

PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE

Bilan 2024-2025



Table des matières

1.	Introduction	3
2.	Aspects méthodologiques.....	4
3.	Évolution des modes de déplacements et du télétravail.....	5
4.	Mode d'approche et mode final	9
5.	Localisation de l'entreprise : un facteur déterminant	10
6.	L'influence du secteur d'activité.....	11
7.	Les autres types de déplacements	12
8.	Les flottes de véhicules.....	13
9.	Les parkings à destination.....	15
10.	Les mesures en faveur de la mobilité durable.....	16
11.	L'impact des PDE	17
12.	Conclusions.....	19

1. Introduction

Le cycle des PDE

Tous les trois ans, les employeurs disposant d'un site de plus de 100 travailleurs en Région de Bruxelles-Capitale sont tenus de réaliser ou d'actualiser un plan de déplacements d'entreprise (PDE). L'année 2024 marquait la nouvelle édition de l'obligation PDE, faisant suite à celle de 2021.

Les entreprises pouvaient transmettre leur PDE à l'administration régionale entre le 1er juillet 2024 et le 31 janvier 2025. Dans les faits, une partie des dossiers ont été remis après cette échéance et nous avons clôturé la réception, dans l'optique de réaliser ce bilan, au quatrième trimestre 2025. Celui-ci porte dès lors sur la période 2024-2025 et constitue une actualisation du bilan précédent (2021-2022).

Par souci de lisibilité, les différentes éditions seront le plus souvent désignées dans le texte et les figures par leur seule année de référence (« 2024 », « 2021 », etc.).

Une édition spéciale

Comme chaque cycle, l'édition 2024 apporte son lot d'enseignements. Elle présente toutefois un caractère particulier pour trois raisons principales.

Tout d'abord, elle marque un certain « retour à la normale » après une édition 2021 qui s'était déroulée alors que les effets du Covid sur l'organisation du travail et les déplacements restaient très marqués. L'exercice 2024 permet d'observer un retour à des pratiques de mobilité stabilisées, dans un contexte toutefois profondément transformé par la généralisation du télétravail.

Ensuite, cette édition est la première pour laquelle l'obligation de réaliser un PDE est assortie de sanctions effectives en cas de non-remise. Cette évolution réglementaire s'est traduite par un taux de réponse plus élevé que lors des cycles précédents, renforçant la robustesse de l'analyse.

Enfin, l'année 2024 marque le vingtième anniversaire de l'introduction des PDE en Région bruxelloise. En 2004, la Région rendait le PDE obligatoire pour tous les sites de plus de 200 travailleurs situés sur son territoire. Bien que la forme et le contenu des PDE de l'époque diffèrent sensiblement de ceux d'aujourd'hui, ce bilan offre ainsi l'occasion de replacer les évolutions récentes dans une perspective de long terme et de comparer la situation actuelle à celle observée lors des premières collectes de données.

Ce bilan est ainsi l'occasion de répondre à une série de questions centrales : la part du vélo continue-t-elle d'augmenter au même rythme ou connaît-elle un ralentissement ? Les navetteurs sont-ils revenus vers les transports en commun après le Covid ? Observe-t-on un retour massif au présentiel après la crise sanitaire ? Combien de travailleurs bénéficient d'un véhicule de société et où en est l'électrification des flottes d'entreprise ? Dans quels secteurs ou territoires les transformations sont-elles les plus marquées ? Et, plus largement, comment la mobilité des travailleurs des grandes entreprises bruxelloises a-t-elle évolué en vingt ans de PDE ?



2. Aspects méthodologiques

Deux sources complémentaires

Le présent rapport repose sur deux sources de données distinctes et complémentaires : d'une part, les plans de déplacements d'entreprise (PDE), qui constituent la source principale d'analyse et seront utilisés par défaut sauf mention contraire ; d'autre part, les réponses individuelles recueillies via l'outil régional d'enquête mobilité mis à disposition des entreprises.

Les PDE fournissent des données agrégées au niveau de l'entreprise : répartition modale, flottes de véhicules, capacités de stationnement, mesures mises en œuvre, etc. Ils permettent ainsi d'établir un diagnostic global et structuré de la mobilité générée par les grandes entreprises bruxelloises. En revanche, ces données ne permettent pas d'analyser finement les comportements individuels. Elles indiquent par exemple le nombre d'automobilistes ou de télétravailleurs, sans permettre d'identifier les combinaisons de pratiques au niveau individuel.

Les enquêtes mobilité individuelles apportent cette granularité. Elles autorisent le croisement de multiples variables : mode principal, chaîne de déplacement, fréquence de télétravail, genre, lieu de résidence, etc. Ces données sont toutefois partielles : 4 entreprises sur 10 ont utilisé l'outil d'enquête, avec un taux de participation des travailleurs avoisinant les 47 %.

Un taux de réponse historiquement élevé

Au total, 529 PDE ont été remis en décembre 2025, soit une augmentation notable par rapport aux éditions précédentes à échéance comparable (470 pour l'exercice 2021 et 489 pour 2017), alors que le nombre de sites concernés reste relativement stable (environ 560 depuis 2017). Cela correspond à un taux de réception de 94,5 % des dossiers attendus.

En termes de travailleurs couverts, le taux de réponse est encore plus significatif : les 529 PDE introduits

concernent près de 316 000 travailleurs, soit 98 % des 322 000 travailleurs potentiellement soumis à l'obligation. Les dossiers manquants concernent essentiellement des entreprises de taille plus modeste, tandis que les grands employeurs ont quasi intégralement satisfait à leurs obligations.

Ce résultat marque une progression notable par rapport aux cycles précédents, dont la couverture atteignait environ 93 % des travailleurs concernés. L'introduction, en 2024, de sanctions en cas de non-respect de la législation, combinée à une communication renforcée de l'administration, a probablement contribué à cette amélioration.

Par ailleurs, la part des travailleurs employés dans une entreprise soumise à PDE dans l'emploi total à Bruxelles dépasse pour la première fois la barre des 40 %. Les PDE concernent désormais quatre emplois sur dix dans la Région, alors même que le nombre total de travailleurs à Bruxelles n'a jamais été aussi élevé.¹

Figure 1. Taux de représentativité

Année	Part des travailleurs concernés	Part de l'emploi à Bruxelles
2014	92,8%	38,6%
2017	93,8%	37,1%
2021	93,1%	38,8%
2024	98,1%	40,4%

Comme lors des exercices précédents, une partie des dossiers reçus n'a pas été retenue pour l'analyse en raison d'insuffisances dans la qualité des données transmises. Ce bilan chiffré repose dès lors sur 487 PDE, couvrant 291 547 travailleurs, soit 37,3 % de l'emploi bruxellois.

L'édition 2024-2025 constitue ainsi, en termes de couverture et de représentativité, le bilan le plus robuste réalisé à ce jour.

¹ 781.797 emplois recensés dans le dernier Mini-Bru 2025 de l'IBSA <https://ibsa.brussels/publications/mini-bru>

3. Évolution des modes de déplacements et du télétravail

Comment les travailleurs se déplacent-ils pour venir au travail ? Cette question constitue le cœur du plan de déplacements d'entreprise et sera donc abordée en premier dans ce bilan chiffré.

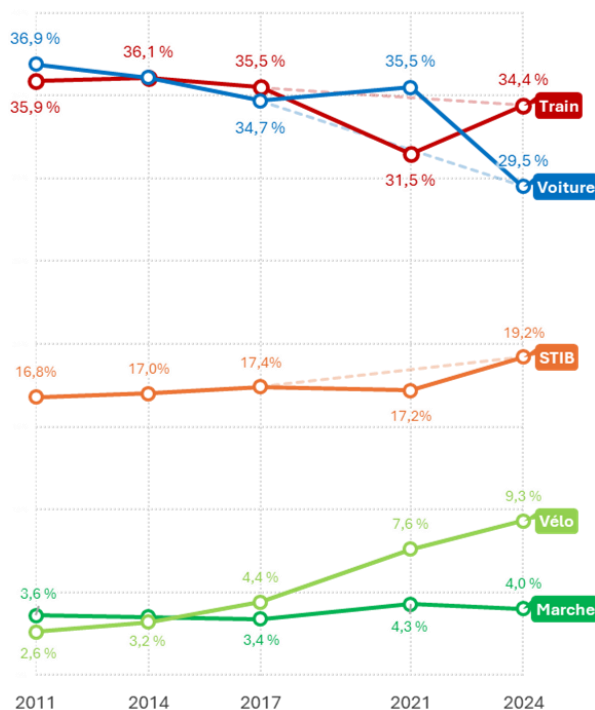
L'analyse s'articulera en trois temps. Nous examinerons d'abord l'évolution des modes de déplacement principaux utilisés lorsque les travailleurs se rendent sur leur lieu de travail. Nous aborderons ensuite la question du non-déplacement, c'est-à-dire le travail à domicile, un phénomène qui a pris une ampleur considérable depuis la crise sanitaire. Enfin, ces deux dimensions seront combinées afin d'évaluer l'évolution des volumes de déplacements selon les modes.

Modes de déplacement principaux

Après les importants changements modaux observés entre 2017 et 2021 sous l'effet de la crise sanitaire, la répartition des déplacements domicile-travail retrouve en 2024 une trajectoire conforme aux tendances de long terme (Figure 2).

