

**Synthèse du projet MD/16 (MD/15/33 et MD/03/34)**

**“ Remèdes juridico-institutionnels pour une mobilité durable en milieu urbain : le cas de Bruxelles ”**

**Chapitre I. Quant aux compétences**

L'objet de notre étude de la répartition des compétences dans certains des domaines concernés par la problématique de la mobilité durable était principalement de répondre, de manière synthétique, à la question "qui peut faire quoi?" pour résoudre (ou conforter...) les problèmes rencontrés.

Il nous semblait en effet que le débat sur la mobilité restait trop souvent bloqué sur ces questions de compétences et que la complexité de notre système institutionnel était avancée comme un argument en faveur de l'inaction: "on voudrait bien faire quelque chose mais on ne sait pas qui est compétent"...

Nous avons dès lors tenté de mettre noir sur blanc les règles en vigueur, sans toutefois prétendre répondre à toutes les questions que pourraient se poser les pouvoirs publics soucieux d'agir.

Ce que nous constatons, c'est que chacun des autorités publiques étudiées a le pouvoir de prendre des actions en faveur de modes de déplacements plus durables:

- l'État fédéral:

en adaptant les normes de fabrication des véhicules et des carburants  
en améliorant le contrôle technique des véhicules

- les Régions

par leur larges pouvoirs en matière de politique des transports publics, de protection de l'air, d'aménagement du territoire

- les Communes

Quoique tributaires des nombreuses limites posées par les autorités supérieures, leurs possibilités d'action sont aussi fonction de leurs ressources en termes d'imagination et de leur propension à adopter des initiatives originales là où un champ d'intervention, même étroit, leur est laissé.

Ces possibilités d'action offertes aux pouvoirs publics devront ou pourront parfois être mises en oeuvre de concert, conformément aux formules de coopération inscrites dans les lois de réformes institutionnelles.

Dans certains cas, les actions envisagées se trouveront aux confins des règles de répartition des compétences et nécessiteront peut être certains aménagements exceptionnels ad hoc, sur base de la théorie des pouvoirs implicites.

Pour illustrer ce dernier point, il suffit de regarder de plus près les perspectives offertes par la nouvelle ordonnance bruxelloise relative à la qualité de l'air. Les autorités régionales pourront-elles à l'avenir interdire la circulation des voitures à Bruxelles en cas de crise grave, l'été par exemple, en vertu de cette seule base légale? Il nous semble que oui, si l'hypothèse est inscrite dans le plan d'urgence qui doit

être concocté en vertu de l'ordonnance, même si la mesure touche de plein fouet à l'une des compétences réservées à l'État fédéral, à savoir la politique générale de la circulation routière. Nous estimons en effet que, vu que l'automobile est reconnue comme la source de pollution de l'air la plus importante dans les villes et que l'effet des mesures prises sera nécessairement limité au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et ne portera donc pas atteinte de manière disproportionnée au pouvoir d'intervention fédéral, une telle action pourrait être justifiée sur base des pouvoirs implicites; si l'on refuse à la Région cette possibilité d'action, alors elle ne pourra pas remplir ses obligations en matière de restauration de la qualité de l'air.

## **Chapitre II. Quant aux instruments**

L'étude des "instruments" (c'est-à-dire les règles en vigueur) visait à "mettre à plat" les diverses dispositions de nature réglementaire qui gouvernent aujourd'hui les modes de déplacements des particuliers à Bruxelles.

Nous avons ainsi pris une "photo" des divers régimes en vigueur qui nous paraissaient pertinents (principalement en matière d'aménagement du territoire, de fiscalité, d'organisation des transports publics) et, en analysant bien cette photo, nous avons tenté de déceler les éléments qui ne devraient pas y figurer, ou qui devraient être modifiés, si l'on souhaite diriger la société vers des modes de déplacement plus durables.

Nous présentons le détail des modifications envisagées ci-dessous.

### **Section I - Aménagement du territoire**

Les interactions entre les mesures d'infrastructure, d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité sont diverses et objectivement complexes. En Région bruxelloise, cette complexité est amplifiée tant par des difficultés d'ordre juridiques et institutionnelles qui sont en partie due à la pluralité des instances compétentes en matière de mobilité et de leur autonomie respective, que par les limites géographiques de la Région.

