1.000 m². Nous avons donc développé de nouveaux bâtiments, nommés « parcs PME », constitués de modules de 250 à 500 m². Ces derniers sont compacts et performants au niveau énergétique. Les entreprises les équipent ensuite comme elles le souhaitent, avec des portes sectionnelles. Elles peuvent donc y mettre des mezzanines pour augmenter la surface de stockage et pour faire rentrer leurs camionnettes à l'intérieur du bâtiment, ce qui permet de moins encombrer les voiries. Ce produit répond à une demande claire des PME bruxelloises et rencontre un franc succès.

Le Conseil : Quels sont les lieux stratégiques à Bruxelles où doivent se localiser les activités logistiques ?

Philippe Antoine : Il est inutile de dire à des entreprises de travailler dans tel ou tel endroit. Chaque entreprise possède son plan industriel et sa grille de lecture. Il n'y a pas beaucoup d'entreprises qui viennent nous voir en nous disant qu'elles cherchent une typologie de bâtiment précise, peu importe où elle se situe sur le territoire. En général, les entreprises ont une préférence (desservent-elles plutôt la Flandre, la Wallonie ou Bruxelles ?). Cela peut également dépendre du domicile du patron.

Les enjeux logistiques ont un impact direct sur la qualité de vie des bruxellois et sur la saturation du réseau routier. Le Port fait déjà énormément d'efforts et commence à produire des résultats positifs pour augmenter le transport fluvial.

Par ailleurs, j'ai l'intime conviction qu'il est pertinent d'avoir quelques centres de distribution urbaine disséminés sur le sol bruxellois. Cela permettrait de desservir la capitale de la manière la plus fluide possible.

La localisation des activités logistiques à Bruxelles



Le 4^{ème} cahier de l'Observatoire de la mobilité s'est penché sur le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles. Ce dernier analyse entre autres la localisation des activités logistiques en RBC et dans sa périphérie.

On y observe une délocalisation des activités de commerces de gros et de logistique vers les zones les plus périphériques de

la zone métropolitaine telles que Mechelen et Wavre. Ceci participe à un allongement des chaînes de distribution, en particulier sur le maillon final qu'est la livraison à destination, c'est-à-dire sur la partie déjà la moins optimisée de la logistique.

Sur le territoire de la Région, une mise à jour de l'Observatoire des activités productives a été réalisée récemment. Elle constate la persistance de l'effritement des surfaces dédiées aux activités productives et logistiques, déjà remarquée en 2011. Depuis cette date, environ 8% des surfaces ont été soit démolies, soit reconverties pour d'autres activités. Sans surprise, l'implantation des activités logistiques et de commerces de gros se retrouvent principalement dans l'axe du canal.

Pour plus d'informations : www.bruxellesmobilitate.irisnet.be

« 5 idées reçues sur les centres de distribution urbaine »

Les centres de distribution urbaine (CDU) – ces entrepôts en bordure des villes où les marchandises sont éclatées puis regroupées afin d'optimiser les tournées et livrées dans des véhicules plus adaptés au contexte urbain – ont fait l'objet de nombreux tests et d'une abondante littérature depuis les années 1970. Depuis 2014, le concept a été mis à l'épreuve en Région bruxelloise. Les idées reçues sur la question sont pourtant encore nombreuses.

- **« L'efficacité n'est pas démontrée »** : pour le projet LaMiLo⁽⁵⁾, Bruxelles Mobilité a collaboré avec CityDepot, qui opère encore aujourd'hui un CDU à Bruxelles. Les performances ont fait l'objet d'un suivi approfondi, qui a permis de démontrer, à quantité de marchandises équivalentes, une réduction de 21% des kilomètres parcourus en ville, une division par 2 du nombre de tournées et de véhicules de livraison et une réduction de 22% des émissions de NOX et de particules fines.
- **« Les CDU ne peuvent fonctionner qu'avec d'importants subsides »** : CityDepot a bénéficié d'une aide au démarrage dans le cadre du projet LaMiLo mais poursuit depuis son activité sans aide financière. D'autres sociétés comme Bubble Post se sont également lancées sur ce créneau, démontrant l'existence d'une demande.
- **« Un CDU résout le problème des livraisons en ville »** : les CDU constituent une excellente solution pour les flux non optimisés, mais ne concernent pas toutes les livraisons bien organisées comme celles des grandes surfaces ou des grands intégrateurs qui ont déjà une densité de livraison très importante. Se pose donc toujours la question de la disponibilité des aires de livraison, de la possibilité de livrer la nuit, du choix des véhicules, etc. Les flux spécifiques, comme l'express ou le frais, ne sont, là encore, pas forcément traités par les CDU. Enfin, ce n'est pas parce qu'une solution existe, qu'elle est utilisée par tout le monde. Les CDU sont donc une solution, mais certainement pas la seule.
- **« Mettons en place un CDU à Schaerbeek Formation et la question des CDU sera réglée »** : pourquoi attendre alors que l'on peut avancer dès aujourd'hui ? L'idée d'un grand centre unique qui absorberait tous les flux n'est d'ailleurs pas une solution idéale. Une structure distributive de CDU, couvrant les différentes entrées de Bruxelles est préférable pour trouver un équilibre entre proximité du centre-ville (essentielle pour pouvoir utiliser des véhicules électriques et des vélos cargo) et accessibilité en venant de l'extérieur afin de minimiser la distance parcourue en ville par les camions. Une récente étude menée par l'ULB et la VUB a, par exemple, calculé qu'une couverture optimale de la ville passait par trois ou quatre implantations différentes. L'existence de plusieurs acteurs (éventuellement spécialisés spatialement ou thématiquement) suppose également l'existence de plusieurs centres.
- **« Le politique doit décider où installer ces CDU pour que l'on intègre cette donnée dans les futurs projets »** : à Bruxelles comme ailleurs en Europe, les CDU qui fonctionnent sont gérés par des entreprises privées ; entreprises qui choisissent donc librement leur emplacement, en fonction de leurs contraintes propres et du foncier disponible. C'est donc sur ce dernier point que le politique doit agir. Par-là, on parviendra également à soutenir d'autres activités qui ont une composante logistique et qui ont besoin d'un immobilier adapté pour mieux desservir la ville. Si toutes ces activités ont des contraintes très différentes, elles ont en commun l'importance d'une connexion aux grandes infrastructures de transport (routier, fluvial ou ferroviaire).

⁽⁵⁾ www.lamiloproject.eu



CDU CityDepot

BRUXELLES MOBILITÉ LANCE UNE RÉFLEXION SUR UN SYSTÈME DE RECONNAISSANCE DES OPÉRATEURS DE DISTRIBUTION URBAINE



Interview de Messieurs Xavier Tackoen et Marcel Van Meesche

Expert en mobilité et territoire, **Xavier Tackoen** est licencié en sciences commerciales et est administrateur-délégué du bureau d'études Espaces-Mobilités.

Marcel Van Meesche est directeur de 21 solutions, un bureau d'études spécialisé dans le développement de labels environnementaux et de systèmes de reconnaissance. La société dispose aussi d'une expertise en processus participatifs.



Le Conseil : En quoi consiste le système de reconnaissance des opérateurs de distribution urbaine et qu'apporte-t-il à la mobilité en général ?

Xavier Tackoen : Nous en sommes actuellement au tout début de cette réflexion. Nous avons déjà un peu analysé le secteur en Europe.

Marcel Van Meesche : Dans l'étude, nous répertorions des initiatives territoriales, sur une ville ou une partie d'une ville, qui demanderaient aux entreprises avec des activités de transport de respecter certains critères en matière d'environnement, de bruit, etc. Nous regardons aussi quelles entreprises sont déjà labellisées et quels changements elles ont réalisés grâce à cela.

Pour les approches territoriales, nous nous sommes centrés sur des villes comme Paris, Toulouse, Londres, Parme, La Haye, Bayonne, qui ont développé des chartes, des labels ou des règlements.

Xavier Tackoen : Ce que nous remarquons, c'est qu'il existe différents types de programmes.

Certains sont sur base volontaire, sous forme de la signature d'une charte. Il s'agit là de la première étape.

Une **charte** est signée entre un certain nombre de transporteurs, de logisticiens et l'autorité publique pour se mettre d'accord sur un cadre d'amélioration des livraisons (par exemple : respect des zones de livraison ou acquisition de véhicules plus propres ou plus silencieux pour permettre des livraisons nocturnes). Ce premier cadre n'est pas du tout contraignant. La charte est basée sur le bon-vouloir et a l'avantage de créer un cadre de concertation entre les acteurs. Le public et le privé peuvent discuter ensemble des possibilités d'amélioration et rédiger eux-mêmes les éléments de la charte.

La deuxième famille est la dimension « **labellisation** » qui vise à certifier et reconnaître les progrès ou les actions qui ont été mis en place par certaines entreprises. Cette famille regroupe différents systèmes basés sur des critères de performance obligatoires ou optionnels à atteindre. Certains



autres systèmes sont très globaux, et incluent des notions de sécurité, d'environnement et de qualité, le plus abouti étant le système FORS⁽⁶⁾ à Londres.

Marcel Van Meesche : C'est l'un des programmes qui fonctionne le mieux en Europe. Son attrait réside dans le fait qu'il est progressif car il est possible d'être « bronze », « argent » ou « or ». L'entreprise de distribution peut donc progresser, tout comme ses commanditaires. On pourrait également imaginer qu'une entreprise de logistique ou de distribution décide de ne s'adresser qu'à des entreprises qui sont « bronze » ou plus.

Ce modèle est assez complet et complexe car il demande un suivi administratif assez conséquent pour l'enregistrement et la reconnaissance. Il demande également un traitement rapide et un contrôle de l'application des critères après certification.

⁽⁶⁾ Fleet Operator Recognition Scheme : www.fors-online.org.uk

Xavier Tackoen : Pourrons-nous mettre en place quelque chose d'aussi ambitieux à Bruxelles ? Nous n'en sommes pas du tout à ce niveau-là. Pour l'instant, nous évaluons juste les possibilités.

La troisième famille est plus contraignante, il s'agit de la **réglementation**. Par exemple, une zone piétonne ou une partie d'un centre urbain n'est accessible qu'aux véhicules qui ont une motorisation électrique ou à ceux qui font moins d'autant de décibels, etc. Nous sommes ici dans le réglementaire et certaines normes sont imposées pour permettre aux transporteurs d'effectuer des livraisons.

Selon notre analyse, ce sont les **trois actions possibles** pour agir sur la distribution urbaine durable.

L'une des pistes sur lesquelles nous travaillons est d'évaluer l'intérêt d'intégrer cette forme de labellisation à un label existant.

Au lieu de créer de nouveaux

labels qui perdent en lisibilité et en crédibilité, nous essayons de voir comment développer un système inclusif qui permettrait, si une entreprise de distribution urbaine dispose déjà d'un label, de valoriser les labels existants pour diminuer la charge administrative d'obtention du label qu'on souhaiterait développer.

Marcel Van Meesche : Il existe en effet déjà des certifications multisectorielles comme ISO 14001⁽⁷⁾, le label EMAS⁽⁸⁾ ou le label bruxellois « Entreprise éco-dynamique » porté par 200 entreprises publiques ou privées et qui reconnaît une bonne gestion environnementale dans une entreprise. Nous pouvons aussi mentionner le label sectoriel « Lean & Green » dans le cadre duquel les entreprises s'engagent à diminuer leurs émissions de CO2 de 20% sur une période de 5 ans. Le choix des activités sur lesquelles porteront ces 20% ne se limite toutefois pas au transport et peut, par exemple, aussi concerner les entrepôts.

Xavier Tackoen : Plusieurs questions se posent donc. Tout d'abord, Bruxelles doit-elle s'inscrire dans une approche réglementaire (exemple : dans tous les piétonniers, les véhicules ne peuvent entrer que jusque 10-11h, les véhicules répondant à certaines normes ou non motorisés peuvent en revanche y accéder de manière illimitée) ?

Une deuxième approche serait celle d'une labellisation progressive (on analyse le mode de fonctionnement du transporteur et on lui décerne un label d'une étoile, par exemple).

Enfin, la troisième approche est plus thématique (certaines entreprises pourraient obtenir un label uniquement pour les livraisons de nuit car elles ont des véhicules silencieux). Les transporteurs pourraient ici acquérir progressivement des médailles. Tout cela a été discuté lors de la Commission Régionale de la Mobilité, section Transport de Marchandises et nous organiserons par la suite un workshop avec les transporteurs pour voir leur intérêt.

