



be
good
move
be.brussels

QUESTION
08

Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Septembre 2018

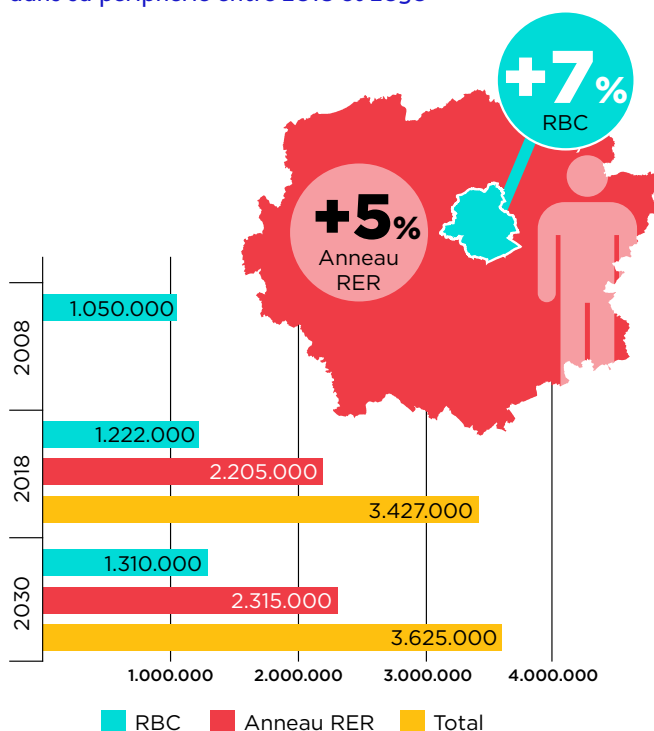
Quel lien entre le développement territorial et la mobilité dans la métropole bruxelloise ?

Comme la plupart des régions urbaines en Europe, la métropole bruxelloise doit faire face à une croissance importante de la population qui implique des défis de taille pour son développement territorial. L'hinterland situé sur les deux autres régions génère d'importants déplacements d'échange avec la Région. Néanmoins, deux tiers des déplacements en lien avec Bruxelles se composent de déplacements internes au territoire régional.

Un ralentissement de la croissance de population et de l'emploi

A l'horizon de Good Move, soit en 2030, la Région comptera un peu plus d'1.300.000 habitants et la zone métropolitaine dépassera les 3.600.000 habitants, soit une croissance respective de 88.000 habitants à Bruxelles (+7%) et de 198.000 habitants (+5%) dans l'hinterland. Même si la population de la Région devrait croître à un rythme plus rapide de celui de la périphérie, la tendance est au ralentissement par rapport aux évolutions de la décennie précédente. En effet, la Région comptait 1.050.000 habitants en 2008, soit 170.000 de moins qu'aujourd'hui, soit une croissance de plus de 16% en 10 ans.

Fig. 1 : Évolution attendue de la population à Bruxelles et dans sa périphérie entre 2018 et 2030



L'évolution attendue du nombre d'emplois est plus modeste, à Bruxelles comme dans la périphérie. La Région restera logiquement un pôle majeur d'attractivité, regroupant un peu plus de 45% des emplois de la zone métropolitaine.



Quel lien entre le développement territorial et la mobilité dans la métropole bruxelloise ?



Fig. 2 : Évolution attendue de l'emploi à Bruxelles et dans sa périphérie entre 2018 et 2030

