

PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE

BILAN 2021-2022



bruxelles
environnement
.brussels



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



SOMMAIRE

1.	10 ANNÉES DE PDE	4
2.	RÉCEPTION DES PDE	5
3.	LE TÉLÉTRAVAIL EN PLEINE EXPANSION	6
4.	EVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE	8
5.	LOCALISATION DE L'ENTREPRISE : UN FACTEUR DÉTERMINANT	11
6.	QU'EN EST-IL DE L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ ?	12
7.	L'INFLUENCE DU SECTEUR D'ACTIVITÉ	14
8.	LES AUTRES TYPES DE DÉPLACEMENTS	17
9.	LES FLOTTES DE VÉHICULES	18
10.	LES PARKINGS VOITURES	19
11.	LES PARKINGS VÉLO	20
12.	LES MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE	21
13.	PLANS D' ACTIONS EN MATIÈRE DE GESTION DURABLE DES FLOTTES DES POUVOIRS PUBLICS BRUXELLOIS	23
14.	CONCLUSION	26

1. 10 ANNÉES DE PDE

La réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE) est une obligation pour toutes les entreprises (organismes publics compris) qui occupent plus de 100 travailleurs sur un même site en Région de Bruxelles-Capitale.

Ces entreprises doivent, tous les trois ans, établir un diagnostic de leur mobilité ainsi qu'un plan d'actions, portant essentiellement sur les déplacements domicile-travail de leurs employés, leurs déplacements professionnels, ainsi que les déplacements de leurs visiteurs.

Le PDE vise à rationaliser les déplacements motorisés et provoquer un transfert modal vers des modes plus durables, dans un souci d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution des émissions de gaz à effet de serre (aspect environnemental) et du trafic (aspect mobilité) au sein de la Région.

Le PDE est obligatoire depuis 2004 pour tous les sites de plus de 200 travailleurs¹. En 2011, dans le cadre d'une nouvelle législation², le seuil est porté à 100 travailleurs par site, ce qui amène un doublement du nombre de sites concernés.

L'autre changement majeur apporté par la loi de 2011 est le fait que certaines mesures sont rendues obligatoires.

En 2021, 10 ans après l'introduction du PDE « nouvelle mouture », les entreprises ont réalisé la troisième actualisation de leur plan de déplacements (après celles de 2014 et 2017). Ce rapport a pour objectif de dresser un bilan de ces 10 dernières années de PDE et dégager les principales évolutions de la mobilité générée par les grandes entreprises. Il permettra aussi de mettre en évidence les changements d'habitudes amenés pas la crise du Covid.

2021 : une année de transition (post) Covid

Les diagnostics ont été majoritairement réalisés entre juin 2021 et janvier 2022, une période encore fort marquée par les restrictions sanitaires. Selon les situations, certaines entreprises fonctionnaient à ce moment en quasi-confinement, alors que d'autres avaient déjà invité leurs employés à revenir partiellement ou entièrement sur le lieu de travail. C'est donc une situation hybride qui est relatée dans les chiffres 2021.

2. RÉCEPTION DES PDE

460 dossiers PDE (sur environ 535 sites concernés) ont été réceptionnés par Bruxelles Environnement dans le cadre de cette troisième actualisation.

Ces sites totalisent 295.000 travailleurs, soit près de 40% des emplois localisés au sein de la Région bruxelloise.

Cette proportion est stable depuis 2011, les entreprises ont donc répondu présentes malgré les difficultés d'organisation liées à la crise Covid.

A Bruxelles, 4 employés sur 10 travaillent donc dans une entreprise dotée d'un PDE. Le PDE constitue dès lors un outil majeur de gestion de la mobilité à Bruxelles puisque le domicile-travail reste le motif de déplacement le plus fréquent, en particulier durant les heures de pointes.

(source: Enquête Monitor).

¹Base légale:

Ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant.

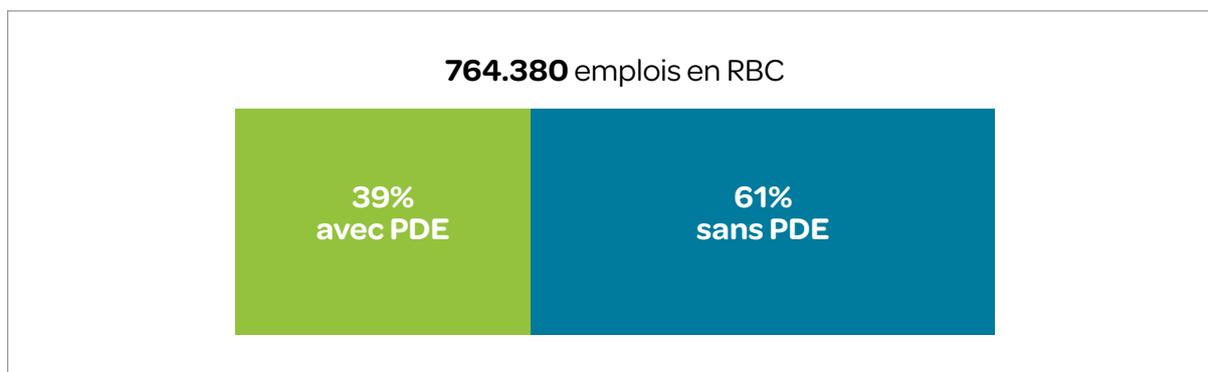
Arrêté du 5 février 2004 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site.

²Base légale:

Ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements, maintenant remplacée par l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code Bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (COBRACE).

Arrêté du 7 avril 2011 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises.

Figure 1. Nombre d'emplois localisés en RBC, dont ceux appartenant à une entreprise avec PDE



3. LE TÉLÉTRAVAIL EN PLEINE EXPANSION

L'explosion du télétravail est le fait marquant de cette édition 2021 des PDE.

La part de télétravailleurs a plus que doublé sur la dernière période : de 29 % en 2017, la part des employés ayant la possibilité d'exercer une partie de leur semaine à domicile a grimpée à 66% en 2021.

Plus encore, c'est le nombre de jours de télétravail prestés par semaine qui a connu l'évolution la plus spectaculaire : de 0,3 jour par semaine en 2017, la moyenne est passée à 1,6 jours en 2021, soit 460% d'augmentation. En tenant compte d'une moyenne de 4,8 jours de travail par semaine³, **le télétravail diminue donc d'un tiers le nombre de déplacements domicile-travail.**

La crise du Covid a donc marqué une profonde accélération dans la pratique du télétravail mais le phénomène était déjà en marche depuis l'année 2011, une époque à laquelle il constituait encore un mode de travail tout à fait marginal.

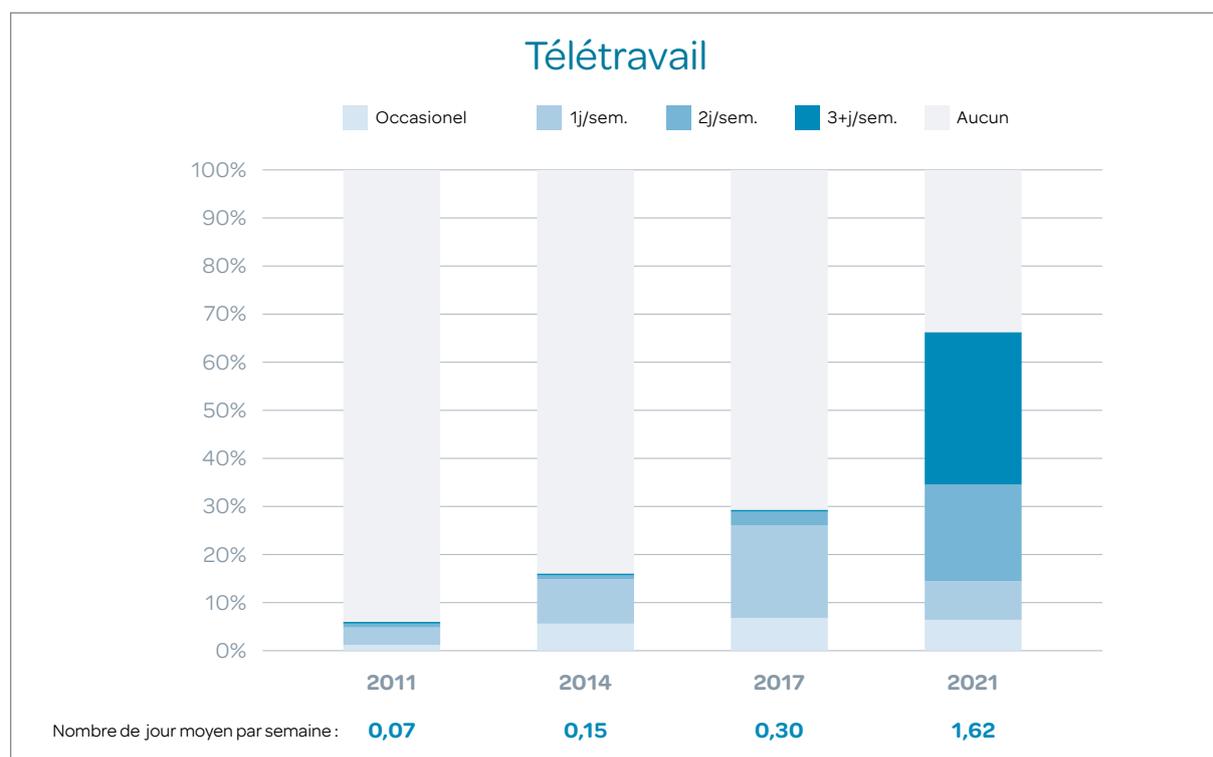
³En raison des temps partiels la moyenne est inférieure à 5j/s

Si la proportion d'employés pouvant télétravailler au minimum 2 jours par semaine est devenue très importante (52%), n'oublions pas qu'une part non négligeable des travailleurs n'a (toujours) pas la possibilité de le pratiquer (34%). Entre ces deux groupes, la part d'employés qui télétravaillent occasionnellement ou 1 jour par semaine est devenue très congrue. On observe donc une dichotomie entre 2 groupes de travailleurs :

- le premier, pouvant pratiquer le télétravail de façon très fréquente, essentiellement dans le secteur tertiaire de bureau : sièges sociaux, banques, administration et pouvoir publics,
- le second n'ayant aucune possibilité de télétravailler, en grande partie des employés des secteurs industriel, des soins de santé, du transport et de l'enseignement.

Comme nous l'avons signalé en introduction, les chiffres de 2021 portent encore les marques de la crise Covid. Une des grandes interrogations est de savoir si les hauts niveaux de télétravail observés en 2021 vont se maintenir. Il est fort probable que ce soit le cas au vu des politiques de télétravail post-Covid mises en place dans de nombreuses entreprises et administrations.