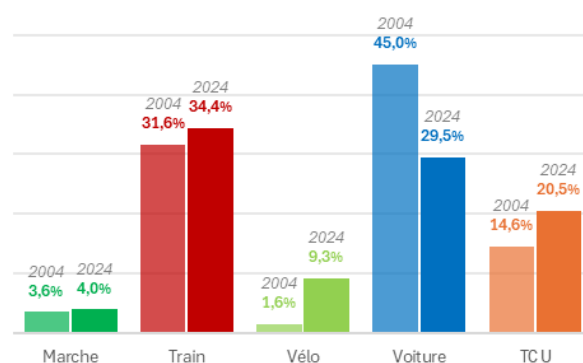
L'usage du train, fortement affecté durant la période Covid, revient ainsi à un niveau proche de celui observé en 2017, autour de 35 %. La marche se stabilise pour sa part aux environs de 4 %, également proche de la situation de 2017. L'usage de la STIB reprend sa progression après le coup d'arrêt enregistré en 2021 et atteint 19 % de part modale. Le vélo poursuit sa croissance soutenue, même si l'augmentation est moins rapide qu'entre 2017 et 2021. Il représente désormais plus de 9 % des déplacements, et concerne ainsi près d'un travailleur sur dix. À l'inverse, la part de la voiture recule nettement et passe sous le seuil des 30 %, confirmant la tendance à la baisse engagée depuis plus d'une décennie. Le rebond observé en 2021 apparaît ainsi rétrospectivement comme un épisode conjoncturel.

Figure 2. Évolution de la répartition modale



Si l'on remonte plus loin dans le temps, jusqu'à l'introduction des PDE en 2004, on constate que le paysage des déplacements domicile-travail s'est profondément transformé en vingt ans (Figure 3). La part de la voiture a diminué d'un tiers durant cette période, passant de 45 % à moins de 30 %. Cette évolution s'est essentiellement opérée au profit des transports en commun urbains (STIB, De Lijn et TEC, regroupés dans la figure ci-dessous sous l'acronyme TCU) et du vélo, tandis que l'usage du train a également progressé.

Figure 3. Comparaison 2004-2024 de la répartition modale

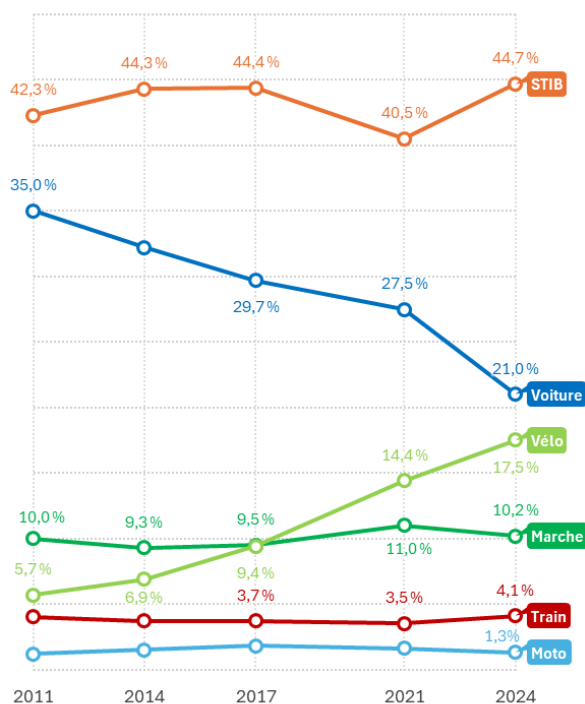


La croissance importante des modes de proximité, en particulier le vélo et les transports en commun urbains, suggère que le report modal a été plus important pour les déplacements de courte et moyenne distance. Afin d'éclairer cet aspect, notre analyse distingue à présent l'évolution des modes de déplacement selon le lieu de résidence des travailleurs : d'une part les travailleurs bruxellois (Figure 5), d'autre part les navetteurs, c'est-à-dire les travailleurs résidant en dehors de la Région (Figure 6).

Cette distinction met en évidence des dynamiques contrastées. Elle montre d'abord que la baisse de l'usage de la voiture est largement portée par les travailleurs bruxellois. Du côté des navetteurs, la part de la voiture diminue également, mais de manière plus limitée, la structure modale restant relativement stable depuis 2011, hors période Covid. Le vélo constitue toutefois une exception notable : la part des trajets à vélo depuis l'extérieur de la Région passe d'environ 1 % en 2011 à plus de 4 % en 2024.

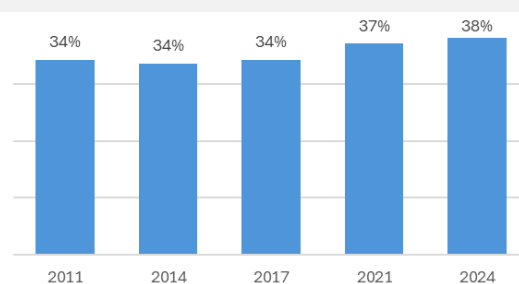
Du côté des travailleurs bruxellois, c'est un véritable « boom » qui s'observe depuis 2011. La part du vélo a triplé sur cette période et pourrait à l'avenir dépasser celle de la voiture, dont l'usage a fortement reculé, passant de 35 % en 2011 (et même de 44 % en 2004 au début des PDE) à 21 % en 2024.

Figure 5. Évolution de la répartition modale chez les Bruxellois



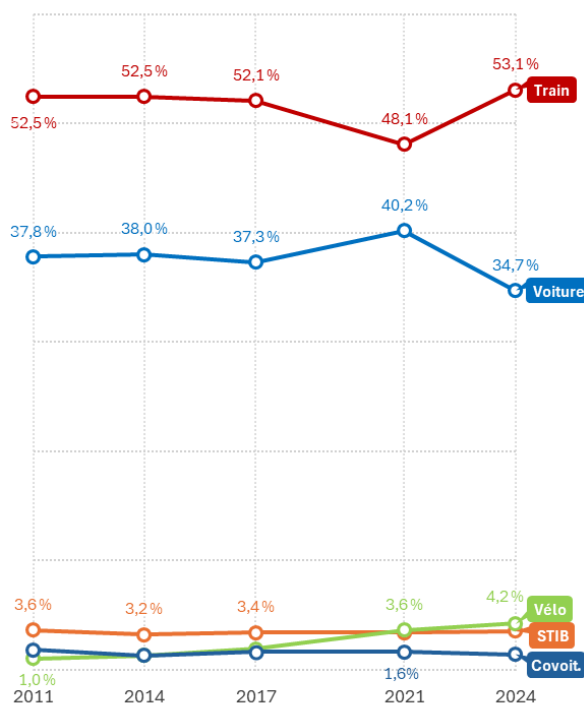
Pour les autres modes, les tendances sont plus stables. Du strict point de vue des travailleurs bruxellois, la part de la STIB n'a pas fortement augmenté. La hausse observée au niveau global (Figure 2) s'explique dès lors plutôt par la progression de la part de travailleurs bruxellois dans l'emploi total (Figure 4).

Figure 4. Part de travailleurs bruxellois dans les entreprises PDE



La part de travailleurs bruxellois dans les effectifs des entreprises soumises à PDE a légèrement progressé, passant de 34 % à 38 % de l'ensemble des travailleurs. Cette évolution est cohérente avec les données de l'IBSA relatives à l'emploi total à Bruxelles.

Figure 6. Évolution de la répartition modale chez les navetteurs



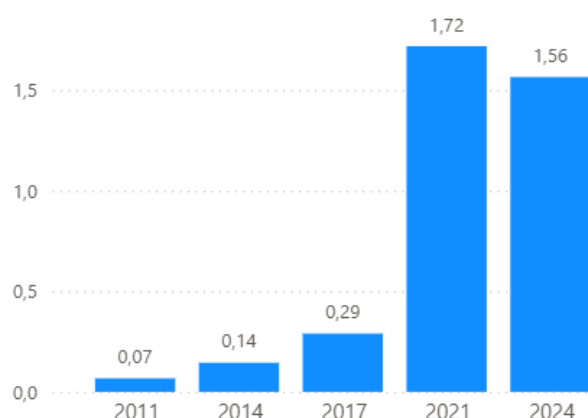
Télétravail

Les parts modales présentées précédemment décrivent les modes utilisés lorsque les travailleurs se déplacent vers leur entreprise. Or une part importante de ces déplacements n'a plus lieu quotidiennement en raison du télétravail. L'analyse de ce phénomène est donc indispensable pour comprendre l'évolution récente de la mobilité domicile-travail.

En 2020, le télétravail a connu une expansion fulgurante sous l'effet de la crise du Covid : durant plusieurs mois, la quasi-totalité des travailleurs n'exerçant pas de fonction de première nécessité a été contrainte de travailler à domicile. Lors de l'édition 2021 des PDE, cette situation de confinement était encore en vigueur dans de nombreuses organisations. Les données collectées à l'époque ont dès lors pu sous-estimer ou déformer la pratique réelle du télétravail, certaines entreprises ayant déclaré la situation formelle — parfois encore non adaptée — plutôt que les pratiques effectivement observées durant la crise.