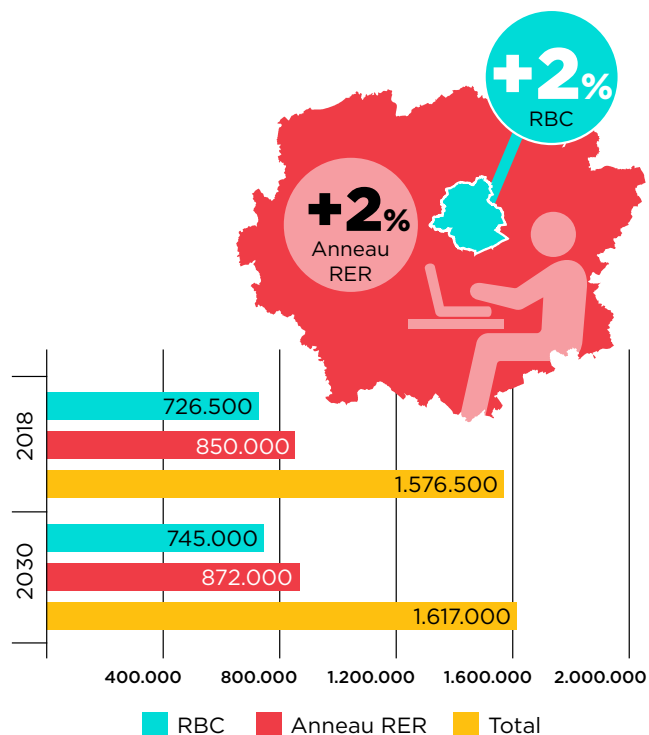
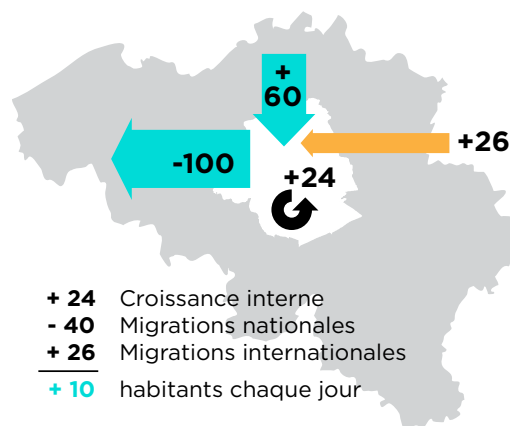


Fig. 3 : Mouvements de population par jour (IBSA 2016)



Des migrations de population qui confirment l'exode urbain

Au cours de l'année 2016, la Région de Bruxelles-Capitale a gagné 3.714 personnes supplémentaires ce qui pourrait laisser croire à une attractivité forte de la Région. Toutefois, c'est le plus faible accroissement annuel observé depuis la fin des années 90. L'IBSA a mis en évidence que la Région a connu chaque jour de 2016 un accroissement net de 10 habitants par jour, essentiellement dû à la croissance interne et aux échanges avec l'étranger mais vraisemblablement peu lié à un phénomène de retour en ville. En effet, Bruxelles a perdu 40 habitants par jour en termes nets (100 départs pour 60 arrivées) au profit du reste du pays, en particulier le Brabant flamand et le Brabant wallon. Cette perte a été compensée par la croissance interne (les naissances moins les décès) qui correspondait à 24 nouveaux habitants par jour et par les échanges avec l'étranger, lesquels ont fait gagner à Bruxelles 26 habitants par jour en termes nets.

De nombreux facteurs (emploi, scolarité, coûts de l'immobilier, etc.) peuvent expliquer ces migrations et le fait que Bruxelles semble perdre une partie de sa population au profit des deux autres régions. Toutefois, force est de reconnaître que la dégradation de la qualité de vie dans certains quartiers bruxellois, due en partie à la pression automobile, peut contribuer à cet exode urbain et renforcer le phénomène de navette depuis les communes périphériques. Une analyse récente publiée dans Brussels Studies¹ a démontré qu'aujourd'hui, 30% des personnes quittant la Région pour s'installer ailleurs en Belgique, sont issues des classes populaires. Les classes populaires urbaines font face à une double pression, sociale d'une part avec la déstructuration du modèle salarial, les pénuries d'emplois et l'insécurité économique; spatiale d'autre part, notamment du fait de l'augmentation des coûts du logement en ville. Face à ces pressions, certains ménages des classes populaires optent pour un déménagement hors de la Région de Bruxelles-Capitale.

