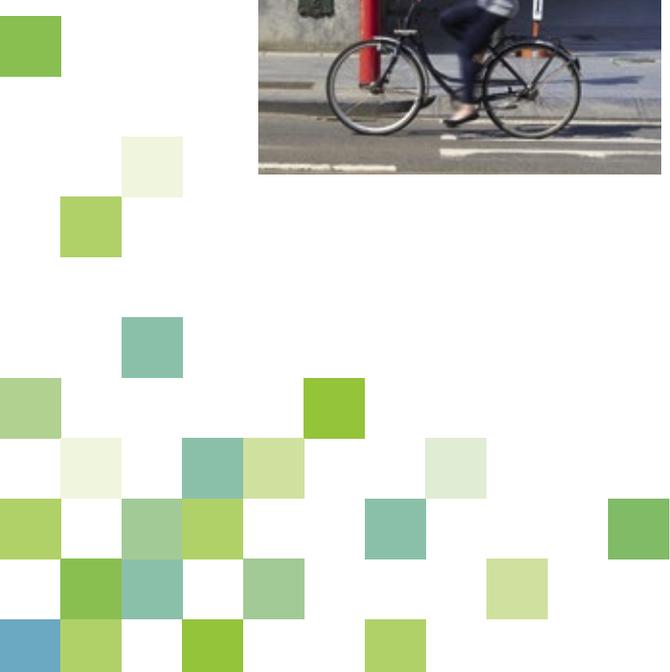
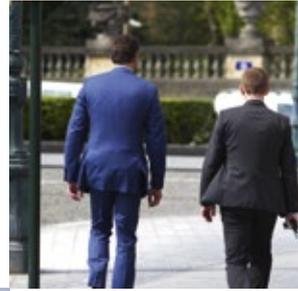


Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale

Bilan de la situation 2017





Sommaire

1	Contexte	5
1.1	L'obligation	5
1.2	L'échantillon 2017	6
2	Déplacements domicile-travail	11
2.1	Evolution de la répartition modale	11
2.2	Répartition modale selon l'accessibilité en TC	12
2.3	Répartition modale selon le lieu de résidence	13
2.4	Répartition modale selon le secteur d'activité	15
3	Parkings et voitures de société	17
3.1	Détention de voitures de société	17
3.2	Parkings selon la localisation et le secteur	18
4	Mesures obligatoires	21
4.1	Présentation des huit mesures	21
4.2	Budget mobilité	22
4.3	Parkings vélos	24
5	Autres mesures	25
5.1	Sensibilisation et information	26
5.2	Infrastructures et services	27
5.3	Incitants financiers	28
5.4	Télétravail	29
6	Conclusion	30
7	Données en ligne	31
8	Annexe	31

PDE – Plan de Déplacements d'Entreprise
RBC – Région de Bruxelles-Capitale
TC – Transports en commun
MTB – Métro – Tram - Bus (STIB, De Lijn, TEC)



1. Contexte

Le présent rapport donne un aperçu concis et factuel de l'information collectée dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprise en 2017. Son objectif principal : mettre en évidence les évolutions en matière de mobilité et pointer les facteurs de changement. Pour ce faire, le document s'appuie sur les précédents rapports établis en [2011](#) et [2014](#) par Bruxelles Environnement. Sans pour autant répéter leur contenu, il renvoie aux données déjà analysées en profondeur tout en se focalisant sur les nouveautés à relever. Ces remarques et réflexions intéresseront :

- ▶ les entreprises et les organismes publics soumis ou non à l'obligation ;
- ▶ les pouvoirs publics en charge de la mobilité, du développement territorial, de l'économie ;
- ▶ les partenaires sociaux ;
- ▶ les bureaux d'études, les instituts universitaires et les autres experts en mobilité.

Quelles informations une entreprise doit-elle fournir dans son PDE ? Elle est amenée à remplir un formulaire en ligne comprenant :

- ▶ Un volet 'diagnostic' qui balaie les différentes facettes de la mobilité de l'entreprise et de ses travailleurs.
- ▶ Un volet 'plan d'actions' qui se focalise sur les mesures planifiées pour tendre vers une mobilité plus durable et plus adaptée aux besoins.

1.1 L'OBLIGATION

Le PDE est plus qu'une recommandation, il s'agit d'une obligation instaurée en Région de Bruxelles-Capitale depuis 2004. Décrite dans un arrêté régional¹, elle concerne initialement toutes les entreprises bruxelloises, qu'elles soient publiques ou privées, comptant plus de 200 travailleurs sur un même site. Dès 2011, l'obligation des PDE s'est étendue aux entreprises et administrations comprenant plus de 100 personnes travaillant sur un même site. A partir de cette taille, les entreprises ont généralement suffisamment de moyens humains et financiers pour mener une politique interne de mobilité durable.

Concrètement, celles-ci sont tenues d'introduire un PDE tous les trois ans auprès de Bruxelles Environnement et de mettre en place une série de mesures. Ce rapport analyse les PDE qui se sont basés sur la situation au 30/06/2017 et qui ont dû être introduits avant le 31/01/2018.

Depuis le lancement de l'obligation de PDE, quatre rapports ont dressé une analyse des PDE reçus: en 2006, 2007, 2011 et 2014. Ces rapports sont consultables sur [le site internet de Bruxelles Environnement](#). Cette version 2017 met en évidence les évolutions principales observées depuis 2011 et les grandes tendances de l'exercice 2017. Elle renvoie fréquemment aux bilans 2011 et 2014 pour les analyses toujours d'actualité en 2017. Elle s'accompagne aussi de données statistiques disponibles [en ligne](#) et régulièrement mises à jour afin de prendre en compte les derniers dossiers introduits auprès de Bruxelles Environnement.

ALLER PLUS LOIN

Le Centre d'études sociologiques (CES) de l'Université Saint-Louis-Bruxelles propose une analyse complémentaire dans le [6^e cahier de l'Observatoire de la mobilité consacré aux déplacements domicile-travail en lien avec la RBC](#).

Site

Il s'agit soit d'un bâtiment, soit d'un ensemble d'immeubles situés à moins de 500 mètres à pieds l'un de l'autre.

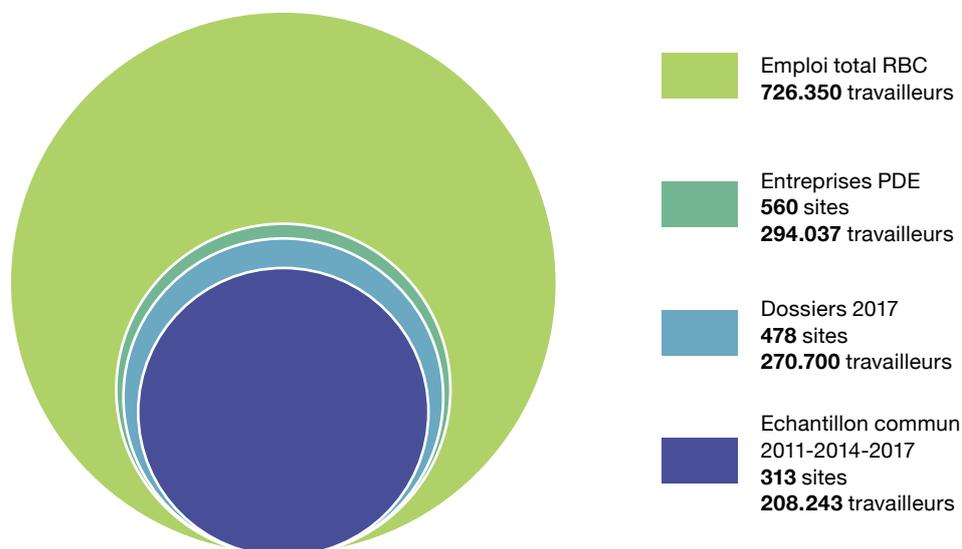
¹Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Plans de Déplacements d'Entreprise du 1^{er} juin 2017.

L'ÉCHANTILLON 2017

Sites et travailleurs

Figure 1 - Proportion de l'emploi touché et taille de l'échantillon

40%
Des travailleurs en RBC
sont concernés par les
PDE.



A la date du 20 décembre 2018, 478 dossiers PDE contenant des données valides ont été transmis à Bruxelles Environnement (le taux de réponse des entreprises concernées par un PDE s'élève à 85%). 313 dossiers présentent des données exhaustives et cohérentes sur les trois dernières obligations (2011, 2014 et 2017).

Dans ce rapport, l'échantillon de 478 entreprises est utilisé pour les analyses propres à la situation 2017 et celui de 313 entreprises pour les évolutions depuis 2011.

Localisation des travailleurs

65,1% des travailleurs issus d'entreprises PDE sont des résidents non-bruxellois. Un chiffre stable au cours des trois dernières obligations. Les travailleurs provenant de l'extérieur de la RBC sont surreprésentés au sein des entreprises PDE : les entreprises PDE comptabilisent 2/3 de résidents non-bruxellois contre seulement 50% si l'on considère l'ensemble des emplois localisés en RBC.

La distance moyenne à vol d'oiseau parcourue par les travailleurs des entreprises PDE entre leur domicile et leur travail est de 24,4 km.

Localisation des entreprises

A Bruxelles, deux logiques de localisation d'entreprise coexistent :

- Profiter d'une desserte efficace en train conjuguée à un accès facile au métro : une grande concentration d'emplois se situe donc sur l'axe Nord-Midi, à proximité des gares de Bruxelles Nord, Central et Midi, sur le côté Est de la petite ceinture de Madou à la Porte de Hal et autour de l'axe de la rue de la Loi jusqu'à Schuman.
- Répondre au besoin d'espace : des entreprises comme des hôpitaux et des industries choisissent plutôt de se loger près du ring ou des grands axes routiers.

