



BRUXELLES ENVIRONNEMENT
- IBGE -

**RAPPORT SUR L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT EN REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE
(2003-2006)**

TABLE DES MATIÈRES SYNTHÉTIQUE

INTRODUCTION

Le rapport sur l'état de l'environnement : un outil d'information

Constats socio-économiques : facteurs clés pour l'environnement bruxellois

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE VIE

Air extérieur

Environnement sonore

Environnement semi-naturel et espaces verts publics

Santé et environnement

GESTION DURABLE DES RESSOURCES

Eau

Energie

Déchets

Sols (pour mémoire, cf. volet « Prévention et gestion des risques environnementaux »)

CHANGEMENT CLIMATIQUE

PRÉVENTION ET GESTION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Prévention et gestion des risques liés aux installations classées

Prévention et gestion des risques liés à l'utilisation et à la préparation de substances chimiques

Prévention et gestion des risques liés aux radiations non ionisantes

Prévention et gestion des inondations liées aux pluies d'orage

Prévention et gestion des risques liés à la pollution des sols

Prévention et gestion des risques liés à certaines espèces végétales et animales dans les espaces publics

POLITIQUES ET GOUVERNANCE ENVIRONNEMENTALE

Intégration d'objectifs environnementaux dans les politiques et programmes bruxellois actuels

Transport et environnement

Eco-construction et environnement

Emploi et environnement

Information et sensibilisation des citoyens & autres « stakeholders »

Planification et implication du public à la prise de décision

Aspects réglementaires

Dépenses environnementales et instruments économiques

Recherche liée à la gestion de l'environnement urbain

Relations intra et suprarégionales

AUTEURS

COORDINATION

R. De Laet, Resp. de la division Information, Recherche, Déchets, DD

A. Meurrens, Resp de la ss division Labo, Indicateur et Santé

F. Onclincx, Resp. du dépt. Performances Environnementales (en 2006)

J. De Villers, dépt. Performances Environnementales/Etat de l'environnement et Indicateurs

Structuration du contenu

Rédaction : *Constats socio-économiques, Environnement semi-naturel et Espaces verts publics, Eau, Substances chimiques*

V. MombEEK, dépt. Performances Environnementales (en 2006)

Rédaction : *Information et sensibilisation des citoyens & autres « stakeholders », Implication du public à la prise de décision, Dépenses environnementales et Instruments économiques, Emploi et Environnement*

MA. Deuxant, dépt. Performances Environnementales (en 2006)

Rédaction : *Energie*

K. Debrock, dépt. Etat de l'environnement et Indicateurs (en 2007)

Rédaction : *Installations classées*

Illustrations des versions en néerlandais (sauf *Santé et env.*)

Relecture des versions en néerlandais (sauf *Santé et env.* et *Environnement semi-naturel et Espaces verts publics*)

REDACTION THEMATIQUE

M. Gryseels, Resp. de la division Nature, Eau et Forêts : *Environnement semi-naturel et Espaces verts publics*

C. Bouland, Resp. du dépt. Santé et pollutions intérieures et P. Logghe : *Santé et env.*

P. Misselyn, Resp. de la ss division BRUGEL : *Energie*

S. El Fadili, Resp. de la ss division Sols et A. Dulière : *Pollution des sols*

V. Lambert, Resp. du dépt Eco-construction : *Eco-construction et env.*

J. Van Bambeke, Resp. du dépt. Déchets et DD et Y. Delmotte, M. Jadot, R. Keunings, C. Koczab, F. Radermaker, C. Riffont, dépt. Déchets et DD : *Déchets*.

M. Squilbin, Resp. du dépt. Air-Climat et MH. Noel : *Air Extérieur, Changement climatique, Transport et env.*

S.Vanhomwegen, dépt. International: *Changement Climatique*

C. Squilbin, dépt. International (en 2007) : *Aspects réglementaires,*

C. Herickx, Service BAT : *Substances chimiques*

R. De Laet, Resp. de la division Information, Recherche, Déchets, DD. : *Information et sensibilisation des citoyens & autres « stakeholders »*

G. Timmermans, Bureau d'études Développement-environnement : *Dépenses environnementales et Instruments économiques,*

RESPONSABILITE DE CONTENU

V. Carton, Resp. de la division Energie, Air, Climat, Bruit : *Air Extérieur, Environnement sonore, Energie, Changement Climatique, Transport et env, Eco-construction et env., Emploi et env.*

J. Delfosse, Resp. de la division Autorisations et Partenariat : *Installations classées, Substances Chimiques*

R. De Laet, Resp. de la division Information, Recherche, Déchets, DD. : *Information et sensibilisation des citoyens & autres « stakeholders », Implication du public à la prise de décision, Déchets, Santé.*

M. Gryseels. Resp. de la division Nature, Eau et Forêts : *Environnement semi-naturel et espaces verts publics, Eau, Inondations, « pestes » dans les EV.*

JP. Janssens, Resp. de la division police Environnement et Sols : *Installations classées, Pollutions des sols*

S. Kempeneers, Resp. de la division Espaces Verts : *Environnement semi-naturel et espaces verts publics*

A. Meurrens, Resp. de la ss division Labo, Indicateur et Santé : *Air Extérieur, Environnement sonore, Santé et env.*

F. Onclincx, Resp. de la ss division Nature et Eau : *Eau, Inondations, « pestes » dans les EV*

C. Bourbon, Resp. du dépt. Bruit : *Environnement sonore*

C. Bouland, Resp. du dépt. Santé et pollutions intérieures : *Santé et environnement*

B. Dewulf, Resp. du dépt. International : *Relations intra et suprarégionales,*

M. Squilbin, Resp. du dépt. Air-Climat : *Transport, Changement climatique, Energie*

J. Van Bambeke, Resp. du dépt. Déchets et DD : *Déchets, Implication du public à la prise de décision*

RESPONSABILITÉ GLOBALE

JP. Hannequart, Directeur Général

E. Schamp, Directeur Général adjoint

Références générales :

Ce rapport représente une synthèse réalisée sur base notamment d'informations et de documents techniques et opérationnels de l'IBGE.