⁽⁷⁾ Norme internationale qui certifie une bonne gestion environnementale dans une entreprise : www.iso.org

⁽⁸⁾ Règlement européen qui reconnaît une bonne gestion environnementale dans une entreprise : www.emas.eu

« Pourquoi un système de reconnaissance des opérateurs ? »

« Delivery Duty Paid », ce sont les conditions sous lesquelles vous achetez très certainement toutes vos fournitures. Cela signifie que les coûts du transport sont à charge du vendeur et donc répercutés dans le prix global. Vous n'avez de ce fait probablement aucune vision sur le coût du transport de vos marchandises. Cela signifie aussi que vous ne savez probablement pas qui vous livre ces marchandises. Vous ne vous êtes d'ailleurs probablement jamais posé la question.

Le choix de l'opérateur a pourtant un grand impact sur le coût, mais pas seulement. En optant pour un transporteur efficace et avec des véhicules peu polluants, vous pouvez contribuer à améliorer la qualité de l'air, à diminuer la congestion ou encore le nombre d'accidents. Bref, à faire de Bruxelles une ville plus agréable pour tout le monde.

Le rôle d'un système de reconnaissance des opérateurs permet alors de vous aider à être exemplaire, en déterminant pour vous quels sont les transporteurs avec qui vous pouvez travailler à mener une politique plus responsable et respectueuse. Car rien ne vous empêche d'imposer vos exigences en la matière à vos fournisseurs.

Les opérateurs reconnus pourraient aussi, par exemple, se voir octroyer certains privilèges, comme un accès préférentiel à certaines zones ou le droit de livrer la nuit s'il est prouvé qu'ils mettent en œuvre les bonnes pratiques en termes de respect de bruit. Une application pourrait ainsi être le conditionnement de la délivrance d'un permis d'environnement autorisant les livraisons la nuit à l'utilisation d'un transporteur certifié par ce système de reconnaissance.

Interview de Madame Claire Heughebaert

Claire Heughebaert est chef de projet au sein de la Société d'Aménagement Urbain (SAU). Elle s'occupe au sein de l'équipe Plan Canal du territoire compris entre le bassin de Biestebroeck et le sud de la Région bruxelloise.

Le Conseil : La zone du canal fait et va devoir faire face à de nombreux défis qu'ils soient économiques, sociaux, démographiques, etc. Dans ces conditions, quelle est la place accordée à la logistique et au transport de marchandises?

Claire Heughebaert : Le Plan Canal a été imaginé comme un moyen de réponse opérationnel aux défis auxquels la Région bruxelloise est et sera confrontée dans les 20 ans à venir : celui du logement, celui de l'emploi et de l'économie en général, celui de la mobilité et celui de la qualité de vie.

Son but est de mettre en pratique la mixité fonctionnelle à toutes les échelles. Il fait le pari du maintien de l'activité économique en ville mais ce aux conditions de la ville, à savoir : avoir une utilisation parcimonieuse du sol (qui est rare et cher en Région bruxelloise), et veiller à l'intégration urbaine des activités économiques (ce qui suppose de gérer les relations avec d'autres fonctions).

Dans ce cadre, la logistique et tous les aspects de la distribution urbaine sont intégrés nécessairement aux travaux du Plan Canal car ce sont des éléments qui font partie de la ville et particulièrement du territoire du canal (grâce au canal, mais aussi grâce aux chemins de fer et aux grands axes de transport routier qui le traversent).

Bruxelles étant par ailleurs un port d'approvisionnement urbain, nous retrouvons dans cette zone un grand nombre d'activités logistiques (20,4 %

des 5.000 équivalents temps-plein qui sont générés par les entreprises du Port de Bruxelles sont liés à des activités logistiques).

Le Plan Canal répond par ailleurs aux objectifs du projet politique régional : notamment celui de créer une ville durable. Travailler sur les circuits logistiques permet d'améliorer et de rationaliser les circulations en ville pour plus de qualité de vie, de qualité environnementale et pour des préoccupations de santé publique.

Le territoire du canal permet en outre de développer la formidable opportunité qu'est la voie d'eau pour transporter les marchandises de façon durable et avec le moins de nuisance possible. Le territoire compte également de nombreuses opportunités foncières : il s'agit en général de terrains bien desservis par tous les modes de transport et qui pourraient donc servir à des infrastructures logistiques.

Le Conseil : Il n'y a pas que la voie d'eau...

Claire Heughebaert : Tout à fait, même si la volonté à terme est de renforcer les liens entre les infrastructures logistiques et la voie d'eau et d'y intensifier le trafic. Il y aura par ailleurs toujours des connexions très fortes avec la route. Nous devons travailler sur la question de la logistique multimodale car il y a dans cette zone des grands axes de transport, qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux.

Livraison par bateau au bassin de Biestebroeck



Le Conseil : Comment les activités de logistique et de distribution urbaine vont pouvoir s'intégrer avec les autres activités de type économiques, de logement, ...?

Claire Heughebaert : Les structures de logistique répondent toutes à des contextes, des modes de fonctionnement et des modèles économiques différents. Il y a par exemples des fonctions logistiques lourdes qui ne sont pas forcément compatibles avec le logement. Pour cette raison notamment, la Région a décidé de sanctuariser certaines zones d'industrie urbaine qui restent dédiées à la fonction d'activité économique. Il existe également des zones de développement comme Schaarbeek Formation qui ont été identifiées comme un potentiel important pour l'accueil d'activités logistiques car à Schaarbeek Formation il est possible de faire de la logistique trimodale entre la voie d'eau, le chemin de fer et la route.

La Région a, à travers son plan transport de marchandises, opté pour une forme distributive de toutes ces infrastructures de logistique. Nous devons trouver les meilleures zones d'implantations possibles et faire un savant dosage entre la proximité avec le centre-ville et la proximité avec les grands axes de transport, notamment routiers. C'est dans cet équilibre entre les deux que nous trouverons la meilleure implantation pour, notamment, les centres de distribution urbaine (CDU). Nous devons donc veiller à chercher la meilleure compatibilité possible à ces endroits-là. Il existe déjà des centres logistiques intégrés à la ville comme le TIR à proximité de Tour&Taxis.

Créée dans les années 50, c'est une infrastructure très intéressante au niveau morphologique car elle se

trouve sur plusieurs étages même si aujourd'hui, nous avons plutôt tendance à créer des infrastructures logistiques sur un seul étage. Nous avons là un exemple d'intégration urbaine avec une utilisation très dense du sol.

Nous travaillons aujourd'hui sur le bassin de Biestebroek avec la cellule marchandise de Bruxelles Mobilité et le Port de Bruxelles pour voir comment insérer cette fonction logistique dans la ville et ce, dans un contexte qui est en pleine mutation. Sur la rive gauche, les quartiers sont très densément habités et sur la rive droite, les quartiers accueilleront de nombreux logements. Entre les deux, nous avons des activités portuaires et de transport. Il nous faudra trouver des solutions pour permettre cette mixité.

Une 1^{ère} expérimentation sera mise en œuvre sur la rive droite à travers le centre de transbordement urbain (CTU) de Biestebroek qui sera géré par un concessionnaire. À travers le travail préparatoire mené pour le CTU de Biestebroek, nous avons réussi à trouver la meilleure organisation urbaine possible pour faire rencontrer les avis divergents entre les défenseurs de la logistique et ceux de la ville. Nous avons réussi à trouver un système où se développe une activité logistique, avec un fonctionnement du site (et notamment des quais) ouvert au public dès qu'il n'y a plus d'activité sur celui-ci.

Le Plan Canal doit vraiment défendre cela : aider à la réappropriation du canal parce que c'est un paysage exceptionnel. Si nous voulons permettre aux Bruxellois d'y accéder, il faut qu'il n'y ait pas, comme c'est le cas aujourd'hui, de coupure entre les zones habitées et le canal. C'est une façon de faciliter cette cohabitation des fonctions.

Le Conseil : Quel rôle peut jouer le canal en tant qu'axe de transport pour diminuer le nombre de camions sur les routes bruxelloises? Comment mutualiser les activités et diminuer le nombre de camions ? Comment favoriser le transfert modal vers la voie d'eau?

Claire Heughebaert : Nous avons intérêt à favoriser le développement d'infrastructures comme les CDU pour rationaliser les circuits de distribution en ville et réduire la part des camions et des camionnettes. C'est sur le territoire du canal que nous pouvons trouver des opportunités d'implanter ce type de structure.

Nous savons également qu'il y aura de nombreux grands chantiers de construction le long des 14 km de la voie d'eau (Biestebroek, autour du bassin Béco avec la zone de Tour&Taxis,...) donc si nous pouvons inciter les porteurs de projets à utiliser la voie d'eau, ne serait-ce que pour transporter les matériaux qui serviront à la construction ou pour évacuer les gravats des sites à reconstruire, ce serait très bien.

Dans les projets qui permettent de davantage recourir à la voie d'eau, il faut citer notamment le projet Ro-Ro. La Région bruxelloise a décidé de transférer le secteur de la vente de voitures de seconde main, aujourd'hui installé au quartier Heyvaert, vers l'avant-port. Nommé Ro-ro (roll-on roll-off) ce projet permettra que l'expédition de voitures se fasse via la voie d'eau pour aller vers Anvers et ensuite à travers le monde. Cela permettra d'une part de désenclaver le quartier Heyvaert, mais aussi d'intensifier le trafic par la voie d'eau.

Qu'est-ce qu'un espace de livraison de proximité ?

Petit commerce indépendant, agence d'intérim ou encore restaurant, toute activité économique implique de recevoir des livraisons. Or, la façon dont ces livraisons sont organisées peut avoir un grand impact sur le fonctionnement de l'entreprise et sur son environnement. Alors que les entreprises du centre-ville vivent une période de changements importants, Bruxelles Mobilité leur propose de faciliter et d'optimiser leurs livraisons grâce à un espace de livraison de proximité qui débutera en même temps que les travaux sur les boulevards du centre. L'objectif : regrouper les livraisons pour limiter le temps consacré à la réception des commandes ainsi que le nombre de véhicules de livraison en circulation pour rendre ces quartiers plus agréables. Afin d'aider les entreprises volontaires, Bruxelles Mobilité désignera un opérateur privé qui sera chargé de cette mission et qui prendra en charge une grande partie du coût pour les entreprises.

Autre exemple : la zone du canal est historiquement la zone industrielle de Bruxelles et abrite encore de nombreuses entreprises de transport ou ayant des besoins logistiques importants. Le centre TIR, propriété du Port de Bruxelles jouxtant Tour&Taxis, est le principal bâtiment logistique public à Bruxelles. Accessible depuis le ring, sans nuisance pour les habitants, et proche du centre-ville, il représente une opportunité pour créer un pôle d'entreprises durables centrées sur la logistique urbaine. La réflexion par rapport à la distribution urbaine doit se faire dès le démarrage d'un développement. A Bruxelles, cela concerne de nombreux projets ; *Neo, Cité des médias, Josaphat, TACT, Biestebroeck, Tivoli*, etc. Une planification du fonctionnement futur des sites – l'organisation des circulations, des espaces de livraisons et de stockages – en amont de leur développement est bénéfique, tant pour l'environnement et la qualité de vie des lieux, que pour le bon fonctionnement des activités qui s'y dérouleront. La réflexion sur la distribution urbaine des projets concerne aussi la gestion des chantiers et en particulier le charroi pour l'évacuation des terres et l'apport des matériaux. L'amélioration des livraisons et des services des PME, le nouveau plan pour l'économie circulaire, les démarches de durabilité de nombreuses entreprises, comme dans l'alimentation locale, sont autant de secteurs avec lesquels une réflexion logistique pourrait être menée.





Port Bruxelles TIR

Quelles conclusions tirer ?

La Région de Bruxelles-Capitale a pris la mesure des enjeux et des défis à venir et teste avec succès des solutions variées en partenariat avec différents acteurs. Il est cependant indispensable de changer d'échelle et de mieux prendre en compte la complexité de la question et la multitude de facteurs qui l'influencent.

L'approvisionnement en marchandises de la Région bruxelloise est aussi important que son approvisionnement en eau ou en électricité.

Changer d'échelle ?

Il faut dépasser les stades d'information et de conscientisation : agir en amont, prendre en compte la logistique dans l'aménagement du territoire et, en aval, inciter les entreprises et les consommateurs à améliorer leurs comportements. Le bon approvisionnement de la ville, de ses habitants et de ses entreprises dépasse le cadre de la mobilité. C'est l'affaire des aménageurs, des développeurs, des entrepreneurs, des acteurs sociaux et de chacun d'entre nous car, malgré ce que promettent de nombreux sites internet, la livraison gratuite, cela n'existe pas !