Depuis le [bilan 2014 \(p.28\)](#), ces logiques de localisation sont restées inchangées bien que quelques entreprises PDE aient déménagé vers des zones plus accessibles en transports en commun.

**2/3 des
travailleurs**
des entreprises PDE
habitent à l'extérieur de
la Région

Afin d'analyser l'influence de la localisation des entreprises sur d'autres variables, 3 zones d'accessibilité en transport en commun ont été

définies. Ces zones sont représentées dans la carte 1 et la méthodologie suivie expliquée en annexe.

Carte 1 - Zone d'accessibilité en TC et travailleurs des entreprises PDE (478 entreprises)

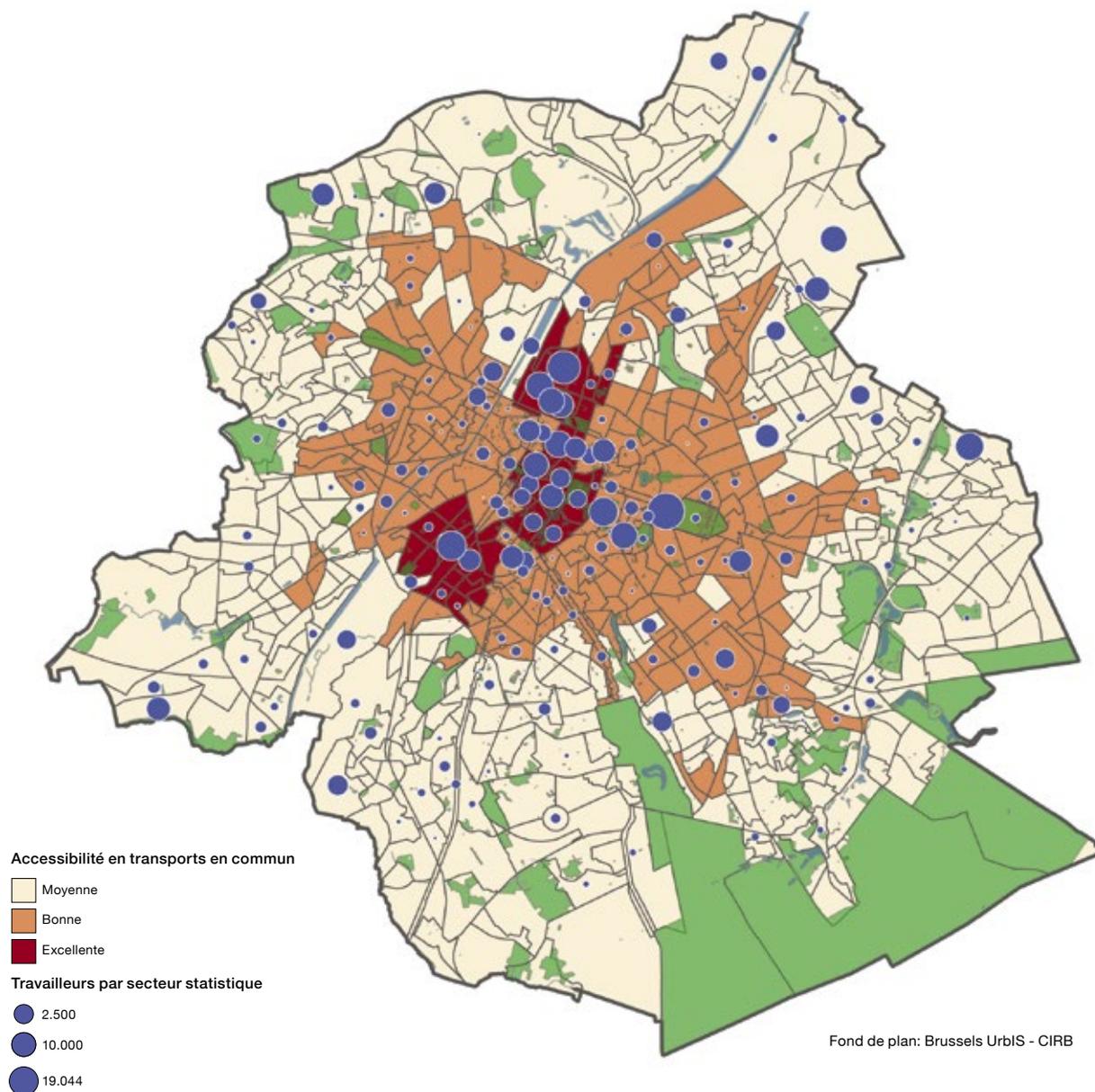


Tableau 1 - Entreprises PDE et zone d'accessibilité en TC (478 entreprises)

Accessibilité en TC	# sites	# travailleurs
Excellente	125	82.563
Bonne	162	100.505
Moyenne	185	87.632

Secteurs d'activité

Afin de faciliter les comparaisons, chaque entreprise PDE est classée par secteur d'activité. Les précédentes analyses des PDE ont montré que les entreprises d'un même secteur présentent des profils de mobilité semblables et suivent souvent les mêmes logiques en matière de localisation et de bassin de recrutement.

De façon générale, les secteurs dont le bassin d'emploi est le plus étendu sont localisés dans les zones les plus accessibles en TC, une tendance déjà relevée dans les bilans [2011 \(p.12\)](#) et [2014 \(p.33\)](#).

Il est à noter que 2/3 des travailleurs sont regroupés dans les cinq principaux secteurs. Ceux-ci sont de type tertiaire de bureau à l'exception du segment de la santé. De façon constante depuis 2011, on note une surreprésentation du tertiaire de bureau dans les entreprises PDE par rapport à l'ensemble de l'emploi en RBC.

Tableau 2 - Taille des secteurs d'activité (478 entreprises)

Secteurs	# sites	# travailleurs
Organismes fédéraux	64	45.745
Banques et assurances	45	38.292
Institutions européennes	9	32.118
Entreprises de service	80	31.510
Santé	42	31.331
Transport & Logistique	25	13.421
Enseignement supérieur	19	10.990
Administrations communales / CPAS	32	9.986
Reste du secteur non-marchand	33	8.833
Organismes de la Région flamande	18	8.524
Eau et énergie	12	8.068
Organismes de la RBC	15	6.209
Médias	9	5.558
Industries	9	5.389
Organismes de la Fédération Wallonie-Bruxelles	11	4.652
Grandes surfaces commerciales	13	3.945
Police	14	2.817
Horeca	13	1.765
Enseignements maternel/primaire/secondaire	6	1.098
Autres	3	449
Total	478	270.700

Horaires

La description détaillée des types d'horaire est expliquée dans le [bilan 2011 \(p.32\)](#). Mais quelles grandes tendances restent prédominantes ?

► 60,8% des entreprises (principalement des bureaux) proposent un système d'horaires flottants le matin et le soir. Ce système permet une adaptation aux TC ou le contournement des heures intenses de trafic routier. La marge de manœuvre est cependant faible puisque les déplacements se font malgré tout en heure de pointe. Ce mode de fonctionnement est difficilement transposable à d'autres réalités que celle du travail en bureau.

► L'offre des transports en commun se réduit pour les travailleurs à horaire irrégulier (14%), fixe (18,8%) ou d'équipe (5,1%). Des difficultés émergent alors pour les entreprises appliquant ce type d'horaires. En effet, il peut être compliqué d'assurer le retour des employés à des heures sans transports en commun ou encore de disposer de suffisamment d'emplacements de parking pour que les équipes qui se relaient puissent se croiser sur le site.

Tableau 3 - Horaires de travail (478 entreprises)

Secteurs	Irrégulier	Flottant	Fixe	Equipe
Organismes de la Fédération Wallonie-Bruxelles	0,0%	97,1%	2,6%	0,2%
Organismes de la Région flamande	2,3%	95,8%	1,2%	0,7%
Institutions européennes	1,2%	90,1%	8,5%	0,1%
Organismes de la RBC	1,0%	82,7%	8,7%	7,6%
Eau et énergie	1,1%	79,2%	17,9%	1,8%
Banques et assurances	7,8%	76,7%	15,1%	0,5%
Organismes fédéraux	10,5%	75,7%	10,3%	3,4%
Entreprises de service	4,3%	69,9%	22,6%	2,1%
Reste du secteur non-marchand	7,2%	65,6%	25,2%	1,1%
Enseignement supérieur	11,6%	61,7%	26,6%	0,0%
Administrations communales / CPAS	13,9%	51,4%	29,1%	3,8%
Médias	33,7%	45,1%	16,2%	2,8%
Police	30,2%	41,5%	10,5%	17,8%
Enseignements maternel/primaire/secondaire	21,7%	22,5%	52,8%	1,9%
Horeca	25,5%	13,8%	35,7%	25,0%
Industries	0,4%	13,5%	20,7%	65,4%
Grandes surfaces commerciales	60,5%	11,6%	26,7%	1,2%
Santé	47,0%	9,8%	25,3%	10,5%
Transport & Logistique	24,0%	9,5%	51,2%	14,6%
Total	14,0%	60,8%	18,8%	5,1%