Des références générales sont disponibles via les rubriques thématiques : Air, Bruit, Déchets, Eau, Sols, Santé/environnement, Energie, DD (Consommation durable, construction durable, entreprises durables) du site <http://www.ibgebim.be>

Des références techniques sont disponibles directement via la rubrique Données du site : sous forme de rapports techniques (Air, Energie, Bruit, Climat, Eau, Eco-mobilité), et de données documentées présentées actuellement suivant les rubriques :

- Les déchets bruxellois - des données pour le plan
- Air - données de base pour le plan
- L'eau à Bruxelles
- Le bruit à Bruxelles
- L'occupation des sols et les paysages bruxellois
- La faune et la flore à Bruxelles
- La population bruxelloise et l'environnement
- Interface activités économiques et environnement
- Les transports et l'environnement à Bruxelles
- Interface Santé et Environnement

Institut bruxellois pour la Gestion de L'Environnement

Bruxelles- Environnement

Gulledelle 100, 1200 Bruxelles

<http://www.ibgebim.be>

INTRODUCTION

Table des matières détaillée

Le rapport sur l'état de l'environnement : un outil d'information	6
1. Cadre légal.....	6
2. Objectifs.....	7
3. Contenu.....	9
3.1. Table des matières	9
3.2. « Lignes de forces » et « actions privilégiées ».....	9
4. La gestion de l'environnement bruxellois : implications du local au supra-régional	10
Constat socio-économique : facteurs clés pour l'environnement bruxellois	11
1. Présentation synthétique des principaux indicateurs socio-économiques	11
2. Population et ménages	13
2.1. Evolution démographique.....	13
2.1.1. Taille de la population et nombre de ménages	13
2.1.2. Densité de population.....	14
2.2. Niveau de vie et logement	15
2.2.1. Revenus imposables par habitant	15
2.2.2. Dépenses et revenus disponibles.....	17
2.2.3. Accès et qualité du logement : quelques résultats de l'enquête socio-économique de l'INS.....	19
2.3. Etat de santé.....	21
3. Activités économiques et emploi	21
3.1. Introduction	21
3.2. Emploi intérieur	22
3.2.1. Emploi salarié et établissements par secteur d'activité.....	22
3.2.2. Emploi indépendant	24
3.2.3. Navettes liées au travail.....	24
3.2.4. Population active et taux de chômage.....	25
3.3. Activités économiques.....	25
3.3.1. Produit intérieur brut régional	25
3.3.2. Création et faillites d'entreprises	26
3.3.3. Evolution des superficies de bureaux	27
4. Occupation du territoire et type de bâtiments	28
4.1. Occupation du territoire.....	28
4.2. Type de bâtiments	30
5. Transports.....	31
5.1. Tendances générales concernant les déplacements en Région bruxelloise	31
5.2. Transports routiers.....	32
5.2.1. Parc de véhicules.....	32
5.2.2. Possession de voitures par les ménages	33
5.2.3. Volume du trafic routier	34
5.2.4. Taux d'occupation des voitures.....	35
5.3. Transports publics urbains	35
5.4. Transport ferroviaire	38
5.5. Transports non motorisés	38
5.5.1. Vélo	38
5.5.2. Marche à pied.....	40
5.6. Navettes liées au travail et à la scolarité.....	41
5.7. Trafic aérien	43
5.8. Trafic de marchandises.....	44
5.9. Accidents de la route.....	45
6. Bibliographie	46

LE RAPPORT SUR L'ÉTAT DE L'ENVIRONNEMENT : UN OUTIL D'INFORMATION

La Conférence de Stockholm sur l'environnement, organisée par les Nations Unies en 1972, va initier une prise de conscience des problèmes environnementaux sur base d'une perspective planétaire. Si, jusqu'il y a peu, cette prise de conscience est restée relativement limitée à un public restreint, les préoccupations environnementales - y compris de portée globale - semblent actuellement passer sur le devant de la scène médiatique et politique.

L'information sur l'état de l'environnement constitue l'un des outils susceptible d'aider les différents acteurs socio-économiques et les citoyens à mieux comprendre les enjeux, l'état et les tendances ainsi que les facteurs agissant en matière d'environnement. Elle constitue de ce fait un support aux processus devant aboutir aux indispensables changements de modes de production et de consommation qui nous permettront de réduire progressivement l'« empreinte écologique » que nous faisons peser sur l'ensemble de la planète.

C'est dans cette optique que s'inscrit la rédaction du rapport sur l'état de l'environnement bruxellois. Relativement aux éditions précédentes, le présent rapport traduit l'élargissement de préoccupations locales à des préoccupations plus globales devenues planétaires.

1. Cadre légal

L'ordonnance du 18 mars 2004 sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale (M.B. du 30 mars 2004) a pour objet de transposer la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement. Elle vise à « *garantir le droit d'accès aux informations environnementales détenues par les autorités publiques ou pour leur compte, à fixer les conditions de base et les modalités pratiques de ce droit et à veiller à ce que les informations environnementales soient d'office rendues progressivement disponibles et diffusées auprès du public afin de parvenir à une mise à disposition et une diffusion systématiques aussi larges que possible des informations environnementales auprès du public (...)* ».

L'objectif sous-tendu par ce principe du droit à l'information environnementale est d'offrir aux citoyens et autres acteurs socio-économiques (monde associatif, décideurs, etc.) les moyens de s'impliquer dans les affaires environnementales (« premier pilier » de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information environnementale, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement).