1. L'intégration des principes propre à la planification de la circulation à ceux qui président à l'aménagement du territoire n'est, dans la pratique, qu'insuffisamment développée.

- La hiérarchisation fonctionnelle des voiries est unanimement considérée comme nécessaire pour une gestion plus rationnelle de la circulation. Son intégration dans les différents plans d'aménagement est cependant assez limitée. En effet, la classification des différentes voiries dans les plans d'affectation reste, du moins d'un point de vue juridique, fondamentalement indépendante de l'affectation qui est donné aux diverses zones que ces voiries traversent.
- La politique de localisation des activités vise à localiser les entreprises en fonction de leur profil de mobilité et d'accessibilité. Nous avons pu constater que cette démarche est appliquée timidement dans le cadre de l'élaboration des différents plans d'aménagement et de la détermination de l'affectation des diverses zones ainsi que dans le cadre de la procédure d'attribution des permis d'urbanisme et de l'éventuelle procédure d'évaluation des incidences préalable.
- Plusieurs communes ont réalisé des plans de mobilité et/ou de déplacements sur leur territoires respectifs. Ces plans n'ont pas ou que très peu d'effets juridiques et sont en fait pour la plupart le résultat d'études préalable à la réalisation du plan communal de développement.

Propositions de solutions:

- On pourrait envisager en ce qui concerne la localisation des activités de **fixer des critères d'accessibilité et de mobilité contraignants** dans les plans d'affectations et/ou dans le cadre de la procédure d'attribution des permis d'urbanisme en explicitant plus concrètement les différents profils de mobilité et d'accessibilité en fonction des différents zones d'affectation.
- L'instauration d'une instance, d'un **institut régional de la mobilité** qui pourrait se voir attribuer plusieurs types de missions comme par exemple par la réalisation d'études et de recherches, la collecte de données, par son intervention comme instance consultative dans le processus législatif, en intervenant dans le cadre de l'évaluation des incidences préalable à l'attribution des permis d'urbanisme, en formulant un avis lors de l'élaboration de plans communaux de mobilité, ... bref, une instance ayant une expertise en matière de mobilité.
- Par ailleurs, la cohérence des diverses mesures prises au sein des communes pourrait se voir renforcée en donnant **force obligatoire et valeur réglementaire aux plans de déplacements ou de mobilité** des communes et en les soumettant à l'approbation de l'autorité régionale, après consultation publique.

2. Si l'on a pu constater la volonté d'une gestion globale de la mobilité en Région bruxelloise dans le cadre de la politique urbanistique, la division de la région en 19 entités autonomes génère un certain nombre de problèmes et hypothèque fortement la réalisation de cette gestion globale.

Ce problème dépasse de loin les problèmes liés à la mobilité, mais s'y fait néanmoins ressentir de manière accrue. En effet, outre les 19 politiques d'aménagement du territoire, ce sont 19 instances qui interviennent dans le cadre de l'attribution des permis, 19 politiques fiscales communales, 19 polices communales autonomes qui coexistent sur un territoire de 164 km<sup>2</sup>. Le diagnostic que l'on peut porter sur la ville est donc clair : la ville manque d'unité.

De nombreuses propositions visant à unifier, coordonner ou associer les politiques communales ont, dans le fils des ans, vu le jour. Nous en citerons quelques-unes qui nous paraissent intéressantes à titre d'exemple:

- La fusion complète des 19 communes concomitamment à une défusion au profit de structures intra communales déconcentrées.
- Le transfert de nouvelles compétences vers l'agglomération bruxelloise.
- La coopération entre la région et les communes pourrait être améliorée par des procédures contractuelles.
- La modification des frontières communales.

3. La région bruxelloise est confrontée à une autre problématique : ces limites géographiques ne correspondent pas à sa véritable morphologie. Outre les problèmes liés à sa viabilité économique, c'est la question de la faisabilité d'une gestion globale et intégrée, incluant la circulation et la mobilité qui est posée ici. Un accord de coopération interrégional a déjà vu le jour en matière de mobilité. La nécessité d'une telle initiative se fait également ressentir en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Bruxelles ne peut être gérée en contradiction ou en rivalité avec la politique menée dans sa zone péri-urbaine.

D'autres formes de coopération peuvent également être envisagées tels par exemple l'association *sui generis* regroupant un ensemble géographique plus vaste que les 19 communes, incluant les communes limitrophes, sans pour autant modifier les limites de la Région bruxelloise.