VIT WOON
Energiehuis

P

CD-AK-322

153

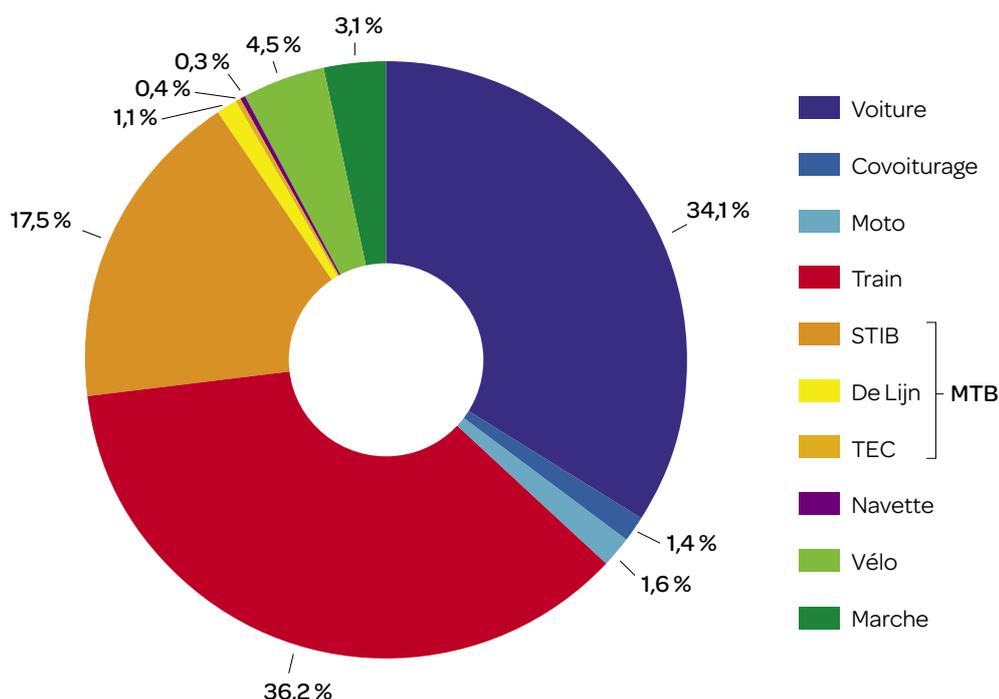


2. Déplacements domicile-travail

2.1 ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE

Les modes de transport les plus utilisés par les travailleurs des entreprises PDE restent semblables à ceux de [2014 \(p.36\)](#). Le train (36,2%) demeure le mode de transport le plus utilisé suivi par la voiture individuelle (34,1%) et la STIB (17,5%).

Figure 2 - Parts modales (313 entreprises)



Les évolutions des parts modales depuis 2011 sont observables dans la figure 3 (page suivante) :

L'usage des deux-roues est en augmentation depuis 2011. La croissance du vélo est flagrante, passant de 2,8% à 4,5% en l'espace de 6 ans. La croissance de la moto (cyclomoteurs compris) est moins marquée et seulement perceptible sur les 3 dernières années.

Les transports en communs connaissent des évolutions plus modérées. La fréquentation du train retrouve en 2017 son niveau de 2011 suite à une légère augmentation en 2014. La part Métro-Tram-Bus (qui regroupe STIB, De

Lijn et TEC) se stabilise à 19% après une augmentation de son usage entre 2011 et 2014 sous l'impulsion de la STIB.

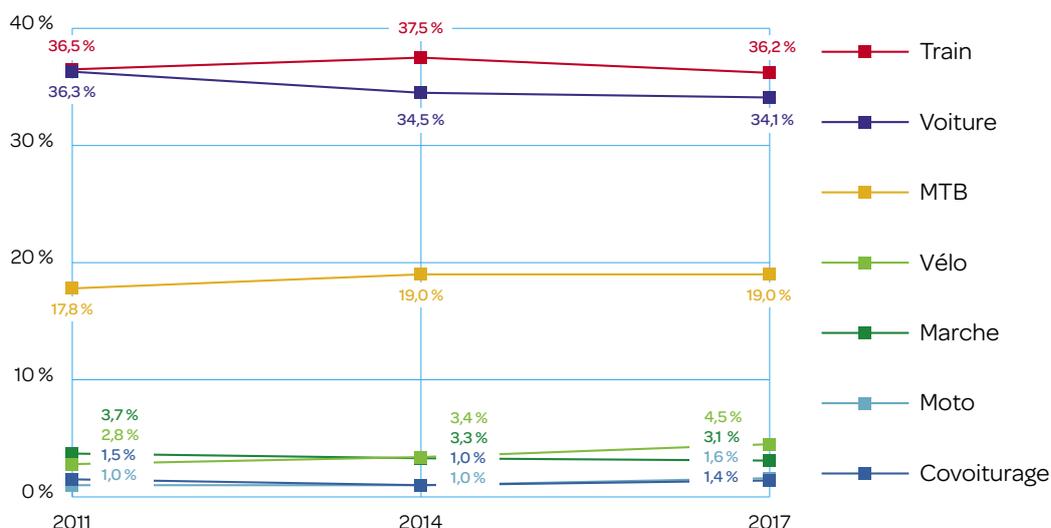
L'usage de la voiture individuelle diminue sur l'ensemble de la période (de 36,3% à 34,1%). La baisse de son utilisation déjà constatée entre 2011 et 2014 se poursuit en 2017. Le covoiturage, qui reste une pratique peu courante, est néanmoins stable par rapport à son niveau de 2011.

Enfin, la marche enregistre une légère décroissance qui l'amène de 3,7% à 3,1% de part modale.

Mode principal

mode de transport employé le plus souvent et sur la plus longue distance. Il sert de base à toutes les analyses de ce rapport.

Figure 3 - Parts modales (Evolution - 313 entreprises)



2.2 RÉPARTITION MODALE SELON L'ACCESSIBILITÉ EN TC

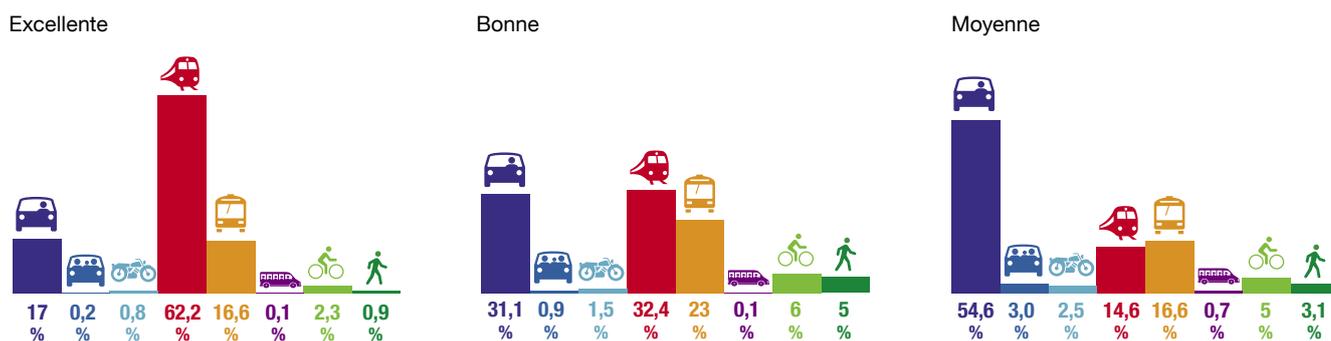
L'accessibilité du lieu de travail en transports en commun influence fortement le mode de déplacement choisi par un travailleur. Plus la zone est accessible, plus la fréquentation du train est importante par rapport à l'usage de la voiture, des 2 roues motorisés ou du covoiturage. Les parts modales du métro-tram-bus,

du vélo et de la marche sont les plus élevées dans la zone de bonne accessibilité. Les entreprises situées dans cette zone font davantage appel à des travailleurs bruxellois², dont les distances domicile-travail sont souvent inférieures à 10 km. Ceci y explique dès lors la part importante de ces modes de proximité.

8 travailleurs
sur 10 se rendent

en transports en commun dans les entreprises situées en zone d'excellente accessibilité.

Tableau 4 - Répartition modale selon l'accessibilité TC (313 entreprises)

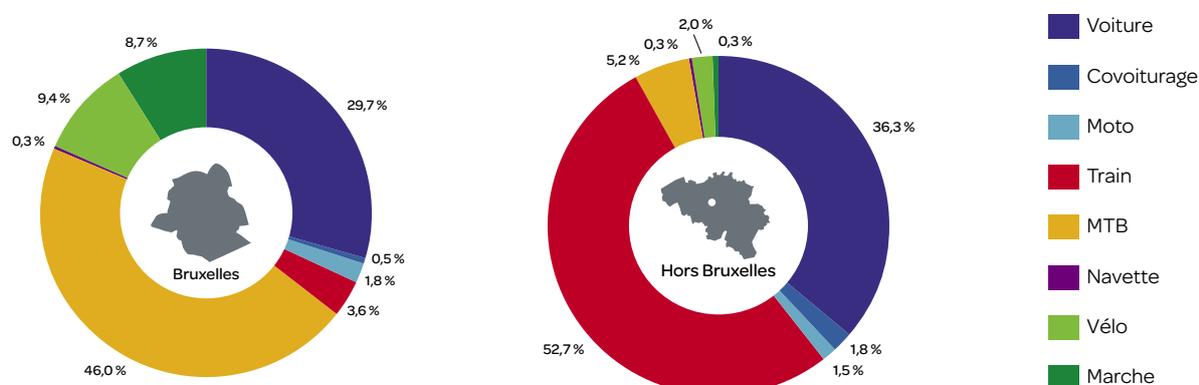


Accessibilité en TC	Voiture	Covoiturage	Moto	Train	MTB	Navette	Vélo	Marche
Excellente	17,0%	0,2%	0,8%	62,2%	16,6%	0,1%	2,3%	0,9%
Bonne	31,1%	0,9%	1,5%	32,4%	23,0%	0,1%	6,0%	5,0%
Moyenne	54,6%	3,0%	2,5%	14,6%	16,6%	0,7%	5,0%	3,1%

² En zone de bonne accessibilité TC : 41,5% des travailleurs sont bruxellois contre 21,2% dans la zone d'excellente accessibilité et 35,6% dans la zone de moyenne accessibilité (313 entreprises).