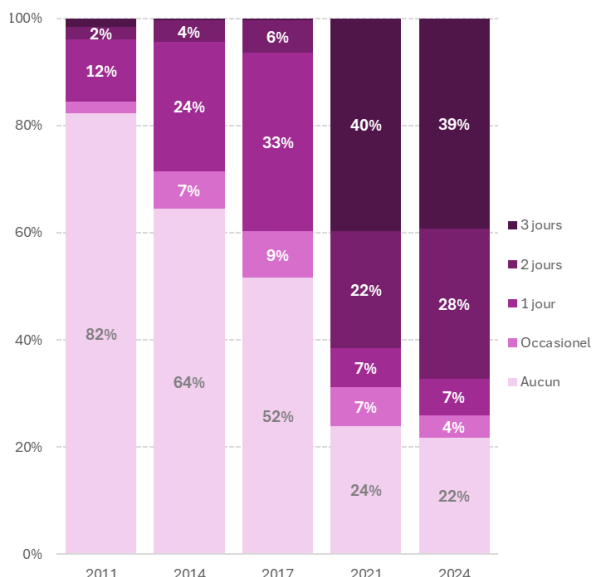
L'édition 2024 constitue ainsi la première photographie représentative de la situation post-Covid. Ces résultats confirment l'ancrage durable du télétravail dans l'organisation du travail (Figure 7). Le retour à des pratiques antérieures à la crise sanitaire apparaît limité : en moyenne, les travailleurs prestent encore 1,56 jours par semaine à domicile, et jusqu'à deux jours chez les employés de bureau du secteur tertiaire. Les niveaux observés sont globalement équivalents dans le secteur public et dans le secteur privé, contrairement à l'idée souvent avancée d'un recours plus marqué au télétravail dans les administrations.

Figure 7. Nombre moyen de jours de télétravail par semaine



Les possibilités offertes en matière de télétravail restent souvent plus larges que la pratique effective (Figure 8). Ainsi, 40 % des entreprises proposent trois jours de télétravail hebdomadaires, voire davantage, et 28 % en proposent deux.

Figure 8. Répartition des entreprises selon le nombre maximum de jours de télétravail proposés



Avec une moyenne de 1,56 jours par semaine, le télétravail représente désormais environ 30 % du temps de travail hebdomadaire. Son intensité varie toutefois selon les caractéristiques des travailleurs et des emplois occupés. Les données issues des PDE ne permettent pas d'analyser ces variations de manière détaillée, faute de croisement entre variables individuelles. Les enquêtes de mobilité apportent cependant des éléments complémentaires : elles montrent que les navetteurs télétravaillent en moyenne 40 % de plus que les travailleurs bruxellois. Cette différence s'explique à la fois par des distances domicile-travail plus longues et par la répartition sectorielle des emplois : les secteurs moins « télétravaillables » employant proportionnellement davantage de travailleurs résidant à Bruxelles.

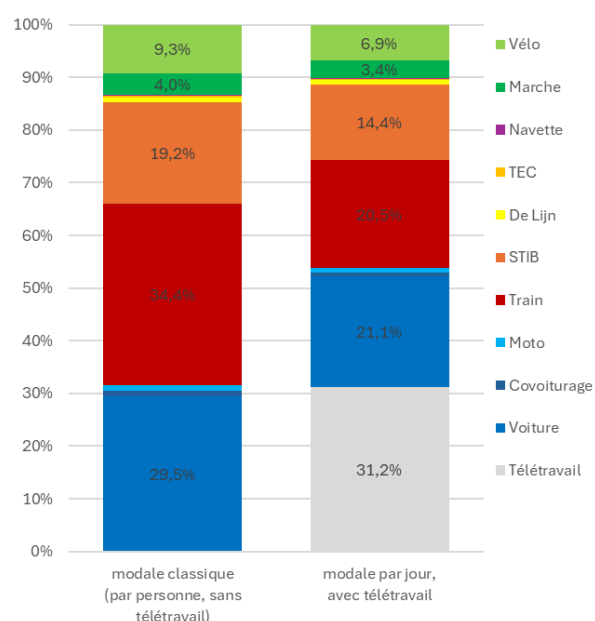
Volumes de déplacements

L'intensité du télétravail varie selon les modes de transport. Les usagers du train y ont le plus fréquemment recours, avec un niveau environ 25 % supérieur à la moyenne. Cette différence invite à compléter l'analyse modale traditionnelle par une approche en volumes de déplacements.

En effet, l'approche classique mesure la part de chaque mode par personne, indépendamment de la fréquence réelle des déplacements. Or, dans un contexte où le télétravail occupe une place importante, il est également pertinent de raisonner en nombre de jours effectivement prestés sur site ou à distance.

La [Figure 9](#) met ainsi en regard ces deux lectures pour l'année 2024 : à gauche, la répartition modale par personne ; à droite, la répartition en jours de travail, intégrant l'effet du télétravail.

Figure 9. Répartition modale avec et sans le facteur télétravail



Sous cet angle, le télétravail apparaît comme la situation la plus fréquente : un jour moyen, le nombre de travailleurs à domicile dépasse celui des automobilistes ou des usagers du train. Cette situation varie toutefois selon les jours de la semaine : elle est moins marquée lors des journées de forte présence (mardi et jeudi) et plus accentuée les jours où le télétravail est davantage pratiqué (mercredi et vendredi). Les données actuellement disponibles ne permettent cependant pas de quantifier précisément ces variations journalières.

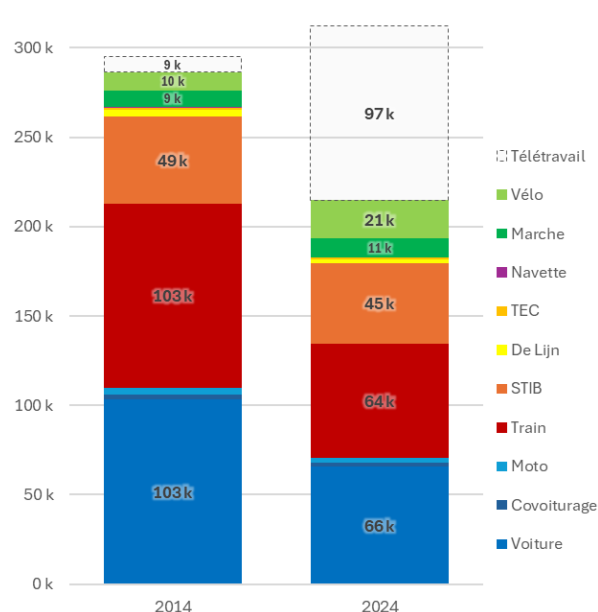
Alors que les parts modales sont généralement exprimées en pourcentage, une lecture complémentaire en nombre absolu permet d'appréhender la situation sous un autre angle. Exprimée en déplacements un jour moyen, elle met en évidence l'évolution des volumes réels par mode ([Figure 10](#))

Entre 2014 et 2024, malgré une légère augmentation du nombre total de travailleurs concernés par les PDE, le nombre total de déplacements quotidiens diminue sensiblement. Cette évolution s'explique en grande partie par l'émergence et la généralisation du télétravail au cours de la période.

Les volumes journaliers passent ainsi d'environ 103 k déplacements pour le train et la voiture en 2014 à respectivement 64 k et 66 k en 2024.

Seuls la marche et le vélo enregistrent une progression en volume, plus marquée pour le vélo (de 10 k à 21 k). L'érosion observée pour la STIB reste, quant à elle, nettement plus limitée que celle du train.

Figure 10. Nombre de déplacements un jour moyen, pour l'ensemble des travailleurs concernés par les PDE



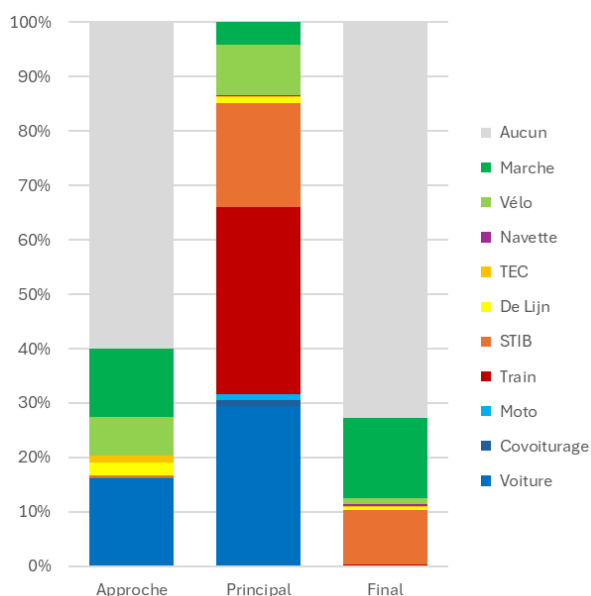
4. Mode d'approche et mode final

L'analyse précédente portait sur le mode principal, c'est-à-dire celui utilisé sur la plus grande partie du trajet domicile-travail. Pour appréhender plus finement les pratiques de mobilité, il est utile d'examiner l'ensemble de la *chaîne de déplacement* : en partant du domicile, les modes utilisés en amont (mode d'approche) et en aval (mode final) de ce mode principal.

Ces informations sont issues des enquêtes de mobilité internes aux entreprises, qui permettent de reconstituer la chaîne de déplacement complète de chaque travailleur.

Il apparaît (Figure 11) qu'une part importante des travailleurs combine plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet : 40 % utilisent un mode d'approche différent du mode principal et 28 % un mode final.