## **Section II - Fiscalité**

A l'heure où l'on parle beaucoup de la fiscalité comme l'un des remèdes miracles aux problèmes de pollution et de mobilité, nous avons tenté d'examiner quel était l'état de la réglementation actuelle et de ses balises incontournables, afin de percevoir la "philosophie" et les objectifs du système en vigueur: est-il conçu de manière à promouvoir des modes de déplacements propres et "non encombrants"?

Nous avons dès lors dressé un état des lieux de la fiscalité des modes de déplacement des particuliers dans la ville, tant du point de vue des taxes qu'ils doivent acquitter directement (à l'achat de véhicules et de carburant) que des possibilités de déduction fiscales à l'impôt sur le revenu.

Si l'on a pu constaté que certaines mesures ont été adoptées depuis 1992 pour limiter quelque peu le poids de l'automobile sur les finances publiques ( instauration d'un forfait de déduction maximum pour les trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail, ...) ou pour veiller à donner quelques signaux au consommateur allant dans le sens d'une prise de conscience du coût réel de l'énergie (cotisation sur l'énergie, taxe spécifique sur le diesel pour les voitures), le régime actuel n'est pas satisfaisant car:

- il ne mène pas le consommateur à s'interroger *obligatoirement* sur son mode de déplacement et à envisager éventuellement d'utiliser des alternatives à la voiture ou des voitures dites propres, si celles-ci sont disponibles;

- il ne favorise pas suffisamment ceux qui optent pour d'autres modes de déplacement que la voiture, même si quelques dispositions intéressantes semblent amorcer un changement dans le bon sens (exonération fiscale des éventuels remboursements offerts pour les déplacements en vélo, par exemple).

Nous reprenons ci-dessous, point par point, les modifications qui, selon nous, pourraient utilement être apportées au régime actuel et qui ont été évoqués supra (Partie II - Instruments)

### **Une modification de la taxation des carburants**

- Une modulation des accises en faveur des carburants les moins polluants est envisageable, dans le respect des limites et des procédures imposées par le droit communautaire; le coût des carburants les moins recommandables devrait être augmenté.

- Un affinement de la taxation, dans le sens d'une plus grande différenciation entre les différentes qualités de carburants disponibles, peut aussi mener à des résultats intéressants.

En Suède par exemple, la taxation du diesel est échelonnée sur trois niveaux, en fonction notamment du contenu en soufre et en composés aromatiques du carburant. Cette taxation a permis de réorienter tant la production (de véhicules) que la consommation, en très peu de temps et de manière très claire, vers le carburant le moins polluant<sup>1</sup>.

En Belgique par contre, nous avons constaté qu'aucune différenciation fiscale n'existe à l'égard des différentes catégories de diesel qui sont mises sur le marché par les producteurs.

---

<sup>1</sup>R. Brännlund, The swedish green tax commission, p.28

## **La variabilisation de la taxation des véhicules**

- Il convient de prendre en compte d'autres critères que l'âge et la puissance des véhicules pour fixer les taux de taxation, comme par exemple les émissions de polluants, le kilométrage parcouru, l'entretien du véhicule, etc...Nous touchons ici à la notion de "variabilisation de la taxation de l'automobile", envisagée ces derniers temps dans de nombreux cénacles<sup>2</sup>.

Cette variabilisation peut être opérée tant au niveau de la taxe de mise en circulation que de la taxe de circulation.

Certains proposent même de supprimer la taxe de mise en circulation et de ne garder qu'une taxe annuelle; de cette manière, ce n'est plus l'achat du véhicule qui serait taxé, mais sa seule utilisation. Cette suppression de la taxe spéciale à l'achat contribuerait peut-être à accélérer le renouvellement du parc de véhicules (toujours plus propres?) mais stimulerait probablement tout autant l'achat de véhicules d'occasion tout en confortant l'idée selon laquelle "il est normal que chacun ait une voiture à sa disposition". Nous pensons dès lors qu'il ne faut pas supprimer purement et simplement cette taxe à l'achat mais qu'il faut la moduler, comme nous l'avons déjà dit, en vertu de critères écologiques.