2.3 RÉPARTITION MODALE SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE

Tableau 5 - Répartition modale selon le lieu de résidence des travailleurs (313 entreprises)



Origine	Voiture	Covoiturage	Moto	Train	MTB	Navette	Vélo	Marche
Bruxelles	29,7%	0,5%	1,8%	3,6%	46,0%	0,3%	9,4%	8,7%
Hors Bruxelles	36,3%	1,8%	1,5%	52,7%	5,2%	0,3%	2,0%	0,3%

Lorsque que l'on compare la répartition modale des travailleurs résidant en RBC à ceux qui habitent à l'extérieur de la région, on constate que l'usage de la voiture est assez semblable pour les deux groupes : 29,7% pour les Bruxellois et 36,3% pour les non-Bruxellois.

La principale différence se situe au niveau des transports en commun : près de la moitié des Bruxellois utilisent le métro, le tram ou le bus comme mode principal pour leurs déplacements domicile-travail. Les travailleurs provenant de l'extérieur de la RBC utilisent, eux, le train à 52,7%.

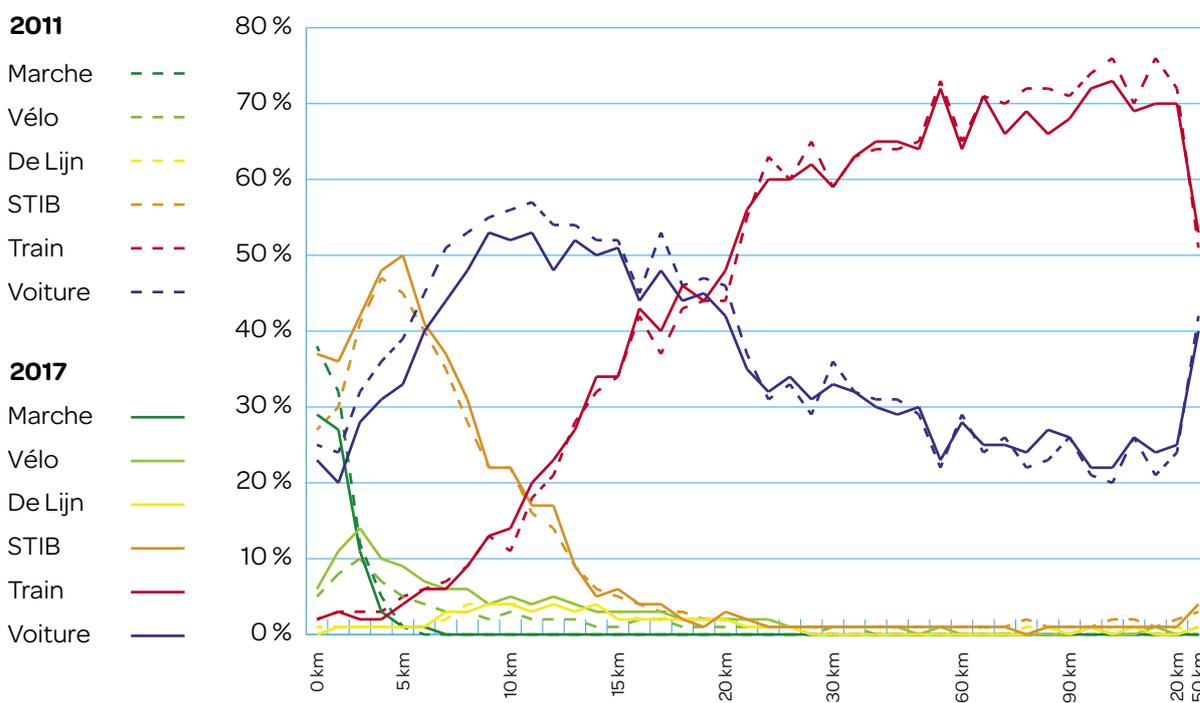
Sans surprise, les distances plus courtes permettent aussi aux Bruxellois de poser leur choix sur le vélo (9,4%) ou la marche (8,7%) pour se rendre sur leur lieu de travail.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les changements de répartition modale depuis 2011 (en points) sont plus marqués chez les travailleurs résidant en RBC. La part de la voiture diminue en effet de manière très nette (presque 5%) chez les travailleurs bruxellois. La part des transports en communs urbains (métro, tram, bus) augmente, elle, de 3,9% tandis que celle du vélo est en croissance de 3,2% pour s'approcher des 10%. La diminution de la marche (en partie au profit des transports en commun) est aussi bien observable. Si les comportements des travailleurs résidant en RBC évoluent, ceux des non-Bruxellois restent assez stables. La diminution de l'usage de la voiture ne dépasse par exemple pas 1%.

Tableau 6 - Répartition modale selon le lieu de résidence (Evolution 2011-2017- 313 entreprises)

Origine	Voiture	Covoiturage	Moto	Train	MTB	Navette	Vélo	Marche
Bruxelles	-4,8%	-0,2%	+0,6%	-0,7%	+3,9%	-0,2%	+3,2%	-1,9%
Hors Bruxelles	-1,0%	-1,0%	+0,5%	-0,3%	-0,2%	0,0%	+0,9%	0,0%

Figure 4 - Répartition modale selon la distance domicile-travail (Evolution - 313 entreprises)



Le lien entre la distance domicile-travail et le choix modal a déjà été largement développé dans les bilans [2011 \(p.18\)](#) et [2014 \(p.42\)](#). Quelles évolutions peuvent néanmoins être constatées depuis 2011 ?

A partir d'une distance domicile travail de 20km à vol d'oiseau, la part du train dépasse celle de la voiture et les autres modes de transports ne constituent plus une alternative réelle. Sur ces longues distances, les changements sont très peu marqués depuis 2011.

L'offre de transports est en revanche plus fournie pour les déplacements domicile-travail de moins de 20km. Des transferts modaux plus importants s'y sont produits :

- ▶ En 2017, la part modale de la STIB pour les déplacements de moins de 1km est de 37%, bien au-dessus de celle de la marche qui était le mode le plus utilisé pour les très courtes distances en 2011. Ce changement est probablement plus dû à la suppression, dans de nombreuses entreprises, de la distance minimale de 3

ou 5km pour prétendre à un remboursement des transports en commun qu'à une véritable augmentation de l'utilisation des transports en commun sur ces courtes distances.³

- ▶ Quant à la part de la voiture, elle a diminué de presque 5% sur les courtes distances (en dessous de 10km). Le report modal s'est principalement opéré vers les transports en commun et le vélo. Ce dernier connaît une augmentation significative sur des distances allant jusqu'à 15km.

³ Certains travailleurs se rendant au travail en transport en commun mais ne bénéficiant pas de remboursement étaient déclarés comme piétons dans les registres des ressources humaines.

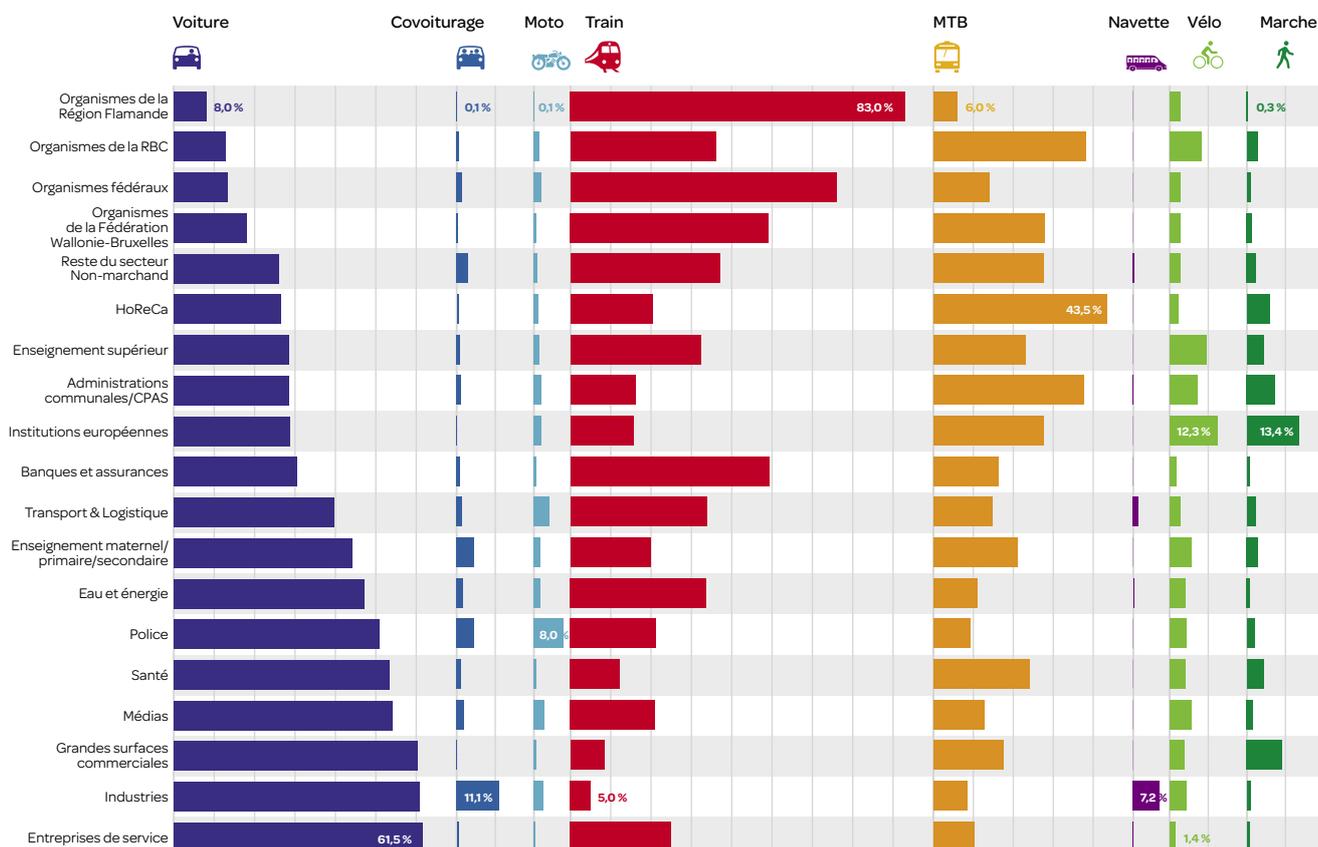
2.4 RÉPARTITION MODALE SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