Donner un cadre à la distribution urbaine signifie mettre en place des structures, des infrastructures et des règles pour diminuer l'impact du transport de marchandises sur la mobilité en ville et sur l'environnement, tout en maintenant une bonne qualité d'approvisionnement des habitants, des commerces, des entreprises et des chantiers.

Comment les politiques publiques peuvent-elles encourager l'amélioration du système ? Comment soutenir les acteurs logistiques qui travaillent de manière très efficace et encourager les autres à s'améliorer ?

Un projet de labellisation des acteurs est en cours d'étude; travailler en cluster d'entreprises est un autre axe à examiner. Concernant les centres de distribution urbaine existants, le défi consiste à soutenir l'augmentation des volumes et la densité des livraisons pour assurer la rentabilité des opérations.

Chaque nouveau projet peut être une opportunité pour repenser les questions logistiques et en améliorer l'organisation. Prenons comme exemple le réaménagement des boulevards du centre. Le chantier est susceptible d'impacter les livraisons, mais c'est aussi une opportunité saisie par Bruxelles Mobilité pour lancer un appel à concession d'un espace de livraisons de proximité en vue d'aider les commerçants, de leur offrir des services et de les sensibiliser aux enjeux.

Focus



Formation en alternance à Bruxelles : l'offre flamande

La combinaison entre apprentissage théorique à l'école et cours pratiques en entreprise est parfois présentée comme une des solutions au chômage des jeunes et au décrochage scolaire. Or, alors qu'elle constitue la filière professionnelle secondaire la plus reconnue et la plus suivie en Allemagne, la formation en alternance pâtit encore - en Belgique - d'une image négative, associée à de la relégation. Cet article complète l'aperçu bruxellois de l'alternance en se focalisant désormais sur l'offre proposée par la Communauté flamande.

Leren en Werken¹ est une forme d'enseignement secondaire en alternance accessible dès 16 ans (15 ans si l'élève a suivi les deux premières années de l'enseignement secondaire de plein exercice), et ce jusqu'à 25 ans. L'élève a un certain nombre de jours de cours théoriques par semaine et complète son horaire par une formation pratique en entreprise. Un plan de formation est alors établi avec un centre d'enseignement ou de formation agréé qui assure également la formation théorique de l'élève et l'accompagne en vue de son insertion sur le marché du travail.

Le dispositif Leren en Werken a été instauré en 2008 par le 'Decreet betreffende het stelsel van leren en werken in de Vlaamse Gemeenschap'. Ce Décret souhaite revaloriser l'enseignement professionnel à temps partiel, augmenter le nombre d'élèves obtenant une qualification, et miser sur un engagement à temps plein d'élèves qui parcourent des trajets sur mesure.

L'évolution du Leren en Werken est également suivie par les 'Regionale Overlegplatformen (ROP's) voor Leren en Werken'. En Région bruxelloise, les ROP sont présidés par Tracé Brussel et se composent d'acteurs de l'enseignement, de promoteurs de projets, de CLB⁽¹⁾, du SPRB, de la VGC⁽²⁾, d'ACTIRIS, du VDAB, du Département Onderwijs et WSE⁽³⁾, de Syntra Vlaanderen et de Syntra Brussel.

⁽¹⁾ Centres pour l'accompagnement d'élèves.

⁽²⁾ Vlaamse Gemeenschapscommissie.

⁽³⁾ Werk en Sociale Economie.

1. Het Deeltijds Beroepssecundair onderwijs (DBSO)

Dans le cadre du 'Deeltijds Beroepssecundair Onderwijs (DBSO)', il existe en Région bruxelloise trois 'Centra voor Deeltijds Onderwijs (CDO)' (Centres d'enseignement à temps partiel) pour la formation et l'accompagnement des jeunes.

Les jeunes y suivent 3 jours de formation pratique en entreprise (entre 18 et 23 heures) et 2 jours de cours théoriques (15 heures). La durée du contrat

est déterminée par une concertation entre le jeune, l'employeur et l'accompagnateur. Plusieurs types de contrats de formation ou de travail peuvent être conclus : un contrat de travail à temps partiel, un contrat d'intérim, un contrat d'apprentissage industriel, une convention de premier emploi (SBO), une formation professionnelle individuelle (IBO) ou une convention d'immersion professionnelle. Les conditions pour le jeune et l'employeur

diffèrent selon les contrats et/ou le secteur.

Le dispositif Leren en Werken propose des programmes complémentaires pour des jeunes qui ne sont pas encore aptes à travailler dans le 'circuit économique normal'. Un certain nombre de ces trajets bénéficient de moyens du FSE (Fonds social européen) et de la Commission communautaire flamande.

Formations DBSO	- 18	+ 18	% + 18	Élèves en formation	= % de tous les élèves
Total pour toutes les formations	214	305	58,8%	519	100%
Réassortisseur DBSO	13	4	23,5%	17	3,3%
Collaborateur administratif DBSO	33	34	50,7%	67	12,9%
Collaborateur administratif PME DBSO	-	3	100,0%	3	0,6%
Assistant maréchal-ferrant DBSO	2	1	33,3%	3	0,6%
Responsable traitement de fret en de bagages DBSO	-	13	100,0%	13	2,5%
Conducteur de chariot élévateur DBSO	-	5	100,0%	5	1,0%
Collaborateur de call center DBSO	-	2	100,0%	2	0,4%
Maréchal-ferrant DBSO	1	-	-	1	0,2%
Soudeur d'angle DBSO	4	3	42,9%	7	1,3%
Aide-serveur DBSO	2	1	33,3%	3	0,6%
Décorateur d'intérieur DBSO	1	-	-	1	0,2%
Coiffeur DBSO	4	5	55,6%	9	1,7%
Caissier DBSO	-	2	100,0%	2	0,4%
Aide-collaborateur de kermesse DBSO	5	1	16,7%	6	1,2%
Collaborateur de kermesse DBSO	1	4	80,0%	5	1,0%
Aide-cuisinier DBSO	11	7	38,9%	18	3,5%
Cuisinier DBSO	19	48	71,6%	67	12,9%
Assistant logistique hôpitaux DBSO	16	13	44,8%	29	5,6%
Aide logistique instituts de soins DBSO	13	9	40,9%	22	4,2%
Menuisier machinal DBSO	31	10	24,4%	41	7,9%
Aide-magasinier DBSO	4	4	50,0%	8	1,5%
Groupe d'accueil DBSO	5	-	-	5	1,0%
Soudeur de tôles DBSO	-	1	100,0%	1	0,2%
Installateur menuiserie intérieure DBSO	-	4	100,0%	4	0,8%
Collaborateur d'entretien polyvalent bâtiments DBSO	13	7	35,0%	20	3,9%
Peintre-décorateur DBSO	2	20	90,9%	22	4,2%
Paveur DBSO	1	2	66,7%	3	0,6%
Déménageur-porteur DBSO	3	3	50,0%	6	1,2%
Déménageur-emballeur DBSO	-	4	100,0%	4	0,8%
Aide-soignant DBSO	1	32	97,0%	33	6,4%
Aide-soignant / conseiller en santé DBSO	-	21	100,0%	21	4,0%
Employé de magasin DBSO	29	42	59,2%	71	13,7%

Département: 'Onderwijs en Vorming Vlaanderen', 01.02.2016

De même, les jeunes qui suivent un projet de transition peuvent, en échange d'une petite indemnité, travailler dans une ASBL ou une administration où ils peuvent compter sur les conseils d'un accompagnateur de projets.

Enfin, il existe les 'Persoonlijke Ontwikkelingstrajecten (POT)', qui peuvent être suivis à titre complémentaire aux journées de formation ou à titre de trajet à temps plein. Dans le cadre d'un partenariat spécifique, ACTIRIS soutient également le trajet 'ISP Alternance' où des jeunes sont formés pour postuler à un emploi, rédiger des lettres de motivation, ou encore contacter des entreprises.

Ceux qui éprouvent des difficultés avec le néerlandais peuvent aussi, temporairement durant deux jours par semaine, participer à un trajet au 'Taalkot', une initiative de la Huis van het Nederlands Brussel⁽⁴⁾. Ce dispositif propose une stimulation et un enseignement sur mesure de la langue néerlandaise.

Depuis l'année scolaire 2015-2016, le FSE prévoit un soutien à « l'accompagnement intensif de personnes suivant une formation en alternance ». Ce projet vise les élèves qui, en plus de leurs journées de formation, travaillent à temps partiel et pourraient bénéficier d'un encadrement. Les élèves peuvent alors compter, pendant quelques mois, sur un coaching à l'emploi, de préférence sur leur lieu de travail.

Au 1/02/2016, le DBSO en Région bruxelloise comptait 519 jeunes inscrits, dont 275 jeunes hommes (53%) et 167 jeunes femmes (32,2%). Nous ne disposons d'aucune information concernant 77 élèves (14,8%). La proportion des élèves de nationalité belge est légèrement supérieure à celle des élèves de nationalité étrangère (respectivement 46,8% et 38,8%)⁽⁵⁾. 305 élèves majeurs suivaient une formation dans les CDO.

Les formations populaires sont : employé de magasin (71 élèves), cuisinier (67) et collaborateur administratif (67).

2. SYNTRA Brussel

L'autre type de formation en alternance est le 'Leertijd', organisée en Région bruxelloise par la Vlaamse Agentschap voor ondernemersvorming Syntra Vlaanderen et par l'ASBL Syntra Brussel.

Ce dispositif permet à des jeunes d'apprendre en travaillant. Ils suivent une formation qui dure un, deux ou trois ans. Le jeune travaille 4 jours par semaine dans un commerce, une entreprise, une ASBL ou une institution publique, et apprend un métier. Il continue à suivre un jour de formation par semaine sur le campus de Syntra, à Uccle, ou sur le site de Tour & Taxis et perçoit une indemnité d'apprentissage. A la fin du trajet, il peut obtenir un certificat professionnel reconnu ainsi qu'un certificat d'études officiel ou le diplôme de l'enseignement secondaire.

Au 1^{er} janvier 2016, l'ASBL Syntra Brussel comptait 49 jeunes participant au 'Leertijd'.

Duaal leren

Le Gouvernement flamand a opté pour la création, *en collaboration avec les domaines politiques de l'enseignement et du travail, d'un système d'apprentissage et de travail intégré, assimilé sur les plans politique et social à toutes les autres formes d'enseignement secondaires, et qui offre des perspectives aux jeunes et aux entrepreneurs.*

La note conceptuelle 'Duaal Leren BIS', une initiative des Ministres de l'Education et de l'Emploi flamands, a été approuvée le 3 juillet 2015 par le Gouvernement flamand. Dans cette note, les départements de l'Education et de l'Emploi unissent leurs forces pour réformer la formation en alternance en Duaal Leren, une voie d'enseignement qualitatif à part entière. Avec le Duaal Leren, 60% des compétences sont acquises sur le lieu de travail. Ce trajet est accessible à des jeunes considérés comme étant « aptes au marché de l'emploi ».

Le Duaal Leren se base sur un partenariat fort entre enseignement et emploi afin de proposer aux jeunes des opportunités supplémentaires pour acquérir une qualification en matière d'enseignement.

Jusqu'en septembre 2017, la formation en alternance fera l'objet d'une préparation, notamment au travers de projets pilotes. En attendant, les systèmes d'apprentissage et de travail continuent.

Par ailleurs, les autorités flamandes poursuivent leurs préparatifs pour élaborer un cadre légal pour le dispositif du Duaal Leren. Le 4 mars 2016, un avant-projet de décret a ainsi été approuvé par le Gouvernement flamand. Ce dernier permettra, entre autres, une simplification des contrats.

⁽⁴⁾ www.huisnederlandsbrussel.be

⁽⁵⁾ Source: Département 'Onderwijs en Vorming', 1/02/2016.



PARIS2015
CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES
COP21·CMP11



COP 21 : Conférence des Nations Unies sur les **changements climatiques**

Le 12 décembre 2015, les 196 délégations présentes à Paris dans le cadre de la COP 21 (21ème conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques) ont signé un accord pour lutter contre le réchauffement climatique. Saluée par les dirigeants du monde entier, cette signature, à maintes reprises, été qualifiée d'« historique ». Voici les grandes lignes de cet accord.

Lutte contre le réchauffement climatique et réduction des émissions de gaz à effet de serre

L'accord demande aux signataires de maintenir le réchauffement climatique « nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels » et de « poursuivre les efforts pour limiter l'élévation des températures à 1,5°C ».