Figure 11. Parts modales des modes d'approche, principal et final



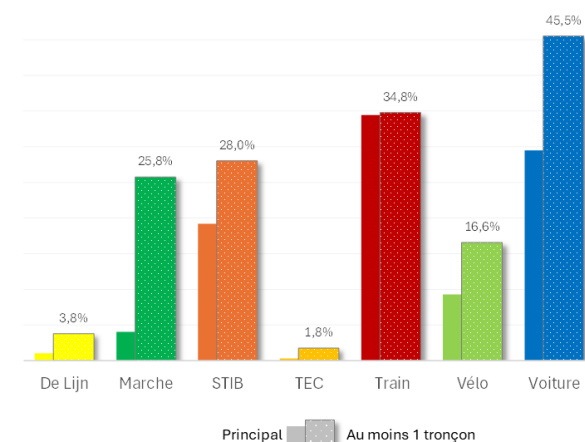
Bien que chacun effectue quelques mètres à pied au cours de son déplacement, par exemple entre un parking et un bâtiment, ces trajets très courts ne sont pas retenus comme significatifs. La marche n'est donc considérée ici comme mode d'approche ou final qu'à partir de 10 minutes à pied. Selon cette définition, elle apparaît comme un mode très présent en début et surtout en fin de chaîne : plus d'un travailleur sur quatre marche au moins dix minutes sur une partie de son trajet domicile-travail.

Certains modes sont davantage utilisés en amont du trajet principal, notamment le vélo, la voiture, De Lijn

ou le TEC. À l'inverse, la STIB intervient fréquemment en fin de parcours : environ 10 % des travailleurs l'utilisent après leur mode principal, le plus souvent pour terminer un trajet commencé en train.

La prise en compte de l'ensemble des segments du trajet modifie sensiblement l'appréciation des parts modales (Figure 12). Utilisé comme mode principal par 9 % des travailleurs, le vélo concerne en réalité 16 % d'entre eux si l'on considère l'ensemble du trajet. Autrement dit, près d'un travailleur sur six est cycliste sur au moins une partie de son déplacement domicile-travail.

Figure 12. Part de travailleurs utilisant ce mode principal vs. utilisant ce mode sur au moins une partie de leur trajet domicile-travail



La voiture apparaît également plus largement utilisée lorsque l'on considère l'ensemble de la chaîne de déplacement : 45 % des travailleurs y ont recours sur au moins une partie du trajet. La STIB est également utilisée par davantage de travailleurs que ne le suggère la seule part modale principale : 28 % y ont recours sur au moins un segment de leur déplacement.

5. Localisation de l'entreprise : un facteur déterminant

Si la localisation du domicile influence fortement les choix de mobilité, celle du lieu de travail constitue également un déterminant majeur des pratiques de déplacement. La qualité de desserte en transports en commun autour de l'entreprise joue à cet égard un rôle central dans la manière dont les travailleurs se déplacent.

Afin d'appréhender cette question de manière synthétique, les résultats sont présentés selon la typologie des [zones d'accessibilité en transport en commun](#) définie par le Règlement régional d'urbanisme (RRU). Celle-ci distingue trois catégories reflétant la qualité de la desserte : la zone A (très bien desservie), la zone B (bien desservie) et la zone C (moyennement desservie). L'accessibilité est maximale dans les quartiers centraux (Pentagone, petite ceinture, quartiers Nord, Midi et européen) et diminue à mesure que l'on s'éloigne des axes structurants de transports en commun et des principales gares.

La [Figure 13](#) présente l'utilisation des différents modes selon la localisation de l'entreprise, en distinguant les travailleurs bruxellois et les navetteurs.

Chez les travailleurs résidant à Bruxelles, la part de la voiture varie plus que du simple au double selon la desserte du lieu de travail : elle s'élève à 15 % dans les quartiers centraux les mieux desservis, contre 36 % dans les zones moins bien connectées aux transports en commun.

L'usage de la STIB est logiquement plus élevé vers les quartiers les mieux desservis, mais l'écart avec les autres zones reste modéré, témoignant de la couverture relativement homogène du réseau sur l'ensemble du territoire régional. L'évolution observée depuis 2011 confirme cette tendance à l'homogénéisation : la part de la STIB vers les quartiers centraux a

peu progressé (+1 point), tandis qu'elle a augmenté sensiblement vers les zones plus excentrées (de 33 % à 40 %). Ces évolutions, bien que non reprises en figure, ressortent de l'analyse détaillée des données.

On notera que le train est utilisé par 5 % de Bruxellois pour se rendre dans les zones les mieux desservies. Les modes actifs apparaissent globalement moins sensibles à la localisation, même si leur utilisation est légèrement plus élevée dans les zones centrales, depuis lesquelles la distance moyenne vers l'ensemble du bassin d'emploi régional est plus faible. Par ailleurs, les zones les mieux desservies abritent les principales institutions européennes, au sein desquelles la part de cyclistes et de piétons est particulièrement élevée, ce qui contribue à renforcer la part des modes actifs dans ces quartiers.

Pour les navetteurs, la localisation de l'entreprise joue un rôle encore plus déterminant. La part d'automobilistes varie d'un facteur trois entre les quartiers centraux (21 %) et les zones moins bien desservies par les transports en commun (63 %). La part du train présente une répartition inverse. Cette sensibilité accrue s'explique notamment par la nécessité de correspondances supplémentaires lorsque le lieu de travail est situé en seconde couronne : devoir prendre les transports urbains après un trajet en train constitue un frein non négligeable. Ce contraste centre/périphérie s'explique également par la plus grande accessibilité automobile depuis l'extérieur de la Région qu'offrent certains quartiers de bureaux excentrés.

Ces résultats confirment l'importance stratégique de la localisation des entreprises. Pour les structures employant un grand nombre de navetteurs, une implantation bien desservie en transports en commun constitue un levier majeur de report vers des modes de déplacement plus durables.

Figure 13. Parts modales des Bruxellois et des navetteurs ventilées selon la desserte en TC de l'entreprise

Zone de résidence	Accessibilité en TC	Voiture	Train	STIB	Velo	Marche
Bruxelles	Excellente	15%	5%	48%	20%	11%
	Bonne	22%	3%	42%	16%	13%
	Moyenne	36%	2%	40%	14%	5%
Reste Belgique	Excellente	21%	69%	4%	4%	0%
	Bonne	48%	36%	3%	5%	0%
	Moyenne	65%	20%	3%	6%	0%

6. L'influence du secteur d'activité

Comme l'illustre la [Figure 14](#), les pratiques de mobilité varient fortement selon le secteur d'activité. Ces écarts s'expliquent à la fois par la localisation des sites, par la structure du bassin d'emploi et par les politiques de mobilité propres à chaque secteur.

De manière générale, l'usage de la voiture est nettement plus faible dans le secteur public que dans le secteur privé. Cette situation résulte d'un ensemble de facteurs convergents : implantation souvent centrale et bien desservie en transports en commun, remboursement intégral de ceux-ci, absence de remboursement des déplacements en voiture et recours très marginal aux véhicules de société.

À l'inverse, la place de la voiture demeure nettement plus importante dans le secteur privé, en particulier au sein des sièges des grandes entreprises. Dans ces structures, la voiture représente près de la moitié des déplacements domicile-travail et 58 % des travailleurs disposent d'un véhicule de société. L'usage de la voiture est également plus élevé dans les secteurs caractérisés par des horaires décalés, tels que la santé ou le transport et la logistique.

L'utilisation des transports publics et des modes actifs varie également selon les profils sectoriels. Le train est particulièrement présent dans les secteurs employant une forte proportion de navetteurs, comme les administrations fédérales et flamandes. À l'inverse, dans les secteurs dont le bassin d'emploi est davantage bruxellois, les modes de proximité dominent : la STIB, le vélo et la marche y occupent une place plus importante. La STIB est ainsi la plus utilisée dans les pouvoirs publics locaux et régionaux. Chez

ces derniers, l'abonnement STIB est généralement octroyé par défaut à l'ensemble des travailleurs.

Le vélo atteint des parts modales particulièrement élevées dans les institutions européennes (20 %). La marche y est également très répandue ainsi que dans les pouvoirs publics de proximité, deux secteurs caractérisés par un recrutement très local.

Une part importante de ces différences sectorielles s'explique donc par des facteurs structurels : localisation des sites et étendue du bassin d'emploi. Afin d'isoler l'effet propre des politiques de mobilité, une analyse complémentaire a été réalisée en neutralisant ces facteurs. Les résultats de cet exercice ne sont pas représentés graphiquement dans le présent rapport, mais permettent d'éclairer certaines spécificités sectorielles.

Cet exercice nuance l'image de certains secteurs qui apparaissent de prime abord plus vertueux. Le cas des banques et assurances est à cet égard révélateur : bien que la part de la voiture y soit légèrement inférieure à la moyenne (27 %), ce secteur se révèle en réalité sur-utilisateur de l'automobile (+20 %) au regard de la localisation de ses sites et de son bassin d'emploi. Ce résultat s'explique notamment par l'abondance des voitures de société dans ce secteur et par le remboursement systématique des déplacements effectués en voiture. Un constat similaire peut être posé pour les institutions européennes, qui apparaissent elles aussi légèrement sur-utilisatrices de la voiture (+6 %), probablement en raison de capacités de stationnement particulièrement importantes mises à disposition des travailleurs.