Les spécificités de chaque secteur sont très semblables à celles relevées en [2011 \(p22\)](#) et en [2014 \(p43\)](#) :

- ▶ Voiture individuelle : les employés du secteur public sont ceux qui ont le moins recours à la voiture individuelle pour se rendre sur leur lieu de travail. La part modale de la voiture représente de 8% à 18,1% des déplacements domicile-travail des travailleurs des organismes fédéraux et régionaux.
- ▶ Covoiturage : il est particulièrement développé dans la police et dans les industries, où les horaires d'équipe sont répandus, ainsi que dans l'enseignement inférieur. La police a aussi la spécificité d'avoir une part de d'utilisateurs de 2 roues motorisés bien plus élevée que les autres secteurs.
- ▶ Train : les secteurs qui recrutent le plus loin en-dehors de Bruxelles, comme les organismes fédéraux et régionaux, les banques et les assurances, ont la plus grande part d'usagers du rail.
- ▶ Métro-tram-bus : l'Horeca, les administrations locales et les institutions européennes ont la part d'usagers des transports en commun la plus élevée. Ces secteurs ont pour point commun d'employer une forte proportion de résidents bruxellois qui peuvent dès lors utiliser la STIB pour se rendre au travail.
- ▶ Navette : elle est un phénomène propre à l'industrie en tant que mode principal.⁴
- ▶ Vélo : il est particulièrement développé dans les institutions européennes, dans les administrations locales et l'enseignement supérieur.
- ▶ Marche : elle est fort utilisée dans les secteurs dont les employés habitent près de leur lieu de travail. C'est le cas pour les institutions européennes, les administrations communales et les grandes surfaces commerciales.

⁴ Elle est utilisée comme mode final (entre un nœud TC et le site) par certaines entreprises.

Figure 5 - Répartition modale selon le secteur d'activité (478 entreprises)





2



3



4



Schuman



MM

St. Josse - St. Joo



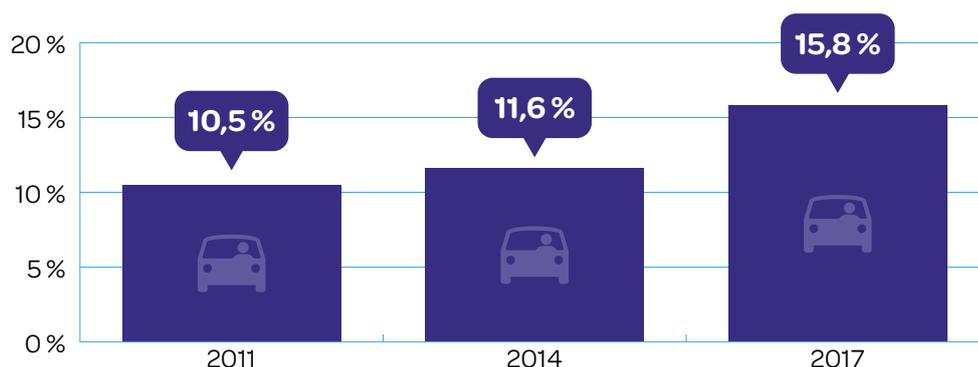
3. Parkings et voitures de société

3.1 DÉTENTION DE VOITURES DE SOCIÉTÉ

Les chiffres liés à la détention de voitures de société pour les entreprises PDE ne cessent de grimper. En 2011, les travailleurs étaient

10,5% à en bénéficier. Ils sont maintenant 15,8%. Cette augmentation était déjà perceptible en [2014 \(p.57\)](#).

Figure 6 – Détention de voitures de société (Evolution - 313 entreprises)



A quoi, ou à qui, cette croissance est-elle due ? En grande partie au secteur des banques et assurances qui a élargi son offre de budget mobilité à bon nombre de ses travailleurs depuis 2014 afin de réaliser des économies sur les charges salariales. Dans ce secteur, le nombre de travailleurs bénéficiant d'une voiture de société est passé de 25% à 46% entre 2014 et 2017. Il comptabilise, en 2017, 49% des voitures de société des entreprises PDE alors qu'il n'en comptait que 35% en 2011.

Cette augmentation de flotte automobile dans le secteur des banques et assurances ne s'est par contre pas accompagnée d'une croissance de l'usage de la voiture comme mode principal pour les déplacements domicile-travail. Pourquoi ? Même s'ils sont en possession d'une voiture de société, les

travailleurs de ce secteur bénéficient habituellement aussi d'une bonne accessibilité en transports en commun et d'un budget mobilité. Deux facteurs favorables à une mobilité autre qu'automobile qui leur permettent de varier leurs modes de transport et ne justifient pas l'usage systématique de la voiture de société comme mode de transport domicile-lieu de travail.

Qu'en est-il des autres secteurs ? Celui de l'eau et de l'énergie ainsi que les entreprises de services qui complétaient le trio de pourvoyeurs de voitures de société en 2014 n'ont, eux, pas vu leur flotte augmenter de manière significative.

3 travailleurs
sur **10** ont accès
à une place de parking à
destination.

3.2 PARKINGS SELON LA LOCALISATION ET LE SECTEUR

Le nombre et la proportion de places de parking par travailleur est une variable stable au cours du temps. En plus des places destinées aux travailleurs, les entreprises disposent aussi d'autres emplacements de stationnement destinés aux visiteurs et aux véhicules de service. Ceux-ci représentent 25% des places de parking mises à disposition contre 75% pour les places dévolues aux travailleurs.

Il est intéressant de mettre la disponibilité d'un parking à destination en perspective avec l'utilisation de la voiture :

- ▶ En zones d'excellente et bonne accessibilité en TC, la part modale de la voiture est très proche de la proportion de parking par travailleur sur le site de l'entreprise (respectivement 17 automobilistes et 16 places pour 100 travailleurs en zone

d'excellente accessibilité et 31,1 automobilistes pour 31,9 places en zone de bonne accessibilité). Il est communément admis que 8,5 places de parking suffisent à assurer les besoins de 10 automobilistes. L'offre totale de parking répond alors globalement à la demande de stationnement dans ces deux zones

- ▶ En zone de moyenne accessibilité, l'écart entre l'offre en parking et l'utilisation de la voiture est bien plus marqué (pour 100 travailleurs : 54,6 automobilistes et 37,3 places). Dans ces quartiers plus excentrés, il est en effet plus aisé de trouver une place de parking en voirie. Les travailleurs n'hésitent pas à se rendre sur leur lieu de travail en voiture par manque d'alternative, même sans avoir la garantie de trouver une place de parking à destination.

Tableau 7 - Places de parking par travailleur et part modale de la voiture au regard de l'accessibilité TC (313 entreprises)

Accessibilité en TC	Parking par travailleur	Part modale de la voiture
Excellente	16,0%	17,0%
Bonne	31,9%	31,1%
Moyenne	37,3%	54,6%
Total	28,6%	34,1%

Le tableau ci-dessous met en évidence la disponibilité des emplacements de parking par secteur. On y identifie des secteurs (souvent situés dans des zones bien desservies en TC) qui disposent de parkings surdimensionnés par rapport au nombre d'automobilistes, à savoir les organismes fédéraux et flamands, les institutions européennes et l'enseignement

supérieur. D'autres secteurs (souvent situés dans des zones moins accessibles en TC) accusent au contraire un déficit d'emplacements de parkings et génèrent dès lors un report en voirie : enseignements maternel/primaire/secondaire, grandes surfaces commerciales, secteur de la santé, Horeca ou encore la police⁵.