L'article 3, §2 de l'ordonnance définit l'information environnementale comme « toute information disponible sous forme écrite, visuelle, sonore, électronique ou toute autre forme matérielle, concernant :

- l'état des éléments de l'environnement, tels que l'air et l'atmosphère, l'eau, le sol, les terres, les paysages et les sites naturels, y compris les biotopes humides, la diversité biologique et ses composantes, y compris les organismes génétiquement modifiés, ainsi que l'interaction entre ces éléments;
- des facteurs, tels que les substances, l'énergie, le bruit, les rayonnements ou les déchets, les émissions, les déversements et autres rejets dans l'environnement, qui ont ou sont susceptibles d'avoir des incidences sur les éléments de l'environnement visés au point a);
- les mesures (y compris les mesures administratives), telles que les politiques, les dispositions législatives, les plans, les programmes, l'évaluation des incidences environnementales des plans et programmes, les accords environnementaux et les activités ayant ou étant susceptibles d'avoir des incidences sur les éléments et les facteurs visés aux points a) et b), ainsi que les mesures ou activités destinées à protéger ces éléments;
- les rapports sur l'application de la législation environnementale;
- les analyses coûts-avantages et autres analyses et hypothèses économiques utilisées dans le cadre des mesures et activités visées au point c), et
- l'état de la santé de l'homme, sa sécurité et les conditions de vie des personnes, les sites culturels et les constructions, pour autant qu'ils soient ou puissent être altérés par l'état des éléments de

l'environnement visés au point a), ou, par l'intermédiaire de ces éléments, par l'un des facteurs, mesures ou activités visés aux points b) et c). »

Pour assurer une meilleure diffusion des informations environnementales, l'ordonnance prévoit également, dans son article 17, que l'IBGE établisse, tous les quatre ans, un rapport détaillé sur l'état de l'environnement et, tous les deux ans, une note de synthèse comportant les principaux indicateurs environnementaux.

Selon l'ordonnance, ce rapport et cette note de synthèse doivent décrire :

-la situation des différentes composantes du milieu environnemental (l'ordonnance renvoie ici à son article 3, 2° définissant l'information environnementale, cf. supra) ;

-les pressions qui y sont exercées ;

-le contexte socio-économique : les entreprises, les transports, les changements socio-démographiques (l'ordonnance précise en outre que le rapport doit comprendre les indicateurs socio-économiques suivants : structures des entreprises (primaire-secondaire-tertiaire), accidents industriels et évolution des modes de transport) ;

- les perspectives d'évolution.

L'ordonnance spécifie également que le rapport et la note de synthèse se basent sur des données régionales ou éventuellement locales, dont certaines doivent permettre une comparaison cohérente avec les données rassemblées par diverses institutions internationales dans le cadre de rapports au niveau des pays ou au niveau des régions urbaines et d'autres doivent détailler des spécificités bruxelloises. Ils sont ensuite soumis à l'avis du Conseil de l'environnement.

L'alinéa 3 de l'article 17 prévoit que le gouvernement assure la plus large diffusion dans des formes qu'il détermine de ces documents (...) auprès des responsables politiques et des milieux socio-économiques, du monde associatif et des milieux scolaires et parascolaires.

La présente ordonnance abroge l'ordonnance du 4 juin 1992 sur « l'établissement d'un rapport sur l'Etat de l'environnement Bruxellois » sur laquelle s'est appuyée la dernière présentation au gouvernement d'un Etat de l'Environnement 2002 en juin 2003

2. Objectifs

La rédaction de l'état de l'environnement et des documents complémentaires (données documentées disponibles sur le site Internet de Bruxelles-Environnement) constitue un important travail de « contextualisation » et d'interprétation des données, de leurs liens, de leur évolution mais également de leurs limites en termes d'information.

L'objectif de ce travail est non seulement de présenter l'état de l'environnement mais également, comme le requière l'ordonnance sur l'accès à l'information environnementale, de mettre en lumière les facteurs (évolution socio-économique, actions mises en œuvre, législation, etc.) qui contribuent à expliquer les évolutions constatées ainsi que les éventuels impacts de l'environnement sur la santé et le bien-être des Bruxellois.

En terme d'objectifs, une réflexion stratégique - impliquant à la fois techniciens et décideurs - devrait préciser le rôle à donner au rapport sur l'état de l'environnement en Région bruxelloise.¹

Plusieurs questions - dépendantes les unes des autres - pourraient être abordées dans ce cadre, notamment concernant les points suivants:

¹ Réflexion dépassant le cadre de la mise en œuvre du Programme de Travail 2007 du département « Etat de l'Environnement et Indicateurs »

- *quelles devraient être les principales utilisations du REE :*
 - *pour le grand public :*
 - *information de base sur l'environnement régional et sa gestion (y compris documentation scolaire)*
 - *sensibilisation comme levier de changement de mode de consommation et de support à l'implication active dans les questions environnementales*
 - *pour les entreprises :*
 - *information*
 - *sensibilisation comme levier de changement de mode de production et de gestion interne de l'entreprise*
 - *pour les mandataires politiques et plus largement, pour le monde associatif et académique actif en matière d'environnement :*
 - *information « factuelle » sur les principales tendances relatives à l'environnement bruxellois et les actions menées en la matière au niveau régional (essentiellement outil d'aide à la réflexion)*
 - *et/ou vision plus « engagée » : évaluation des politiques environnementales menées en Région de Bruxelles-Capitale / lignes de force (et, le cas échéant, sous quelle forme), questionnement sur les options prises, propositions d'actions à mettre en œuvre, etc. (soutien plus marqué à l'aide à la décision)*
 - *pour Bruxelles Environnement :*
 - *document de synthèse valorisable dans le cadre de reporting, de demandes d'informations diverses, d'alimentation du site Internet, de formations internes,*
 - *carte de visite*
 - *travail « fédérateur » offrant l'opportunité d'effectuer un bilan global et intégré des actions menées par l'Institut, de partager les savoirs et les méthodes de travail entre départements, de clarifier les objectifs prioritaires des politiques menées et les moyens mis en œuvre (support à la transversalité et à la « culture d'entreprise »)*
 - *organisation de la collecte et de l'archivage d'un ensemble de données chiffrées (« indicateurs ») détenues par différents services, mise en évidence des lacunes en matière de données et indicateurs*
- *quel devrait être le contenu du REE :*
 - *sujets à traiter et clarification du degré de détail (par exemple, quid d'un chapitre sur les instruments économiques en lien avec la gestion de l'environnement ? quid des actions menées par d'autres acteurs régionaux tels que l'AATL, l'AED, l'ARP, l'ABE etc. ou par les communes ?...)*
 - *forme (intégration ou non d'évaluations synthétiques sous forme de « smileys » pour certaines thématiques ?; présentation ou non d'indicateurs reflétant les fonctionnements internes de services publics ?etc.)*
 - *données utilisées (soit des données extraites uniquement des bases de données, rapports, reporting... de l'IBGE, soit des indicateurs complémentaires, développés dans le cadre spécifique du rapport de l'état de l'environnement)*
 -
- *quels formats de publication et quels modes de diffusion*
- *en fonction des objectifs fixés, quels moyens alloue-t-on à cette mission et quel type d'organisation met-on en place, non seulement au niveau de l'IBGE mais également avec d'autres acteurs bruxellois (AED, AATL, SBGE, VI VAQUA, ARP, etc.) pour garantir la transversalité nécessaire et l'approche au niveau régional.*