- Si l'on veut favoriser l'utilisation du LPG, carburant présenté comme moins polluant que les autres carburants disponibles à la pompe, faut-il maintenir la taxe de circulation complémentaire pour les installations au LPG?<sup>3</sup> Ne faut-il pas diminuer la TVA sur les équipements permettant à une véhicule de rouler au LPG?

## **Les péages**

L'instauration de droits d'usage du réseau routier (péages), dans et/ou autour de Bruxelles pourraient utilement contribuer à stimuler les navetteurs à utiliser les transports en commun ou à ne pas choisir d'habiter loin de la ville. Sur ce point, voy. les chapitres consacrés à la fiscalité des Parties I et II.

Si l'on souhaite que le coût du péage se répercute sur le comportement du navetteur, il faut veiller à ce que celui-ci ne puisse déduire fiscalement ces frais supplémentaires ou se les voir rembourser par son employeur.

Il conviendrait dès lors:

- de ne pas augmenter le forfait des 6 F/km pour les trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail (art.50 CIR): ne pas prévoir une augmentation spéciale pour les "victimes" du péage;
- de ne pas permettre la déduction de ce coût à titre de frais professionnels, pour les trajets effectués dans l'intérêt de la profession (art.66 CIR);
- de ne pas inclure dans les exonérations fiscales les éventuels remboursements de ces frais de péage par les employeurs (art.38 CIR).

## **L'impôt sur le revenu**

---

<sup>2</sup>voy. par exemples les discussions qui eurent lieu lors des tables rondes organisées par le Ministre Daerden en 1999, sur base des recherches menées par les Professeurs THIRY (ULg) et BLAUWENS (Ufsia).

<sup>3</sup>Il s'agit d'ailleurs là de l'une des mesures promues par le tout récent avant-projet de plan fédéral pour un développement durable de la CIDD (Commission interdépartementale du développement durable). Voy. p.56.

- Variabilisation du forfait légal imposable:

\*Ne peut-on prévoir une augmentation du forfait légal prévu à l'article 50 du CIR pour les utilisateurs des transports en commun, détenteurs d'abonnements par exemple? Le bonus octroyé serait au moins égal au prix de l'abonnement. Une augmentation de ce forfait existe bien pour les navetteurs parcourant de longues distances.

\*Le forfait pour déplacements lointains doit-il être maintenu? Contribue-t-il à conforter les choix du contribuable de continuer à habiter loin de leur lieu de travail?

- Extension des possibilités d'exonération fiscales des éventuels remboursements offerts par les employeurs, sur base des considérations suivantes, notamment:

\*Il conviendrait d'ajouter, parmi les possibilités d'exonération fiscale figurant à l'article 38,9°, l'exonération d'office du montant d'un abonnement aux transports en commun, indépendamment de tout remboursement de la part de leur employeur. Cette exonération devrait être égale au prix de l'abonnement.

\*Pourquoi garder des limites maximum dans les conditions d'exonération des montants octroyés en remboursement des titres de transport? Ne peut-on d'office fixer ces limites au prix même de l'abonnement (14 300 FB par exemple pour un abonnement annuel auprès de la STIB en 1999).

\*l'exonération des remboursements pour les déplacements en transports en commun est limitée à un maximum; l'employeur qui veut faire "plus" sur une base volontaire ne rend pas un grand service à ses travailleurs, puisque celui-ci sera taxé pour le surplus;

\*les éventuelles indemnités pour les déplacements à pied des travailleurs optant pour le forfait légal sont exonérées à concurrence de 5000 F par an seulement; les piétons qui opteraient pour la déduction de leurs frais réels ne bénéficient pas de ce régime;

\*les automobilistes et les motards qui se voient rembourser leurs frais de déplacement et qui optent pour le forfait légal bénéficient également d'une exonération de maximum 5 000 F par an;

-Extension, dans le secteur privé, des obligations de remboursement des frais de déplacements en transports en commun, à vélo ou en tout autre véhicule propre, à l'égard des travailleurs, sur base du système particulièrement favorable dont bénéficie le personnel des organismes publics, sachant que:

\*Les travailleurs du secteur *privé* sont toujours tributaires de deux conditions pour obtenir un remboursement de leur employeur:

- une condition de salaire maximum;  
- une condition de distance maximale (5 km), absurde lorsque l'on sait que le prix de l'abonnement auprès de la STIB est le même pour tous, quelle que soit la distance parcourue.