Une évolution de l'intensité de mobilité difficile à anticiper

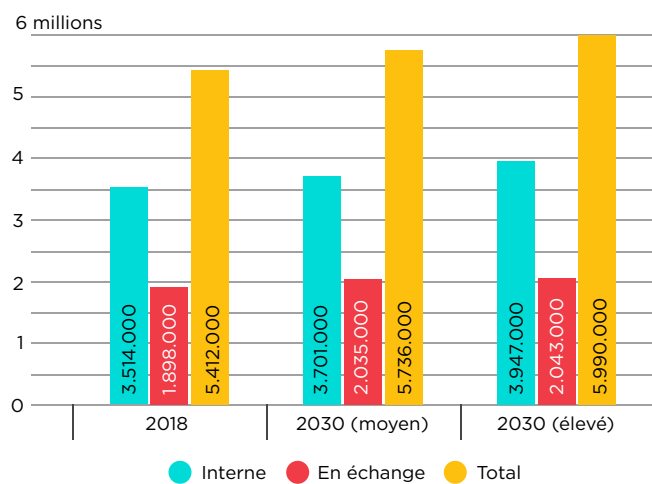
Les évolutions du nombre de déplacements sont plus difficiles à appréhender que les projections socio-démographiques car elles sont directement influencées par des comportements encore peu quantifiables (temps partiels, télétravail, e-commerce et e-services,

1. S. De Laet, Les classes populaires aussi quittent Bruxelles. Une analyse de la périurbanisation des populations à bas revenus, Brussels Studies, Mars 2018

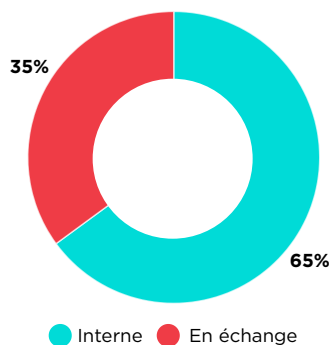
Quel lien entre le développement territorial et la mobilité dans la métropole bruxelloise ?

etc.). Celles-ci font dès lors l'objet de plusieurs scénarios. En 2018, de l'ordre de 5.400.000 déplacements sont réalisés chaque jour sur le territoire de la Région, soit un ratio d'environ 2,75 déplacements par [habitant + emploi]. Les deux tiers de ces déplacements sont des déplacements internes, c'est à dire qui ont une origine et une destination à l'intérieur de la Région. Comme on l'a vu, les projections socio-démographiques démontrent une tendance à l'augmentation. L'augmentation des déplacements n'a cependant pas de corrélation directe et mathématique avec les évolutions socio-économiques (les habitants supplémentaires de la périphérie ne viennent pas nécessairement à Bruxelles et inversement). Avec des hypothèses maximalistes, le nombre journalier de déplacements en lien avec la Région pourrait augmenter d'environ 10% et atteindrait quelque 6 millions de déplacements par jour en 2030.

Fig. 4 : Nombre de déplacements en lien avec la RBC un jour ouvrable moyen – Comparaison 2018-2030 (Bruxelles Mobilité)

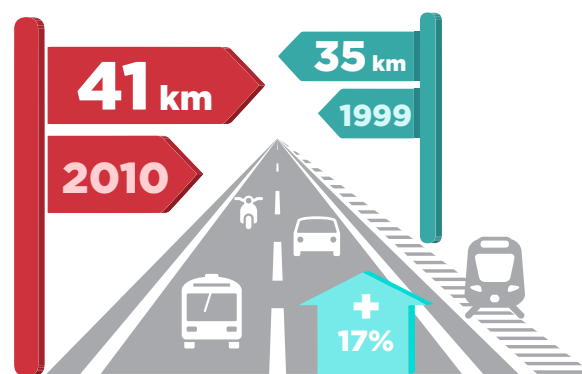


Répartition en 2018



Derrière le seul nombre de déplacements se cache d'autres effets, comme la poursuite de l'augmentation des distances parcourues, qui, à nombre de déplacements constant, contribue à augmenter la sollicitation des réseaux de transports, tant routier que public. En effet, entre 1999 et 2010, la distance moyenne pour les déplacements domicile-travail vers Bruxelles avait augmenté de 17% et était passée de 35 à 41 kilomètres. Bruxelles Mobilité ne dispose pas actuellement de données plus récentes pour vérifier si cette tendance se confirme.

