



AVIS D'INITIATIVE ÉMIS PAR  
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL  
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
AU COURS DE SA SÉANCE DU 15 FEVRIER 2007

concernant

**les premiers résultats des plans de transports d'entreprise bruxellois**

---

**AVIS D'INITIATIVE RELATIF AUX PREMIERS RESULTATS DES  
PLANS DE TRANSPORTS D'ENTREPRISE BRUXELLOIS**  
**Avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.**  
**15 février 2007**

---

**Saisine**

Sur proposition de sa Commission Mobilité et en référence à la présentation début 2006, au Conseil national du travail (CNT), des résultats de la première phase des plans de transports d'entreprise bruxellois, le Conseil a décidé au cours de sa séance plénière du 16 février 2006, d'inviter les Ministres bruxellois compétents en charge de l'Environnement et de la Mobilité de réitérer cette présentation au Conseil.

A l'occasion de la séance plénière du 16 mars 2006, les représentants de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) et de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) ont donné un exposé du bilan de la première phase : « Diagnostic et Projet de plan » concernant les plans de transports d'entreprise bruxellois.

A la suite des travaux de sa Commission mobilité des 27 avril et 19 décembre 2006 et des 15 janvier et 6 février 2007, le Conseil émet l'avis d'initiative suivant lors de sa séance plénière du 15 février 2007.

**Avis**

**1. Constats**

Le Conseil retire plus particulièrement des informations produites par les entreprises au cours de la première phase de l'élaboration des plans de déplacements, et synthétisées par l'IBGE et l'AED, les enseignements qui suivent :

- Les données recueillies concernent un peu plus de 200 sites d'activités et près de 200.000 travailleurs, soit environ le tiers de l'emploi régional. Les sites accueillent en outre 60.000 visiteurs par jour ;
- La part des ces travailleurs résidant à Bruxelles est de 34% ;
- Ces données portent sur le mode de déplacement principal domicile-travail, et confirment que celui-ci repose sur les transports public ou les modes « doux » (marche et vélo) pour plus de 50% des cas ;
- Le recours aux transports en commun et aux « modes doux » est plus fréquent dans les organismes occupant plus de 200 personnes ;
- Le choix du mode de transport repose sur des critères nombreux et diversifiés ;

- Plus de la moitié des travailleurs sont situés dans des zones dont la desserte en transport publics est qualifiée de « très bonne » par l'administration ;
- L'usage de la voiture est largement minoritaire lorsque le site d'activité est situé aux abords des gares Midi, Centrale et Nord, les arrêts d'Arts-Loi, Rogier et de Brouckère ou les lignes 1 et 2. La situation s'inverse lorsque les sites sont desservis par les trams Avenue de Tervueren, grande ceinture, avenue Louise et Simonis ;
- A qualité égale de desserte en transports en commun, l'usage de la voiture est plus fréquent lorsque le nombre d'emplacements de parkings est plus élevé ;
- Sur les 48% de travailleurs qui se déplacent en voiture pour leurs déplacements domicile-travail, 12% de ceux-ci doivent se déplacer quotidiennement pour des raisons professionnelles ;
- L'usage des transports en commun est plus fréquent dans le secteur public, situé pour 78% des sites dans une zone d'accessibilité A (très bien desservie par les transports publics) ;
- Concernant les indemnités pour les transports publics, 61% des organismes interviennent à 100% dans l'abonnement de la SNCB alors que seulement 41% interviennent à 100% dans l'abonnement de la STIB ;
- Le nombre de voitures de société recensée concerne 12% des travailleurs et 22% des conducteurs

## **2. Premières considérations**

Le Conseil formule en fonction de ces constatations, les premières considérations suivantes :

- La limitation des informations recueillies aux entreprises occupant plus de 200 personnes et la diversité des critères de choix déterminant les modes de déplacement, rendent imparfaitement compte de la réalité et de la variété du contexte des déplacements dans la Région ;
- Une extension du Champ d'application aux entreprises occupant plus de cent personnes présenterait l'avantage d'un plus grande représentativité de la mobilité régionale, mais permettrait aussi, par une coordination avec le champ d'application de la réglementation fédérale relative à « la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail », d'alléger les contraintes administratives des entreprises ;
- Cet alignement sur les critères fédéraux exige cependant une simplification radicale de la procédure bruxelloise. Le Conseil renvoie notamment à cet égard à son avis d'initiative rendu le 26 juin 2003, et suggère la révision urgente de l'arrêté bruxellois ;

- Le Conseil souligne l'opportunité d'une politique active d'information et de sensibilisation des entreprises et des travailleurs visant à l'évolution des comportements en matière de mobilité ; Cette politique implique une association plus étroite des travailleurs à l'élaboration des plans de déplacement de leur entreprise ;
- La performance des modes de transports en commun constitue un facteur déterminant du transfert modal en faveur des transports publics ;
- Les observations confirment le caractère prioritaire de l'efficacité des transports publics. Cette efficacité passe notamment par la mise en œuvre d'un réseau RER comme outil de transfert modal, notamment pour les 66% de travailleurs concernés et qui ne résident pas à Bruxelles et qui font usage de leur voiture. L'efficacité implique également une amélioration de l'espace public favorisant la performance des transports en commun, dans le respect cependant du principe de multi-modalité et de la complémentarité de l'ensemble des modes de déplacement. Ces principes s'opposent notamment aux projets d'aménagement de voirie (notamment leur réduction systématique à une bande de circulation dans chaque sens) qui rendrait impossible les déplacements automobiles.

\*  
\* \*