Figure 2. Répartition des employés selon le nombre de jours de télétravail





4. ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE

Nous venons de montrer que le télétravail permettait d'éviter un tiers des déplacements domicile-travail. Quels modes sont utilisés pour parcourir les deux tiers restants ?

Ici aussi, la crise du Covid a amené son lot de changements. Entre 2011 et 2017, la tendance allait vers une diminution de l'utilisation de la voiture au profit des transports en commun (légère augmentation) et du vélo (forte augmentation). Le train était d'ailleurs venu détrôner la voiture en tant que mode de transport principal.

La dernière période marque un tournant important : la part des transports en commun - en particulier celle du train - a fortement diminué, la voiture a connu une légère augmentation et repasse en première position et enfin la progression du vélo s'est encore accélérée : la proportion de cyclistes est passée de 4,4 à 7,6% soit 75% d'augmentation en 4 ans !

La crise du Covid a bien entendu joué un rôle dans ces évolutions car on sait que les transports en commun ont été quelque peu délaissés pour raisons sanitaires au profit des modes individuels que sont la voiture et le vélo. Par ailleurs, le confinement et le télétravail ont pu provoquer un appel d'air vers la voiture en libérant de la place sur les routes et dans les parkings d'entreprises. Le vélo a également bénéficié de la diminution du trafic automobile, certains espaces envahis ayant été récupérés (définitivement) à la voiture durant la période du confinement.

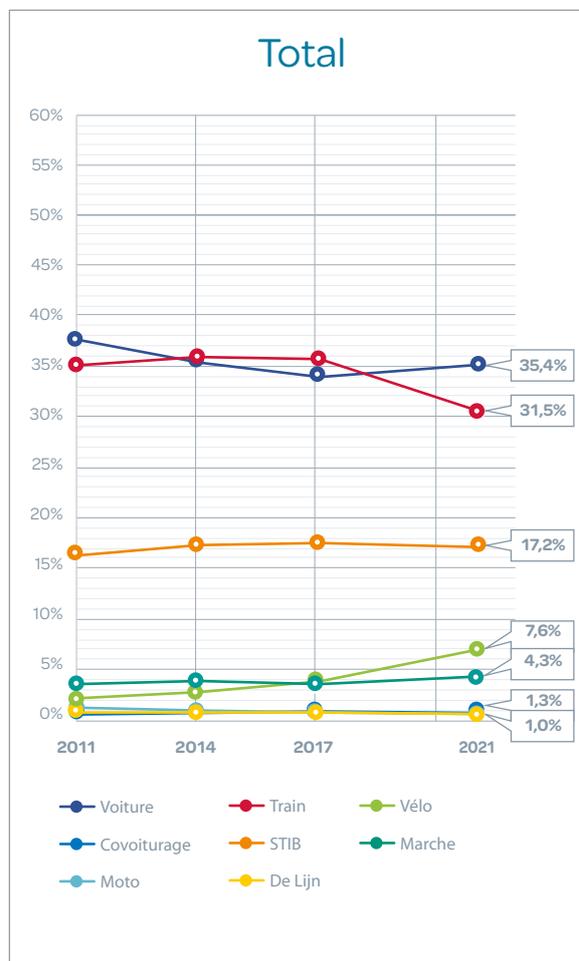
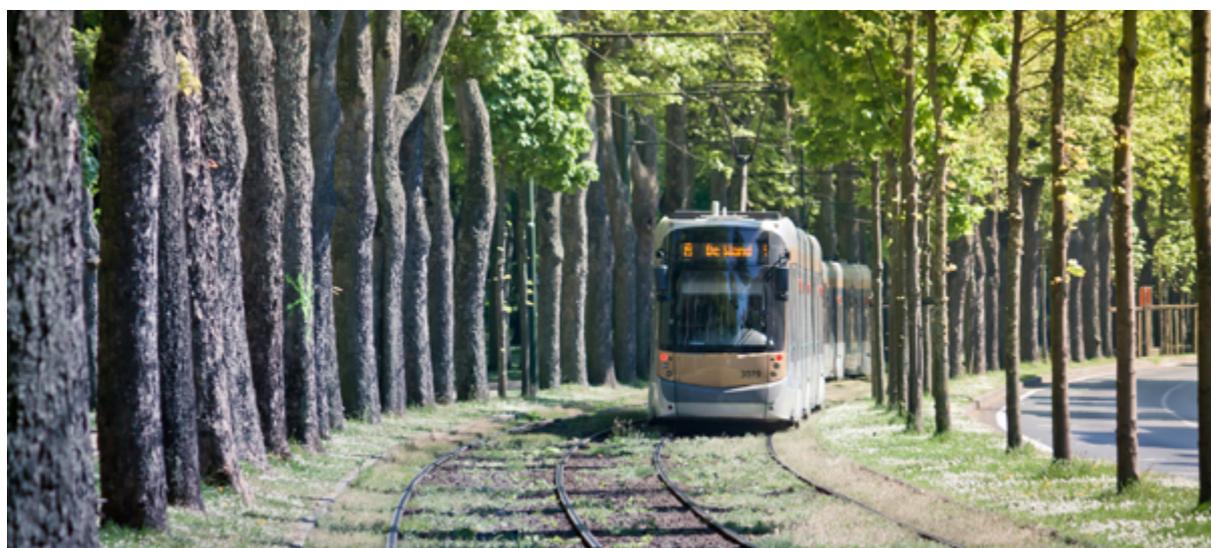


Figure 3. Parts modales de l'ensemble des travailleurs PDE



Il est encore plus intéressant de comparer l'évolution des modes de transport en fonction du lieu de résidence des travailleurs, ce dernier exerçant une influence très importante sur les comportements.

Pour faire simple, les travailleurs ont été divisés en deux groupes : ceux qui habitent en Région de Bruxelles-Capitale et ceux qui habitent en dehors (aussi appelés « navetteurs »).

On remarque qu'en 2011 la proportion d'automobilistes était très similaire chez les Bruxellois (35%) et les navetteurs (38%), mais que leur évolution a pris des chemins différents. Du côté des Bruxellois, la part d'automobilistes n'a cessé de diminuer, y compris durant la crise Covid, pour atteindre 27,4% en 2021.

C'est uniquement chez les navetteurs que l'on observe un retour à la voiture sur la dernière période après un statu quo qui persistait depuis 2011. Coté bruxellois, l'usage de la STIB qui avait tendance à augmenter depuis 2011 a connu un net recul sur la dernière période.

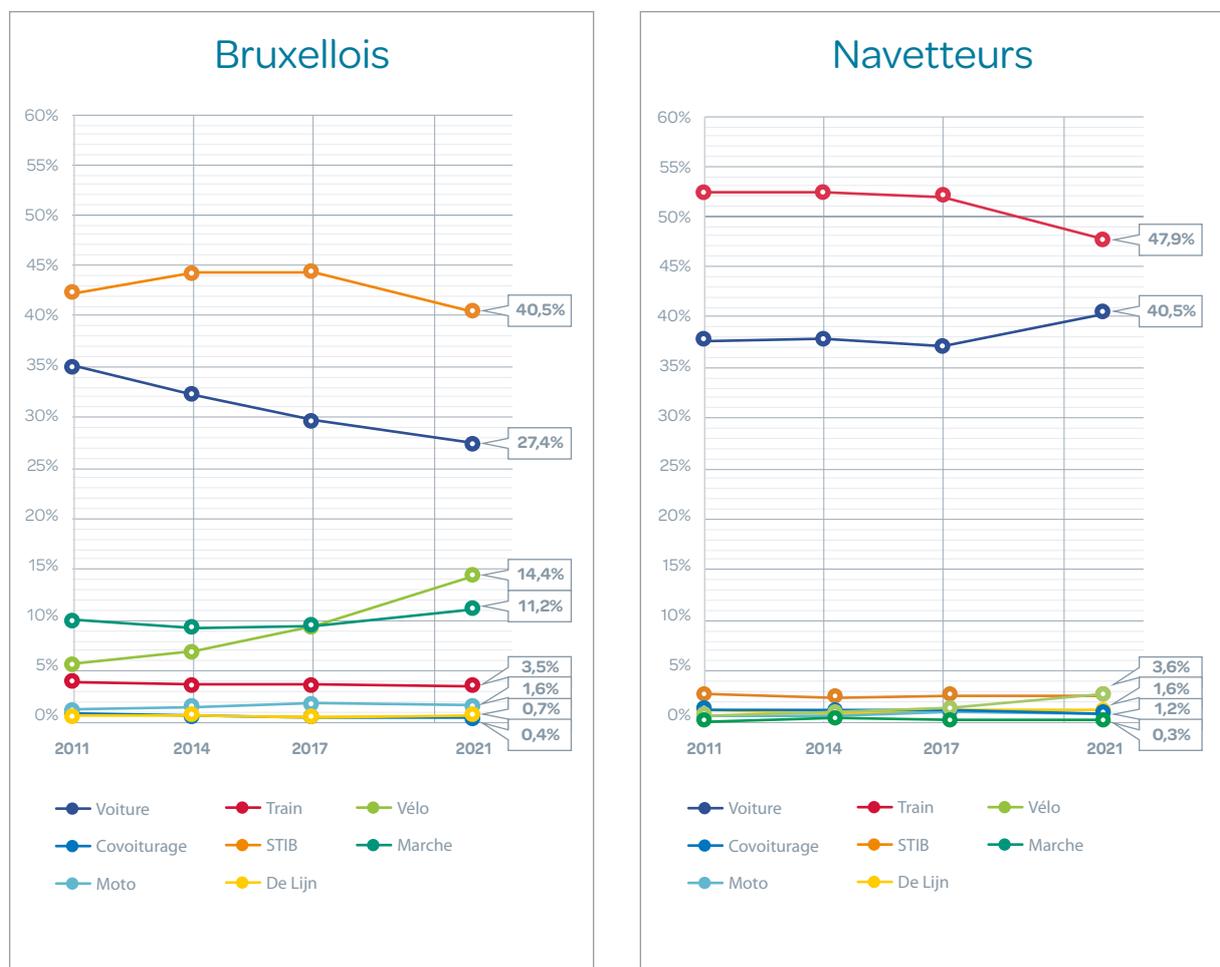
C'est vers les modes actifs que les Bruxellois se sont massivement tournés, le vélo occupant à présent plus de 14% de leur part modale et la marche 11%.