Fig. 5 : Évolution de la distance domicile-travail vers la RBC entre 1999 et 2010 (BELDAM)



en moyenne, par jour ouvrable scolaire

Face à la saturation progressive des réseaux de transports, ces évolutions doivent questionner nos pratiques de mobilité car il sera impossible d'accommoder physiquement une telle croissance du nombre de déplacements avec les comportements de mobilité actuels, sans même tenir compte de la nécessité, en parallèle, de réduire les impacts environnementaux, sociaux et économiques de la mobilité. Au-delà d'influer sur la façon dont les déplacements sont effectués (répartition modale), il est donc nécessaire d'agir de façon plus globale sur la mobilité, en termes de distances parcourues voire de nombre total de déplacements.

Quel lien entre le développement territorial et la mobilité dans la métropole bruxelloise ?

Un contraste frappant sur l'utilisation de la voiture entre les déplacements internes à la Région et ceux en échange

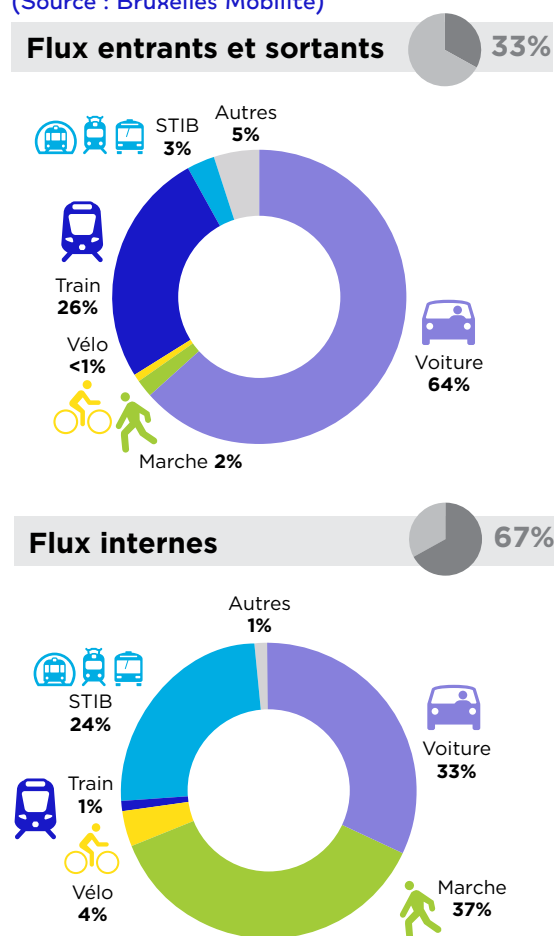
En termes de répartition modale, les comportements sont très différents selon les 2 catégories de déplacements. Pour les déplacements internes à Bruxelles, les déplacements effectués en modes actifs (37% + 4%) et en transports en commun (25%) sont largement majoritaires par rapport aux déplacements effectués en voiture. Pour les déplacements en échange,⁹ l'utilisation des modes actifs est presque nulle vu les distances plus importantes qui doivent être parcourues. L'utilisation de la voiture y est donc proportionnellement nettement plus importante (environ 65% des déplacements).