Tableau 8 - Disponibilité en parking et part modale de la voiture (478 entreprises)

Accessibilité en TC	Parking par travailleur	Part modale de la voiture	Ratio
Organismes fédéraux	22%	13%	0,59
Institutions européennes	49%	30%	0,61
Enseignement supérieur	39%	25%	0,64
Organismes de la Région flamande	19%	13%	0,68
Industries	58%	56%	0,98
Organismes de la Fédération Wallonie-Bruxelles	15%	15%	1,03
Médias	46%	56%	1,20
Organismes de la RBC	10%	12%	1,21
Eau et énergie	37%	47%	1,27
Banques et assurances	24%	30%	1,27
Grandes surfaces commerciales	47%	64%	1,36
Reste du secteur non-marchand	15%	23%	1,51
Entreprises de service	38%	59%	1,54
Administrations communales / CPAS	15%	30%	2,00
Police	22%	45%	2,09
Horeca	11%	28%	2,52
Transport & Logistique	18%	46%	2,53
Santé	21%	55%	2,55
Enseignements maternel/primaire/secondaire	4%	36%	9,19

⁵ Les grandes surfaces et le secteur de la santé ont bien souvent de grands parkings visiteurs qui compensent ce manque d'emplacements strictement destinés aux travailleurs.



la Gare
het Station

BRUXELLES-CENTRAL
BRUSSEL-CENTRAAL

la Gare
het Station

BRUXELLES-CENTRAL
BRUSSEL-CENTRAAL

la Gare
het Station

BRUXELLES-CENTRAL
BRUSSEL-CENTRAAL

het Station
la Gare

BRUSSEL-CENTRAAL
BRUXELLES-CENTRAL

RIE AL

LUIS UN
NCESSE
VE VOU
MER DE

otspot.be



4. Mesures obligatoires

4.1 PRÉSENTATION DES HUIT MESURES

Parmi les mesures renseignées par les entreprises dans leur PDE, huit sont obligatoires :

1. Disposer d'une personne de contact connue des travailleurs et de Bruxelles Environnement.
2. Diffuser un résumé du contenu du PDE vers les travailleurs dans les 3 mois qui suivent l'introduction du formulaire.
3. Disposer d'un plan d'accès multimodal qui renseigne aux travailleurs et visiteurs les différentes options pour se rendre sur le site.
4. Mettre en place au moins une fois par an une action de sensibilisation à l'attention de son personnel pour promouvoir une mobilité plus durable.
5. Favoriser le recours aux transports publics et au vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels.
6. Disposer d'un parking vélo de qualité et suffisamment grand pour accueillir les travailleurs-cyclistes et les visiteurs.
7. Tenir compte de l'Ecoscore des véhicules qui composent la flotte pour favoriser les véhicules moins polluants⁶.
8. Se préparer à une situation exceptionnelle (grèves, intempéries,...) ou à un cas de pic de pollution.

Trois changements majeurs sont à relever depuis l'obligation 2014 :

- ▶ Le parking vélo, pour être conforme, doit être équipé d'un système permettant de sécuriser le vélo au niveau du cadre. Les pinces-roues simples sont, dès lors, interdits.
- ▶ La mesure 5 implique la mise en place d'un « paquet mobilité » pour les entreprises qui mettent à disposition des travailleurs de leur site plus de 10 véhicules de société. Ce paquet doit offrir la possibilité de combiner la voiture de société avec un abonnement aux vélos en libre-service, les transports en communs et/ou un vélo de société.
- ▶ La mesure 8 a été étendue en 2017 aux situations impactant exceptionnellement l'accessibilité du site alors qu'elle ne se focalisait auparavant que sur les pics de pollution.

Les entreprises ont eu jusqu'au 31 décembre 2018 pour implémenter ces nouveautés suite à l'introduction de leur PDE 2017.

Le tableau 9 exprime la proportion des dossiers qui ont été déclarés conformes pour chaque mesure obligatoire. Les données 2017 présentent la situation à mi-cycle PDE (au 20 décembre 2018) alors que pour l'obligation 2014, le constat avait été fait à la fin des 3 ans, laissant plus de temps aux entreprises pour se mettre aux normes (tout au long du cycle PDE, Bruxelles Environnement est en contact avec les coordinateurs mobilité des entreprises afin de recueillir des preuves de la mise en place des mesures).

⁶ Mesure uniquement applicable aux entreprises qui disposent de plus de 5 voitures de sociétés ou véhicules de service.

Malgré le fait d'avoir été évaluées à la moitié du cycle PDE, les cinq mesures qui n'ont pas été modifiées substantiellement ont déjà (presque) atteint les scores des obligations précédentes. On peut donc imaginer que la réalisation de ces mesures en fin d'obligation

sera meilleure qu'auparavant. Concernant les trois autres mesures, devenues plus exigeantes, on remarque qu'un temps d'adaptation est encore nécessaire pour atteindre les scores des années précédentes.

Tableau 9 - Conformité des mesures obligatoires (Evolution - 313 entreprises)

Mesures obligatoires	2014		2017
Action de sensibilisation	58%	=	55%
Contact	75%	=	78%
Ecoscore	68%	=	65%
Info PDE	65%	=	60%
Parking vélo*	73%	↘	52%
Plan d'accès multimodal	65%	=	63%
Plan d'urgence et pic de pollution*	75%	↘	42%
Transport en commun*	96%	↘	68%

* Mesures obligatoires substantiellement modifiées entre 2014 et 2017

4.2 BUDGET MOBILITÉ

Un des objectifs de la mesure obligatoire n°5 relative à la promotion des TC est d'inciter les entreprises qui proposent des voitures de société à instaurer un budget mobilité. Celui-ci permet de combiner le véhicule de société avec d'autres solutions de mobilité ou même parfois de s'en séparer pour se tourner vers des alternatives. Un travailleur peut, par exemple, opter pour une voiture de société plus petite et renoncer à sa place de parking à destination afin de bénéficier d'un abonnement SNCB et d'une place de parking à la gare la plus proche de son domicile.

En 2017, 21,7% des entreprises proposaient un budget mobilité à leurs employés contre 12,2% en 2014. La progression de cette mesure s'explique, en autres, par plusieurs éléments :

- Le budget mobilité s'intègre dans une logique de basculement du salaire direct vers le salaire indirect pour des raisons fiscales.

- Le budget mobilité est étroitement lié à l'offre en voitures de société qui elle aussi augmente comme relevé au point 3.1. En 2017, 47,6% des entreprises qui disposaient d'au moins 10 voitures de société déclaraient proposer une forme de budget mobilité. Elles n'étaient que 25,4% à le faire en 2014.

Il est à noter que cette proportion devrait encore augmenter dans les années à venir puisque proposer un « paquet mobilité » est devenu obligatoire pour les entreprises bruxelloises qui comptent plus de 10 voitures de société (détails voir 4.1). De plus, un cadre légal pour le budget mobilité vient d'être adopté au niveau fédéral et est entré en vigueur le 1^{er} mars 2019.

Les données collectées dans le cadre du formulaire PDE permettent d'identifier les options qui sont le plus souvent proposées aux employés au sein de ce budget. Les chiffres du tableau ci-dessous indiquent la part des entreprises qui proposent chaque option.

Tableau 10 - Options proposées au sein du budget mobilité 2014-2017
(Evolution - 313 entreprises)

Options	2014		2017
Abonnement transports publics	92,3%	=	89,7%
Renoncement à la voiture de société ou choix d'un modèle de véhicule moins coûteux	69,2%	=	69,1%
Limitation de la carte carburant	23,1%	↗	61,8%
Accès au parking	38,5%	↗	58,8%
Vélo en libre-service ⁷	-		48,5%
Somme d'argent ⁷	-		42,6%
Frais de parking aux gares	23,1%	↗	32,4%
Mise à disposition d'un vélo	25,6%	=	27,9%
Autre	17,9%	=	16,2%
Car sharing	5,1%	↗	13,2%
Taxi	10,3%	↘	4,4%
Intervention « loyer » ou frais d'emprunt hypothécaire	0,0%	=	1,5%

La combinaison avec les transports en commun est de loin l'option la plus répandue puisque 90% des entreprises permettent cette option.

Les progressions les plus importantes entre 2014 et 2017 concernent la limitation de la carte carburant (+38,7 points) et les accès aux parkings (à destination : +20,3 points ; ou bien à la gare de départ : +9,3 points). Ces alternatives sont celles généralement proposées par les banques et assurances, les entreprises de l'eau et de l'énergie et celles de services qui sont nombreuses à avoir instauré un budget mobilité entre 2014 et 2017 (pour des raisons déjà évoquées au point 3.1 qui traite des voitures de société).

Proposer une voiture plus petite ou plus simplement la supprimer n'est pas une option systématiquement proposée dans les budgets mobilités. 3 entreprises sur 10 ne laissent pas ce choix au travailleur. Les abonnements aux systèmes de car sharing sont par contre de plus en plus proposés par les entreprises et gagnent 8,1 points. Enfin, les trajets en taxi et l'intervention logement ne sont que rarement offerts dans le cadre du budget mobilité.

⁷ Les options vélo en libre-service et somme d'argent n'étaient pas proposées en 2014.