3. Contenu

3.1. Table des matières

La table des matières du rapport sur l'état de l'environnement 2006 se distingue sensiblement de celles des versions précédentes du REE. Les principales modifications apportées sont les suivantes :

- regroupement des chapitres selon 5 sections (introduction non incluse) reflétant schématiquement la logique de gestion de l'environnement

en termes d'objectifs, à savoir : prévenir ou remédier aux émissions polluantes et améliorer le cadre de vie (section : Qualité de l'environnement et qualité de vie), promouvoir l'utilisation rationnelle des ressources (section : Gestion durable des ressources) et déterminer et limiter de façon optimale les risques probables (section : Prévention et gestion des risques environnementaux). Une section particulière est consacrée au changement climatique qui ne s'inscrit pleinement dans aucune des sections précitées.

en terme de moyens (section : Politiques et gouvernance environnementale) : cette dernière section est consacrée à l'intégration de l'environnement dans d'autres politiques (transport/environnement, éco-construction et emploi/environnement) ainsi qu'aux instruments environnementaux (information/sensibilisation, planification, réglementation, instruments économiques, recherche) et aux relations intra et suprarégionales. Cette approche transversale constitue une innovation par rapport aux éditions précédentes du rapport.

Il est cependant clair que la répartition des différents thèmes entre ces sections n'est pas toujours univoque et qu'elle peut amener à certaines répétitions (liens entre chapitres). Elle a cependant l'avantage de clarifier la lecture du document par une forte structuration et la fourniture d'un fil conducteur.

- intégration de thématiques supplémentaires correspondant à l'émergence de nouvelles préoccupations environnementales (en particulier, substances chimiques et inondations,) ;
- adjonction de deux chapitres supplémentaires relatifs au changement climatique et à l'énergie (dans les versions précédentes des REE, ces matières étaient intégrées dans le chapitre Air). Cette modification est motivée par l'importance croissante de ces sujets et par les nouvelles compétences de l'IBGE en matière énergétique ;
- intégration d'un chapitre consacré exclusivement aux « driving force » (« Constats socio-économiques : facteurs clés pour l'environnement bruxellois »)

Cette table des matières fournit donc un panorama assez complet des diverses facettes de l'environnement et de sa gestion. Compte tenu des très nombreuses interrelations existant entre les thèmes traités dans les différents chapitres, un même sujet est susceptible d'être abordé à plusieurs endroits du rapport (quoique sous des angles parfois différents). De ce fait, de nombreux liens - reflétant la complexité des problématiques environnementales - sont prévus entre chapitres.

3.2. « Lignes de forces » et « actions privilégiées »

La plupart des chapitres sont précédés par des « Lignes de force » et « Actions privilégiées » qui synthétisent les principaux objectifs poursuivis et priorités d'actions dans les domaines de l'air, du bruit, de la nature et des espaces verts, de l'interface santé/environnement, de l'eau, de l'énergie, des déchets, du changement climatique, de la prévention et gestion des risques environnementaux (installations classées, substances chimiques, pollution des sols, inondations liées aux pluies d'orage, « pestes » dans les espaces publics).

Ces « Lignes de force » et « Actions privilégiées » ont été élaborées sur base de réunions organisées à cet effet, par thème environnemental, avec les personnes en charge de ces thématiques au sein des diverses divisions de l'IBGE et en présence d'un représentant du Cabinet de la Ministre de l'Environnement. Elles ont été soumises aux personnes rencontrées et, le cas échéant, à leur hiérarchie (8/12/2006) ainsi qu'au Cabinet (19/12/2006). Les remarques émises suite à ces consultations ont été prises en compte.

4. La gestion de l'environnement bruxellois : implications du local au supra-régional

La gestion de l'environnement bruxellois s'intègre dans une perspective qui va au delà des limites institutionnelles régionales.

Schématiquement, la politique environnementale bruxelloise vise en effet à répondre à des problématiques :

- de portée locale : gestion d'espaces verts publics, prévention des nuisances sonores, remédiation de pollutions intérieures, assainissement de sols, etc.
- de portée régionale et suprarégionale : économie d'énergie, gestion de l'eau, gestion des déchets, gestion de la pollution atmosphérique, etc.
- de portée globale : changement climatique, gestion des ressources, etc.

L'atteinte d'objectifs suprarégionaux et globaux passe par des stratégies supra-régionales, trans-régionales, nationales, européennes ou mondiales abordées dans les différents chapitres du présent rapport de l'Etat de l'Environnement.

CONSTAT SOCIO-ÉCONOMIQUE : FACTEURS CLÉS POUR L'ENVIRONNEMENT BRUXELLOIS

Les indicateurs socio-économiques présentés ci-dessous fournissent un aperçu succinct du contexte socio-économique bruxellois (population, niveau de vie et logement, activités économiques et emploi, occupation du territoire, modes de transport). L'ensemble de ces données contribue à expliquer l'évolution des pressions exercées sur l'environnement du fait des activités humaines (habitat, consommation et production de biens et services, déplacements, etc.).

Dans ce rapport, seuls les indicateurs les plus synthétiques et significatifs sont repris. Des informations plus détaillées sont disponibles auprès des institutions qualifiées dans la production de ces données et notamment sur les sites suivants :

- Institut bruxellois de statistiques et d'analyse (IBSA) : http://www.bruxelles.irisnet.be/fr/entreprises/maison/avant_de_commencer/n_donnees_statistiques/analyses_et_statistiques.shtml;
- Observatoire de la santé et du social - Bruxelles : <http://www.observatbru.be/>
- Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications (données disponibles sur le site de l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi (ORBEM) : <http://www.actiris.be/default.htm>
- Institut National de Statistique (INS) : <http://www.statbel.fgov.be/>
- Observatoire des bureaux (service offert par l'AATL : http://www.bruxelles.irisnet.be/fr/entreprises/maison/statistiques/observatoire_des_bureaux.shtml)
- Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED), site « MOBIL2015 » sur l'actualité de la mobilité à Bruxelles : <http://www.statbel.fgov.be/> et site « Se déplacer à vélo à Bruxelles » <http://www.velo.irisnet.be>
- Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) : www.stib.be

1. Présentation synthétique des principaux indicateurs socio-économiques

Ce paragraphe synthétise, sous forme de tableaux, les principales données présentées dans ce chapitre.