Cet objectif est ambitieux. En effet, les travaux préparatoires à la COP 21 évoquaient la nécessité de contenir le réchauffement sous le seuil de 2°C, sans devoir être « bien en dessous ». Par ailleurs, avant la tenue de la COP 21, la référence à l'objectif « 1,5°C » était principalement soutenue par de petits États menacés de submersion par la montée des mers.

L'accord exige également des signataires qu'ils parviennent au « plafonnement mondial des émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais ». À cette fin, les parties prenantes sont invitées à contribuer, à titre volontaire, à l'atténuation de leurs émissions de gaz à effet de serre. Chaque signataire pourra donc déterminer librement son plan climat-énergie national, comprenant ses engagements en la matière. L'accord de Paris ne contient donc aucun objectif chiffré et contraignant pour la réduction de ces émissions.

Notons toutefois que l'ensemble des engagements internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre est actuellement insuffisant pour atteindre un objectif de réchauffement climatique ne dépassant pas les 2°C.

La surveillance du respect de ces objectifs se fera au moyen de rapports communiqués régulièrement par les parties prenantes (tous les deux ans pour les pays développés et sur base volontaire pour les pays en développement) qui ne pourront faire l'objet d'aucune sanction. Il leur est toutefois demandé de mettre en place un système fiable et transparent de comptabilisation de leurs émissions de gaz à effet de serre. Cette transparence aura sans doute un impact positif dans la mesure où aucun acteur ne voudra « être pointé du doigt » pour le non-respect de ses engagements.

Révision des engagements volontaires

En signant cet accord, les parties prenantes s'engagent à déterminer, d'ici 2020, leurs contributions pour lutter contre le réchauffement climatique. Ces dernières devront progresser par rapport aux contributions déterminées antérieurement et correspondre à un niveau d'ambition le plus élevé possible. Enfin, chaque partie prenante est autorisée à relever son niveau de contribution, revu initialement tous les 5 ans, et ce à tout moment.

Le principe des « responsabilités communes, mais différenciées »

L'accord prévoit que les efforts soient fournis équitablement par les différents pays, mais consacre un régime différencié entre les pays en développement et les pays développés.

Concrètement, il est attendu des pays développés qu'ils continuent de « montrer la voie en assumant des objectifs de réduction des émissions en chiffres absolus ». Les pays en développement devraient quant à eux « continuer d'accroître leurs efforts d'atténuation [...] eu égard aux contextes nationaux différents ».

L'accord de Paris souhaite également que les besoins des pays en développement, particulièrement vulnérables aux effets néfastes des changements climatiques, soient pris en compte.

Aide financière

En 2009, les pays développés s'étaient engagés à mobiliser 91 milliards d'euros par an à l'horizon 2020 afin d'aider les pays en développement à faire face aux impacts du dérèglement climatique (sécheresses, inondations, cyclones, montée des eaux...).

L'accord de Paris précise désormais qu'il s'agit d'un montant « plancher ». En outre, il stipule explicitement qu'un nouvel objectif d'aide financière devra être défini avant 2025. Ces deux éléments ouvrent la porte à une augmentation de cette aide financière dans le futur. Les grands pays émergents devraient pouvoir y contribuer volontairement.

Réduction des impacts négatifs du changement climatique

Les signataires de l'accord ont reconnu la « nécessité d'éviter et de réduire au minimum les pertes et les préjudices liés aux effets néfastes des changements climatiques » et demandent d'y remédier. Pour ce faire, ils estiment que les parties prenantes doivent renforcer leur compréhension, leurs actions et leurs soutiens en la matière. Ils soulignent également le rôle joué par le développement durable dans la réduction de ces risques de pertes et dommages.

Par ailleurs, l'accord exclut explicitement la possibilité d'utiliser cette reconnaissance comme fondement pour déterminer des responsabilités ou des indemnisations dans cette problématique. À cet égard, il suggère simplement d'entamer des échanges d'informations sur le transfert des risques entre les parties prenantes pour disposer de données croisées sur l'assurance et le transfert des risques et ainsi faciliter les efforts déployés pour mettre au point des stratégies globales de gestion des risques.

Respect des droits de la personne

C'est la première fois qu'un accord sur le climat demande aux parties prenantes de « respecter, promouvoir et prendre en considération leurs obligations respectives concernant les droits de l'homme, le droit à la santé, les droits des peuples autochtones, des communautés locales, des migrants, des enfants, des personnes handicapées et en situation vulnérable, le droit au développement, l'égalité des sexes, l'autonomisation des femmes et l'équité entre les générations ».



Possibilité de dénoncer l'accord

Après un délai de trois ans (à compter de la date d'entrée en vigueur de l'accord à l'égard d'une Partie), chaque signataire peut, à tout moment, dénoncer l'accord et donc s'en retirer par une simple notification.

Conclusion et perspectives

La conclusion de cet accord dans un contexte international morose a été largement saluée et a même constitué une agréable surprise pour certains acteurs qui ne fondaient que peu d'espoir sur cette COP 21.

L'objectif général (maintenir le réchauffement climatique « nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels ») et la référence aux efforts nécessaires pour « limiter l'élévation des températures à 1,5°C » sont globalement jugés ambitieux par les observateurs. En outre, il s'agit du premier accord universel sur le climat car il s'applique aux 196 pays signataires (NDLR : le protocole de Kyoto ne contraignait que les pays les plus industrialisés à maîtriser leurs émissions de gaz à effet de serre).

Le dispositif de révision régulière des contributions de chaque État afin de tendre vers l'objectif général est, par ailleurs, souvent cité comme un élément positif. En effet, il est espéré qu'il soit à l'origine d'une dynamique favorable dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Toutefois, si l'ambition de l'accord est manifeste, certains tempèrent l'enthousiasme entourant cette signature.

Tout d'abord, l'accord est bien signé mais pour entrer en vigueur, il doit être ratifié, accepté ou approuvé par au moins 55 pays représentant au moins 55% des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Une fois l'accord ratifié, les parties prenantes devront agir et mettre en œuvre diverses actions pour atteindre les objectifs arrêtés à Paris. C'est pré-

cisément à ce moment que le volontarisme des signataires de l'accord pourra être évalué.

L'absence d'objectif chiffré et contraignant en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre a également suscité de vives critiques. D'autres dénoncent la formulation relativement vague et le manque d'ambition de la partie consacrée à ce sujet alors que les engagements actuels sont déjà insuffisants pour atteindre un objectif de réchauffement climatique ne dépassant pas 2°C.

À titre informatif, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) demande aux nations industrialisées de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 40% minimum d'ici 2020 et de 85% minimum d'ici 2050 (par rapport à 1990).

Certains observateurs regrettent également que des secteurs émettant des quantités importantes de gaz à effet de serre n'aient pas été explicitement cités dans l'accord de Paris (agriculture, sylviculture, transport aérien et maritime).

La balle est donc aujourd'hui dans le camp des signataires. Ces derniers doivent à présent agir, déterminer leurs plans climat-énergie nationaux et anticiper les changements de société qui ne manqueront pas d'accompagner la lutte contre le réchauffement climatique. À cet égard, le modèle de fédéralisme de coopération belge subira un test important. Il s'agira en effet d'assurer une bonne coordination entre l'autorité fédérale et les entités fédérées pour permettre la mise en œuvre de mesures cohérentes, concertées et ambitieuses de lutte contre le réchauffement climatique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La Région de Bruxelles-Capitale souhaite s'inscrire dans ce processus afin de répondre aux attentes et aux espoirs nourris par la signature de l'accord de Paris.

La 22^{ème} Conférence sur le climat de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (« COP 22 ») se tiendra du 7 au 18 novembre 2016 à Marrakech.

La réforme fiscale bruxelloise :

Orientations stratégiques

Propositions des interlocuteurs sociaux

Dans une démarche proactive, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale poursuit son travail d'analyse des compétences transférées dans le cadre de la Sixième Réforme de l'État et sur leurs conséquences socio-économiques à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, plus particulièrement, sur celles en lien avec la politique fiscale.

Le Conseil s'est attelé, dans le cadre de ses travaux en lien avec ce chantier stratégique, à un diagnostic à la fois global et intégré, de l'ensemble des décisions de principe qui ont été prises par le Gouvernement sur base des travaux de la task-force régionale, aboutissant ainsi à un premier avis en la matière.

Au travers de cette première contribution, les interlocuteurs sociaux ont formulé un ensemble de grandes orientations stratégiques susceptibles de répondre aux besoins et défis de la Région de Bruxelles-Capitale et de lui conférer une impulsion nouvelle.

Elles portent sur la politique qui devra être adoptée concernant certains chantiers :

- **Augmentation du précompte immobilier :** Le Conseil appelle à procéder dans les plus brefs délais à un travail de fond capable d'établir une base de calcul du précompte immobilier plus équitable et plus juste. Une mise en cohérence progressive des revenus cadastraux devient dès lors nécessaire. Les partenaires sociaux estiment que l'impact d'une future hausse du précompte immobilier sur les loyers n'est pas entièrement pris en compte dans la réflexion en rapport avec ce dispositif.

Selon le Conseil, il est indispensable de mettre en place des instruments opérationnels visant à éviter les dérapages en matière de loyer.

En parallèle, une réflexion doit être entamée autour des dispositions incitatives complémentaires au profit des propriétaires de biens mis en location via une Agence immobilière sociale.

- **Logements neufs et logements à rénover :** Le Conseil s'est également prononcé sur la suppression du bonus logement et sa compensation pour les primo-acquéreurs via un abattement fiscal plus important. L'objectif du dispositif, qui consiste à attirer de nouveaux habitants en Région de Bruxelles-Capitale pour bénéficier de revenus supplémentaires par l'impôt sur les personnes physiques, est louable.

Il semble toutefois que la suppression de la déductibilité fiscale pour les emprunts hypothécaires aura un impact négatif sur le secteur de la construction.

Pour pallier cette anomalie et limiter au maximum un éventuel dommage sur la construction de logements neufs, le Conseil suggère l'instauration d'un mécanisme visant à faire intervenir les autorités régionales dans la prise en charge d'une partie de la TVA.

Le Conseil demande également la mise en place de nouvelles mesures fiscales permettant de bénéficier de réductions d'impôts pour les travaux de rénovation et de construction.

Ces propositions peuvent assurer l'équilibre entre l'offre et la demande sur le marché immobilier bruxellois et lui conférer les moyens d'absorber la demande croissante, issue de l'évolution démographique.

- **Pacte fiscal :** le Conseil appelle à la nécessité d'intégrer la politique fiscale dans le cadre d'une vision à la fois globale et transversale, en tenant également compte des différents dispositifs fiscaux appliqués au niveau communal. Dans ce sens, la maîtrise de la fiscalité communale doit être une priorité.

Le métier d'écrivain public a beaucoup évolué depuis l'origine de l'écriture. Tombé en désuétude pendant quelques décennies, il est aujourd'hui plus que jamais primordial dans une société où la place de l'écrit est capitale.



Écrivain public, un talent au service du public

L'un des plus vieux métiers du monde

Le métier d'écrivain public remonte loin dans l'histoire de l'écriture. En effet, les scribes de l'Égypte antique sont considérés comme la première forme du métier d'écrivain public.

La profession va réellement naître au 12^{ème} siècle, quand, avec le développement des échanges commerciaux, la population se concentre dans les villes. De nombreux illettrés font alors appel à eux pour rédiger des contrats de mariage, de vente, de succession, des courriers etc. Prêtres et moines prennent alors le relais des scribes.

Au 14^{ème} siècle, le métier se développe et l'écrivain public rédige aussi bien des poèmes que des requêtes administratives ou judiciaires.

La profession connaît son âge d'or au 17^{ème} siècle. A cette époque, faire rédiger sa biographie est particulièrement apprécié dans les milieux aisés. La Révolution française porte ensuite un véritable coup d'arrêt à son exercice. Il faudra attendre le 19^{ème} siècle et l'administration napoléonienne pour que le métier soit réhabilité.

A la fin du 19^{ème} siècle, l'instauration de l'école obligatoire entraîne un recul important de l'illettrisme et la profession entame son déclin. Les enseignants remplacent alors les écrivains publics et l'appel à eux ne se fait plus que pour la rédaction d'écrits officiels et contractuels.

Pourtant, malgré le développement de l'enseignement, des personnes sortent encore du système scolaire sans maîtriser le français. Le 21^{ème} siècle marque ainsi le retour de l'écrivain public. A partir des années 1980, la profession va connaître un renouveau pour s'adapter aux nouveaux besoins de la population.