4.3 PARKINGS VÉLOS

Tableau 11 - Parking vélos par employé et par travailleur cycliste (313 entreprises)

	Parking vélo par travailleur	Parking vélo par cycliste
2011	6,0%	2,4
2014	7,5%	2,2
2017	8,9%	2,0

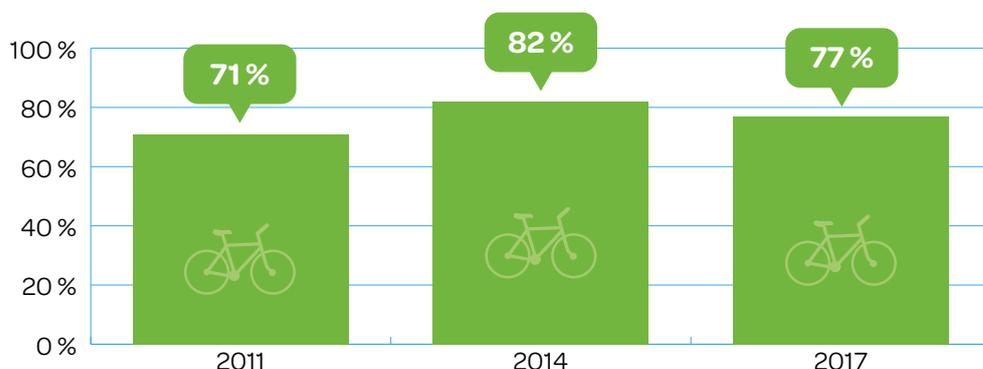
Au fil des obligations, le nombre d'emplacements vélos par employé a augmenté de manière nette. Une croissance plus lente que la part modale des travailleurs se rendant au travail à vélo puisque le nombre d'emplacements par cycliste est passé de 2,4 à 2,0 en l'espace de 6 ans. Notons que les travailleurs qui utilisent le vélo en combinaison des TC et arrivent sur leur lieu de travail à vélo ne sont pas comptabilisés dans ce ratio. L'utilisation réelle des arceaux vélos est donc probablement plus importante que les chiffres ne le laissent paraître.

Cette moyenne de 2 emplacements par cycliste cache aussi le fait que certaines entreprises disposent de parkings vélos surdimensionnés et que d'autres sont au contraire en déficit de places. Si l'on désire évaluer de manière plus complète l'adéquation de l'offre

de parking vélos avec la part de travailleurs cyclistes, il est intéressant de comptabiliser la part d'entreprises qui disposent d'un parking qui répond à l'exigence de l'arrêté PDE en termes de nombre de places : une entreprise doit offrir un emplacement par travailleur cycliste identifié dans son PDE et prévoir 20% d'emplacements supplémentaires pour contenir les pics et accueillir les nouveaux cyclistes⁸.

En 2017, 77% des entreprises avaient un parking vélos offrant suffisamment de places selon ce critère alors qu'elles étaient 82% en 2014. Cela souligne l'importance de continuer à régulièrement évaluer les besoins en parking vélos au regard du nombre de cyclistes pour offrir des infrastructures correctement dimensionnées.

Figure 7 - Proportion des entreprises équipées de suffisamment d'emplacements vélos (Evolution - 313 entreprises)



⁸ L'arrêté PDE impose aussi que le nombre de parking vélos soit au moins égal à 1/5e du nombre de parking voitures.

5. Autres mesures

Le formulaire PDE permet de collecter d'autres informations sur les mesures qui sont proposées par les entreprises à leurs travailleurs pour promouvoir une mobilité plus durable et favoriser les alternatives à la voiture individuelle. De manière générale, les entreprises qui comptent le plus de travailleurs mettent en œuvre un plus grand panel de mesures, comme détaillé dans les bilans [2011 \(p.36\)](#) et [2014 \(p.71\)](#). Le plus grand nombre de travailleurs potentiellement touchés par chaque mesure justifie en effet davantage l'effort nécessaire pour la mettre en œuvre. Cet effet d'échelle est aussi applicable au coût nécessaire à la mise en place d'incitants.

Pour les besoins de ce bilan, 39 mesures ont été sélectionnées et classées en 3 catégories (Sensibilisation et information, Infrastructures et services et Incitants financiers). Dans les tableaux 12 à 14, on peut observer la proportion d'entreprises mettant en place chaque

mesure entre 2011 et 2017. On retrouve les mesures les plus souvent proposées par les entreprises en haut de tableau et celles proposées moins fréquemment en bas. La dernière colonne reprend l'évolution de ces mesures entre 2011 et 2017.

Les mesures marquées d'un astérisque* se réfèrent à des mesures obligatoires. Les pourcentages diffèrent de ceux présentés au point 4, car certaines entreprises ont mis en place ces mesures sans pour autant qu'elles soient conformes aux prescriptions de l'arrêté PDE.

A la lecture de ces tableaux, on remarque rapidement que la progression s'est, en moyenne, faite de manière plus rapide entre 2011 et 2014 qu'entre 2014 et 2017. Cette évolution plus nette entre 2011 et 2014 a été portée par les entreprises de 100 à 200 travailleurs qui venaient d'être intégrées à l'obligation PDE en 2011 et qui ont alors accéléré la mise en place de mesures en faveur d'une mobilité plus durable.

78%

des entreprises PDE ont nommé un coordinateur mobilité.

5.1 SENSIBILISATION ET INFORMATION

Ces mesures sont celles qui ont connu la plus grande progression depuis 2011. Elles sont, pour la plupart, peu coûteuses à mettre en place mais nécessitent que des ressources humaines y soient allouées et qu'un

coordinateur mobilité ait du temps à y consacrer. L'offre de mobilité évoluant de manière rapide, ces mesures de sensibilisation et d'information doivent être répétées et mises à jour de manière régulière pour produire leurs effets.

Tableau 12 - Mesures de sensibilisation et information (Evolution - 313 entreprises)

Mesure	Mode	2011	2014	2017	év 11-17
Plan d'accès multimodal*	Général	52%	79%	87%	+35%
Information TC	TC	58%	82%	79%	+21%
Action sensibilisation annuelle travailleurs*	Général	58%	67%	78%	+20%
Coordinateur mobilité	Général	55%	69%	78%	+23%
Rubrique mobilité sur intranet	Général	46%	62%	69%	+23%
Information vélo	Vélo	44%	62%	67%	+23%
Information covoiturage	Covoiturage	35%	49%	45%	+10%
Évènement vélo	Vélo	30%	40%	35%	+5%
Information piéton	Marche/PMR	19%	38%	35%	+16%
Collaboration avec d'autres entreprises	Général	14%	20%	20%	+6%
Formation vélo	Vélo	13%	24%	19%	+6%

* Mesures obligatoires

5.2 INFRASTRUCTURES ET SERVICES

Les mesures qui ciblent les infrastructures et les services ont connu, en moyenne, une progression moins marquée que celle de la catégorie précédente. Ceci s'explique notamment par les efforts humains et budgétaires souvent importants pour les mettre en place, en particulier si l'entreprise n'est pas propriétaire de ses bâtiments. Cependant, une fois ces mesures mises en place, elles le sont de

manière structurelle. De surcroît, certaines mesures se rapprochent des 100% et n'ont plus une grande marge de progression.

On notera que la moitié des mesures reprises dans ce tableau se rapportent au vélo. Les mesures de covoiturage ont, elles, assez peu augmenté et ne sont pas souvent promues par les entreprises.

Tableau 13 - Mesures d'infrastructures et services (Evolution - 313 entreprises)

Mesure	Mode	2011	2014	2017	év 11-17
Parking vélo*	Vélo	89%	95%	96%	+7%
Douches	Vélo	78%	87%	92%	+14%
Vestiaires	Vélo	68%	79%	84%	+14%
Accessibilité PMR	Marche/PMR	53%	71%	77%	+24%
Déplacements professionnels : titres TC non-nominatifs	TC	53%	60%	61%	+8%
Parking PMR	Marche/PMR	51%	64%	69%	+18%
Base de données covoiturage	Covoiturage	26%	39%	36%	+10%
Vélos de service	Vélo	22%	28%	32%	+10%
Matériel vélo	Vélo	17%	23%	31%	+14%
Villo!	Vélo	14%	22%	26%	+12%
Voiture partagée (Cambio, Zen Car,...)	Voiture	13%	12%	17%	+4%
Parking covoiturage	Covoiturage	15%	16%	16%	+1%
Entretien des vélos	Vélo	6%	19%	16%	+10%
Navette	TC	9%	9%	12%	+3%

* Mesure obligatoire

5.3 INCITANTS FINANCIERS

Ce groupe de mesures, qui évolue plus lentement, est fortement lié au secteur d'activité (voir [bilan 2011 \(p.38\)](#)). En effet, les politiques de remboursement sont souvent négociées au niveau de la commission paritaire pour les entreprises privée ou du comité de concertation pour le secteur public.

Près de 8 travailleurs sur 10 ont maintenant accès à un abonnement SNCB gratuit en tiers payant (c'est-à-dire qu'ils n'avancent pas la somme) et remboursé dès le premier kilomètre. Ceci est un levier majeur en faveur de l'usage de ce mode de déplacement et explique en partie l'utilisation importante du train (voir 2.1). On remarque que le remboursement intégral et le tiers payant STIB sont légèrement moins proposés dans les entreprises.

L'octroi d'une indemnité vélo est une pratique très largement répandue puisque 85% des entreprises la proposent à leurs travailleurs. A contrario, certains incitants financiers sont très peu offerts et n'augmentent pas depuis 2011 comme par exemple l'indemnité piéton, l'indemnité covoiturage, ou encore le remboursement du parking à la gare de départ.

On remarque que le remboursement de l'usage de la voiture privée pour les déplacements domicile-travail est de moins en moins appliqué. Néanmoins, une entreprise sur deux intervient encore dans le remboursement de ce mode de déplacement.