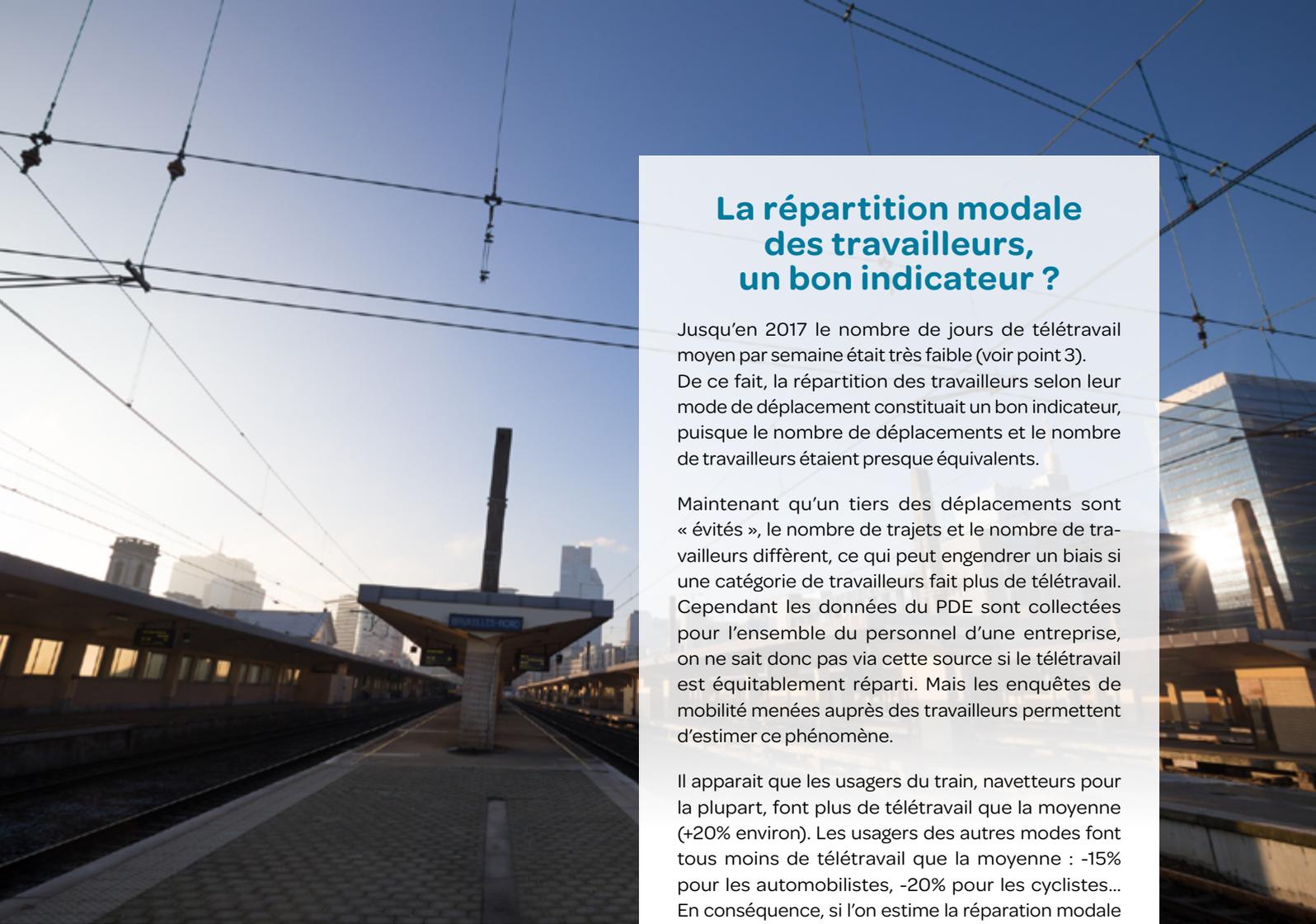
Chez les navetteurs, le vélo a également fortement augmenté, soutenu par le développement du vélo électrique et des speed pédélec qui permettent de parcourir des distances plus importantes.

Encore très marginal en 2011 (1%), le vélo atteint en 2021 une part modale de 3,6% de la navette entrante, soit un quasi-quadruplement. Le train a connu une évolution inverse à celle de la navette automobile : statu quo entre 2011 et 2017 puis diminution durant la crise du Covid. Nous ne saurons qu'en 2024 si le retour à la voiture au détriment du train était un phénomène passager.

Il apparaît clairement que les travailleurs Bruxellois constituent le « moteur » de la transition modale depuis 2011. L'évolution de l'offre de mobilité alternative, les aménagements en faveur des modes plus durables et la place de moins en moins importante consacrée à la voiture à Bruxelles sont autant de facteurs qui expliquent que de plus en plus de Bruxellois délaissent leur voiture.

Figure 4. Parts modales des Bruxellois et des navetteurs





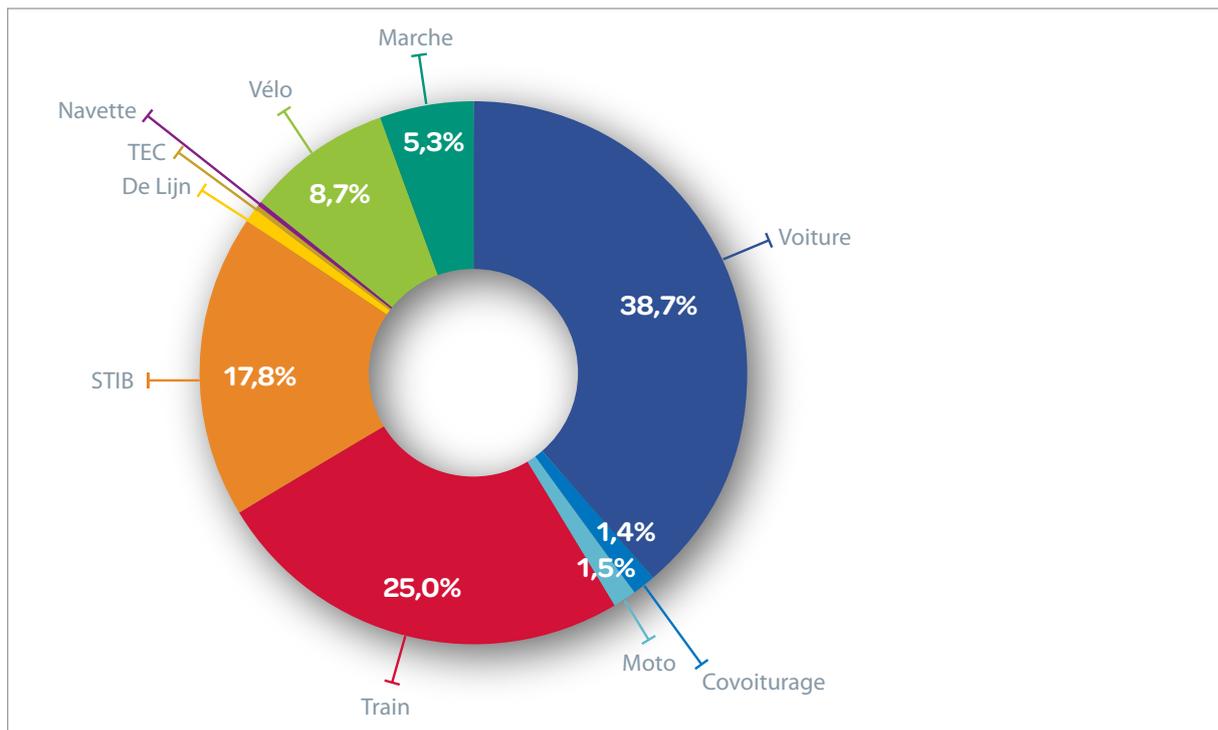
La répartition modale des travailleurs, un bon indicateur ?

Jusqu'en 2017 le nombre de jours de télétravail moyen par semaine était très faible (voir point 3). De ce fait, la répartition des travailleurs selon leur mode de déplacement constituait un bon indicateur, puisque le nombre de déplacements et le nombre de travailleurs étaient presque équivalents.

Maintenant qu'un tiers des déplacements sont « évités », le nombre de trajets et le nombre de travailleurs diffèrent, ce qui peut engendrer un biais si une catégorie de travailleurs fait plus de télétravail. Cependant les données du PDE sont collectées pour l'ensemble du personnel d'une entreprise, on ne sait donc pas via cette source si le télétravail est équitablement réparti. Mais les enquêtes de mobilité menées auprès des travailleurs permettent d'estimer ce phénomène.

Il apparait que les usagers du train, navetteurs pour la plupart, font plus de télétravail que la moyenne (+20% environ). Les usagers des autres modes font tous moins de télétravail que la moyenne : -15% pour les automobilistes, -20% pour les cyclistes... En conséquence, si l'on estime la répartition modale sous l'angle du nombre de trajets et non de travailleurs, la part du train avoisinerait les 25%, celle de la voiture les 38% et 9% pour le vélo.

Figure 5. Estimation de la répartition modale exprimée en nombre de trajets



5. LOCALISATION DE L'ENTREPRISE : UN FACTEUR DÉTERMINANT

La destination du déplacement domicile-travail joue également un rôle prépondérant dans le choix modal des travailleurs. Pour l'illustrer, une méthodologie a été développée dans le précédent bilan des PDE, divisant la Région en 3 zones selon leur degré d'accessibilité en transports en commun : excellente, bonne et moyenne.

Le tableau ci-dessous reprend, pour les Bruxellois d'une part et les navetteurs d'autre part, l'utilisation des différents modes en fonction de la localisation de leur entreprise au sein de la Région bruxelloise.

On constate que la part d'automobilistes varie du simple au double chez les Bruxellois selon que leur entreprise soit située dans un quartier central bien desservi (18% de part modale voiture) ou dans une zone moins bien desservie en TC (41% de part modale voiture).

Les MTB (Métro/Tram/Bus, essentiellement la STIB) sont naturellement plus utilisés pour se rendre dans les quartiers centraux, mais cette part reste importante dans les autres zones car le réseau de la STIB couvre correctement l'ensemble du territoire régional.

On notera que le train est utilisé par 7% de Bruxellois pour se rendre dans les zones les mieux desservies.

Le vélo et la marche sont moins dépendants de la localisation. La plus faible part des modes actifs vers les quartiers centraux s'explique par la performance élevée des TC vers cette zone.

La zone de « bonne » accessibilité en TC abrite les principales institutions européennes dans lesquelles on trouve énormément de cyclistes et piétons.

Pour les navetteurs, la localisation de l'entreprise est encore plus déterminante : la part d'automobilistes varie d'un facteur supérieur à 3 entre les quartiers centraux (20% d'automobilistes) et les zones moins desservies (66%).