Tableau 1. Nombre d'habitants, de ménages et de « navetteurs potentiels » (tableau synthétique)

	RBC	BELGIQUE
Population totale (2005)	1.006.749 hab	10.445.852 hab
Nombre de travailleurs non-Bruxellois travaillant en RBC (2004)	344.451	-
Nombre de travailleurs Bruxellois travaillant hors RBC (2004)	48.125	-
Nombre de ménages privés (2004)	489.063	4.408.695
Taille moyenne des ménages (personnes/ménages, 2004)	2	2,4
Densité de population (hab/km ² , 2005)	6.238 hab/km ²	342,2 hab/km ²

Sources : INS et IBSA (sur base de statistiques INS)

Tableau 2. Revenus, espérance de vie et logement (tableau synthétique)

	RBC	BELGIQUE
Revenu imposable moyen par habitant (2003)	10.846 €	12.655 €
Espérance de vie à la naissance (2003)	78,61 ans	78,82 ans
Superficie habitable moyenne par habitant (2001)	35,5 m ²	35,2 m ² (*)
% de ménages qui vivent dans des maisons unifamiliales (2001)	28,30%	75,40%
% de logements occupés par le propriétaire (ou usufruitier) (2001)	41,30%	68%

Source : INS (*moyenne des 5 grandes villes belges)

Tableau 3. Emploi, chômage et PIB (tableau synthétique)

	RBC	BELGIQUE
Emploi salarié (2002)	602.571	3.493.168
Emploi indépendant (2004)	71.493	853.663
Taux d'emploi (pop. active occupée/pop. de 15 à 64 ans) (2003)	53,20%	59,60%
Taux de chômage (2004)	21%	12,80%
PIB (2003)	19,2% du PIB national	
PIB/habitant en milliers d'€ (2003)	51,88	25,98

Sources : IBSA (sur base de statistiques INS, ONSS et ICN), Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications (sur base de données et définition ONEM)

Tableau 4. Occupation du territoire (tableau synthétique)

	RBC	BELGIQUE
Superficie totale (km ²)	161	30.528
Superficie cadastrée (km ² , 2003) dont :	128	28.729
Zones bâties (y compris petits jardins)	56%	12,50%
Zones non bâties	44%	87,50%
Nombre de bâtiments (2003)	193.173	4.219.349
Nombre de logements (2003)	517.035	4.782.060

Sources : IBSA (sur base de statistiques Cadastre et INS)

Tableau 5. Transports (tableau synthétique)

	RBC	BELGIQUE
Distances moyennes parcourues/personne/jour moyen (km, 1998-1999)	32,8	36,9
% de ménages possédant au moins une voiture (2001)	60%	77%
Evolution du trafic routier (1990 à 2003)	+ 15,4%	+ 32,4%
Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail vers et en RBC (2001)	64%	-
Part de la voiture dans les déplacements domicile-école vers et en RBC (2001)	39%	-
Evolution de la fréquentation des transports en commun STIB (1996 à 2005)	58%	-
Evolution de la fréquentation des gares bruxelloises SNCB (1996 à 2005)	7%	-
Evolution du nombre de mouvements d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National (1990-2005)	31%	-
Evolution du nombre de décédés 30 jours suite à un accident de la route (1990-2002)	-51%	-31%

Sources : INS (Enquête nationale sur la mobilité des ménages 1998-1999, Enquête socio-économique générale 2001), AED 2006 (sur base de données STRATEC), STIB, IBSA (sur base de statistiques SNCB), BIAC, IBSR

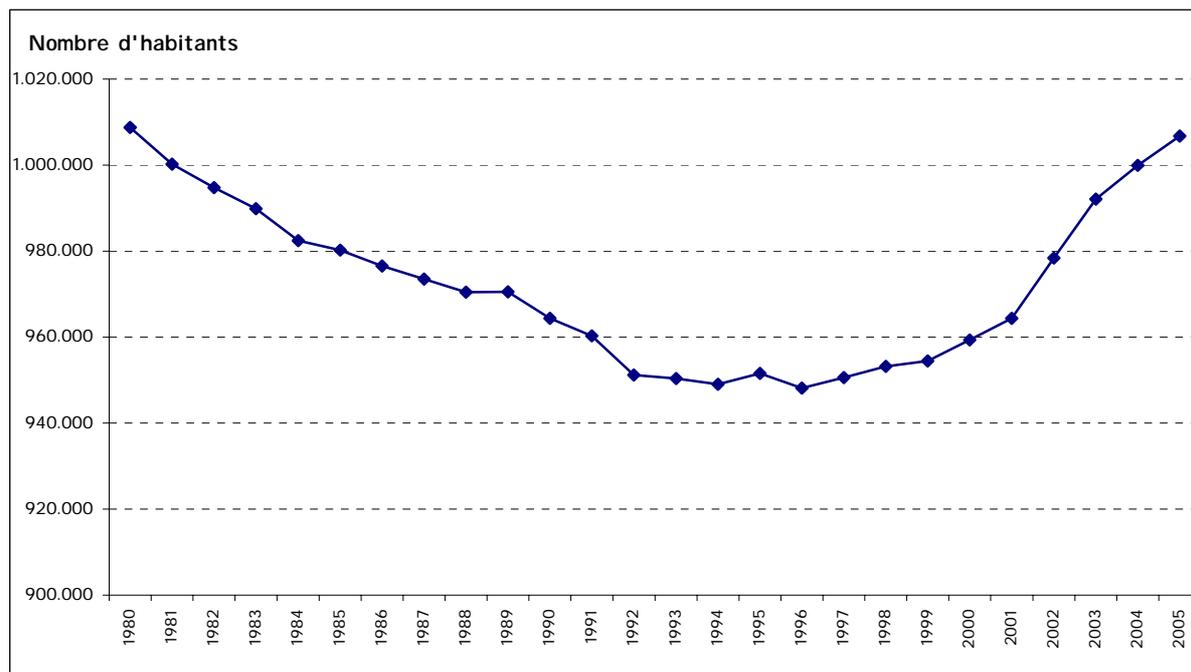
2. Population et ménages

2.1. Evolution démographique

2.1.1. Taille de la population et nombre de ménages

Après des années de diminution, la population de la Région de Bruxelles-Capitale affiche à nouveau une croissance. En 2001, la Région a retrouvé l'effectif de population qu'elle avait en 1990. En 2005, la population atteint 1.006.749 personnes et a pratiquement atteint l'effectif de 1980. On dénombre également 26.310 personnes dans le registre d'attente (observatoire de la santé et du social, 2005).