Figure 14. Répartition modale selon le secteur d'activité

	Voiture	Covoit.	Moto	Train	STIB	Vélo	Marche
Organismes de la Région Flamande	9%	0%	0%	75%	5%	7%	2%
Organismes de la RBC	9%	1%	2%	37%	30%	16%	3%
Organismes fédéraux	12%	0%	1%	67%	12%	6%	1%
Organismes de la Communauté Française	15%	1%	0%	49%	25%	6%	2%
Institutions européennes	21%	1%	1%	14%	27%	20%	14%
Enseignement supérieur	21%	1%	1%	30%	23%	17%	5%
Administrations communales / CPAS	26%	0%	2%	18%	33%	9%	10%
Banques et assurances	27%	0%	1%	51%	15%	4%	1%
Reste du secteur Non-marchand	29%	1%	1%	31%	29%	6%	2%
Eau et énergie	31%	1%	1%	39%	14%	12%	1%
Police	40%	5%	4%	33%	8%	8%	2%
Transport & Logistique	41%	1%	4%	21%	20%	8%	3%
Médias	45%	1%	1%	23%	14%	12%	3%
Santé	49%	1%	1%	13%	24%	8%	3%
Sièges sociaux secteur privé	51%	0%	0%	33%	10%	4%	1%
Industries	54%	19%	2%	6%	10%	4%	1%

7. Les autres types de déplacements

Au-delà des trajets domicile-travail, les entreprises et pouvoirs publics génèrent d'autres flux liés à leur activité : déplacements professionnels, visites sur site ou encore livraisons. Ce chapitre vise à en estimer l'ampleur et l'évolution récente.

Les livraisons constituent une catégorie spécifique, relevant de flux de marchandises plutôt que de personnes. Leur dénombrement par les entreprises se révèle par ailleurs un exercice complexe et souvent peu fiable s'il n'est pas réalisé avec une grande rigueur. Pour une analyse détaillée de ces flux logistiques, le lecteur est renvoyé au [Cahier 4 de l'observatoire de la mobilité](#).

L'analyse qui suit se concentre donc sur les flux de personnes générés par l'activité des entreprises. La [Figure 15](#) représente le nombre moyen de déplacements générés chaque jour ouvrable par une entreprise de 100 travailleurs.

Un premier constat se dégage : les déplacements professionnels (réunions, visites, etc.), qui ne relèvent pas du domicile-travail, représentent une part relativement limitée des flux totaux. La majorité des déplacements est constituée des trajets domicile-travail et des déplacements de visiteurs.

On observe ensuite qu'avant la crise sanitaire, les entreprises généraient en moyenne environ 190 déplacements (aller-retour) par jour ouvrable pour 100 travailleurs. La pandémie a entraîné une réduction d'environ 25 % de ces flux, ramenant ce volume à environ 140 déplacements quotidiens.

La baisse a été particulièrement marquée pour les déplacements professionnels (-45 %), largement remplacés dans le secteur tertiaire par les réunions à distance. Elle a été plus modérée pour les déplacements domicile-travail (-30 %) et plus limitée encore pour les déplacements des visiteurs (-15 %).

Si la baisse relative est plus forte pour les déplacements professionnels, la réduction en nombre absolu concerne principalement les déplacements domicile-travail, compte tenu de leur poids initial nettement plus élevé.

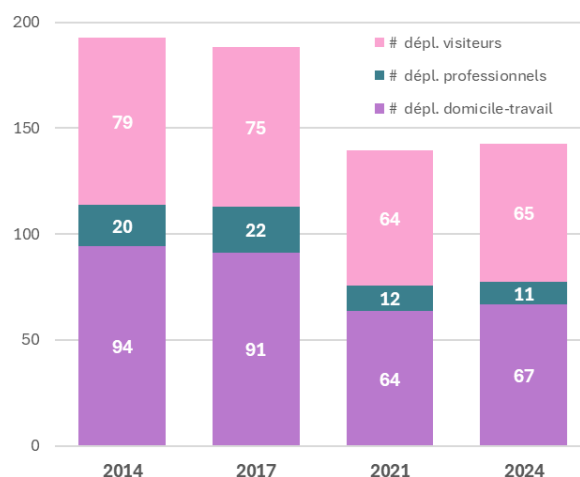
Par conséquent, depuis 2021, le nombre de déplacements de visiteurs est devenu comparable à celui des travailleurs. La notion de visiteur est entendue ici au sens large : elle ne se limite pas aux personnes externes venant pour une réunion ou un événement, mais englobe toute personne extérieure au

personnel, qu'il s'agisse d'étudiants, de clients, de patients, etc. Compte tenu de la nature de ces activités, qui nécessitent le plus souvent une présence sur site, la diminution des déplacements observée après la crise sanitaire est restée plus limitée que pour les déplacements domicile-travail.

Les déplacements professionnels, dont le nombre a fortement diminué avec la généralisation des réunions en visioconférence représentent désormais un déplacement quotidien pour dix travailleurs.

Il ressort enfin que la situation observée en 2024 apparaît stable par rapport à 2021, confirmant l'ancrage durable des pratiques de déplacement post-Covid.

Figure 15. Volume moyen de déplacements générés par jour ouvrable pour 100 travailleurs

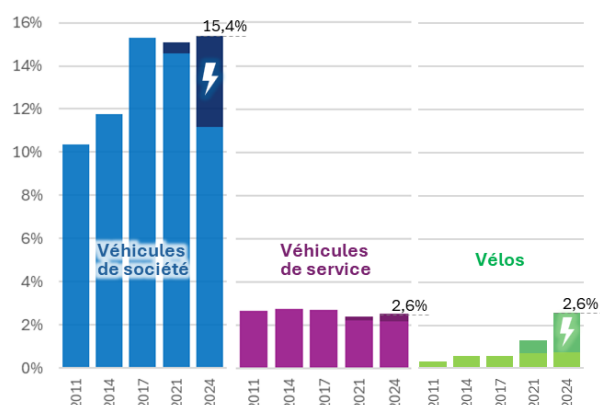


8. Les flottes de véhicules

Comme vu précédemment, la mise à disposition de voitures de société constitue l'un des principaux facteurs expliquant les différences sectorielles observées en matière de répartition modale. Après une phase de forte croissance entre 2011 et 2017, le recours aux voitures de société semble toutefois se stabiliser (Figure 16).

En 2024, la part des travailleurs disposant d'une voiture de société se maintient autour de 15 %. Cette moyenne recouvre cependant des écarts sectoriels très importants, issus de l'analyse détaillée des PDE. Dans le secteur public, la voiture de société reste marginale (entre 0 % et 2 % des travailleurs), tandis qu'elle concerne près de 60 % des employés des grandes entreprises privées et dépasse 50 % dans les secteurs des banques et assurances et 45 % dans celui de l'eau et de l'énergie.

Figure 16. Taille des flottes d'entreprise en proportion des travailleurs selon le type de véhicule



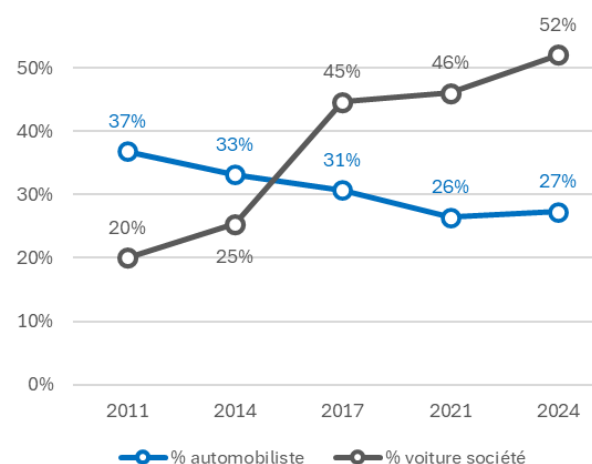
Bénéficier d'une voiture de société n'implique toutefois plus nécessairement son utilisation systématique pour les trajets domicile-travail. Cette dissociation, permise et encouragée par l'introduction du budget mobilité, se vérifie dans les données : dans 71 des 176 structures disposant d'au moins dix voitures de société, la part modale de la voiture est inférieure à la proportion de travailleurs bénéficiant d'un véhicule de société. Une part significative des bénéficiaires recourt donc à d'autres modes de déplacement pour se rendre au travail.

Le secteur bancaire illustre particulièrement ce phénomène : la proportion de voitures de société y dépasse largement celle des automobilistes depuis 2017 (Figure 17) et, en 2024, près d'un bénéficiaire sur deux laisse sa voiture au garage pour se rendre au travail.

Ces véhicules restent toutefois utilisés pour des déplacements privés ou par d'autres membres du ménage, de sorte que l'impact global du dispositif sur la mobilité et sur l'environnement demeure significatif. Les statistiques nationales (SPF Mobilité, Office fédéral du Plan) indiquent en effet que les voitures de société parcourent en moyenne près du double de kilomètres annuels d'une voiture particulière, ce qui confirme que leur utilisation globale reste élevée.