\*L'employeur ne fait en général pas la publicité des possibilités de remboursement auprès de ses travailleurs et essaie donc de garder le régime applicable confidentiel. Ces remboursements lui coûtent-ils trop chers?

L'employeur ne pourrait-il envisager de financer ces remboursements par le forfait qu'il solliciterait (sous forme d'une réduction de salaire) auprès des employés qui souhaitent continuer à bénéficier d'une place de parking sur leur lieu de travail ?

\*il est difficile d'obtenir une information précise sur les différents régimes de remboursement obligatoires en vigueur.

- Extension des mesures prises en faveur de l'utilisation du vélo dans le secteur privé:

Les exonérations relatives aux trajets effectués à vélo ne doivent-elles pas être dissociées de l'octroi d'indemnités par l'éventuel employeur, de manière à bénéficier au plus grand nombre? Si le régime actuel est maintenu, ne serait-il pas pertinent d'étendre les obligations de remboursement au secteur privé?

- Forfait des 6 F/Km

\* Faut-il maintenir le forfait des 6 F/km pour les déplacements en voiture ou aller plus loin en supprimant tout simplement toute possibilité de déduction fiscale pour ces déplacements?

\**Si l'on veut stimuler fiscalement le co-voiturage*, il conviendrait:

- soit de faire bénéficier tous les co-voitureurs du forfait des 6 FB;

- soit créer un régime spécifique garantissant que le chauffeur qui perçoit une rémunération de la part des passagers ne soit pas pénalisé fiscalement et qui permet aux passagers de déduire le prix qu'ils paient à titre de frais professionnels, même s'il s'agit de déplacements effectués entre le domicile et le lieu de travail.

L'on pourrait même envisager l'hypothèse suivante: en cas de co-voiturage, chacun peut bénéficier d'un forfait augmenté à 10 FB.

\*L'hypothèse du car-sharing n'est pas prévue par le code des impôts sur le revenu, sauf si l'on accepte de l'inclure dans les notions de location ou de leasing qui sont inscrites à l'article 66,§5,4°. On pourrait, pour plus de clarté, rajouter le concept dans la liste des bénéficiaires du forfait des 6 F/km.

- Déduction des frais de carburant

Les frais de carburant sont déductibles à 100% pour les trajets effectués dans l'intérêt de la profession, quel que soit le type de carburant utilisé.

Ne conviendrait-il pas de fixer un seuil maximum de déduction, qui viserait à freiner les appétits des voitures grosses consommatrices de carburant?

- Les voitures d'entreprises

Il convient d'augmenter le forfait relatif au kilométrage minimal non déductible fiscalement.

L'octroi systématique de voitures d'entreprises aux travailleurs du secteur privé pourrait être découragé fiscalement, soit directement ou indirectement, en supprimant la gratuité des parkings de l'entreprise ou en augmentant nettement le coût de cette infrastructure pour l'employeur, par exemple (taxes communales ou régionales?).

Dans le régime de l'Impôt sur les Sociétés, aucune mesure fiscale spécifique, sauf la limitation de la déduction des frais à 75%, ne vise à réorienter les politiques menées par de nombreux employeurs dans le sens d'une mobilité plus durable; l'on pourrait envisager de supprimer ou de diminuer les possibilités de déduire ces frais des bénéfices imposables de manière à ce que l'employeur pense, tant lors du choix de son implantation que lors de l'étude de ses plans d'embauche, à stimuler l'utilisation d'autres modes de déplacement que la voiture automobile.

Parmi les idées intéressantes à creuser, l'on peut envisager l'insertion, à l'article 215 du Code, d'une modulation du taux de l'impôt, à la baisse, pour les sociétés qui mettent en oeuvre des stratégies de déplacement de leur personnel menant à des résultats particulièrement satisfaisants en termes de mobilité durable. Les critères objectifs du bénéfice de telles réductions du taux de l'impôt restent bien sûr à déterminer (pourcentage de véhicules propres mis à disposition du personnel, pourcentage d'utilisateurs effectifs des transports en commun, localisation de l'entreprise motivée par l'utilisation des transports en commun).