Figure 1. Evolution de la population bruxelloise (1980 - 2005)



Source : INS

Durant la journée, la population bruxelloise s'accroît considérablement de par la présence de navetteurs étudiants et travailleurs. En 2004, l'enquête sur les forces de travail révèle que 344.451 personnes résidant en Région flamande et wallonne occupent un emploi dans la Région bruxelloise. Inversement, 48.125 Bruxellois travaillent en dehors des frontières régionales (voir § 3.2 sur l'Emploi intérieur et § 5.6 sur les navettes liées au travail et à la scolarité).

En 2004, la population bruxelloise comportait 26,3% de ressortissants étrangers dont 14,5% originaire d'un pays membre de l'un des 15 pays de l'Union européenne (avant élargissement).

En ce qui concerne le nombre de ménages, il s'élevait à 489.850 (ménages collectifs y compris) en 2004 et s'est accru de 2% depuis 1990. La taille moyenne des ménages privés bruxellois est en moyenne de 2 personnes ce qui est sensiblement moins que la moyenne belge (2,3). La moitié de ces ménages est représentée par des personnes isolées (un Bruxellois sur 4).

Comme en atteste le tableau suivant, la Région bruxelloise continue de perdre des habitants au profit de sa périphérie (-10.135 habitants en 2003).

Tableau 6. Migrations entre la RBC, le Royaume et l'étranger

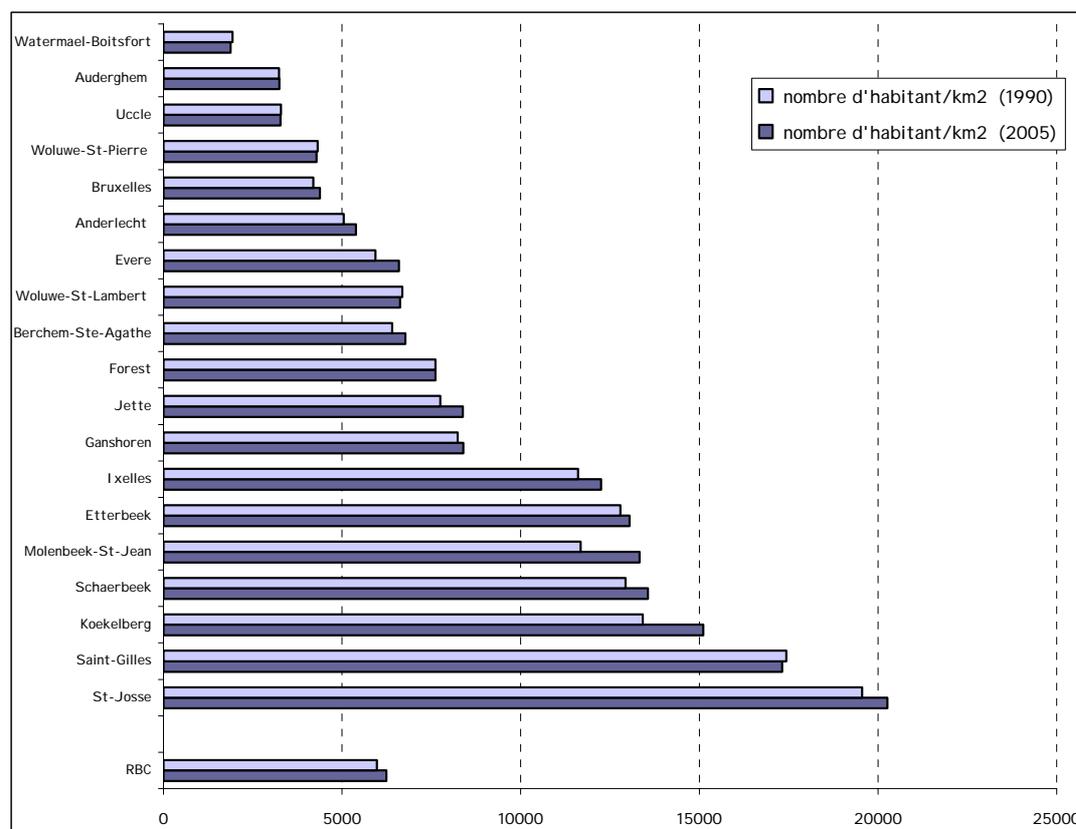
	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003
RBC vers Royaume	31.142	25.119	30.734	29.585	27.218	27.909	29.537	31.190
Royaume vers RBC	22.538	22.203	17.431	22.040	21.357	21.053	21.448	21.055
Solde (1)	-8.604	-2.916	-13.303	-7.545	-5.861	-6.856	-8.089	-10.135
Migrations intra-RBC	57.460	49.531	41.940	48.896	48.046	47.778	50.288	53.365
Emigrations vers l'étranger	9.655	8.081	7.284	7.748	10.184	9.534	9.881	10.160
Immigrations de l'étranger	17.052	13.767	17.658	18.274	21.976	25.367	27.537	26.436
Solde (2)	7.397	5.686	10.374	10.526	11.792	15.833	17.656	16.276
Solde (1)+(2)	-1.207	2.770	-2.929	2.981	5.931	8.977	9.567	6.141
<i>Note :</i>								
<i>(1) Un changement d'ordre méthodologique est intervenu dans l'élaboration des chiffres de la population à partir de 1988.</i>								
<i>(2) Radiation des demandeurs d'asile lors du calcul de la population totale au cours de 1995.</i>								

Source : IBSA 2005

2.1.2. Densité de population

En 2005, la densité régionale s'élève en moyenne à 62,4 habitants/hectare et varie de 18,8 hab/ha (Watermael-Boitsfort, forêt de Soignes y compris) à 202,6 hab/ha (Saint-Josse). Entre 1990 et 2005, de nombreuses communes voient leur densité d'habitants s'accroître (St-Josse, Molenbeek, Koekelberg, Schaerbeek...). Certaines communes enregistrent néanmoins une légère décroissance de leur population (Saint-Gilles, Watermael-Boitsfort, Uccle...).