Le navetteur du rail qui travaille en seconde couronne de Bruxelles doit souvent descendre dans une gare principale située en centre-ville et finir son trajet avec la STIB (ou à vélo), cette correspondance supplémentaire constituant un frein important. Les entreprises avec beaucoup de navetteurs ont énormément à gagner d'une localisation bien desservie en transports en communs.

Figure 6. Parts modales des Bruxellois et navetteurs ventilées selon la desserte en TC de l'entreprise

Zone résidence	Accessibilité lieu de travail en TC	Voiture	Covoiturage	Moto	Train	MTB	Vélo	Marche
Bruxellois	Excellente	18%	0%	2%	7%	56%	12%	5%
	Bonne	23%	0%	2%	3%	41%	16%	15%
	Moyenne	41%	1%	2%	2%	35%	12%	7%
Navetteur	Excellente	20%	0%	1%	72%	4%	3%	0%
	Bonne	38%	2%	1%	49%	6%	4%	0%
	Moyenne	66%	3%	1%	20%	4%	4%	0%



6. QU'EN EST-IL DE L'INTERMODALITÉ ET DE LA MULTIMODALITÉ ?

Le mode de déplacement principal constitue un indicateur important, mais tout le monde n'utilise pas qu'un seul mode pour son trajet domicile-travail et ne se déplace pas quotidiennement de la même manière. Qu'en est-il des autres moyens de transport utilisés par les travailleurs ?

Comment se rendent-ils à la gare, comment finissent-ils le trajet vers leur entreprise depuis l'arrêt le plus proche (intermodalité⁴) ?

Utilisent-ils tous les jours les mêmes modes de transport (multimodalité⁵) ?

Ces questions trouvent des réponses au travers des enquêtes de mobilité menées par les entreprises auprès de leurs travailleurs.

Les 2 diagrammes ci-dessous représentent les modes utilisés en début de chaîne, depuis le domicile (mode d'approche) et en fin de chaîne, pour rejoindre l'entreprise (mode final).

Lorsqu'il n'y a ni mode d'approche ni mode final cela signifie que le mode principal de transport est utilisé de « porte à porte », ce qui est souvent le cas du vélo, de la voiture ou encore de la moto. Au total, 47% des travailleurs sont « monomode » et ne pratiquent donc aucune intermodalité durant leur déplacement domicile-travail. Cette proportion monte même à 60% si l'on exclut la marche en tant que mode d'approche ou final.

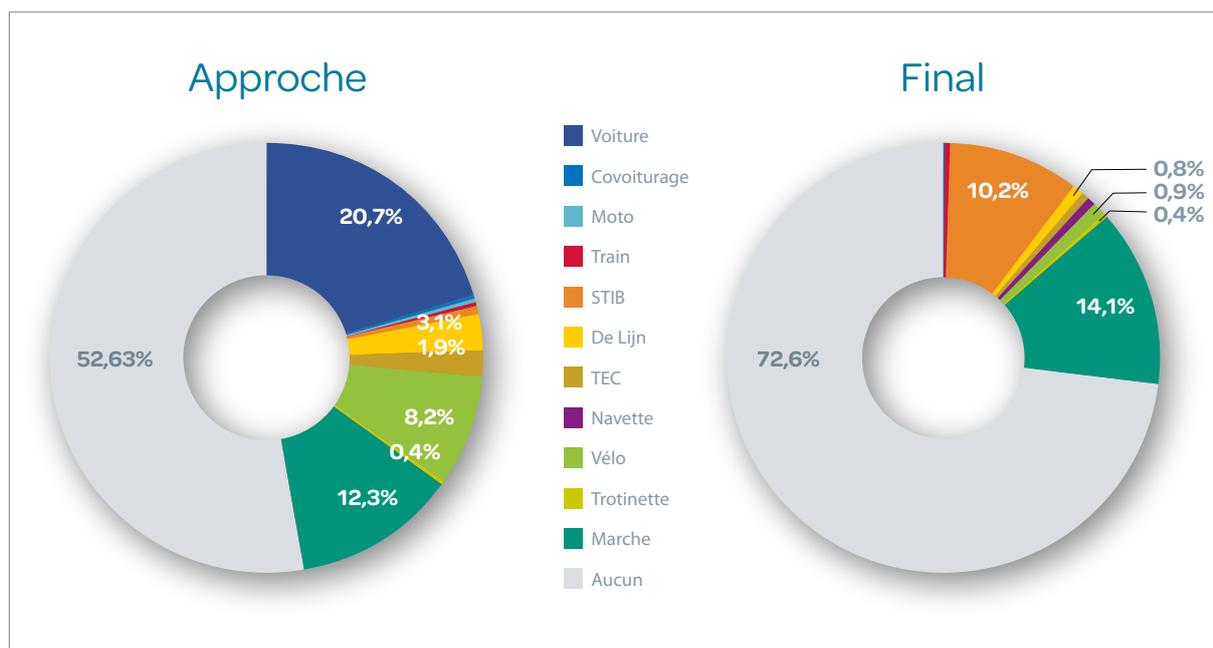
Le mode d'approche le plus courant est la voiture pour se rendre à la gare et continuer en train (la combinaison voiture + STIB est très marginale).

Le vélo en tant que mode d'approche est également très utilisé (essentiellement en Flandre), plus que De Lijn et les TEC réunis. Par contre, le vélo est peu utilisé comme mode final. Après un trajet en train par exemple, la marche et la STIB sont privilégiés.

⁴ L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

⁵ La multimodalité désigne l'utilisation de transports différents pour aller d'un point A à un point B.

Figure 7. Parts modales pour les déplacements d'approche et les déplacements finaux



Environ huit travailleurs sur dix utilisent toujours⁶ le même mode de transport principal pour se rendre au travail. La multimodalité est donc un phénomène encore marginal pour le domicile-travail, du moins en ce qui concerne le mode principal (la façon de se rendre à la gare est certainement sujette à plus de variations mais l’alternance du mode d’approche n’a pas été mesurée dans les enquêtes de mobilité).

On voit que les navetteurs, disposant de moins d’alternatives, ne changent que très peu de mode principal, au contraire des Bruxellois à qui plus de possibilités s’offrent. On remarque que la frontière train/voiture est très peu perméable, peu de personnes alternent ces deux modes.



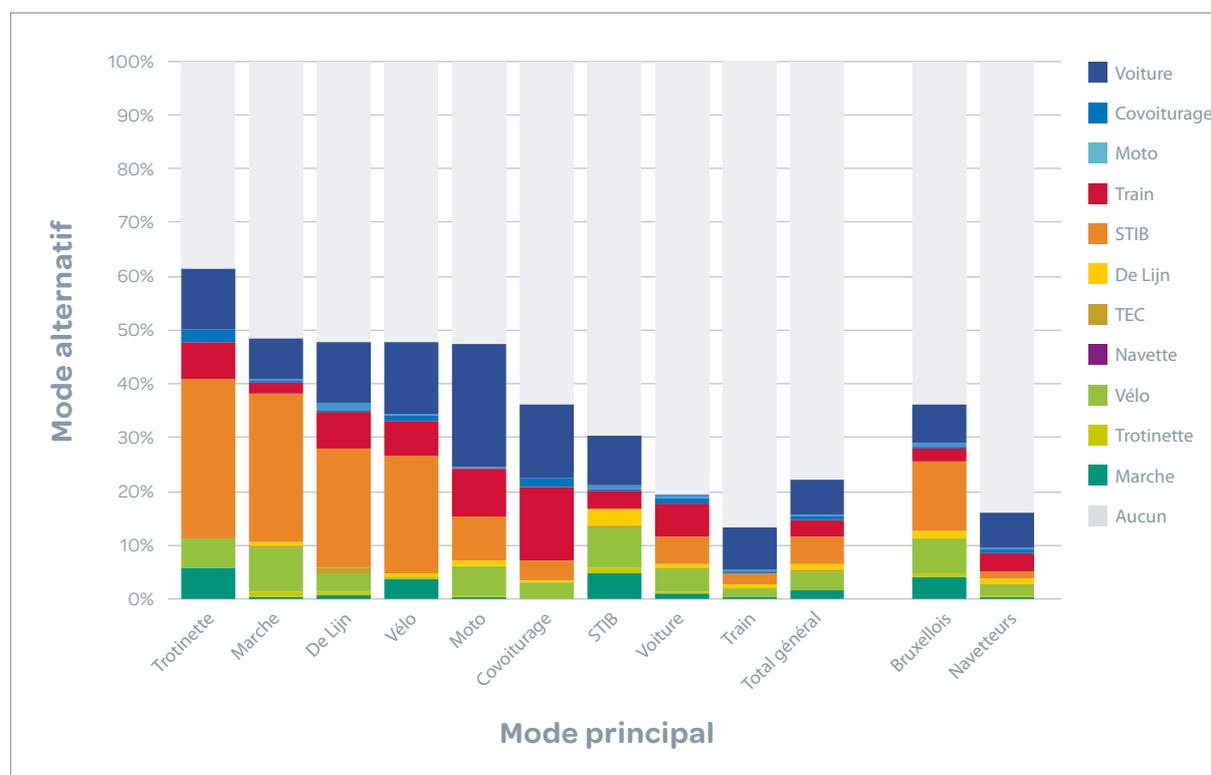
Les usagers des modes actifs (trottinette, vélo et marche) sont nombreux à utiliser la STIB de façon régulière, en remplacement de leur mode habituel, notamment pour des raisons météorologiques.

Les motards se tournent plus volontiers vers la voiture que le vélo ou les transports en commun.

Notons que les covoitureurs, lorsqu’ils utilisent un autre mode de transport, privilégient le train à la voiture.

⁶Par toujours on entend au minimum 10 mois par an ou quatre jours par semaine.

Figure 8. Modes alternatifs fréquemment utilisés en fonction du mode principal ou du lieu de résidence



7. L'INFLUENCE DU SECTEUR D'ACTIVITÉ

Les différents secteurs présentent des profils de mobilité très distincts. De façon générale l'utilisation de la voiture est plus faible dans le secteur public que le secteur privé. Cela s'explique par une combinaison de facteurs tels que : localisation avantageuse vis-à-vis des TC, remboursement intégral des TC, non remboursement de la voiture, absence de voitures de société.

De l'autre côté du spectre, on trouve les sièges sociaux des grandes entreprises dans lesquels la voiture culmine à deux-tiers des déplacements domicile-travail, un secteur dans lequel 60% des travailleurs bénéficient d'un véhicule de société. La voiture est également plus utilisée dans des secteurs où l'on travaille en horaires décalés tels que ceux de la santé ou l'industrie.