Un enjeu métropolitain qui se confirme avec la répartition géographique des déplacements

L'analyse de la répartition géographique des déplacements, au-delà de la différenciation entre les déplacements en interne et les déplacements en échange, permet de mettre en avant l'enjeu métropolitain de la mobilité. Cet effet de déconcentration peut se mesurer de deux façons, pour les déplacements en lien avec Bruxelles²:

- le poids prépondérant de la **proche périphérie** dans les déplacements d'échange;
- à l'intérieur de la Région, le poids croissant des **déplacements radiaux**, particulièrement au niveau de la 2^e couronne.

Fig. 6 : Répartition modale des déplacements en lien avec la RBC un jour ouvrable moyen – Situation 2018 (Source : Bruxelles Mobilité)



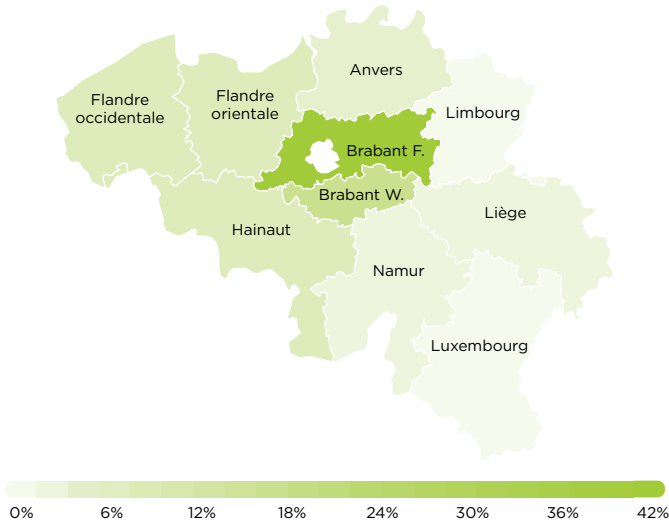
Pour les déplacements à destination de la Région (ce qui intègre les trajets «retours» des Bruxellois), plus de 60% des origines se trouvent dans les deux Brabants. Cette répartition selon les découpages administratifs ne permet d'appréhender complètement la réalité géographique de ces échanges: pour les déplacements issus de la province du Brabant Flamand, près de 85% des origines se trouvent dans l'arrondissement de Hal-Vilvoorde. De façon encore plus fine, les communes directement limitrophes de la Région regroupent l'essentiel des origines, avec logiquement en 1^{ère} place la commune de Zaventem. De la même façon, pour le Brabant Wallon, l'essentiel des échanges se fait avec les communes les plus au nord, les plus proches de la Région.

2. Les évolutions de la mobilité à l'intérieur de la zone RER sont aussi très significatives mais ne sont pas traitées ici.



Quel lien entre le développement territorial et la mobilité dans la métropole bruxelloise ?

Fig. 8 : Origine des déplacements reçus par la RBC un jour ouvrable moyen selon les Provinces – 2018
(Source : données de téléphonie mobile)



Anvers	6,7%
Flandre orientale	9,6%
Brabant flamand	43,9%
Hainaut	9,4%
Liège	3,2%
Limbourg	1,7%
Luxembourg	0,4%
Namur	3,5%
Brabant wallon	16,8%
Flandre occidentale	9,6%

Pour les déplacements internes à la Région, les échanges entre les communes plus périphériques sont déjà aujourd’hui prépondérants, plus en fait que les déplacements radiaux en lien avec le centre-ville. Ce sont surtout sur ces types de liaisons que les évolutions les plus importantes sont attendues: +6,5% pour les déplacements dans la 2^e couronne, contre +2,5% pour les déplacements dans la 1^e couronne. Les exemples

d’Uccle ou de Jette sont éloquentes à cet égard car on observe que les déplacements vers le centre-ville concernent moins de 15% des flux, ceci tant en voiture qu’en transport public tandis que les déplacements vers la 1^e et 2^e couronne sont dominants aussi bien en transport public qu’en voiture et que les déplacements vers l’extérieur de la Région représentent plus d’un tiers des flux globaux.