Contrairement à une idée reçue, les données disponibles indiquent par ailleurs que la mise à disposition de voitures de société ne répond pas spécifiquement à des besoins de déplacement professionnel. La fréquence des déplacements professionnels n'est pas plus élevée dans les secteurs fortement pourvoyeurs en véhicules de société (11 déplacements par jour pour 100 travailleurs, soit la moyenne observée) et aucune corrélation significative n'apparaît entre le nombre de véhicules de société et le volume de ces déplacements (coefficient de corrélation : 0,07). Ces éléments suggèrent dès lors que la voiture de société relève davantage d'un mécanisme d'avantage salarial optimisé fiscalement que d'un réel besoin professionnel.

Figure 17. Évolution de la proportion d'automobilistes et de bénéficiaires d'un véhicule de société dans le secteur des banques et assurances



Un dernier point mérite d'être souligné concernant les voitures de société : l'électrification rapide de ces flottes au cours des trois dernières années. En 2021, à peine un véhicule de société sur trente était électrique ; en 2024, cette proportion dépasse désormais un sur quatre. Cette évolution s'accompagne d'un renforcement des infrastructures

de recharge au sein des entreprises : 7,4 % des places de parking en sont aujourd'hui équipées, contre 3,2 % en 2021.

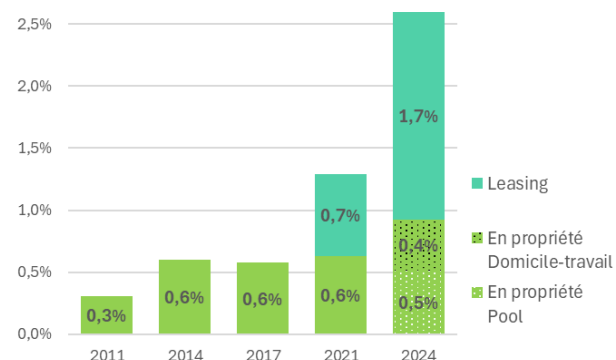
L'électrification des flottes de véhicules de service, utilisés strictement dans un cadre professionnel, progresse nettement moins vite : on compte environ un véhicule électrique pour sept voitures ou camionnettes de service. Ces flottes restent par ailleurs bien plus réduites que celles des voitures de société, avec en moyenne 2,6 véhicules de service pour 100 travailleurs.

Alors que la taille des flottes de voitures de société se stabilise, les flottes de vélos d'entreprise connaissent une progression rapide. Le nombre de vélos rapporté aux effectifs est passé de 0,6 % en 2017 à 1,3 % en 2021 pour atteindre 2,6 % en 2024 (Figure 18).

Autrefois exclusivement composées de vélos de service destinés aux déplacements professionnels,

ces flottes sont désormais de plus en plus mises à disposition des travailleurs pour leurs trajets domicile-travail, notamment via des dispositifs de leasing. L'essor des vélos électriques, qui représentent aujourd'hui environ 70 % des vélos d'entreprise, contribue fortement à cette dynamique.

Figure 18. Flottes de vélos en proportion des travailleurs



9. Les parkings à destination

Voiture

La disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail constitue un autre facteur déterminant du choix modal des travailleurs.

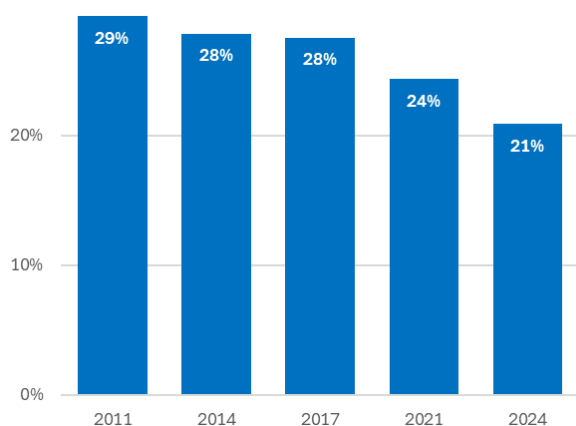
Le nombre de places de parking proposées par les entreprises à leurs travailleurs, resté relativement stable entre 2011 et 2017, diminue de manière marquée depuis lors pour atteindre aujourd'hui une moyenne proche de deux places pour dix travailleurs ([Figure 19](#)).

Plusieurs facteurs convergents expliquent cette évolution. La généralisation du télétravail dans les grandes entreprises a d'abord profondément modifié l'occupation des sites : la présence simultanée des travailleurs n'étant plus systématique, les surfaces de bureaux et les capacités de stationnement ont pu être rationalisées.

Parallèlement, la mise en œuvre plus fréquente de politiques internes de gestion du stationnement a permis un suivi plus précis de l'occupation des parkings et, dans de nombreux cas, une optimisation des capacités existantes. À cela s'ajoute la diminution notable de la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail au cours des dernières années, qui a réduit la pression sur les places disponibles.

Enfin, les politiques régionales ont également joué un rôle structurant. Le volet stationnement du CoBrACE, en particulier, vise explicitement la réduction des capacités de parking dans les immeubles de bureaux.

[Figure 19](#). Proportion de places de parking par travailleur



Vélos

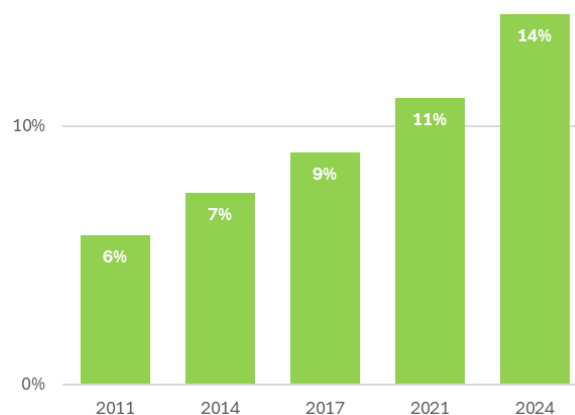
Bien que le vélo bénéficie d'une plus grande souplesse de stationnement que la voiture, la mise à disposition d'infrastructures de qualité et en quantité suffisante demeure un élément central des politiques de mobilité cyclable.

Dans ce domaine, l'évolution observée est donc encourageante. Le nombre de places de stationnement vélo a poursuivi sa progression pour atteindre une capacité moyenne d'environ 14 places pour 100 travailleurs ([Figure 20](#)). Cette augmentation accompagne la croissance rapide de l'usage du vélo et vise à maintenir un niveau d'équipement cohérent avec la demande.

Ces chiffres globaux doivent néanmoins être interprétés avec prudence. D'une part, certaines entreprises partagent des infrastructures communes, ce qui peut conduire à des doubles comptages dans les données agrégées. D'autre part, les parkings vélos accueillent fréquemment des usagers externes, en particulier dans le secteur de l'enseignement, où les étudiants peuvent représenter une part importante des cyclistes.

Ces éléments rappellent l'importance d'une évaluation qualitative et quantitative au cas par cas des parkings vélos. Le suivi étroit assuré par Bruxelles Environnement dans le cadre de l'arrêté PDE permet à cet égard de vérifier la conformité des aménagements et d'accompagner leur amélioration. La qualité des infrastructures tend ainsi à progresser : parkings plus sécurisés, visibles, pratiques et capables d'accueillir une diversité croissante de vélos (pliants, cargos, longtail, électriques).

[Figure 20](#). Proportion d'emplacements vélos par travailleur



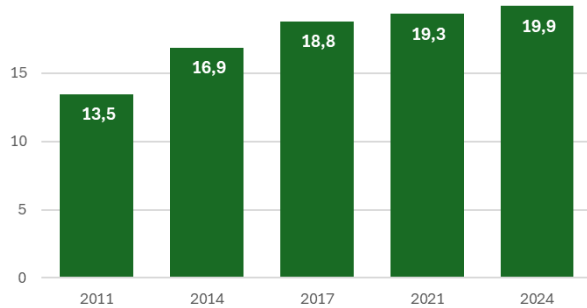
10. Les mesures en faveur de la mobilité durable

La finalité du PDE est d'encourager le transfert modal de la voiture vers les modes plus durables et de réduire les impacts environnementaux des déplacements générés. Pour atteindre ces objectifs, les entreprises doivent, à travers leur PDE, mettre en œuvre un plan d'actions constitué de mesures concrètes en faveur de la mobilité durable.

Une liste non exhaustive d'actions possibles est proposée dans le formulaire PDE. Pour chacune d'elles, l'entreprise indique si la mesure est implémentée et en fournit, le cas échéant, une description. Ces descriptions permettent d'apprécier la qualité de mise en œuvre des mesures, mais sont difficilement restituables dans un bilan chiffré comme celui-ci. Notre analyse portera donc uniquement sur la présence ou l'absence des différentes mesures.

Sur un panel de 41 mesures (Figure 21), les entreprises déclaraient en moyenne 13,5 actions en 2011 (33 % du total) contre 19,9 en 2024 (49 %). La progression observée entre 2017 et 2024 demeure toutefois modérée, suggérant l'atteinte progressive d'un seuil de diffusion : il est probable que dans certaines structures, l'essentiel des mesures pertinentes au regard de leur contexte soient désormais déjà en place.