Face à ce large éventail de suggestions, nous souhaitons tirer la conclusion suivante: nous estimons que c'est en réalité l'ensemble du système fiscal actuel qui doit être repensé de manière à introduire une variabilisation favorable à l'utilisation de véhicules plus propres (et donc neufs? ...autre débat) ou à une comportement mieux éclairé de la part des citoyens (ne pas prendre systématiquement la voiture pour n'importe quel trajet): lors de l'instauration de taxes nouvelles, il ne faut pas conserver dans la législations les éventuels contrepoids qui risqueraient d'en annihiler l'effet...En bref, la réforme de la fiscalité souhaitée doit s'inscrire dans la mise en oeuvre d'un projet de société cohérent.

Pour choisir les mesures les plus adéquates, il conviendra en outre que les autorités concernées se posent les questions suivantes:

- quel sera l'impact probable de la mesure sur le comportement du consommateur: quel est le seuil à atteindre pour que la taxe ait un effet dissuasif ou incitatif? Quels sont les messages à véhiculer?

- quelles sont les solutions techniques qu'il convient de favoriser aujourd'hui?

Dans cette matière de la fiscalité de la mobilité comme dans tant d'autres, nous constatons que les solutions juridiques nouvelles sont bien sûr profondément dépendantes de l'état des connaissances techniques. Comment savoir quels sont les véhicules à favoriser fiscalement pour des raisons de protection de l'environnement? Tel carburant est-il vraiment plus propre que tel autre? Le diesel est-il plus polluant que l'essence, ou l'inverse? Quels sont les accessoires (filtres?) à favoriser?

Une réponse à ces questions devrait être apportée au moins partiellement au consommateur lorsque la proposition de directive du Conseil relative à la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (proposition n° 598 PC 0489) sera adoptée et mise en oeuvre par les États membres.

Cette proposition de directive prévoit diverses obligations très intéressantes à l'égard des États membres :

- les voitures mises en vente devront toutes pourvues d'une étiquette précisant la consommation de carburant du véhicule présenté;



- un guide explicatif relatif aux consommations de carburants doit être rédigé et mis à la disposition des consommateurs;
- un tableau comparatif de la consommation de carburants des véhicules présentés à la vente chez un même concessionnaire devra être mis à la disposition des consommateurs;
- les étiquettes et guide mentionnés ci-dessus doivent également comprendre des informations relatives aux émissions de CO2 produites par les véhicules concernés.

Nous l'avons déjà dit: les réponses aux problèmes de mobilité, pour des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et de la vie en société ne doivent pas passer exclusivement par la voie fiscale; il ne s'agit pas de faire du "totalitarisme de la mobilité durable", d'empêcher aux plus démunis de se déplacer, de rendre la vie terriblement plus difficile aux gens, d'empêcher tout bonnement l'accès des navetteurs à Bruxelles.

La voie fiscale est l'une des pistes, parmi d'autres, qui doit être utilisée pour provoquer un changement de comportement; elle doit être envisagée dans une perspective globale, au regard des autres mesures favorables à une "mobilité durable" qui pourraient et devraient être prises en termes d'aménagement du territoire, d'infrastructure, d'organisation des transports en commun; rien ne sert de créer un système de péage à l'entrée de la ville si la politique d'aménagement du territoire permet une délocalisation massive en amont.

Toutefois, nous estimons que le recours à ces changements fiscaux ne doit pas être paralysé par l'éventuel immobilisme des politiques menées dans les domaines complémentaires; l'instrument fiscal est l'instrument idéal pour jouer un rôle de "détonateur", pour enclencher un effet "boule de neige" pour des déplacements plus respectueux de l'environnement et de la santé publique, car il faut bien commencer par amorcer le changement quelque part...

### **Section III - En ce qui concerne les transports publics**

Nous avons vu que l'organisation des transports en commun souffre aujourd'hui d'un important problème de coordination, malgré les obligations inscrites dans les textes de réformes institutionnelles, et de la difficulté, pour les autorités publiques responsables, de faire respecter les missions de services public inscrites dans les contrats de gestion.

Diverses pistes de modification profonde de la structure actuelle de gestion des différentes sociétés commerciales concernées ont été abordées, auxquelles nous renvoyons le lecteur.

Soulignons toutefois que si le constat est assez négatif, il est au moins connu de la plupart des acteurs et une nouvelle conférence interministérielle ad hoc, la CIMIT, a été mise en place récemment pour parvenir à dégager des solutions.