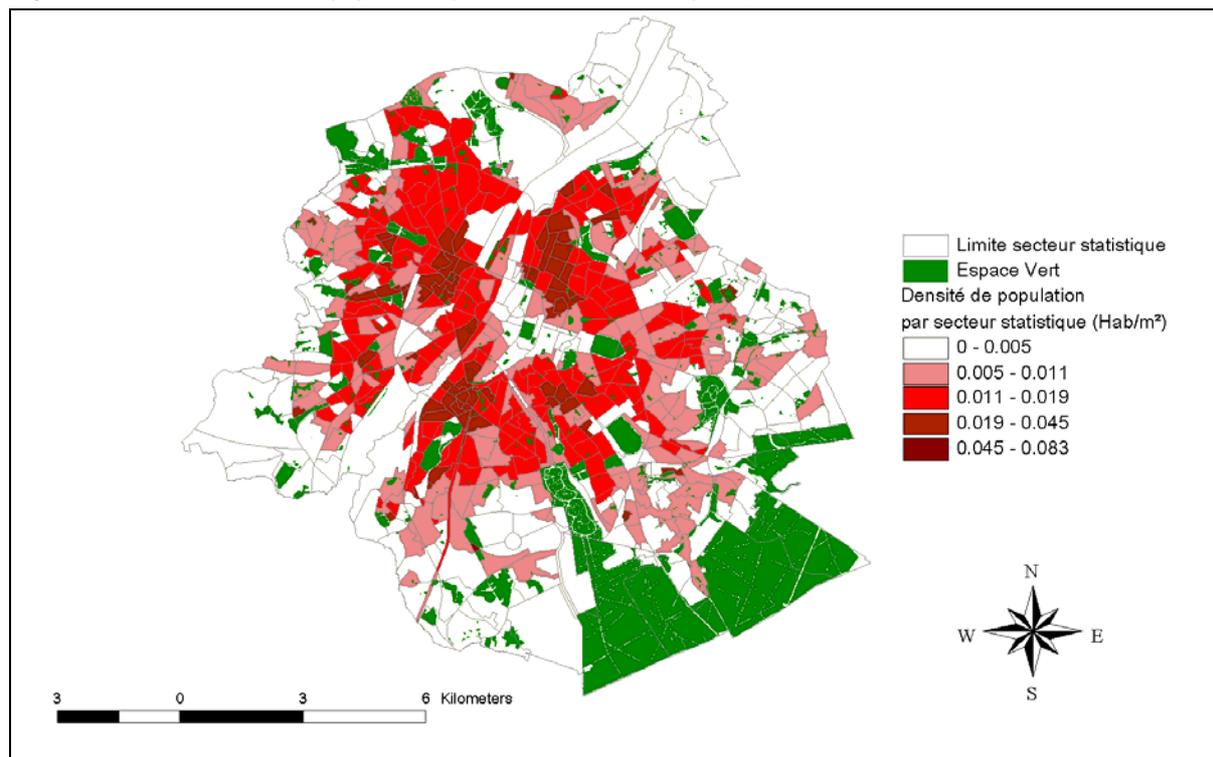
Figure 2. Densités de population par commune (1990 et 2005)



Source : IBSA (sur base de données INS)

La carte des densités de population par secteurs statistiques montre le dépeuplement du centre-ville, la forte densité de population en première couronne, les zones de faible densité réparties en périphérie.

Figure 3. Densité de population par secteurs statistiques (2002)



Source : IBGE (sur base de données INS)

2.2. Niveau de vie et logement

2.2.1. Revenus imposables par habitant

Pour l'année d'imposition 2003, le revenu moyen des Bruxellois – calculé sur base des revenus imposables – est le plus faible parmi les cinq grandes villes du pays et de 14,3% inférieur à la moyenne belge.

Tableau 7. Revenus moyens par habitant (sur base des déclarations d'impôts, en Euros courants)

	Revenus moyens/hab en € (exercice d'imposition 2004)	Evolution 1993-2003 (prix courants)	Indice de richesse* 1993	Indice de richesse* 2003
RBC	10.846	+ 28%	97,6	85,7
Anvers	13.647	+ 41%	104,9	107,8
Gand	13.860	+ 50%	106,5	109,5
Liège	11.361	+ 39%	93,9	89,8
Charleroi	10.928	+ 47%	85,7	86,4
Belgique	12.655	+ 46%	100,0	100,0

**L'indice de richesse compare le revenu moyen par habitant de l'entité considérée avec le revenu moyen national par habitant.*