Aujourd'hui, le métier d'écrivain public prend un nouvel essor et s'adapte aux nouvelles technologies. L'écrivain public du 21^{ème} siècle est un professionnel de la communication, capable de s'adapter à tous les supports et à tous les sujets.

Qu'est-ce qu'un écrivain public ?

L'écrivain public est un professionnel de l'écriture qui met ses compétences communicationnelles au service de particuliers ou d'entreprises. A ce titre, il informe,

conseille, oriente et aide à la compréhension ainsi qu'à la rédaction de différents textes.

L'écrivain public rédige également tout type d'écrits privés, professionnels ou administratifs pour et avec une personne ne sachant pas écrire ou ne disposant pas d'une maîtrise suffisante de la langue. Chaque écrivain public propose néanmoins des prestations différentes.

Au fil du temps, la profession a beaucoup évolué et s'est diversifiée, tout en se modernisant sous l'influence d'Internet. Aujourd'hui, on le qualifie encore de « public », mais cela ne correspond plus vraiment à son rôle. Il vaudrait peut-être mieux transformer cet ancien titre en celui d'« écrivain conseil ».

Cette évolution concerne aussi le positionnement du métier : de permanence quasi bénévole dans une commune, il gagne à être reconnu comme un métier à part entière.

Qui fait appel à leur service ?

Contrairement à une idée répandue, cette profession ne s'adresse que rarement aux analphabètes ou aux illettrés. Leur clientèle comprend tous les publics, de tous âges et de tous milieux sociaux.

Parmi eux, nombreux sont ceux qui manquent de confiance en leur capacité à écrire seuls et ressentent alors le besoin d'être accompagnés. D'autres encore manquent de temps ou veulent simplement communiquer de manière claire et efficace.

Ceux qui ont perdu le goût ou l'habitude d'écrire font également appel à eux.

Avoir une bonne plume ne suffit pas

Bien évidemment, l'écrivain public se doit de maîtriser l'orthographe, la syntaxe et la grammaire. Cependant, outre une parfaite connaissance du français et des techniques de rédaction, il doit aussi disposer de bonnes qualités relationnelles.

Pour pouvoir rédiger un texte qui correspond le mieux aux besoins de son client, il doit ainsi être capable d'entendre ce que ce dernier a à lui exprimer. Il doit donc discuter avec lui de manière informelle pour avoir une idée plus claire du message à faire passer.

L'écrivain public doit être à l'écoute de son client, rigoureux, discret, autonome et doit savoir faire preuve de créativité.

Interview de Madame Michèle Lahaye

Muse, écrivain conseil, communicatrice : de l'UCM à la Com, **Michèle Lahaye** veut vivre ses rêves, inspirée par la vie bruxelloise et forte de « plusieurs vies ».

Le Conseil : Pouvez-vous vous présenter ?

Michèle Lahaye : Jeune, j'étais curieuse de tout et bien décidée à apprendre toute ma vie. Latiniste, diplôme de journaliste et de marketing en poche (ULB), toujours prête aux débats d'idées et dingue de musique, j'ai expérimenté différents métiers dans

tout ce qu'ils pouvaient m'apporter. Avec un double passé de commerciale et de lobbyiste, entre le transport aérien et la défense des entrepreneurs à l'UCM, j'ai depuis bien en tête ce que je veux... et ne veux plus. Plusieurs vies et un retour aux sources : les mots, les débats, les langues. C'est de cette passion qu'est né le concept « la plume & la voix », en 3 langues.



Le Conseil : Le métier d'écrivain public a de multiples facettes. Pouvez-vous nous expliquer en quoi il consiste ?

Michèle Lahaye : Après réflexion, le terme « écrivain conseil » me convient mieux. L'écrivain conseil appréhende la communication dans toutes ses dimensions, de façon très large avant et/ou après l'acte d'écriture, aussi en accompagnement de projets d'entreprise.

Au départ, il n'est pas toujours facile pour le client de savoir ce qu'il veut communiquer et pourquoi il souhaite le faire. Il lui est également difficile de connaître son ADN. Mon passé par différents business modèles me permet de tirer le fil rouge et de le conseiller en amont. Il faut aussi inspirer le client, le guider et pour cela, bien le connaître. Enfin, je vise à consacrer une partie de mon temps au service de particuliers qui n'ont pas la chance d'avoir accès à l'écriture et ce, parfois gratuitement. C'est le côté « écrivain public ». Bruxelles en a bien besoin.

Le Conseil : Etes-vous nombreux en Belgique ?

Michèle Lahaye : Il existe quelques écrivains publics à Bruxelles. Malheureusement, c'est un sacerdoce et souvent le Public ne se donne pas les moyens de les payer. S'expliquer et comprendre, à l'écrit ou oralement n'est pas un luxe, c'est ce qui met chacun en phase avec

« S'expliquer et comprendre, à l'écrit ou oralement n'est pas un luxe, c'est ce qui met chacun en phase avec son milieu de vie, avec la dignité qu'il mérite »

« L'écoute, l'empathie et la discrétion sont les qualités requises pour exercer ce métier »

son milieu de vie, avec la dignité qu'il mérite. C'est un droit, et c'est par lui que devrait commencer toute politique intelligente d'immigration. Il faut (mieux) rémunérer les écrivains publics qui font un travail formidable et désintéressé !

Le Conseil : Pourquoi avez-vous décidé d'exercer ce métier ?

Michèle Lahaye : Parce que je me suis rendu compte au fil des années que je relevais en affaires ce que d'autres ne voyaient pas : la logique d'un document, l'efficacité du style, la valeur des arguments, jusqu'à la grammaire et l'orthographe.

Le Conseil : Vous travaillez en tant qu'indépendante. Quels genres d'écrits réalisez-vous ?

Michèle Lahaye : C'est vraiment très diversifié ! Cela part d'un travail de vulgarisation : le monde et Bruxelles sont sous le joug de réglementations en tous genres. Heureusement, certains métiers vulgarisent pour nous, pauvres mortels. J'ai la chance de travailler en réseau avec certaines professions et je trouve cela très enrichissant. L'international m'attire toujours autant.

Je réalise également des CV, en passant par l'argumentaire, la biographie, l'article de presse pour faire connaître de nouveaux talents, le livre ou encore le blog pour partager des idées.

Encore une fois : la passion est le tandem travail-plaisir, sans choix conscient.

Le Conseil : Quelles sont les qualités requises pour exercer ce métier ?

Michèle Lahaye : Avant tout et sans hésiter : l'écoute, jusqu'à l'empathie mais sans jamais oublier l'objectif. La discrétion aussi, sur un projet ou parce qu'il n'est pas toujours facile de reconnaître que l'écriture n'est pas « votre truc ».

Le Conseil : Quels sont vos objectifs à court et moyen termes ?

Michèle Lahaye : Convaincre par la qualité de mes écrits. Devenir une référence en la matière à Bruxelles, en étant accessible en prix. Et pourquoi pas : contribuer à valoriser le métier d'écrivain public comme un métier à part entière, au service d'une société de nantis qui, face aux malheurs du monde, ne prend plus le temps « d'apprendre aux autres à pêcher ».

Le Conseil : Quel(s) conseil(s) donneriez-vous à une personne qui voudrait se lancer dans cette fonction ?

Michèle Lahaye : Communiquer son enthousiasme, encore et encore. Rester soi-même dans son style et dans ses idées, car on ne peut convaincre que si on y croit ! Le client a raison, mais écrire « comme » ou « pour » un autre ne sera pas crédible longtemps... cela doit venir des tripes ! Enfin, il faut mettre tout son bagage, surtout humain, au service de son style. La communication est une affaire d'humains qui veulent se connecter. Avec « la plume & la voix », nous trouvons vos mots pour le faire. Tout naturellement.

Avis du Conseil

Émis entre le 17 septembre 2015 et le 18 février 2016

Il vous est possible de consulter ces avis dans leur intégralité sur notre site web :

www.ces.brussels

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE/LOGEMENT

A-2016-011-CES

Modification du PPAS 6D de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean. 18 février 2016

A-2016-010-CES

Principes directeurs de la régionalisation du bail d'habitation. 18 février 2016

A-2016-009-CES

Avant-projet d'ordonnance réformant le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes. 18 février 2016

A-2016-003-CES

Avant-projet d'ordonnance abrogeant et remplaçant l'ordonnance organique du 28 janvier 2010 relative à la revitalisation urbaine. 21 janvier 2016

DIVERSITÉ

A-2016-004-CES

Avant-projet d'ordonnance portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale. 21 janvier 2016

EAU

A-2016-006-CES

Rapport sur les Incidences Environnementales du Programme des mesures du second Plan de gestion de l'Eau de la Région de Bruxelles-Capitale (2016-2021). 21 janvier 2016

A-2015-053-CES

Projet d'arrêté relatif à l'établissement d'un outil de suivi et de rapportage en vue de l'évaluation du coût-vérité de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

A-2015-052-CES

Projet de Plan de gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale pour la période 2016-2021. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

ECONOMIE

A-2016-005-CES

Transposition des Directives européennes 2014/23/24/25 UE sur la passation des marchés publics. 11 janvier 2016, entériné par l'Assemblée plénière du 21 janvier 2016

A-2015-073-CES

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 8 octobre 2015 portant des règles générales relatives à la rétention, au recouvrement ou à la non-liquidation des subventions en matière d'emploi et d'économie. 17 décembre 2015

A-2015-072-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant le code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. 17 décembre 2015

A-2015-070-CES

Avant-projet d'ordonnance portant reprise du service du précompte immobilier. 8 décembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 décembre 2015

A-2015-069-CES

Réforme fiscale bruxelloise : Orientations stratégiques - Propositions des interlocuteurs sociaux. 25 novembre 2015

A-2015-068-CES

Annexe 7 de l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 8 mai 2014 relative à l'hébergement touristique. 19 novembre 2015

A-2015-065-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 26 juillet 2013 transposant la directive 2011/16/UE du Conseil du 15 février 2011 relative à la coopération administrative dans le domaine fiscal et abrogeant la directive 77/799/CEE. 15 octobre 2015

A-2015-064-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale et quelques dispositions procédurales d'autres ordonnances. 15 octobre 2015

A-2015-059-CES

Avant-projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération entre l'état fédéral, la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale, la Communauté flamande, la Communauté française, la Communauté germanophone, la Commission communautaire commune de Bruxelles-Capitale et la Commission communautaire française concernant les modalités de fonctionnement de l'Institut interfédéral de statistique, du Conseil d'administration et des Comités scientifiques de l'Institut des comptes nationaux. 17 septembre 2015

A-2015-056-CES

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 8 mai 2014 relative à l'hébergement touristique. 17 septembre 2015

A-2015-055-CES

Projet d'ordonnance relative à la reprise des activités des Comités d'acquisition d'immeubles par la Région de Bruxelles-Capitale. 17 septembre 2015

A-2015-044-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant la loi du 6 juillet 1971 relative à la création de bpost et à certains services postaux. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

EMPLOI/FORMATION**A-2016-002-CES**

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les autorités chargées de la surveillance et du contrôle en matière d'emploi et portant des modalités relatives au fonctionnement de ces autorités. 21 janvier 2016

A-2016-001-CES

Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au stage de première expérience professionnelle. 21 janvier 2016

A-2015-074-CES

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles portant sur la commission d'agrément titres-services. 17 décembre 2015

A-2015-066-CES

Recommandations pour une politique groupes cibles efficiente en Région de Bruxelles-Capitale (document de travail). 26 octobre 2015

A-2015-061-CES

Avant-projet d'accord de coopération entre la Communauté française, la Région wallonne et la Commission Communautaire française de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'Agence francophone pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (AEF - Europe) et son décret d'assentiment. 5 octobre 2015

A-2015-054-CES

Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté royal du 12 décembre 2001 concernant les titres-services. 17 septembre 2015

A-2015-051-CES

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté royal du 23 juillet 1985 d'exécution de la section 6 - octroi du congé-éducation payé dans le cadre de la formation permanente des travailleurs - du chapitre IV de la loi de redressement du 22 janvier 1985 contenant des dispositions sociales. 17 septembre 2015

A-2015-043-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant la loi du 20 juillet 2001 visant à favoriser le développement des services et d'emplois de proximité - 1^{ère} lecture. 17 septembre 2015

A-2015-040-CES

Avant-projet de décret de la Commission communautaire française modifiant le décret de la Commission communautaire française du 17 mars 1994 portant création de l'Institut bruxellois francophone pour la formation professionnelle. 6 juillet 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

