



BILAN DES PLANS DE DÉPLACEMENTS DES ENTREPRISES

L'établissement d'un plan de déplacements (PDE) est obligatoire pour les entreprises qui emploient plus de 200 travailleurs sur un même site en Région de Bruxelles-Capitale. Le PDE est mis en place en deux phases : l'élaboration d'un diagnostic de mobilité, suivie du développement d'un plan d'action concret.

Dans ce cadre, 260 diagnostics de mobilité ont actuellement été réalisés. Ceux-ci représentent un total de 220 000 travailleurs, soit un tiers de l'emploi dans la Région bruxelloise. Seulement 30% d'entre eux résident au sein de la Région.

En ce qui concerne le mode de déplacement principal (c'est-à-dire le mode utilisé sur la plus longue distance), en moyenne, 47% de ces travailleurs utilisent la voiture pour se rendre au travail (45% comme conducteur et 2% comme passager), 32% le train et 15% le bus, tram ou métro. La part de la marche est d'un peu plus de 3% et celle du vélo de moins de 2%.

L'analyse des données recueillies a permis de mettre en évidence une répartition spatialement contrastée des choix de modes de déplacements (voir carte).

La répartition des modes de déplacements des travailleurs est ainsi fortement influencée par la qualité de l'accessibilité de l'entreprise via les transports publics. A titre d'illustration, sur l'axe Gare du Nord

- Centrale - Midi, une moyenne de 25% d'utilisation de la voiture est observée, contre 70% dans les zones moins bien desservies.

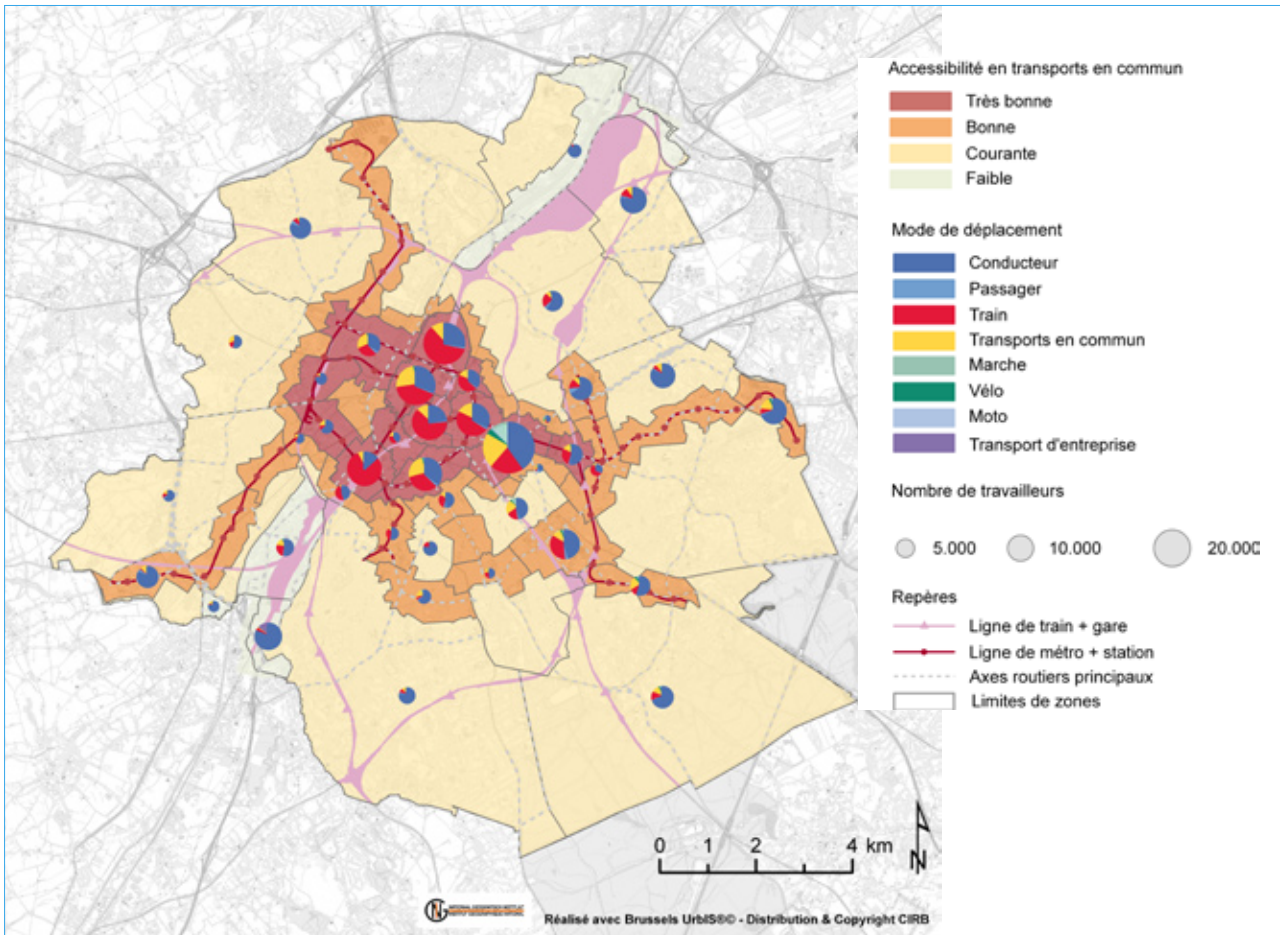
L'analyse (aussi réalisée par secteur d'activité) a également mis en évidence d'autres facteurs qui influencent la répartition modale, comme :

- la localisation du domicile des travailleurs (ou bassin d'emploi) : les hôpitaux, les administrations communales, les hôtels et les commerces recrutent surtout localement, alors que les administrations fédérales et le secteur des télécommunications ont le plus grand bassin d'emploi ;
- les possibilités de parking : à nombre constant de travailleurs, plus le nombre de places de stationnement mises à disposition est élevé, plus le nombre de conducteurs est élevé ;
- la mise à disposition de voitures de société, qui constitue un incitant à l'usage de la voiture et qui est essentiellement le fait du secteur privé ;
- la politique de mobilité interne (dont l'intervention dans les frais des déplacements domicile-travail, qui est généralement régie par des accords sectoriels).