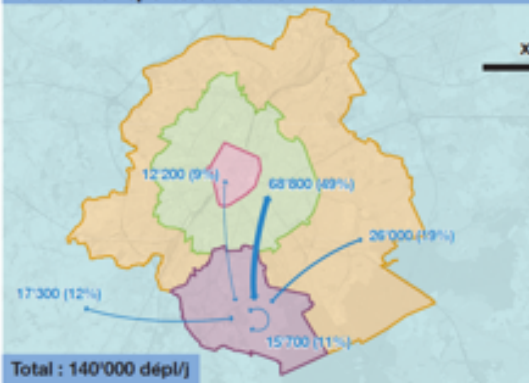
Habitants : 87'000
Emplois : 33'100

3,9 déplacements/jour
par habitant-emploi

Flux totaux de déplacements émis / attirés

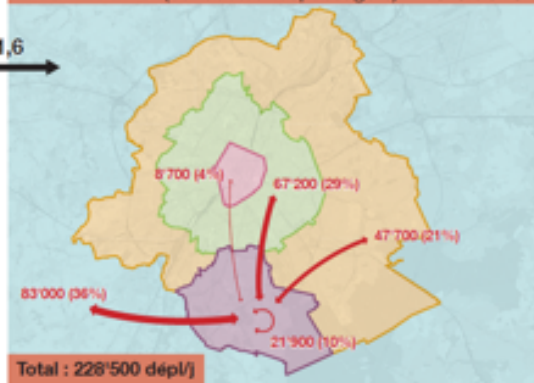


Flux en transports collectifs – Hors transit



x 1,6

Flux en voiture (conducteur et passagers) – Hors transit



Quel lien entre le développement territorial et la mobilité dans la métropole bruxelloise ?

Structure des flux de déplacements journaliers pour la commune de Jette (état 2018)

Habitants : 51'400
Emplois : 15'400

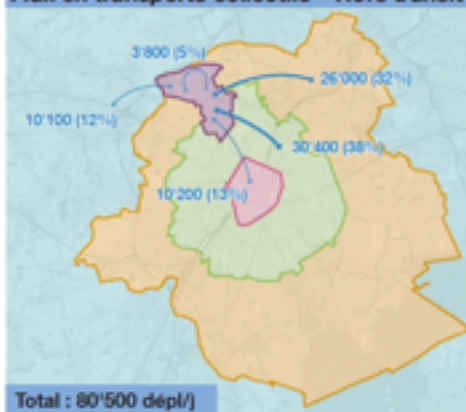
4,0 déplacements/jour
par habitant-emploi

smarteam

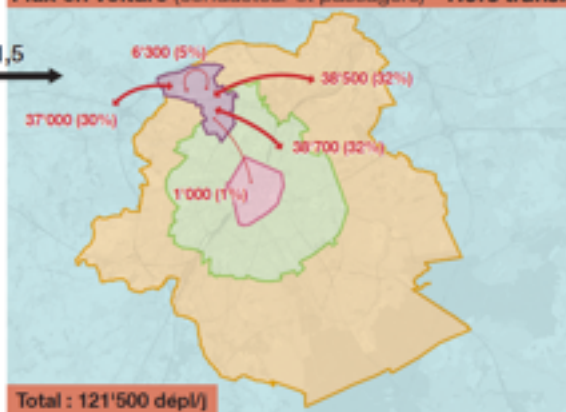
Flux totaux de déplacements émis / attirés



Flux en transports collectifs – Hors transit



Flux en voiture (conducteur et passagers) – Hors transit



Afin d'accompagner efficacement le Plan Régional de Développement Durable, le plan régional de mobilité (PRM) doit être l'occasion de définir les réponses qui seront apportées à ces évolutions, en termes :

- d'offre de mobilité, sachant que le réseau de transports en commun par exemple est, pour des raisons historiques, moins développé sur les axes de roclades ;
- de partenariat au niveau institutionnel, les effets barrières entre les zones de compétences des différentes institutions étant bien réels.