ENVIRONNEMENT**A-2016-014-CES**

Avant-projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 2 septembre 2013 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (accord de coopération aviation). 18 février 2016

A-2016-013-CES

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2010 relatif à la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration. 18 février 2016

A-2016-012-CES

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale complétant la liste visée à l'article 2 § 1, 3^o de l'ordonnance du 8 mai 2014 modifiant l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement, d'autres législations en matière d'environnement et instituant un Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale par les dispositions directement applicables des Règlements de l'Union européenne adoptés ou entrant en vigueur postérieurement à l'entrée en vigueur du Code d'inspection, et dont la mise en œuvre relève des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale. 18 février 2016

A-2015-071-CES

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 décembre 2011 relatif à l'agrément des experts en pollution du sol et à l'enregistrement des entrepreneurs en assainissement du sol. 17 décembre 2015

A-2015-067-CES

Projet d'arrêté du gouvernement portant exécution de certaines dispositions du Règlement 708/2007 du Conseil du 11/06/2007 relatif à l'utilisation en aquaculture des espèces exotiques et des espèces localement absentes. 19 novembre 2015

A-2015-063-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant la législation applicable en matière de bien-être animal. 15 octobre 2015

A-2015-062-CES

Projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du 29 novembre 2012 fixant les quotas de certificats verts pour l'année 2013 et suivantes. 5 octobre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 15 octobre 2015

A-2015-058-CES

Projet d'arrêté abrogeant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 mai 2004 relatif à la promotion de l'électricité verte et de la cogénération de qualité. 17 septembre 2015

A-2015-057-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 19 juillet 1990 portant création de l'Agence régionale pour la propreté et l'avant-projet de règlement visant l'abrogation du règlement d'agglomération du 19 décembre 2008 relatif à l'enlèvement par collecte des immondices. 17 septembre 2015

A-2015-042-CES

Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, IC, ID, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement. 6 juillet 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

A-2015-041-CES

Projet de plan régional air-climat-énergie. 6 juillet 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

TRAITÉS INTERNATIONAUX

A-2015-050-CES

Signature et approbation traité international : Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 décembre 2010. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

A-2015-049-CES

Signature et approbation traité international : Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part, fait à Bruxelles le 26 juin 2012. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

A-2015-048-CES

Signature et approbation traité international : Accord Euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

A-2015-047-CES

Signature et approbation traité international : Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses Etats membre, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé au Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011 ; Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord signé au Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

A-2015-046-CES

Signature et approbation traité international : Accord relatif à la participation de la République de Croatie à l'Espace économique européen et de trois accords y afférents, fait à Bruxelles le 11 avril 2014. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

A-2015-045-CES

Signature et approbation traité international : Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010. 7 septembre 2015, entériné par l'Assemblée plénière du 17 septembre 2015

TRANSPORT

A-2016-015-CES

Avant-projet d'ordonnance portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds. 18 février 2016

A-2016-008-CES

Avis d'initiative relatif à la mobilité et infrastructures de transport en Région de Bruxelles-Capitale. Émis par le Conseil d'Administration le 16 février 2016

A-2016-007-CES

Avant-projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord de coopération du [] entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'un organe de conciliation dans le cadre de l'introduction du prélèvement kilométrique pour poids lourds sur le territoire des trois Régions et désignation du Service régional bruxellois de traitement de plainte comme membre de cet organe. 21 janvier 2016

SOCIAL

A-2015-060-CES

Avant-projet d'ordonnance portant organisation et fonctionnement de l'Office bicommunautaire de la santé et de l'aide aux personnes. 17 septembre 2015

Avis d'initiative du Conseil

sur la mobilité et les infrastructures de transport en Région de Bruxelles-Capitale

Préambule

Les problèmes de sécurité dans les tunnels bruxellois (et, singulièrement, la mesure de fermeture partielle de l'un d'entre eux) ont un impact non négligeable sur la mobilité à l'intérieur de notre Région et donc sur l'économie bruxelloise.

Désireux de discuter mobilité bruxelloise de manière concertée (régions, fédéral et communes) et constructive, le Conseil économique et social entend rappeler ici les fondements de la vision des interlocuteurs sociaux en la matière.

Avis

Pour le Conseil, la problématique des tunnels doit être abordée au travers d'une vision *globale* de la mobilité bruxelloise, traduite dans un *Master plan* budgétisé et planifié à court, moyen et long termes, permettant de se tourner vers l'avenir, afin de rendre notre Région davantage « mobile ».

La vision des interlocuteurs sociaux se base sur les éléments suivants :

1. La mobilité doit être 'MULTI-MODALE'

Cette multi-modalité signifie que les différents modes de transports ne sauraient être pensés de manière indépendante mais qu'ils doivent faire l'objet d'une approche globale et équilibrée, basée à la fois sur leurs caractéristiques propres et sur les besoins des usagers. L'accessibilité multimodale de la Région, des communes et des quartiers, via autant de modes de transports différents que possible, doit être comprise comme un véritable atout, susceptible de renforcer l'attractivité de notre Région. A ce titre, il serait certainement utile de considérer les zones aujourd'hui les moins bien desservies comme des « zones test » pour l'expérimentation de nouvelles formes de transport.

Concrètement, **le Conseil** estime qu'il convient d'éviter les situations extrêmes du « tout-à-la-voiture » ou du « tout-au-vélo » : l'objectif des interlocuteurs sociaux est d'envisager les différents modes de transport, individuels et collectifs, comme des solutions complémentaires les unes aux autres et non comme une juxtaposition d'éléments indépendants, afin de les articuler au mieux dans le cadre d'une mobilité efficace et cohérente. Enfin, pour favoriser une multi-modalité la plus harmonieuse et attractive possible, il sera nécessaire de les intégrer, en tout ou partie : horaires, 'ticketing', facturation, ...

2. La mobilité doit être DURABLE

Pour **le Conseil**, une mobilité durable prend en compte les aspects socio-économiques et environnementaux de la problématique. Il s'agit de garantir, pour tous, une bonne accessibilité de la Ville-Région ainsi qu'une bonne mobilité intra-bruxelloise, permettant la promotion de l'emploi et de l'entrepreneuriat ainsi que l'amélioration de la qualité de vie des habitants, notamment par la réalisation d'un 'modal shift' diminuant la proportion du transport individuel (motorisé) en faveur du transport collectif. Pour diminuer la congestion, il convient tout d'abord de développer des alternatives, principalement de transport en commun, pour limiter ensuite le trafic automobile, ses abus et ses nuisances.

Le Conseil estime que la mobilité ne peut être durable que si elle est pensée au-delà d'un simple matching de l'offre et de la demande, en travaillant sur toutes ses composantes, notamment l'aménagement du territoire, la 'gouvernance', la fiscalité... Le travail sur l'offre et la demande doit se traduire par une augmentation de l'offre durable de mobilité et par une rationalisation des besoins en déplacements en général.

3. La mobilité doit être COHERENTE et CONCERTÉE

Le Conseil souligne que, par de nombreux aspects, la mobilité présente des enjeux dépassant les frontières bruxelloises. Sur un grand nombre de dossiers, une concertation constructive entre les trois régions, le fédéral et les communes est donc proprement indispensable.

A cet égard, le Conseil n'a pas oublié que la VI^{ème} réforme de l'Etat (11 octobre 2011) prévoit de créer une Communauté métropolitaine afin de favoriser les relations entre Bruxelles et son hinterland dans différents domaines, dont la mobilité : « *C'est au sein de la communauté métropolitaine que se tiendra la concertation entre les trois Régions relative à la mobilité, à la sécurité routière et aux travaux routiers, de, vers et autour de Bruxelles. Le fait de fermer ou de rendre inutilisables les accès et sorties du ring fera l'objet d'une concertation préalable*⁽¹⁾ ». Le Conseil appelle de ses vœux la signature, à délai aussi bref que possible, d'un accord de coopération en ce sens.

Le Conseil rappelle que, dans le cadre de la mise en œuvre du Pacte de croissance urbaine durable (PCUD-New Deal), des concertations se sont tenues entre les trois Conseils économiques et sociaux régionaux, qui ont permis de dégager un avis commun (cf. Conférence permanente sur la mobilité interrégionale⁽²⁾).

En outre, le Conseil insiste sur la nécessaire cohérence entre les différents plans intra-régionaux traitant des questions de mobilité. Il importe que ces plans forment un ensemble cohérent de mesures allant dans le même sens et visant un objectif commun. Spécifiquement, le 'modal shift' envisagé dans le cadre d'une mobilité durable (cf. point 2) ne peut se réaliser qu'après la mise en œuvre effective, et non la seule planification, des alternatives en termes d'infrastructures et de mesures d'accompagnement.

Enfin, la cohérence doit être également recherchée entre les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire.

4. La mobilité doit être PLANIFIÉE, BUDGETISÉE et SUIVIE

Pour le Conseil, la mobilité doit être planifiée avec des objectifs clairs et concrets à court, moyen et long termes. Ces objectifs doivent être budgétisés et les diverses pistes de financement examinées. Les actions mises en place doivent faire l'objet d'un suivi régulier (afin de s'assurer de leur réalisation) et, le cas échéant, des adaptations nécessaires.

Il faut, dès à présent, trouver des solutions aux problèmes de mobilité rencontrés quotidiennement. Pour ce faire, le Conseil prône la mise en place de solutions de type « quick win » permettant d'obtenir, dans un délai relativement court, de premiers résultats concrets : optimisation de l'existant, meilleure intégration, coordination des mesures...

Bien entendu, des solutions à long terme, exigeant des investissements lourds (en matériel et en infrastructure) doivent également être planifiées et mises en œuvre.

Enfin, il va de soi que le maintien en état de qualité et de sécurité de l'infrastructure existante fait partie d'une politique planifiée.

Le Conseil demande au Gouvernement régional d'aborder la problématique de la mobilité (et notamment l'actuelle problématique des tunnels bruxellois et de leur avenir) au travers d'une vision globale, traduite par un Master plan budgétisé et planifié dans la durée.

Afin de la construire ensemble, il propose au Gouvernement de négocier sans délai un avenant à la Stratégie 2025, ajoutant à son premier Axe un 1¹^{ème} objectif, consacré à la mobilité bruxelloise et faisant l'objet d'une « priorité partagée »⁽³⁾.

⁽¹⁾ Accord institutionnel pour la VI^{ème} réforme de l'Etat, 11 octobre 2011, p. 22-23.

⁽²⁾ Le document est disponible à l'adresse suivante : <http://www.ces.irisnet.be/publications/autres-publications-1/autres-publications-du-conseil/2-avril-2014/view>.

⁽³⁾ Pour rappel, la Stratégie 2025 comprend une série de priorités dont certaines sont **partagées** par le gouvernement et les interlocuteurs sociaux (c'est-à-dire que « leur pilotage et leur mise en œuvre se (font) en collaboration avec les partenaires sociaux, qui s'engagent à les soutenir, en fonction d'une méthodologie de travail proposée par les partenaires gouvernementaux pour chaque objectif visé »). Les autres priorités sont classiquement **concertées** (c'est-à-dire qu'elles « (sont) du pilotage direct du gouvernement et (font) l'objet d'une concertation approfondie avec les partenaires sociaux, sans pour autant qu'ils n'y engagent d'obligation d'intervention »).

Interview de Monsieur Filip De Maesschalck

Au-delà de la frontière : relations socio-spatiales entre Bruxelles et le Brabant flamand



Filip De Maesschalck est docteur en géographie et chercheur auprès du «Steunpunt sociale planning » de la Province du Brabant flamand. Il a travaillé comme chercheur doctorant et postdoctoral au Département de Géographie de la KU Leuven auquel il est toujours rattaché. Il a publié de nombreux articles sur notre Ville-Région, aussi bien dans les domaines de la géographie urbaine et de la géographie politique qu'en matière d'interactions entre ces dernières.

périphérie, travaille davantage que la moyenne bruxelloise. Enfin, la plupart des personnes qui quittent Bruxelles ne sont pas d'origine belge. Cela reflète bien la composition de la population bruxelloise.

Actuellement, nous assistons au phénomène inverse. Cela n'est d'ailleurs pas spécifiquement le cas pour Bruxelles car nous relevons les mêmes développements à Anvers, même si cela est moins marqué.

Le Conseil : Quel est le profil des personnes qui quittent Bruxelles ?

Du point de vue des revenus, quelles sont les différences entre les personnes quittant Bruxelles et celles désireuses d'y rester ?