Le train est largement utilisé dans les secteurs qui emploient une proportion très importante de navetteurs. Dans les secteurs présentant un bassin d'emploi plus bruxellois, les travailleurs se tournent naturellement vers les modes « courte distance » : Métro/Tram/Bus, vélo et marche.

Les MTB sont les plus empruntés par les pouvoirs publics locaux et régionaux (chez ces derniers les employés bénéficient par défaut d'un abonnement STIB).

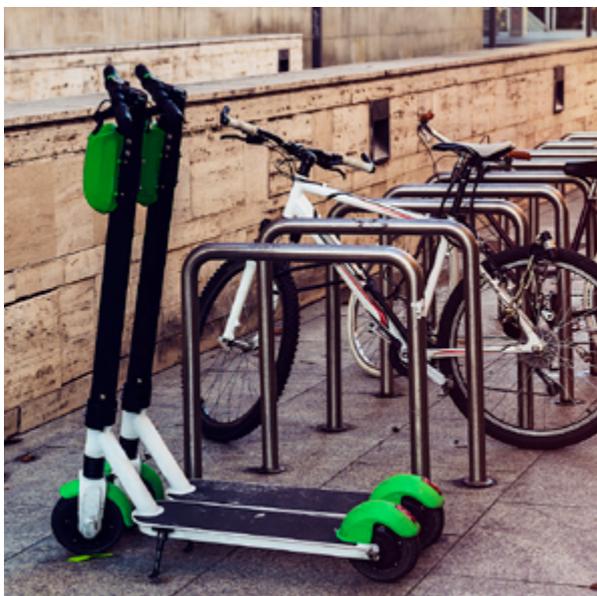
La part modale du vélo atteint 15% pour le personnel de l'enseignement supérieur et des institutions européennes. On notera que l'enseignement supérieur ne présente pas le bassin d'emploi le plus concentré⁷, sa pratique massive y est donc également liée au profil socio-économique des travailleurs et une certaine culture du vélo soutenue par une politique de mobilité interne en sa faveur.

La marche est la plus pratiquée par les travailleurs des institutions européennes et des pouvoirs publics de proximité qui sont les deux secteurs au recrutement le plus local.

⁷ Dans les chiffres détaillés issus des PDE 2017, on peut notamment consulter la distance moyenne domicile-travail selon le secteur d'activité : <https://environnement.brussels/media/1833/download?inline>.

Figure 9. Répartition modale selon le secteur d'activité

	Voiture	Covoiturage	Moto	Train	MTB	Vélo	Marche
Organismes de la RBC	14%	1%	2%	36%	31%	13%	3%
Organismes fédéraux	15%	1%	1%	66%	12%	4%	1%
Organismes de la Communauté Française	18%	1%	1%	49%	25%	5%	2%
Enseignement supérieur	27%	0%	1%	31%	20%	15%	5%
Institutions européennes	28%	1%	2%	14%	25%	15%	15%
Banques et assurances	29%	1%	1%	49%	16%	3%	1%
Administrations communales / CPAS	29%	1%	2%	15%	32%	11%	11%
Eau et énergie	38%	1%	1%	37%	13%	8%	1%
Transport & Logistique	44%	1%	5%	20%	21%	5%	4%
Police	48%	4%	4%	28%	7%	8%	1%
Médias	52%	1%	2%	19%	12%	10%	3%
Industries	53%	22%	2%	5%	7%	4%	1%
Santé	55%	1%	1%	12%	22%	7%	3%
Sièges sociaux secteur privé	67%	0%	0%	20%	9%	3%	1%





8. LES AUTRES TYPES DE DÉPLACEMENTS

Nous venons d'aborder en détails les trajets domicile-travail. Les entreprises et pouvoirs publics génèrent cependant d'autres déplacements : visiteurs, déplacements professionnels à partir du site, livraisons... Quel volume représentent ces différents flux ?

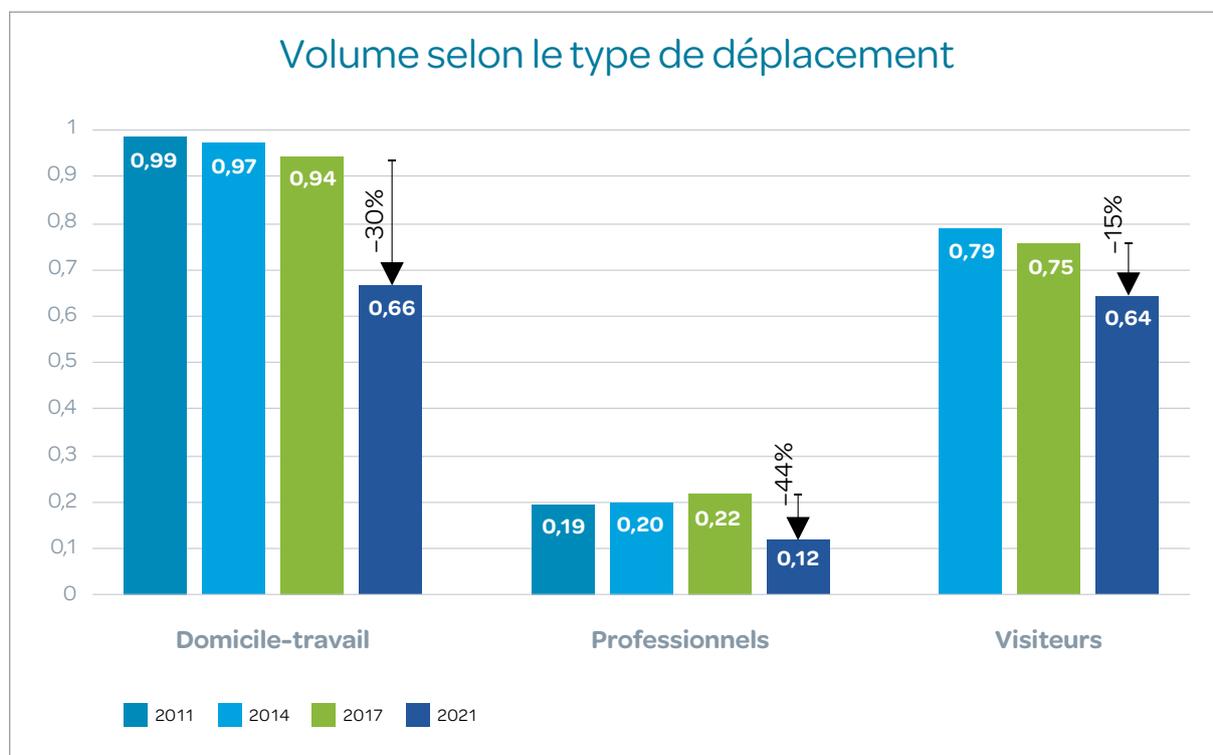
Les livraisons ne sont plus dénombrées au travers des PDE. En 2017 elles représentaient près de 14.000 déplacements par jour pour les 473 sites PDE étudiés dans le bilan des données.

Le nombre de déplacements générés par les visiteurs est plutôt important puisqu'on compte en moyenne 0,64 déplacement de visiteur par travailleur occupé. La définition des visiteurs s'entend au sens large comme toute personne se rendant sur le site et ne faisant pas partie du personnel. Cela comprend donc aussi les étudiants d'un établissement d'enseignement, clients d'un magasin ou encore patients d'un hôpital.

Au vu de ces profils, on comprend que la diminution du nombre de déplacements suite au Covid (-15%) est moins importante que pour les déplacements domicile travail (-30%).

Il en va autrement des déplacements professionnels dont le nombre a fondu avec la généralisation des réunions en visioconférence. Le nombre de déplacement professionnels à presque diminué de moitié (-44%) entre 2017 et 2021 pour atteindre environ 1 déplacement par jour pour 10 travailleurs.

Figure 10. Nombre de déplacements selon le motif





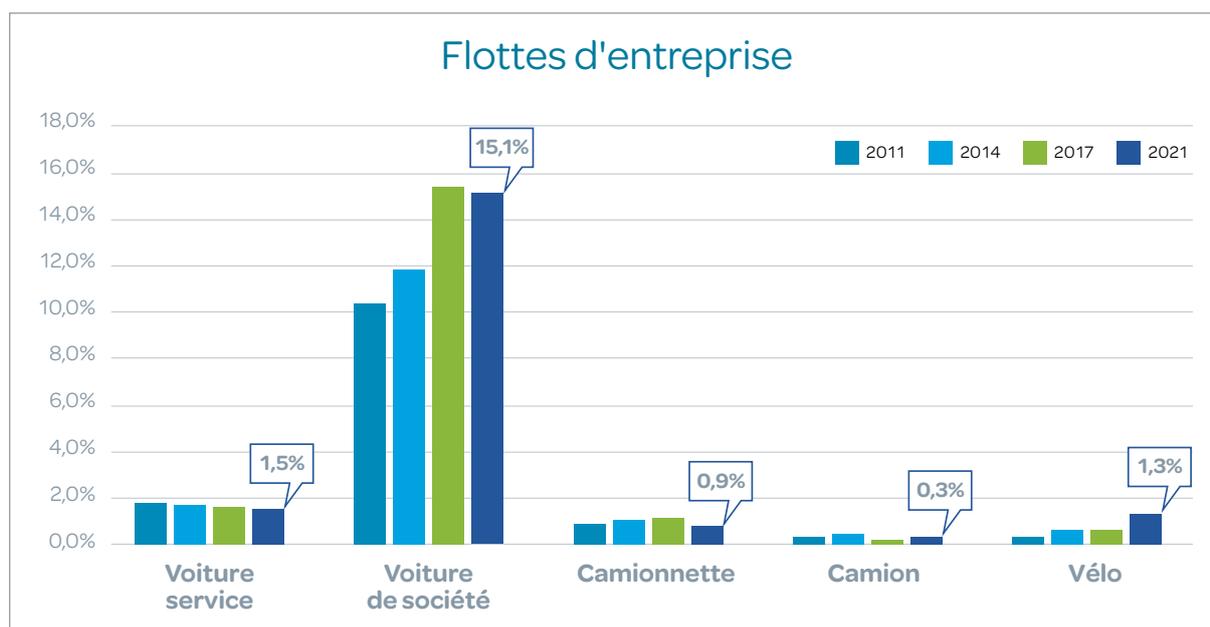
9. LES FLOTTES DE VÉHICULES

Comme nous l'avons vu précédemment, la mise à disposition de voitures de société est un des facteurs expliquant les importantes différences sectorielles de répartition modale. Comment ce phénomène a-t-il évolué ?