Ainsi, les secteurs qui regroupent la plupart des facteurs «favorables» se caractérisent, en moyenne, par un recours moindre à la voiture pour les déplacements domicile - travail.

Principal mode de transport utilisé par les travailleurs (entreprises de plus de 200 personnes) par zone et caractéristiques d'accessibilité

SOURCE : BRUXELLES ENVIRONNEMENT, SERVICE STATIONNEMENT ET DÉPLACEMENTS, EN COLLABORATION AVEC BRUXELLES MOBILITÉ, 2008





PRESSIONS ENVIRONNEMENTALES DES ACTIVITÉS

Le croisement de données socio-économiques et de données environnementales permet d'estimer la pression environnementale exercée par les activités économiques en prenant en compte l'importance de cette activité (en terme d'emploi, de production, ...) et de son évolution dans le temps.

A cette fin, des données précises sont nécessaires, par secteur d'activité :

- Pour les données socio-économiques : emploi, valeur ajoutée, superficies occupées, nombres d'étudiants, ...
- Pour les données environnementales : données de consommation (d'eau, d'énergie, de surface au sol, ...), de production (de déchets par exemple), d'émission (de polluants).

La pression environnementale des différents secteurs d'activités économiques de la Région bruxelloise, rapportée au nombre d'emplois,

a été analysée. En fonction des données actuellement disponibles au sein de la Région, seule une analyse partielle (pour certaines pressions environnementales) a pu être envisagée.

Notons par ailleurs que la qualité du résultat final dépend directement de la qualité des données utilisées - souvent limitée lorsqu'on réalise des approches détaillées, par exemple en terme de désagrégation sectorielle ou spatiale -, et son interprétation nécessite par conséquent certaines précautions.

Le tableau reprend le classement des différents secteurs d'activités selon l'importance, par emploi généré, de leur impact quant à la consommation d'eau et d'énergie, et selon le choix de mode de transport des travailleurs. Les secteurs d'activités ayant l'impact le plus faible (consommation limitée par emploi ou faible recours à la voiture) sont classés en tête.

Classement des différents secteurs d'activités en fonction de l'importance des consommations d'eau et d'énergie par emploi généré, et en fonction de la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail, pour la Région de Bruxelles-Capitale, en 2005

SOURCE : RDC ENVIRONNEMENT, 2008, SUR BASE DES COMPTES RÉGIONAUX, VIVAQUA ET BRUXELLES-ENVIRONNEMENT / VERT : DONNÉES FIABLES (MAIS PEUVENT CONTENIR CERTAINES IMPRÉCISIONS) / ORANGE : DONNÉES DE MOYENNE QUALITÉ / ROUGE : DONNÉES NON REPRÉSENTATIVES DE L'ENSEMBLE DU SECTEUR.

Secteurs économiques (NACE - BEL)	Consommation d'eau (m ³ /emploi)	Consommation d'énergie (ktep/emploi)	Recours à la voiture pour le transport domicile-travail (% de voiture)
Construction	1 ●	1 ●	pas de données ●
Administration publique	2 ●	2 ●	1 ●
Services aux entreprises, immobilier	3 ●	6 ●	6 ●
Transports, entreposage et communications	4 ●	5 ●	5 ●
Activités financières	5 ●	3 ●	3 ●
Production et distribution d'électricité, gaz et eau	5 ●	9 ●	9 ●
Commerce gros/détail, réparation véhicules	6 ●	11 ●	8 ●
Education	7 ●	8 ●	4 ●
Industries manufacturières	8 ●	12 ●	11 ●
Santé et action sociale	9 ●	7 ●	10 ●
Services collectifs, sociaux et personnels	10 ●	10 ●	7 ●
HoReCa	11 ●	4 ●	2 ●

Des situations particulièrement contrastées en termes d'impacts environnementaux peuvent être observées pour un même secteur d'activité, en fonction de ses spécificités (activité, implantation dans le tissu urbain, ...). Ainsi, par exemple, le secteur de l'Horeca semble être caractérisé par une faible proportion de travailleurs ayant recours à la voiture comme mode de déplacement (voir fiche Plans de déplacements des entreprises), mais aussi par une consommation d'eau par travailleur très importante.

Des écarts inattendus entre des secteurs qui devraient a priori avoir des besoins relativement similaires peuvent également être obser-

vés. Ainsi, par exemple les administrations publiques, les services aux entreprises et l'immobilier et le secteur des activités financières présentent des situations relativement contrastées alors qu'il s'agit dans les trois cas essentiellement d'activités de bureau.

Un tel croisement de données se révèle par conséquent intéressant pour la comparaison intersectorielle, en particulier au niveau du tertiaire, fortement représenté à Bruxelles. Il permet également de cibler les études complémentaires à mener afin de déterminer les facteurs explicatifs ou d'orienter les politiques de sensibilisation.