Filip De Maesschalck : Les personnes qui quittent Bruxelles sont principalement des jeunes familles qui disposent, en général, de revenus supérieurs à celles qui restent à Bruxelles. Par ailleurs, les personnes appartenant à des groupes de revenus plus faibles quittent également la Capitale. On observe aussi que de nombreux groupes de revenus faibles s'installent à Bruxelles, si bien que la croissance dans la périphérie concerne principalement les revenus élevés. Autre élément, la majorité des personnes qui déménagent pour aller vivre en

Le Conseil : Quelles sont les tendances que vous enregistrez en matière de profil des migrants ?

Filip De Maesschalck : Le phénomène de migration en provenance de Bruxelles n'est pas nouveau. En effet, durant les décennies qui ont suivi la seconde guerre mondiale, beaucoup de jeunes familles ont quitté la Capitale. La migration de Bruxelles vers la périphérie était même plus importante qu'aujourd'hui et ce, jusqu'à la crise économique des années 80. Cette migration permanente a occasionné une inversion des revenus entre Bruxelles et la périphérie. En effet, dans les années 60, les revenus des Bruxellois étaient nettement supérieurs à ceux des habitants de la périphérie.

Il n'y a donc pas eu tellement de changements au cours des cinquante dernières années. Ce qui est cependant différent, c'est l'origine des personnes qui quittent Bruxelles. Si auparavant, il s'agissait surtout des classes moyennes belges, aujourd'hui les classes moyennes étrangères rejoignent également la périphérie. La population bruxelloise a, par ailleurs, beaucoup changé. Aujourd'hui, plus de la moitié des enfants naissent avec une nationalité étrangère. La migration vers la périphérie des habitants d'origine étrangère ne cesse d'augmenter et demeure plus marquée pour ceux originaires d'Europe de l'Est. Ces derniers ne constituent cependant pas le groupe principal, composé majoritairement de personnes d'origine marocaine.

« Aujourd'hui, les classes moyennes étrangères rejoignent aussi la périphérie »

Le Conseil : Quelles sont les conséquences socio-économiques de ces migrations ?

Filip De Maesschalck : Comme souligné plus haut, Bruxelles s'appauvrit alors que, dans la périphérie, les revenus augmentent. Ce phénomène est renforcé par le flux migratoire considérable d'étrangers, qui disposent très souvent de faibles revenus, et qui décident de rejoindre la Capitale. A contrario, l'immigration des étrangers vers la périphérie est limitée car Bruxelles joue justement cette fonction d'accueil.

De même, Bruxelles fait quotidiennement face à un important flux de navetteurs. La Capitale compte d'ailleurs davantage de travailleurs non-bruxellois que de travailleurs bruxellois. Parmi eux, nombreux sont ceux qui viennent de la périphérie. Ces navetteurs ne rejoignent pas uniquement Bruxelles pour travailler. Ils s'y rendent également pour étudier, pour bénéficier des services de garderie ou encore d'autres dispositifs en matière de bien-être. Cet afflux est composé d'habitants provenant, majoritairement, des communes de la périphérie et les plus grands mouvements sont enregistrés dans les communes à facilités.

Si toutes ces personnes devaient compter sur la périphérie pour leurs équipements, un énorme problème de capacité verrait le jour. Il y a d'ailleurs déjà des indications qui montrent que les habitants de la périphérie se tournent de moins en moins vers la Capitale pour s'approvisionner. Cela mériterait des recherches supplémentaires.

Le Conseil : Quel est le profil des personnes qui s'installent à Bruxelles ?

Filip De Maesschalck : Le nombre de personnes qui quittent la périphérie pour s'installer à Bruxelles est nettement inférieur. Il s'agit de la moitié environ. Cela représente quand-même plus de 30.000 personnes au cours de ces cinq dernières années. Il s'agit souvent de personnes isolées, dont les revenus sont généralement nettement inférieurs à ceux des personnes qui quittent Bruxelles. Parmi eux figurent des étudiants qui restent à Bruxelles après leurs études, mais pas uniquement. Le marché du logement bruxellois est en effet mieux adapté aux jeunes isolés que celui de la périphérie, où l'on trouve relativement plus de maisons unifamiliales. Avec un budget limité, il est donc plus facile de trouver un logement à Bruxelles.

Le Conseil : Où le solde migratoire est-il le plus élevé ?

Filip De Maesschalck : En général, il existe un grand afflux dans les communes les plus proches de Bruxelles, mais les valeurs les plus élevées sont enregistrées dans le nord-est (Machelen, Diegem et Woluwe-Saint-Etienne) et le sud-ouest (Drogenbos, Ruisbroek, Beersel et Lot) de la vallée de la Senne ainsi que dans le nord-ouest (Zellik et Wemmel). Le phénomène de migration se prolonge également plus loin à l'ouest, en suivant la ligne ferroviaire vers Alost. Dans le sud-est, les flux migratoires sont moins importants car les communes du sud-est de la Région bruxelloise ont connu une moins grande croissance de la population. Les migrations s'opèrent en effet le

« Au cours des cinq dernières années, plus de 30.000 personnes ont quitté la périphérie pour rejoindre Bruxelles »

plus souvent à courte distance (le marché de l'immobilier est souvent similaire des deux côtés de la frontière régionale). L'afflux dans le sud-est de la périphérie est ainsi surtout opéré par les habitants des communes du sud-est de la Région bruxelloise.

La migration est donc plus importante vers le reste de la périphérie. Plus de la moitié des départs des Bruxellois s'explique simplement par la croissance de la population durant les 10 dernières années. Le fait que les migrations s'opèrent surtout à courte distance a également un impact sur le profil des personnes. Nous enregistrons ainsi un afflux relativement important de personnes d'origine turque dans le nord-est. Ce groupe est en effet également fortement représenté dans le nord-est de la Région bruxelloise. Nous rencontrons ce même phénomène avec les personnes originaires d'Europe du Sud dans le sud-est. De même, nous constatons que les revenus des personnes qui quittent Bruxelles sont très élevés dans le sud-est et relativement bas dans le nord-est. Rappelons qu'il s'agit principalement de personnes qui travaillent.

Il est clair que les limites de la zone urbaine de Bruxelles dépassent considérablement les frontières régionales : les mouvements de migration et de navette s'opèrent à une échelle nettement supérieure. Cette étude s'est limitée à 30 communes dans la large périphérie du Brabant flamand, mais les échanges avec le Brabant wallon sont également considérables. Par ailleurs, de nombreux mouvements s'opèrent au sein même de la Région, souvent des communes centrales vers les communes périphériques.

« Bruxelles s'appauvrit alors que, dans la périphérie, les revenus augmentent »

Interview de Monsieur Stéphane Thys

Les femmes rentrantes : des chercheuses d'emploi en quête de visibilité

Stéphane Thys est sociologue de formation. Il dirige l'Observatoire bruxellois de l'Emploi depuis 1995. A ce titre, il a réalisé et/ou supervisé plus d'une cinquantaine d'études et d'analyses relatives aux questions de l'emploi à Bruxelles et à la problématique particulière du chômage au sein de la Capitale.



Le Conseil : A quoi fait référence la notion de femmes rentrantes ?

Stéphane Thys : La notion de femmes rentrantes fait globalement référence aux femmes au foyer qui souhaitent (ré)intégrer le marché de l'emploi après une période plus ou moins longue d'inactivité. Selon l'Observatoire bruxellois de l'Emploi, il s'agirait d'un groupe de femmes âgées entre 25 et 49 ans qui ont volontairement ou non interrompu leur carrière professionnelle pour des raisons familiales sans être inscrites comme demandeuses d'emploi, et qui désirent se réinsérer sur le marché du travail.

Le Conseil : Quelle est l'estimation du nombre de femmes rentrantes en Région bruxelloise ?

Stéphane Thys : La problématique de la quantification des femmes rentrantes est extrêmement complexe. Le seul chiffre disponible émane du SPF Economie qui estime qu'elles représenteraient annuellement à Bruxelles environ 15% des chômeuses, soit entre 4500 et 5500 femmes. Nous pouvons penser que

le nombre potentiel de femmes rentrantes est en réalité bien plus conséquent.

« Les femmes rentrantes seraient annuellement entre 4500 et 5500 à Bruxelles »

Le Conseil : Quelles sont les principales causes du retrait des femmes du marché de l'emploi ?

Stéphane Thys : Les causes de retrait tournent majoritairement autour des questions familiales (éducation ou garde des enfants). On connaît la problématique des structures d'accueil pour la petite enfance à Bruxelles et certaines femmes font donc le choix d'interrompre leur vie professionnelle pour s'occuper de leur(s) enfant(s) durant une période pouvant aller jusqu'à 10 ans d'inactivité, voire plus. Elles sont alors inactives au sens économique du terme mais elles sont très actives en tant que mères au foyer.

Le Conseil : Quelles sont leurs différentes activités ?

Stéphane Thys : Outre les activités de type domestique, les enquêtes de terrain ont montré qu'elles pouvaient se livrer à des activités bénévoles, artistiques ou encore formatives. Certaines réalisent, par exemple, des petits travaux occasionnels, des prestations de voisinage ou d'aide aux personnes, soignent un proche ou ont suivi leur conjoint à l'étranger. En général, la motivation première relève de la question familiale et de l'éducation des enfants. Ce sont les femmes qui font le choix ou dans certains cas, le sacrifice, de l'interruption de carrière. Les hommes sont relativement peu nombreux à retenir cette option-là.

« Le plus important est de reconnaître politiquement et institutionnellement le fait que ces femmes existent »

Le Conseil : Quelles sont les modalités de (ré)-insertion professionnelle des femmes rentrantes ?

Stéphane Thys : L'une des difficultés mises en évidence lorsque la Ministre Céline Fremault nous avait invités à rédiger ce rapport, était justement l'insuffisance de dispositif institutionnel destiné à ces femmes. Celles qui se présenteront chez Actiris seront bien entendu inscrites et accompagnées mais il y a encore un déficit d'information. Nombreuses sont celles qui estiment que rien n'est prévu à leur intention et ne cherchent donc pas l'assistance ou l'accompagnement dont elles auraient besoin.

Actiris opère pourtant un accompagnement spécifique à leur destination en clarifiant leur situation, en réalisant un bilan personnel et en les accompagnant dans la construction d'un projet professionnel selon leurs compétences et leur profil de qualification. La succession de ces phases ont leur importance pour que le parcours de réinsertion se passe le mieux possible. Soulignons d'ailleurs que, parmi les femmes rentrantes, certaines sont diplômées de l'enseignement supérieur et peuvent encore mettre à profit leur diplôme ainsi que les différentes expériences professionnelles qu'elles ont connues.

Il existe aussi un certain déterminisme sectoriel. Parce qu'elles se sont occupé de leurs enfants pendant 10 ans, nous avons tendance à les prédestiner à l'aide à la petite enfance ou à des domaines d'activité qui ne leur conviennent pas. Les impératifs de mise à l'emploi et d'accompagnement visent à trouver une solution de court ou de moyen terme. La demandeuse d'emploi doit donc bien réfléchir à la construction de son projet professionnel.

Le Conseil : Les femmes rentrantes sur le marché de l'emploi rencontrent certaines difficultés. Pouvez-vous en citer quelques-unes ?

Stéphane Thys : La première difficulté est parfois l'image de soi. Les femmes rentrantes sont dans un statut social, celui de femme au foyer, qui n'est pas vraiment valorisé. Lorsqu'elles décident de le quitter pour gagner le marché de l'emploi, elles se heurtent souvent à l'absence de reconnaissance institutionnelle.

N'étant pas inscrites auprès des services régionaux de l'emploi, elles constituent une population de chercheuses d'emploi peu visible et difficilement identifiable en raison de leur absence de statut. Elles rencontrent de ce fait bien des difficultés. En effet, elles ne bénéficient pas de plans d'embauche, d'accès à la formation professionnelle, de suivi au niveau de la construction du projet professionnel et ne sont pas ou peu accompagnées avec la spécificité que requiert leur parcours.

L'autre difficulté est parfois liée au fait qu'elles n'ont plus travaillé depuis de nombreuses années et qu'elles ont déjà un âge avancé. Avoir plus de 50 ans sur le marché du travail peut constituer un facteur ralentissant les chances de réinsertion.

Le dernier élément, mais non des moindres, est lié aux difficultés qu'elles éprouvent à faire reconnaître et à valoriser les expériences qu'elles ont pu acquérir durant leur période d'inactivité. Il est difficile pour elles de traduire leurs expériences en termes d'employabilité et de les faire valider par une instance publique qui atteste que ces aptitudes peuvent mener à l'emploi et présenter une réelle plus-value pour l'employeur.