Des variations temporelles des déplacements moins marquées que la perception globale

Les politiques de mobilité sont souvent basées sur les comportements observés lors de jours ouvrables, et même en général, sur les périodes de pointe. De nouveaux types de données (notamment via l'analyse des signaux de la téléphonie mobile) permettent de mieux appréhender les variations des pratiques de mobilité selon les périodes : périodes « creuses », différents jours de la semaine, évolution saisonnière, etc...

Le nombre de déplacements effectués en interne à la Région le week-end correspond par exemple à environ 75% de celui d'un jour ouvrable moyen. Pour les échanges entre la Région et l'extérieur, l'évolution est plus importante, avec une diminution de 50% (ce qui correspond à plus de 900.000 déplacements sur la journée).

De la même façon, les faibles différences constatées entre les périodes de congés (ici les vacances de Pâques) et les périodes scolaires posent question car on observe que le volume de déplacements en période de vacances scolaires est inférieur de moins de 20% par rapport au volume de déplacements observé en période scolaire. Sans remettre fondamentalement en question la place prépondérante des motifs « classiques » de déplacements (domicile-travail, domicile-école), ces résultats appellent des analyses complémentaires et doivent conduire à des réflexions sur l'offre de mobilité : fréquences du transport public, flexibilité des solutions proposées, tarifications, etc...



Quel lien entre le développement territorial et la mobilité dans la métropole bruxelloise ?

Fig. 11 : Évolution du nombre de déplacements en RBC selon le jour de la semaine – Jeudi = base 100
(Source : données de téléphonie mobile)

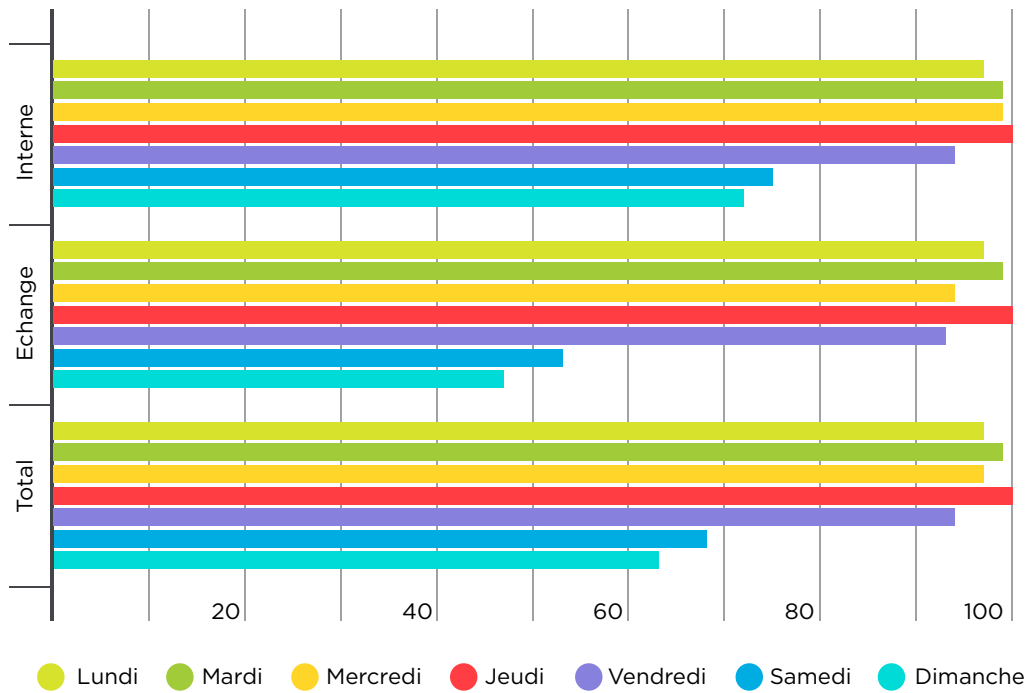


Fig. 12 : Comparaison du nombre de déplacements pendant les congés scolaires, en %
(Source : données de téléphonie mobile)