Depuis 2017, la part des travailleurs disposant d'un véhicule de société s'est stabilisée aux alentours de 15% alors qu'elle avait connu une forte augmentation entre 2011 et 2017. Cette proportion moyenne cache d'énormes différences entre secteurs d'activité : le secteur public ne propose presque aucune voiture de société (entre 0% et 2%), là où 60% des employés des grandes entreprises du secteur privé en bénéficient et plus de 45% dans le secteur des banque & assurances et dans celui de l'eau et l'énergie.

Une bonne nouvelle pour la mobilité durable cependant : la forte augmentation des vélos d'entreprise, dont le nombre rapporté à celui des travailleurs passe de 0,6% en 2017 à 1,3% en 2021. Auparavant constituées uniquement de vélos de service (consacrés aux déplacements professionnels), les flottes de vélos d'entreprises sont de plus en plus souvent mises à disposition des travailleurs pour leurs déplacements domicile-travail, notamment via des leasings. L'essor est aussi poussé par le succès des vélos électriques qui constituent 45% des flottes cyclables d'entreprise.

Figure 11. Taille des flottes d'entreprise selon le type de véhicule



10. LES PARKINGS VOITURES

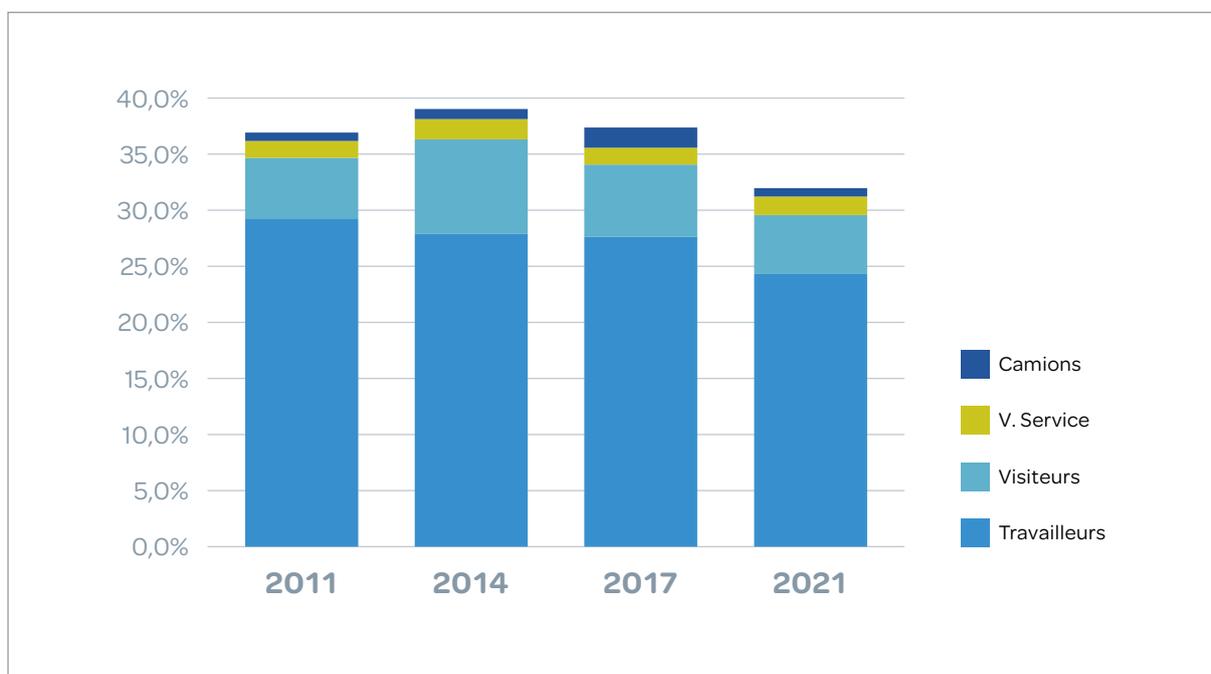
Un autre facteur prépondérant du choix modal est la disposition ou non d'une place de parking assurée à destination.

La quantité de places proposées par les entreprises à leurs travailleurs et visiteurs, plutôt stable depuis 2011, connaît une diminution marquée sur la dernière période. Cette évolution est la combinaison probable de plusieurs facteurs. Tout d'abord, l'augmentation du télétravail permet de rationaliser et donc diminuer les surfaces de bureaux et les capacités de parking, puisque moins d'employés sont présents simultanément.

De surcroît, la mise en place de politiques internes de stationnement permet également un meilleur monitoring de l'occupation des parkings et une potentielle rationalisation des volumes.

Signalons pour finir la mise en place de politiques régionales restrictives, en particulier le volet stationnement du CoBrACE qui vise spécifiquement la réduction des capacités des parkings dans les immeubles de bureaux.

Figure 12. Nombre de places de parking par travailleur en fonction de l'affectation



11. LES PARKINGS VÉLO

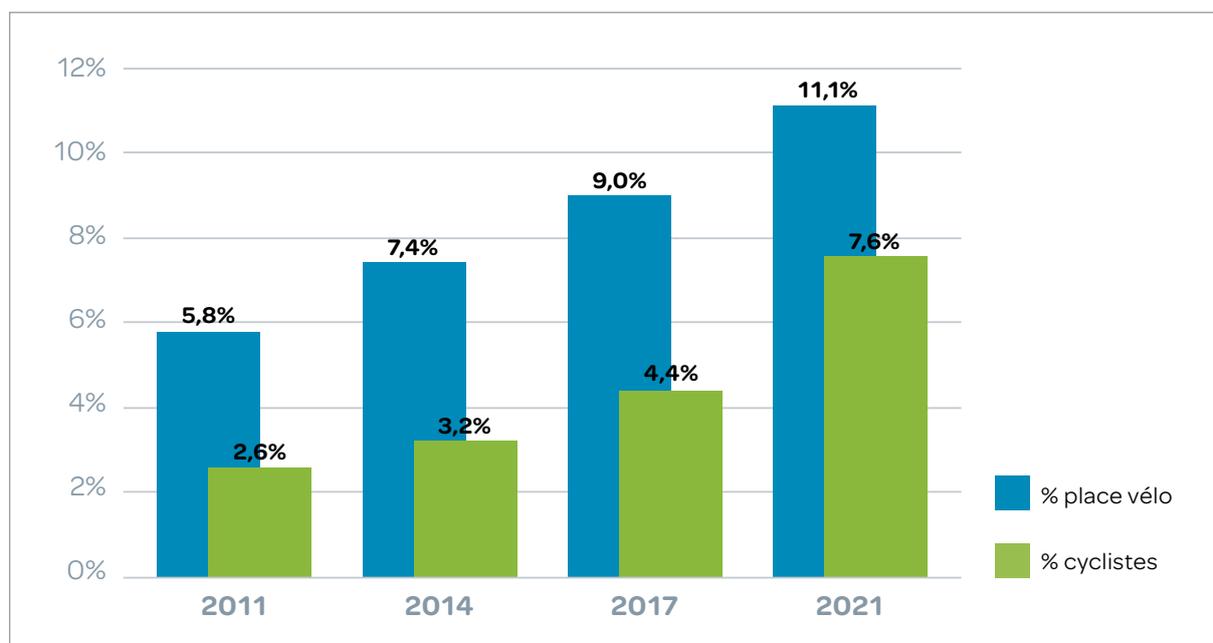
Bien que le vélo, du fait de sa taille et sa maniabilité, bénéficie d'une flexibilité de stationnement plus importante que la voiture, la mise à disposition de parkings vélo de qualité et en quantité suffisante constitue la base d'une politique de mobilité cyclable.

C'est donc une nouvelle encourageante que le nombre de places vélo ait continué à croître pour atteindre une capacité moyenne de 11 places pour 100 travailleurs. Cette tendance accompagne l'augmentation du nombre de cyclistes afin de maintenir une capacité suffisante.

On remarque que le nombre actuel de cyclistes dépasse la capacité proposée en 2014, ce qui justifie les aménagements entrepris depuis cette date qui permettront d'absorber les nouveaux adeptes du vélo.

Grâce au suivi étroit mené par Bruxelles Environnement et la concertation avec les managers mobilité, la qualité des infrastructures s'est également améliorée pour tendre vers des parking toujours plus sécurisés, pratiques, visibles et s'adaptant à au maximum de modèles de vélos (pliables, cargo, électrique, ...).

Figure 13. Part modale du vélo et nombre d'emplacements vélos par travailleur



12. LES MESURES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

Ici réside la finalité du PDE : mettre en place un plan d'actions pour promouvoir la mobilité durable, provoquer un transfert modal et réduire les déplacements.

A cet effet, les entreprises disposent d'un large panel de mesures à mettre en place, dont une liste non exhaustive est proposée dans le formulaire PDE.

L'entreprise doit y indiquer pour chaque action si elle est existante et le cas échéant en fournir une description.

Cette information binaire ne dit cependant rien sur la qualité de mise en œuvre et le suivi réalisé.

Parmi une liste de 41 mesures, les entreprises en proposaient en moyenne 13,5 en 2011 (33%) et 19,3 en 2021 (47%).

La progression a été peu importante entre 2017 et 2021. Notons qu'il est normal que toutes les mesures ne soient pas envisagées car elles ne collent pas toujours au profil de l'entreprise.

Nous avons repris ci-dessous les mesures les plus fréquemment mises en œuvre dans les entreprises en 2021.

On remarque que beaucoup des mesures populaires concernent les remboursements - en particulier ceux des transports en commun - et logiquement certaines mesures obligatoires du PDE. Plus de 8 entreprises sur 10 proposent le remboursement intégral des trajets domicile-travail en SNCB ou STIB de leur personnel⁸.

Ceci constitue un incitant majeur quand on connaît le prix parfois élevé des abonnements, en particulier pour le train. Mieux encore, la plupart des entreprises proposent en sus un système tiers-payant (le travailleur ne doit rien avancer) et sans distance minimale pour bénéficier du remboursement, deux facteurs qui constituent un autre frein. En 2021, c'est 63% des entreprises qui proposent les 3 mesures combinées pour la SNCB (100% remboursé + tiers payant + aucune distance minimale) et 46% pour la STIB alors que cette proportion ne s'élevait qu'à 44% en 2011 pour la SNCB et 21% pour la STIB.

Figure 14. Top 10 des mesures les plus mises en œuvre

Indemnité vélo	92%
Douches pour les cyclistes	88%
Suppression distance minimale Remboursement TC	86%
Vestiaires pour les cyclistes	84%
Remboursement SNCB 100%	81%
Plan d'accès multimodal	81%
Bâtiments facilement accessibles pour les PMR	79%
Action sensibilisation annuelle travailleurs	76%
Remboursement STIB 100%	76%
Tiers payant SNCB	74%

Voici les mesures qui ont le plus progressé entre 2017 et 2021. On y retrouve des mesures en faveur du vélo, mais aussi des mesures financières qui encouragent les travailleurs à ne pas se rendre en voiture jusqu'à leur entreprise : parking payant à destination pour les travailleurs, intervention dans les frais de parking aux gares, et combinaison possible de la voiture de société avec un abonnement de TC (éventuellement via un budget mobilité).