Selon moi, le plus important est de reconnaître politiquement et institutionnellement le fait que ces femmes existent et qu'elles sont des demandeuses d'emploi à part entière. A ce titre, elles devraient avoir davantage de droits qu'elles n'en ont actuellement. Les femmes rentrantes éprouvent des difficultés parfois plus conséquentes que d'autres demandeuses d'emploi et reconnaître ces spécificités problématiques serait le commencement de tout le reste.

Guidance Recherche Active d'Emploi

La Guidance/Recherche Active d'Emploi (RAE) est l'ensemble des services proposés aux demandeurs d'emploi afin d'optimiser les résultats de leur recherche d'emploi. La RAE s'organise en divers modules (individuels ou collectifs, de différentes durées) qui répondent à des besoins et à des problématiques spécifiques.

Une cellule spécifique « *Back To Work* » a été créée en 2013 à destination des femmes rentrantes qui souhaitent bénéficier d'un accompagnement collectif et individuel pour faciliter leur retour à l'emploi. Le personnel au sein de cette structure reçoit les demandeuses d'emploi, étudie leurs demandes et établit un bilan de la situation et de leur orientation professionnelle. La recherche d'emploi est alors réalisée conjointement, en tenant compte de ce qu'elles souhaitent faire, de leurs intérêts, de leurs compétences et du marché de l'emploi ou de formation.

Pour plus d'informations : backtowork@actiris.be

Brèves

10 ans d'e-Procurement

Le service fédéral e-Procurement a fêté ses 10 ans d'existence en 2015.

e-Procurement est une plateforme informatique qui permet de passer un marché public en ligne grâce à différentes applications internet. Gérée par le Service Public Fédéral Personnel et Organisation (SPF P&O), elle est accessible librement et gratuitement aux pouvoirs adjudicateurs (fédéraux, régionaux et locaux) ainsi qu'aux soumissionnaires potentiels.

Le portail e-Procurement est composé de plusieurs modules qui couvrent les différentes phases de la procédure de marchés publics : e-Notification pour la publication des avis et des documents de marché, e-Tendering pour le dépôt et l'ouverture des offres, e-Awarding pour l'évaluation des offres et l'attribution des marchés, e-Catalogue pour les commandes via un catalogue électronique et enfin e-Auctions pour la mise aux enchères électroniques.

Depuis 2011, le module e-Notification est devenu l'organe officiel de publication des avis de marché en Belgique, reprenant ainsi la fonction du Bulletin des Adjudications.

L'activité d'e-Procurement a augmenté de façon significative depuis 2010. On y dénombre aujourd'hui plus de 28.400 avis publiés, 4.800 ouvertures et 21.311 offres électroniques. L'informatisation des marchés publics devrait encore croître dans les années à venir. En effet, une récente directive européenne (2014/24/UE), dont la transposition en droit belge est prévue cette année, tend à soutenir l'usage des moyens électroniques d'information et de communication dans la passation des marchés publics.

Pour plus d'informations :
<https://my.publicprocurement.be/>

La ligue des familles lance le premier baromètre des parents

La Ligue des familles, mouvement de soutien à l'exercice de la parentalité, a publié fin 2015 son « Baromètre des parents ». L'objectif poursuivi était double :

- Dresser le portrait des familles contemporaines ;
- Connaître et comprendre les besoins des parents.

Via un questionnaire en ligne, 1.500 parents francophones ont répondu à différentes questions sur leur situation familiale, l'accueil de la petite enfance, l'école, la conciliation emploi-famille, etc.

Parmi les principaux résultats, la Ligue des familles souligne que la famille nucléaire « classique »⁽¹⁾ demeure le modèle majoritaire, même si elle tend de moins en moins à l'être. En effet, de nouveaux modèles familiaux composent dorénavant un paysage plus diversifié, avec un quart des familles se définissant comme monoparentales et 15% comme recomposées.

Les familles monoparentales font d'ailleurs l'objet d'une attention particulière dans les analyses des résultats du baromètre. Nous pouvons ainsi découvrir que les jeunes parents (moins de 25 ans) sont surreprésentés parmi les individus en situation de monoparentalité. En outre, le taux d'emploi et le revenu des parents seuls sont nettement plus faibles que ceux de l'ensemble des parents.

Des extraits du rapport du « Baromètre des parents 2015 » mettent également en exergue certaines spécificités de la situation à Bruxelles, notamment vis-à-vis de l'accueil des jeunes enfants. 63% des parents bruxellois estiment ainsi qu'il est très difficile de trouver une place d'accueil contre 40% de leurs homologues wallons. Ils dépensent également plus d'argent pour faire prendre en charge leurs enfants dans une structure d'accueil : en moyenne 424 € par mois contre 302 € en Wallonie. La pénurie de places et le développement subséquent de structures privées expliqueraient cette différence, tout comme le fait que les enfants bruxellois soient accueillis plus de jours par semaine.

L'étude complète est consultable sur le site web : www.laligue.be

⁽¹⁾ Le couple de parents et leurs enfants.



Nouvelles commissions créées auprès du Conseil

En 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pris différentes mesures d'exécution de la Sixième Réforme de l'Etat afin de procéder à la régionalisation des titres-services et du congé-éducation payé. Dans ce cadre, il a institué trois nouvelles commissions auprès du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale : les deux premières sont des organes d'avis relatifs à la matière des titres-services et la troisième est une commission d'agrément qui concerne le congé-éducation payé.

Commission fonds de formation titres-services

La Commission fonds de formation titres-services a pour mission de remettre des avis concernant les demandes d'approbation des formations titres-services introduites auprès de l'administration bruxelloise par des entreprises titres-services ou par des prestataires de formation externes. Les avis remis par la Commission aident l'administration, habilitée à cette fin par le Ministre de l'Emploi, à décider s'il y a lieu d'octroyer un remboursement partiel des frais de formations engagés par des entreprises titres-services agréées sur le budget du fonds de formation.

Cette commission est composée de représentants du Ministre régional de l'Emploi, de Bruxelles Economie et Emploi et de membres désignés par les organisations d'employeurs et de travailleurs représentées au sein du Conseil économique et social. Par ailleurs, des représentants des différents organismes régionaux en charge de la formation et de l'emploi (Actiris, Bruxelles Formation et le VDAB) y siègent en tant que membres invités, sans voix délibérative.

La mise en place de la Commission a eu lieu au mois de novembre 2015, après la publication au Moniteur belge de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 octobre 2015 modifiant l'arrêté royal du 7 juin 2007 concernant le fonds de formation titres-services et après désignation des membres de la Commission par le Ministre Gosuin. La première réunion de la Commission, présidée par Madame Benchekroun, a eu lieu le 1^{er} décembre 2015.

Commission consultative d'agrément des entreprises titres-services

Cette Commission est chargée de remettre des avis quant à l'octroi ou le retrait des agréments des entreprises titres-services actives en Région de Bruxelles-Capitale.

Elle est composée de représentants du Ministre régional de l'Emploi, de Bruxelles Economie et Emploi et de membres désignés par les organisations d'employeurs et de travailleurs représentées au sein du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

La mise en place de la Commission aura lieu très prochainement, vu les publications le 9 février 2016 au Moniteur belge de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté royal du 12 décembre 2001 concernant les titres-services et l'arrêté de désignation des membres de la Commission.

Commission d'agrément congé-éducation payé

L'arrêté royal du 23 juillet 1985 d'exécution de la loi de redressement du 22 janvier 1985 confie à la Commission d'agrément congé-éducation payé la mission de se prononcer quant à l'octroi d'un agrément aux formations générales et professionnelles qui ne relèvent pas des catégories de formation agréées d'office en vertu de l'article 109 de loi précitée. Elle a également le pouvoir de suspendre ou de retirer les agréments qu'elle a délivrés sur cette base.

Elle est composée de représentants du Ministre régional de l'Emploi et des Ministres communautaires de l'Enseignement et de la Formation permanente, de représentants de Bruxelles-Formation et du VDAB, ainsi que de délégués désignés par les organisations des organisations représentatives des employeurs et des travailleurs. Deux secrétaires désignés parmi les membres du personnel du Conseil font également partie de la Commission.

La Commission régionale a été mise en place auprès du Conseil économique et social au mois de novembre 2015, après la publication au Moniteur belge d'un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 octobre 2015 modifiant l'arrêté royal du 23 juillet 1985. Les membres de la Commission d'agrément ont été désignés par un arrêté du 28 janvier 2016 et les travaux de la Commission débuteront au mois de mars 2016.

Publications

Les chiffres de l'e-commerce en Belgique

Depuis 2011, la fédération du commerce et des services (Comeos) coopère avec le bureau d'études InSites consulting afin de publier annuellement un rapport détaillé sur l'e-commerce en Belgique (profil des consommateurs en ligne, habitudes de consommation, degré de satisfaction ou encore attentes des consommateurs).

Selon ce rapport, le commerce en ligne a représenté l'année dernière un chiffre d'affaires de 6,46 milliards d'euros. Par ailleurs, de plus en plus de belges se tournent vers les pays voisins pour réaliser leurs commandes : la perte totale s'élève à trois milliards d'euros. L'analyse relative à l'année 2015 est disponible sur le site web de Comeos : www.comeos.be

Monitoring socio-économique : second rapport

Le Service Public Fédéral et le Centre interfédéral pour l'égalité des chances ont publié les résultats du monitoring socio-économique.

Basé sur une série de données administratives, ce second rapport vise à dresser de manière claire et précise les positions des personnes sur le marché du travail, selon le contexte migratoire et leur origine.

Pour obtenir une vision à la fois globale et plus précise des travailleurs, cette deuxième édition se base sur une analyse minutieuse de données s'étalant sur la période 2008-2012. Cette évaluation a ainsi permis d'apporter davantage d'enseignement sur les tendances générales de l'état de l'emploi au niveau national, et plus particulièrement sur celles des groupes cibles éprouvant des difficultés d'accès au marché du travail.

Pour ce faire, le rapport dresse, dans un premier temps, un portrait complet des personnes peu qualifiées, des jeunes, des travailleurs âgés ainsi que des personnes d'origine étrangère.

Il se penche également sur les orientations stratégiques permettant une insertion plus aisée des groupes cibles sur le marché de l'emploi. Dans ce cadre, quelques lignes directrices ont été avancées, tel que le renforcement de la politique anti-discrimination et l'instauration de mesures visant à éviter le départ prématuré de l'école.

Le rapport est consultable dans son intégralité sur le site du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale : www.emploi.belgique.be

Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030

Tous les 3 ans, le Bureau fédéral du Plan publie les perspectives à long terme des transports en Belgique (transport de personnes et de marchandises). Il s'agit d'une projection à politique inchangée pour mettre en évidence les tendances à l'horizon 2030, voir quels sont les éléments qui peuvent fonder une politique de transport et étudier l'impact de celle-ci.

Ces perspectives sont consultables sur le site web du Bureau fédéral du Plan (www.plan.be), dans la rubrique « publications ».



Le Magazine du Conseil Avril 2016 – n°19

Publication périodique du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale

CESRBC

Boulevard Bischoffsheim, 26
1000 Bruxelles
02/205 68 68
02/502 39 54
cesr@ces.brussels

Editeur responsable :
Joëlle Delfosse

Mise en page et impression :
IPM printing sa - Ganshoren

Illustrations :

Couverture : Fotolia
Dossier : Bruxelles Mobilité
P. 18, 21, 23, 25 : Fotolia
P. 9 ©Assar Architects
P. 21 ©COP21

Rédacteurs :

Actualités, Les prochains débats du Conseil : Siham Chaouch
Dossier : Marianne Thys et son équipe
Focus : Alexis Gérard, Charlie Verthé, Mahdi Amranijai, Siham Chaouch
Les avis du Conseil : Xavier Duby
Brèves : Lénaïg Le Berre, Jérôme Noël
Publications : Charlie Verthé, Stéphanie Polet, Mahdi Amranijai
Traduction : Rik Duynslager et Eric Vanderheyden

Remerciements :

Marianne Thys et son équipe pour la rédaction du dossier.
Michèle Lahaye pour sa collaboration dans la rédaction du focus sur le métier d'écrivain public.
Xavier Tackoen, Alexandra Demoustiez, Philippe Antoine, Claire Heughebaert, Marcel Van Meesche, Filip de Maesschalck et Stéphane Thys pour les interviews accordées.