Figure 21. Nombre de mesures implémentées par entreprise (sur un panel de 41 mesures)



Une analyse détaillée, mesure par mesure (non reprise dans les figures de ce rapport), indique que presque toutes ont vu leur niveau d'adoption progresser depuis 2011. Les mesures liées au covoiturage constituent la seule exception, leur mise en œuvre étant en recul. Ce dernier point s'explique par plusieurs facteurs convergents. La diminution du nombre d'automobilistes réduit les possibilités de mise en relation, l'amélioration de l'accessibilité en transports en commun renforce l'attractivité des alternatives et la généralisation du télétravail complique la synchronisation des trajets. Ces éléments combinés contribuent à une moindre pertinence opérationnelle du covoiturage dans de nombreuses entreprises.

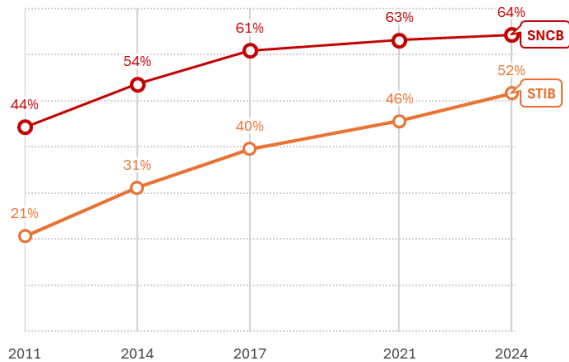
La Figure 22 met en évidence les actions les plus mises en œuvre en 2024. Beaucoup des mesures populaires concernent les remboursements – en particulier ceux des transports en commun – et logiquement certaines mesures obligatoires du PDE ou encore l'indemnité vélo, qui depuis le 1^{er} mai 2023 est obligatoire en Belgique dans le secteur privé. Plus de huit entreprises sur dix remboursent intégralement les abonnements domicile-travail en SNCB ou en STIB.

Figure 22. Top 10 des mesures les plus mises en œuvre

Indemnité vélo	97%
Suppression distance minimale Remboursement TC	90%
Remboursement SNCB 100 %	84%
Remboursement STIB 100 %	83%
Douches et vestiaires pour cyclistes	83%
Plan d'action situations exceptionnelles	81%
Bâtiments facilement accessibles pour les PMR	81%
Action sensibilisation annuelle travailleurs	80%
Plan d'accessibilité multimodal	79%
Parking pour les PMR	74%

Ce soutien financier constitue un levier déterminant au regard du coût parfois élevé de ces abonnements, en particulier pour le rail. Mieux encore, la plupart des entreprises proposent en outre le système tiers-payant (le travailleur ne doit rien avancer) ainsi que l'absence de distance minimale pour bénéficier du remboursement, deux dispositifs qui lèvent des barrières supplémentaires. En 2024 (Figure 23), 64 % des entreprises proposent ces trois mesures combinées pour la SNCB et 52 % pour la STIB, alors que ces proportions n'étaient respectivement que de 44 % et 21 % en 2011.

Figure 23. Part d'entreprises proposant le triptyque : remboursement intégral, sans distance minimal, avec le système tiers payant



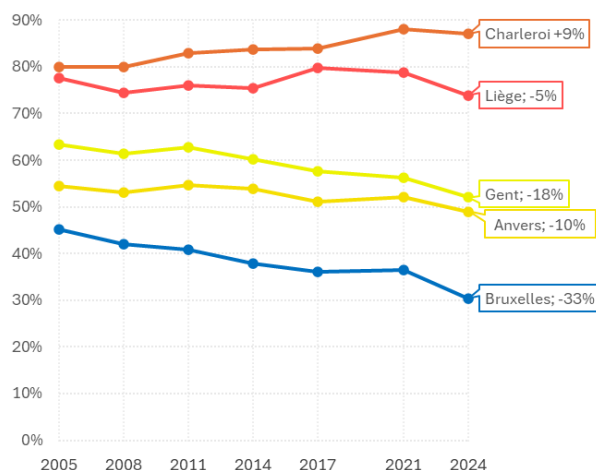
11. L'impact des PDE

Comme démontré au cours de ce rapport, la mobilité durable dans les grandes entreprises et pouvoirs publics localisés à Bruxelles s'est fortement améliorée au cours des vingt dernières années. Bien que cette évolution soit concomitante à l'introduction des PDE dans la Capitale, il serait prématuré de leur en attribuer l'entière responsabilité sans analyse complémentaire.

Il est en effet possible que la dynamique observée dans les entreprises soumises à un PDE ne fasse que refléter une évolution générale de la mobilité. Si tel était le cas, des tendances comparables devraient être constatées dans les autres villes belges, où les PDE ne sont pas obligatoires. Les données de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail permettent d'examiner cette hypothèse. La Figure 24 montre toutefois que la diminution de la part de la voiture est nettement plus marquée à Bruxelles que dans les autres grandes villes du pays.

Si certains facteurs communs aux différentes villes (congestion croissante, introduction du budget mobilité, augmentation du prix du carburant, etc.) peuvent expliquer une partie de la diminution, une spécificité bruxelloise se dégage néanmoins. Son origine pourrait être liée aux PDE. D'autres politiques publiques spécifiquement bruxelloises ont toutefois certainement joué un rôle important, telles que l'augmentation de l'offre de transports en commun dans et vers Bruxelles, la raréfaction de l'offre de stationnement en voirie (saturation, tarification et réglementation) et hors voirie (réglementation CoBrACE), ou encore la mise en œuvre du plan Good Move.

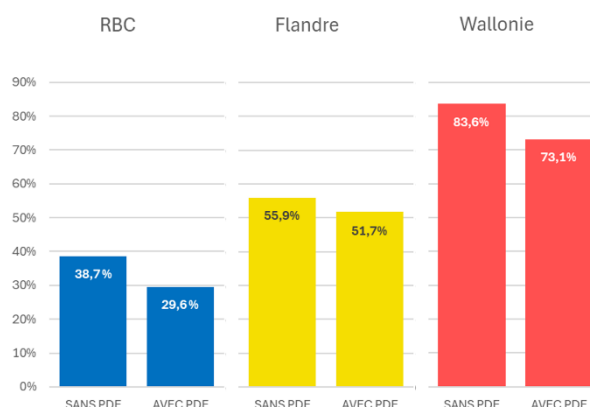
Figure 24. Part d'automobilistes dans les entreprises de différentes villes



Isoler la contribution propre des PDE parmi ces différents paramètres demeure toutefois un exercice délicat. Les données issues de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail permettent une fois encore d'approfondir l'analyse.

Pour 2024, la Figure 25 présente la part d'automobilistes dans les entreprises avec et sans PDE, à Bruxelles ainsi que dans les deux autres Régions, où les PDE peuvent être réalisés sur base volontaire. On observe que l'usage de la voiture est systématiquement plus faible dans les entreprises dotées d'un PDE. À Bruxelles, cette comparaison doit être interprétée avec prudence, puisqu'elle oppose essentiellement de grandes entreprises (PDE obligatoire) à des structures plus petites. En revanche, dans les deux autres Régions, la comparaison est plus pertinente : les entreprises ayant mis en place un PDE présentent des parts plus faibles d'automobilistes. Si une corrélation entre la présence d'un PDE et une plus faible utilisation de la voiture apparaît clairement, la relation de causalité ne peut toutefois être établie avec certitude.

Figure 25. Part d'automobilistes dans les entreprises avec et sans PDE, selon la Région (villes uniquement)