Figure 15. Top 10 des plus fortes évolutions 2017-2021 (en point de pourcentage)

Combinaison voiture société et Remboursement TC	+13%
Quai de livraison	+12%
Vélos d'entreprise	+11%
Information sur le PDE et la mobilité	+9%
Remboursement STIB 100%	+6%
Indemnité vélo	+6%
Parking payant travailleurs	+6%
Vestiaires pour les cyclistes	+6%
Formation vélo	+6%
Matériel vélo	+5%
Remboursement parking gare	+5%

Si certaines mesures ont progressé, d'autres ont perdu du terrain, en particulier la plupart des mesures en faveur du covoiturage, un mode de déplacement moins pertinent dans beaucoup d'entreprises centrales très bien desservies en transports en commun et qui s'accommode moins de l'extension du télétravail et des horaires de plus en plus flexibles.

⁸ Notons que les mesures de remboursement sont souvent négociées au niveau sectoriel dans les Conventions Collectives de Travail.



13. PLANS D' ACTIONS EN MATIÈRE DE GESTION DURABLE DES FLOTTES DES POUVOIRS PUBLICS BRUXELLOIS

Dans le cadre de leur plan de déplacements d'entreprise, les pouvoirs publics locaux et régionaux ont une obligation supplémentaire⁹ : l'établissement d'un plan d'actions pour une gestion durable de la flotte, pour lequel une analyse de la composition et de l'utilisation de la flotte de voitures personnelles (VP) et de véhicules à usage mixte (Multi-Purpose Vehicles ou MPV¹⁰) doit être réalisée.

Ce plan d'actions doit également fixer des objectifs en vue d'améliorer les performances environnementales de la flotte¹¹, ainsi que des mesures¹² pour atteindre ces objectifs. Sur les 54 pouvoirs locaux (communes, CPAS et associations de CPAS) et régionaux devant établir un PDE, 45 ont remis le plan d'actions en question, soit un taux de réponse de 83 % (comparable à 2018).

Ces 45 rapports ont permis de faire les analyses suivantes.

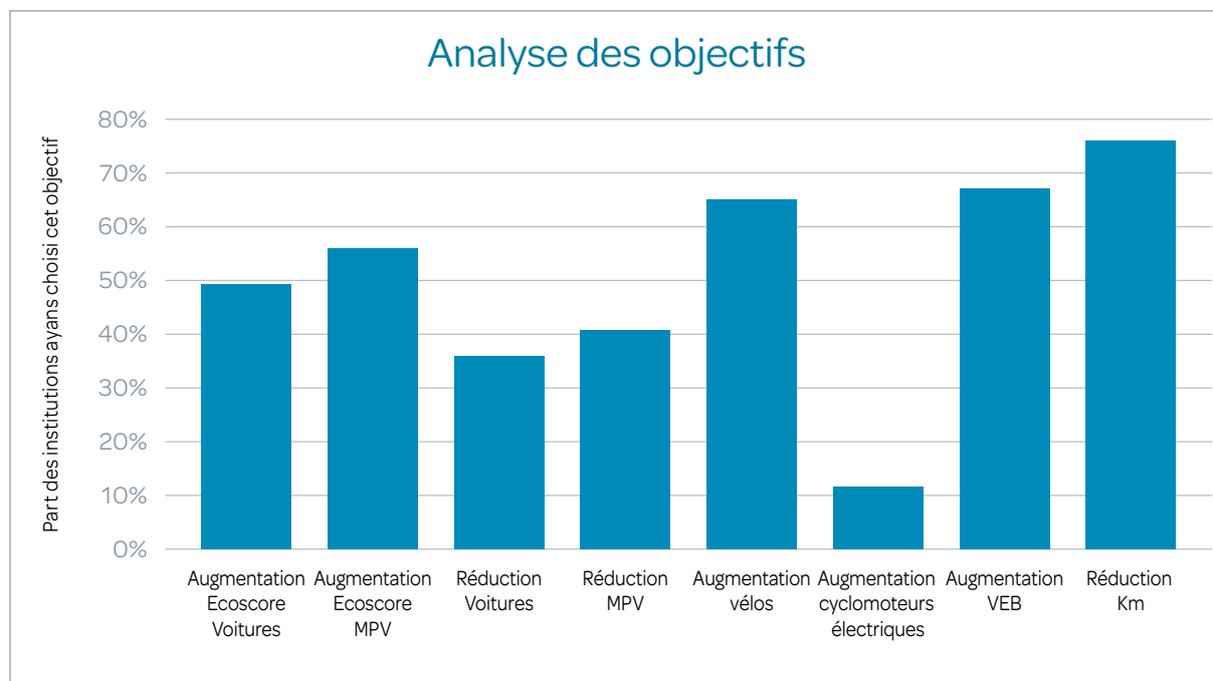
⁹ Arrêté du 15 mai 2014 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.

¹⁰ Type Citroën Berlingo, Renault Kangoo

¹¹ Objectifs en matière d'amélioration des performances environnementales, exprimés au moyen de l'Ecoscore moyen de la flotte de voitures et/ou de MPV ; la réduction du nombre de véhicules motorisés ; l'intégration de vélos (électriques), de cyclomoteurs électriques et/ou de voitures électriques dans la flotte ; la réduction d'un nombre de kilomètres parcourus en voiture pour des déplacements de service.

¹² Pour 8 catégories de mesures : encourager à marcher, à utiliser le vélo ou les transports en commun pour les déplacements (de service), intégration de véhicules ou de cyclomoteurs électriques dans la flotte, amélioration des performances environnementales de la flotte, promouvoir l'utilisation rationnelle des voitures (de service) et enfin, des mesures générales.

Figure 16. Part des institutions publiques bruxelloises selon les objectifs du plan d'actions (2021-2024).



Quatre objectifs en moyenne ont été sélectionnés par plan d'actions. Comme il ressort de la figure 1, la plupart des pouvoirs publics ont choisi de réduire les kilomètres, d'intégrer des véhicules et vélos électriques avec batterie (VEB) ou encore d'améliorer l'Ecoscore. Les mesures les moins populaires sont l'intégration de cyclomoteurs électriques et la réduction de la flotte (voitures et MPV).

Ces conclusions sont comparables aux plans d'actions de 2017 et 2014.

Le tableau ci-dessous donne un résumé de quelques objectifs chiffrés. Pour calculer ces paramètres, on a utilisé uniquement les données des institutions qui ont choisi les objectifs respectifs.

Figure 17. Objectifs 2021-2024 des plan d'actions en matière de gestion durable des flottes des pouvoirs publics bruxellois

Objectifs 2021-2024	Actuel (2021)	Planifié (2024)	Différence
Ecoscore moyen Voitures	74,3	78,5	+4,1
Ecoscore moyen MPV	65,1	71,7	+6,6
Taille moyenne flotte Voitures	22,2	17,9	-4,3
Taille moyenne flotte MPV	31,3	25,5	-5,8
Nombre moyen de vélos	28,6	34,7	+6,2
Nombre moyen de cyclomoteurs électriques	2,6	4,4	+1,8
Nombre moyen VEB	7,9	16,4	+8,5
Nombre moyen de Kms parcourus annuellement	7430,5	6563,4	-867,1



Quotas pour les véhicules électriques avec batterie (VEB)

Depuis 2015, les autorités locales et régionales bruxelloises sont tenues de passer à des véhicules électriques avec batterie pour l'achat ou le leasing de voitures ou de MPV.

Pour la période 2018-2020, au moins 25% de ces nouveaux véhicules devaient être électriques pour les pouvoirs régionaux et 15% pour les pouvoirs locaux. Pour la période 2021-2024, ces quotas ont été respectivement portés à 65% et 50%.

A partir du 1er janvier 2025, cette obligation sera valable pour 100% des nouvelles voitures et nouveaux MPV.

Les données issues des rapports que Bruxelles Environnement reçoit chaque année des autorités bruxelloises concernant la composition du parc automobile ont permis de faire les analyses suivantes pour la période 2018-2020.

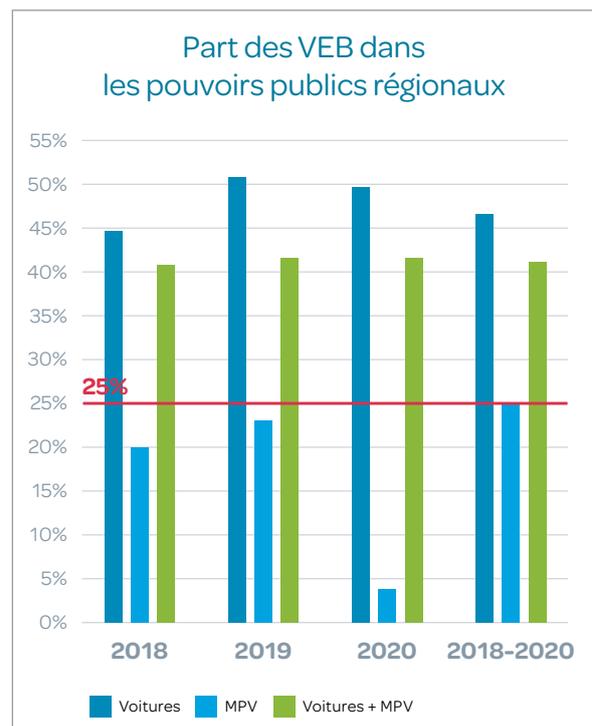
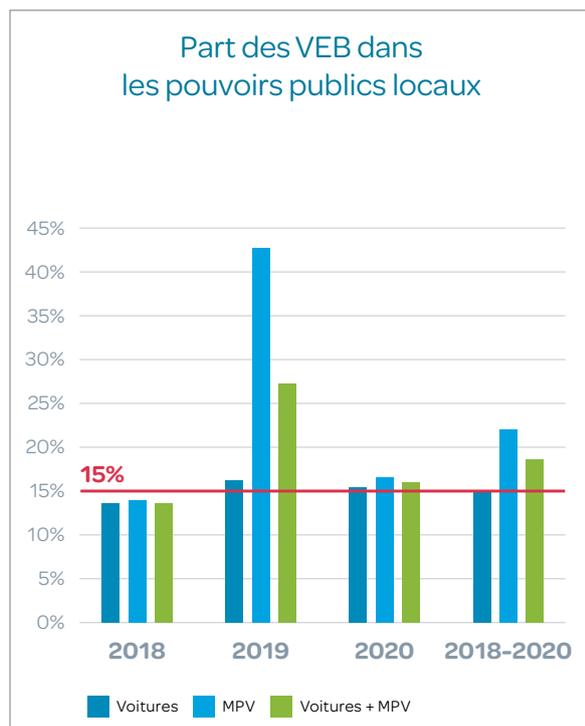
La figure 2 montre que les autorités locales respectent le quota de 15% pour les nouveaux véhicules (voitures et MPV), avec une moyenne de 19% VEB. Les voitures y arrivent tout juste et les MPV le dépassent largement, avec une part de 22% de VEB.