Tableau 14 - Mesures d'incitation financière (Evolution - 313 entreprises)

Mesure	Mode	2011	2014	2017	év 11-17
Indemnité vélo	Vélo	78%	82%	84%	+6%
Suppression distance minimale remboursement SNCB	TC	58%	78%	84%	+26%
Suppression distance minimale remboursement STIB	TC	54%	73%	82%	+28%
Remboursement SNCB 100%	TC	71%	73%	80%	+9%
Tiers payant SNCB	TC	69%	69%	74%	+5%
Remboursement STIB 100%	TC	63%	65%	70%	+7%
Tiers payant STIB	TC	44%	47%	60%	+16%
Remboursement voiture privée	Voiture	60%	55%	51%	-9%
Combinaison voiture société et remboursement TC ou budget mobilité	TC	19%	32%	45%	+26%
Indemnité covoiturage	Covoiturage	13%	16%	14%	+1%
Remboursement parking gare	Général	11%	9%	12%	+1%
Indemnité piéton	Marche/PMR	10%	8%	12%	+2%
Indemnité déménagement	Général	8%	3%	4%	-4%
Parking payant travailleurs	Voiture	13%	15%	12%	-1%

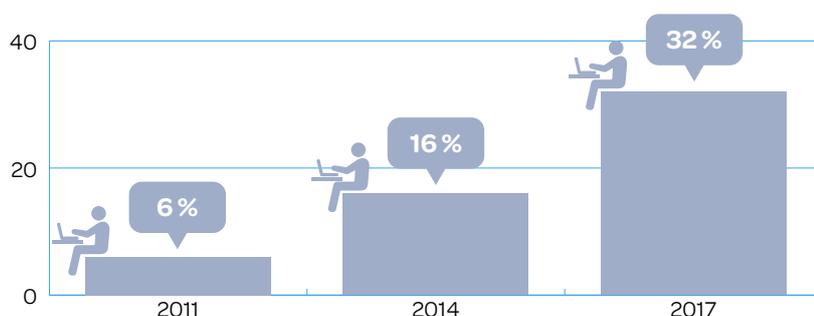
5.4 TÉLÉTRAVAIL

Le télétravail connaît un essor marqué depuis 2011. Cette façon de travailler agit à la source du déplacement domicile-travail puisqu'il l'évite complètement. Si on répartit

le nombre de télétravailleurs sur les 5 jours de la semaine, on peut considérer que le télétravail réduit de 6% le nombre de déplacements domicile-travail.

Presque 1/3
des travailleurs ont accès au télétravail à raison, en moyenne, d'un jour par semaine.

Figure 8 - Proportion de télétravailleurs (Evolution - 313 entreprises)



En règle générale, les secteurs qui offrent des emplois hautement compatibles avec le télétravail (tâches de bureau) ont choisi de promouvoir ce mode de fonctionnement et suivent la tendance à la hausse. Plus leurs travailleurs doivent parcourir de longues distances pour se rendre sur leur lieu de travail, plus cette pratique est bénéfique pour

la mobilité et l'environnement. On constate que les 5 secteurs dans lesquels le télétravail est le plus répandu ont justement un bassin d'emploi très étendu (voir [bilan 2011 \(p.12\)](#)), ce qui évite de longs déplacements domicile-travail. Comme en [2011 \(p.42\)](#) et [2014 \(p.61\)](#), l'administration flamande reste n°1 en termes de proportion de télétravailleurs.

Tableau 15 - Télétravail par secteur d'activité (478 entreprises)

Secteurs	% télétravailleurs
Organismes de la Région flamande	71,9%
Banques et assurances	55,6%
Eau et énergie	39,2%
Organismes fédéraux	39,2%
Entreprises de service	37,9%
Organismes de la RBC	33,7%
Reste du secteur non-marchand	32,1%
Enseignement supérieur	23,4%
Institutions européennes	21,6%
Organismes de la Fédération Wallonie-Bruxelles	16,1%
Transport & Logistique	13,7%
Médias	13,5%
Horeca	6,8%
Grandes surfaces commerciales	6,5%
Santé	0,9%
Administrations communales / CPAS	0,9%
Enseignements maternel/primaire/secondaire	0,4%
Industries	0,0%
Police	0,0%

6. Conclusion

Certains éléments comme la localisation des entreprises, la localisation des travailleurs à leur lieu de résidence, la représentation des différents secteurs d'activité ou encore le stock de parking voitures sont stables depuis la mise en place des PDE. D'autres aspects de la mobilité des entreprises, plus sujets au changement, ont évolué d'une obligation à l'autre. Pratiquons un tour d'horizon de ces évolutions.

La diminution de la part modale de la **voiture** constatée entre 2011 et 2014 se confirme bel et bien en 2017. Elle passe ainsi de 36,3% en 2011 à 34,5% en 2014 pour se stabiliser à 34,1% en 2017 (voir 2.1). Le **vélo** connaît, lui, la plus grande progression en passant de 2,8% en 2011 à 4,5% en 2017. Ces évolutions des parts modales sont surtout dues aux changements des habitudes de déplacements des Bruxellois et des personnes qui habitent en bordure de la RBC.

Le nombre de **voitures de société** a connu une croissance importante depuis l'obligation de 2014. En 2017, 15,8% des travailleurs des entreprises PDE en bénéficient contre 11,6% en 2014. Le phénomène est couplé à l'essor du **budget mobilité** qui est maintenant proposé et mis en place dans plus d'une entreprise sur 5, soit 22,3% (voir 3.1 et 4.2). Cette augmentation de la détention de voiture de société n'est dès lors pas accompagnée d'une hausse de la part modale de la voiture.

Le nombre d'**emplacements vélos** par travailleur a augmenté de 20% entre 2014 et 2017 mais le nombre de cyclistes a grandi plus rapidement (+34%). Les parkings vélos risquent d'arriver à saturation dans certaines entreprises si la progression se confirme lors de la prochaine obligation (voir 4.3).

Le **télétravail** continue d'augmenter et contribue de plus en plus à la diminution du trafic. 32% des employés télétravaillent 1 jour par semaine en 2017 contre 16% en 2014 (voir 5.2). Cet accès de plus en plus large au télétravail permet d'éviter environ 6% des déplacements domicile travail.

Trois **mesures obligatoires** se sont complexifiées entre 2014 et 2017 (parking vélos, plan d'urgence et pic de pollution ainsi que mesure TC). Les entreprises semblent être à même d'y répondre d'ici la prochaine obligation. Le pourcentage de sites conformes aux 5 autres mesures obligatoires prévues par l'arrêté PDE est similaire à 2014 (voir 4).

L'éventail de **mesures** que les entreprises proposent à leurs travailleurs pour favoriser une mobilité plus durable s'est fortement élargi entre 2011 et 2017. On remarque cependant que la plus grande partie de cette évolution s'est produite entre 2011 et 2014 et que la progression s'est ralentie entre 2014 et 2017 (voir 5).

Enfin, il faut souligner l'importance du travail des **coordinateurs mobilité** dans les entreprises PDE. Ils ont un grand rôle dans l'instauration de politiques internes de mobilité durable. La qualité des mesures mises en œuvre (qui n'est pas visible au travers des chiffres) dépend très fortement de leur investissement et du temps qu'ils ont à y consacrer. L'entretien des relations entre Bruxelles Environnement et les coordinateurs mobilité ainsi que les échanges de bonnes pratiques sont aussi essentiels.

7. Données en ligne

Retrouvez les données brutes utilisées pour la rédaction de ce bilan au format informatique sur le site de Bruxelles Environnement :

<https://environnement.brussels/donneesbilan2017>

Pour des données non agrégées ou relatives à une zone spécifique de la région, adressez-vous à pdebvp@environnement.brussels.

8. Annexe

Méthodologie définition zones d'accessibilité

Pour pouvoir effectuer des analyses sur base de l'accessibilité en transports en commun des entreprises (train, métro, tram et bus confondus), le territoire de la Région Bruxelles Capitale a été découpé en 3 zones d'accessibilité homogènes.

Ces zones ont été définies sur base des indices d'accessibilité proposés par Kevin Lebrun et Thomas Ermans dans leur note de synthèse au sujet des déplacements domicile-travail parue dans [la revue électronique Brussels Studies](#)⁹. Pour chaque secteur statistique de la RBC, ils ont calculé 2 indices d'accessibilité : un premier pour représenter

l'accessibilité en transport en commun d'un secteur statistique depuis l'intérieur de la région et un second depuis l'extérieur.

Pour les besoins de ce bilan, les scores d'accessibilité pour les travailleurs internes et pour les travailleurs entrants ont été combinés pour chaque secteur statistique afin d'obtenir un indice d'accessibilité unique. Pour que cet indice composite prenne en compte le fait que 65,1% des travailleurs des entreprises PDE résident à l'extérieur de la région, un poids de 65,1% a été accordé à l'indice d'accessibilité externe contre 34,9% pour le score d'accessibilité interne.

⁹ Thomas Ermans, Céline Brandeleer, Michel Hubert, Kevin Lebrun et Florentine Sieux, « Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises », Brussels Studies [En ligne], Notes de Synthèse, n° 125, mis en ligne le 02 juillet 2018, consulté le 07 décembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1680> ; DOI : 10.4000/brussels.1680

Rédaction

Simon Dehouck (Bruxelles Environnement) & Gaston Bastin (Bruxelles Environnement)

Design graphique : Françoise Walthéry (rougeindigo.be)

Photos : Yvan Glavie (Bruxelles Environnement)

Editeurs responsables

Bruxelles Environnement · F. Fontaine & B. Dewulf

Avenue du Port 86C/3000 - 1000 Bruxelles

Bruxelles Mobilité · Camille Thiry

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles

Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale

Bilan de la situation 2017

D/2019/5762/05

© Bruxelles Environnement · Avril 2019