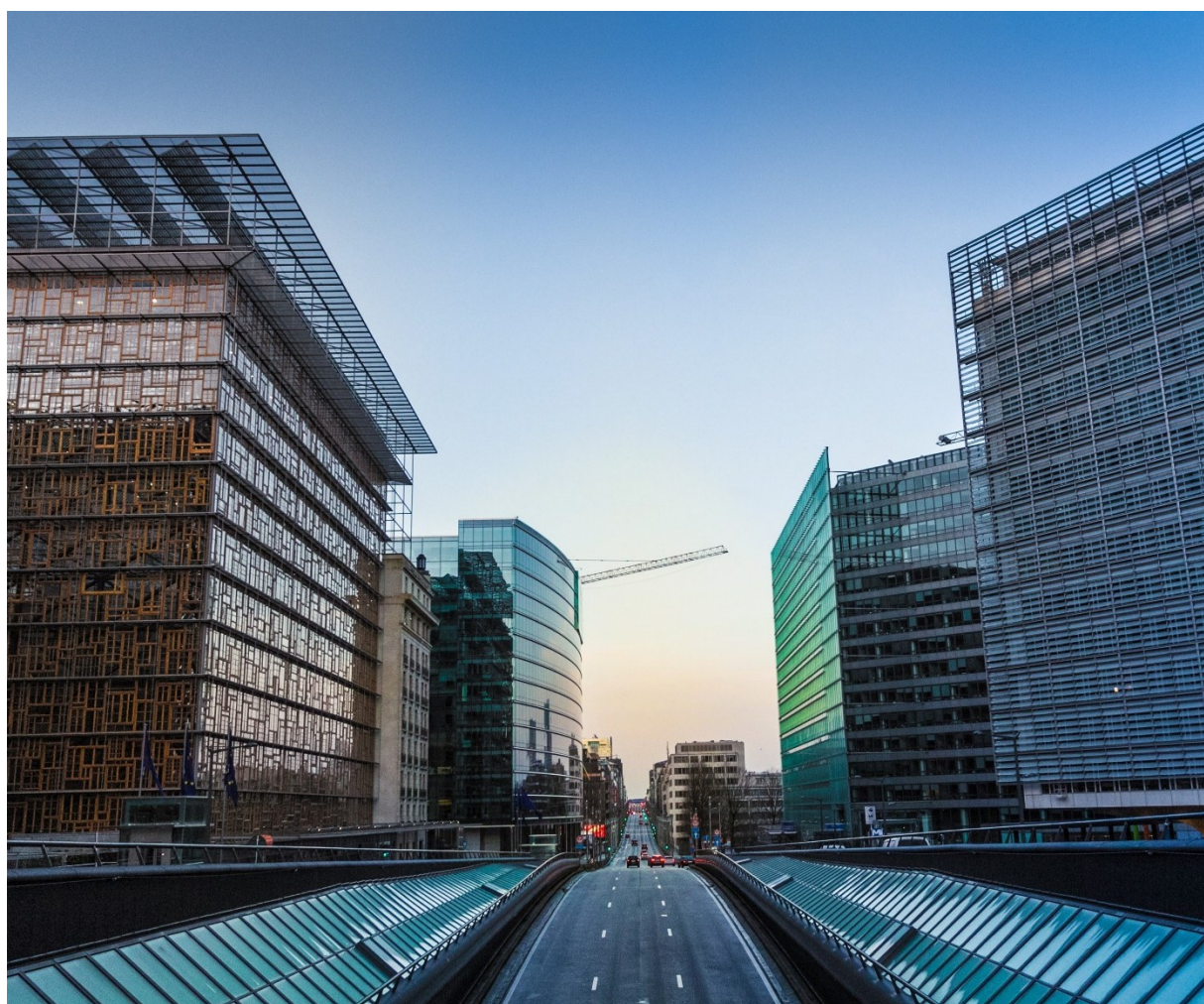
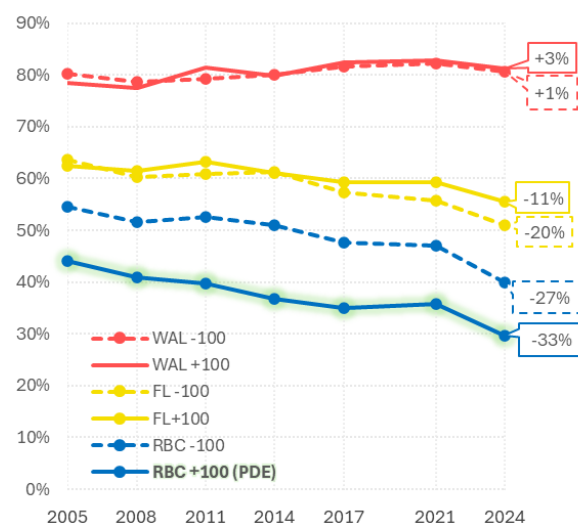


Une dernière approche (Figure 26) consiste à comparer, à Bruxelles, l'évolution de la part d'automobilistes dans deux groupes distincts : les sites de plus de 100 travailleurs (soumis à un PDE) et les sites plus petits (non soumis). Entre le début de la période d'observation et 2024, la diminution relative a été légèrement plus marquée dans les grands sites (-33 %) que dans les plus petits (-27 %).

La comparaison avec les villes des autres Régions met plus nettement en évidence la spécificité bruxelloise. Alors que, dans la Capitale, les grands sites s'amélioraient davantage que les petits, la tendance inverse s'est produite en Flandre et en Wallonie : la part d'automobilistes y a nettement moins diminué – voire davantage augmenté dans le cas de la Wallonie – dans les grandes entreprises que dans les plus petites.

Ces évolutions contrastées suggèrent que les PDE ont contribué à une diminution plus marquée de l'usage de la voiture dans les grandes entreprises bruxelloises.

Figure 26. Part d'automobilistes dans les entreprises situées en ville, selon la Région et la taille du site



12. Conclusions

Retour aux tendances de fond

Vingt ans après l'introduction des plans de déplacements d'entreprise obligatoires en Région de Bruxelles-Capitale, la mobilité des grandes entreprises poursuit sa transformation. L'épisode du Covid a entraîné un bouleversement durable en matière de travail à distance, tandis que ses effets à court terme — notamment le retour temporaire vers la voiture observé en 2021 — sont à présent résorbés. La répartition des modes de déplacement retrouve ainsi sa trajectoire d'évolution historique.

Un transfert modal qui se confirme

Le transfert modal de la voiture vers des modes de déplacement plus durables, objectif principal des PDE, a été particulièrement marqué au cours des trois dernières années (-6 points de pourcentage pour la voiture). Cette évolution résulte à la fois d'un changement de comportement des navetteurs (-5,5 points) et, plus encore, des Bruxellois (-6,5 points). Elle confirme que la hausse de l'usage de la voiture observée durant la crise sanitaire, essentiellement chez les navetteurs, n'a constitué qu'un épisode temporaire.

Sur le temps long, les transformations sont particulièrement marquées chez les Bruxellois. En 2004, plus de quatre Bruxellois sur dix travaillant dans une grande entreprise se rendaient au travail en voiture ; ils ne sont plus que deux sur dix aujourd'hui. Dans le même temps, la part du vélo parmi ces travailleurs bruxellois est passée de 4 % à plus de 17 %. Si cette dynamique se poursuit, le vélo pourrait dépasser la voiture dès le prochain exercice des PDE (2027) pour les déplacements domicile-travail intra-bruxellois.

L'évolution est plus progressive chez les navetteurs, qui représentent environ deux tiers des travailleurs des grandes entreprises bruxelloises et génèrent la majorité des déplacements en voiture. La part d'automobilistes venant de l'extérieur de la Région est passée de 46 % en 2004 à 35 % en 2024. Les conditions d'accessibilité du site de travail jouent ici un rôle déterminant : les navetteurs sont trois fois plus nombreux à se rendre en voiture vers les zones moins bien desservies en transports en commun (65 %) que vers les quartiers centraux (21 %). Ce constat souligne l'importance stratégique de la localisation des entreprises à proximité des axes structurants de transport public.

Le télétravail s'impose

Le télétravail constitue désormais un pilier des politiques de mobilité des entreprises. À la suite de la crise sanitaire, la majorité d'entre elles ont maintenu des dispositifs étendus : près de 70 % proposent deux à trois jours de télétravail par semaine à une large part de leur personnel. Il en résulte une pratique massive du télétravail : la moyenne atteint 1,5 jours prestés à domicile par semaine et s'élève à deux jours dans le secteur tertiaire.

Ce développement du télétravail réduit d'environ 30 % le nombre de déplacements domicile-travail. En conséquence, le volume total de déplacements a diminué pour l'ensemble des modes depuis 2011.

Le vélo se distingue toutefois nettement de cette tendance générale. Sa part modale a plus que triplé et le nombre d'usagers quotidiens a plus que doublé entre 2011 et 2024. Cette progression concerne autant les déplacements internes à la Région que ceux en provenance de l'extérieur et repose notamment sur l'essor du vélo électrique, désormais utilisé par un cycliste sur deux.

Le rôle des politiques d'entreprise

Les différences observées entre secteurs d'activité montrent qu'au-delà des facteurs de localisation, les politiques de mobilité des entreprises influencent fortement les pratiques de déplacements : voitures de société, capacité de stationnement, remboursement des frais de déplacement, organisation du temps de travail ou incitants financiers, sont autant de paramètres qui influent sur les résultats des PDE.

De manière générale, les mesures en faveur des modes de déplacement durables sont de plus en plus adoptées par les entreprises, signe d'une diffusion progressive des bonnes pratiques. Cette dynamique se vérifie pour la plupart via des leviers d'action, à l'exception des mesures liées au covoiturage dont la pratique est en régression. Cette généralisation des mesures semble toutefois atteindre un certain plafond : dans de nombreuses entreprises, la majorité des actions pertinentes sont désormais déjà mises en œuvre. Les marges de progression résident désormais davantage dans la qualité, la cohérence et l'ambition des dispositifs mis en place que dans l'ajout de nouvelles mesures, des aspects toutefois plus difficiles à appréhender dans un bilan strictement quantitatif.

Des effets réels et un potentiel de progression

Au terme de ce bilan, les comparaisons établies avec les autres Régions confirment que les plans de déplacements d'entreprise produisent des effets réels sur la mobilité des grandes entreprises bruxelloises. En favorisant le transfert modal vers des modes plus durables, les PDE – qui touchent 4 emplois sur 10 à Bruxelles – contribuent de manière significative à l'amélioration globale de la mobilité dans la Capitale.

La diminution des déplacements domicile-travail motorisés observée depuis vingt ans se traduit par une réduction importante du nombre de voitures en circulation pour se rendre au travail : plusieurs dizaines de milliers de trajets automobiles sont aujourd'hui évités chaque jour ouvrable grâce aux évolutions observées dans les grandes entreprises.

Pour autant, le potentiel de progression demeure important. La croissance soutenue du vélo, la réduction des capacités de stationnement et la diminution de l'usage de la voiture dans certains secteurs historiquement très motorisés en constituent des signes particulièrement encourageants. Le prochain exercice des PDE, qui se tiendra en 2027, confirmera la dynamique positive observée ces dernières années.





Rédaction et coordination

Gaston Bastin (Bruxelles Environnement)

Ed. resp. :

Bruxelles Environnement

Avenue du Port 86C/3000 1000 Bruxelles

© Bruxelles Environnement - Avril 2026