La valeur seuil supérieure de 25% de VEB est largement dépassée au niveau des autorités régionales pour la période considérée : 41% des nouveaux 'véhicules légers' (voitures et MPV confondus) étaient un VEB, essentiellement grâce au nombre important de nouvelles voitures (47% de VEB). Les quotas ont donc tous été atteints pour tous les pouvoirs publics sur la période de 3 ans.

A partir de 2021, ces quotas seront toutefois renforcés et les autorités doivent accélérer l'électrification de leur flotte.

Figure 18. Part de Véhicules électriques avec batterie (VEB) dans les véhicules de la flotte nouvellement mis en service par les pouvoirs locaux (communes, CPAS, intercommunales – GAUCHE) et par les pouvoirs régionaux (cabinets, parlement et institutions régionales - DROITE), en distinguant les voitures particulières des MPV, pour les années 2018-2020 (séparément et ensemble). La ligne rouge indique le quota minimum par type d'autorités.





14. CONCLUSION

Que retenir de cette édition 2021 des PDE ?

Tout d'abord le fait qu'elle s'est déroulée dans un contexte très particulier : beaucoup d'entreprises fonctionnaient encore dans un confinement strict ou modéré au moment de la collecte des données.

Les évolutions observées doivent donc être interprétées avec précaution. C'est en 2024 que nous apparaitront clairement toutes les conséquences de la crise Covid sur la mobilité des entreprises. Malgré tout, certains changements sont d'une telle ampleur qu'un retour à la situation de 2017 est peu probable.

L'explosion du télétravail constitue l'élément marquant de cette édition. Le nombre de jours télétravaillés a plus que quintuplé en 4 ans, permettant d'éviter un tiers des déplacements domicile-travail.

Le nombre de déplacements professionnels a également diminué (-50%) et dans une moindre mesure celui des visiteurs. Au total, les entreprises génèrent beaucoup moins de déplacements qu'auparavant.

L'essor du vélo, déjà en cours depuis 2011, a connu une nouvelle accélération, que ce soit au sein des travailleurs bruxellois parmi lesquels le vélo atteint une part proche des 15%, mais également chez les navetteurs parmi lesquels son utilisation a presque doublé en 4 ans (de 1,9% à 3,6%).

L'utilisation de la voiture a suivi des trajectoires contrastées : diminution pour les Bruxellois, qui poursuivent leur abandon structurel de l'automobile (la part de ménages bruxellois motorisés ne cesse de diminuer) et augmentation de la part modale du côté navetteurs.

Notons que l'augmentation de la voiture pour les navetteurs est relative : le recours au télétravail a largement compensé cette augmentation, si bien que le nombre d'automobilistes n'a pas augmenté.

Alors qu'il était en légère hausse depuis 2011, l'usage des TC a connu une forte baisse entre 2017 et 2021, en particulier le train qui est le mode le plus impacté par le télétravail : les usagers du rail font plus de télétravail que la moyenne car ils parcourent des distances importantes et travaillent essentiellement dans des secteurs propices au travail à distance (tertiaire de bureau).

A cet égard, un enjeu pour la SNCB consiste à faire évoluer les systèmes d'abonnement vers des formules plus flexibles afin de s'adapter à cette nouvelle donne.

Au niveau des politiques de mobilité mises en œuvre par les entreprises, on retiendra la diminution du nombre de place de parking proposées aux travailleurs et visiteurs. La part d'automobilistes n'ayant pas diminuée, il s'agit probablement d'une rationalisation et d'une optimisation des espaces de parking rendue possible par le télétravail et poussée par le volet stationnement du CoBrACE.

On notera que de plus en plus d'entreprises font payer le parking à leurs travailleurs mais que cela ne constitue pas encore la norme.

La voiture de société constitue un facteur clivant entre le secteur privé et le secteur public et explique en partie la nette différence d'utilisation de la voiture entre ces deux groupes. Le nombre de voitures de société qui avait cru de 50% entre 2011 et 2017 n'a plus augmenté.

Cette évolution mérite d'être confirmée lors du prochain exercice. Toujours plus d'entreprises proposent la combinaison de la voiture de société avec des alternatives de mobilité, en particulier l'usage des TC.

Pour finir, le nombre de mesures prises par les entreprises n'a que légèrement augmenté ces 4 dernières années. Les PDE semblent avoir atteint une phase de maturité : les mesures les plus pertinentes ont été mises en place dans la plupart des entreprises et le travail des mobility managers consiste à présent à les faire vivre et à perpétuer la dynamique de la mobilité durable au sein de leur organisme.

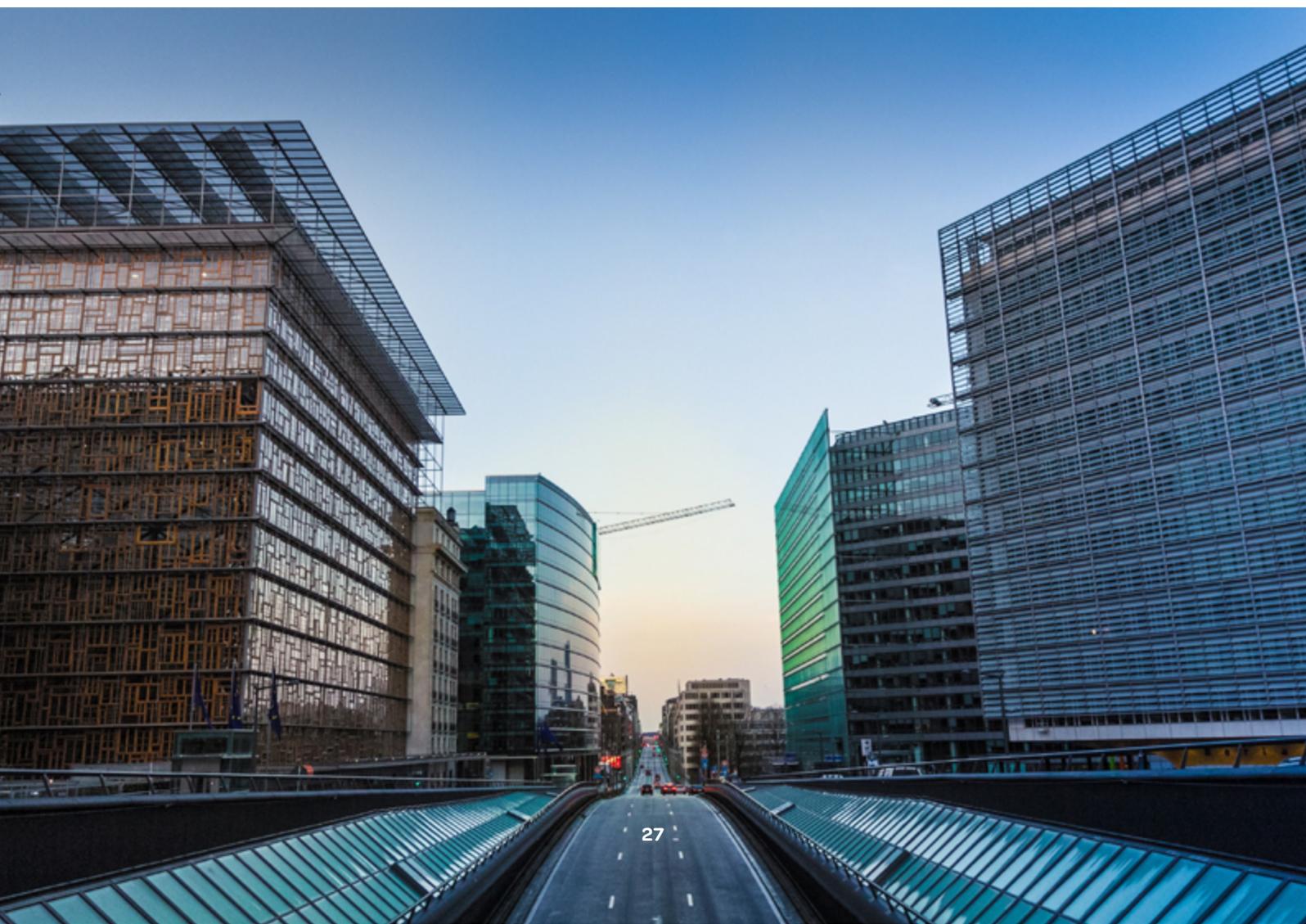
Nous constatons qu'à côté des PDE, tous les services d'accompagnement et de formation continue proposés par la Région n'ont jamais connu autant de succès : The Bike Project, formation des mobility managers, accompagnements sur mesure du Facilitateur mobility & fleet, webinaires et visites d'entreprises, ...

La question de la mobilité durable est donc plus que jamais à l'ordre du jour au sein des grandes entreprises bruxelloises.

Afin de pousser toujours plus d'entreprises à la réalisation d'un plan de déplacements et d'impliquer un maximum de partenaires dans son élaboration, le Gouvernement bruxellois analyse actuellement deux changements à la législation encadrant les PDE :

- Des sanctions pourront être appliquées en cas de non remise du PDE ou de non-respect d'un des aspects de la législation (mesures obligatoires notamment). En effet malgré le caractère obligatoire du PDE, nous déplorons un taux d'environ 15% de non remise lors des deux derniers exercices (chiffre en augmentation), ce qui n'est pas correct pour les entreprises qui « jouent le jeu ».
- La concertation sur le PDE avec les partenaires sociaux sera rendue obligatoire afin de les impliquer dans le processus et élargir la réflexion sur la mobilité.

Nous avons confiance que ces deux changements aboutiront à des résultats encore plus pertinents à l'avenir. Rendez-vous en 2024 pour le prochain exercice des PDE et 2025 pour les premiers résultats !





Rédaction & Coordination :

Gaston Bastin (Bruxelles Environnement)

Ed. resp. :

Bruxelles Environnement
Avenue du Port 86C/3000
1000 Bruxelles

Dépôt légal : D/2023/5762/05

© Bruxelles Environnement - Mai 2023