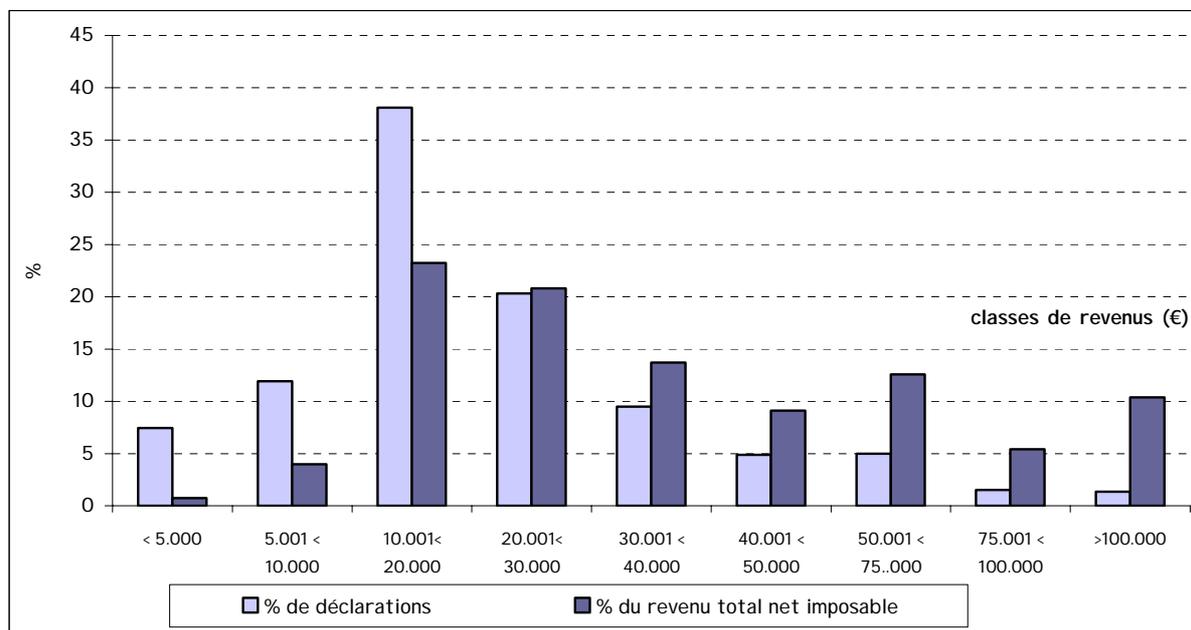
Source : INS

Ces revenus sont en outre très inégalement répartis au sein de la population. Au cours de l'exercice 2003, 7,8% des déclarations concernent un revenu de plus de 50.001 Euros et représentent 28% des revenus déclarés. A l'opposé, 7,4% des déclarations concernent un revenu de moins de 5.000 Euros et totalisent 0,7% des revenus déclarés dans la Région. Par ailleurs, comme le souligne l'Observatoire de la Santé et du Social, de nombreuses personnes qui vivent dans la pauvreté ne sont pas reprises dans ces statistiques fiscales parce que leurs revenus sont trop faibles et ne sont pas imposables.

Par rapport à la moyenne nationale, la Région bruxelloise connaît une surreprésentation des classes de revenus les plus faibles. En 2003, les déclarations d'impôts dont le revenu net imposable était inférieur à

10.000 € représentaient 19,4% du total des déclarations dans la Région de Bruxelles-Capitale et 17,1% à l'échelle du Royaume.

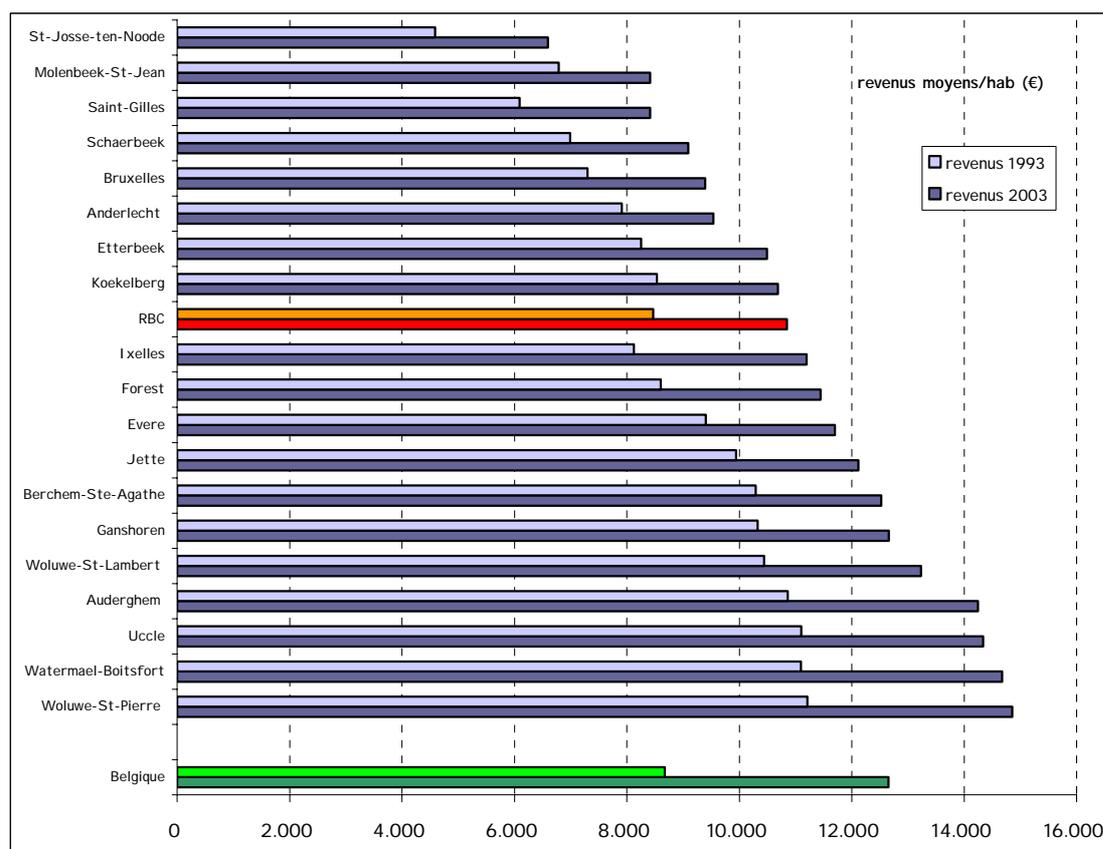
Figure 4. Distribution des revenus imposables par classes de revenus (revenus 2003, déclaration 2004)



Source : IBSA (sur base de statistiques INS)

La disparité des revenus est également fortement marquée entre les communes.

Figure 5. Revenus moyens par habitant ventilés par commune, années 1993 et 2003 (sur base des déclarations d'impôts, en Euros courants)



Source : INS

Les quartiers centraux et les communes de première couronne se caractérisent par les revenus par habitants les plus faibles (Saint-Josse, Saint-Gilles, Molenbeek- Saint-Jean, ...). Le développement de "poches de pauvreté" devient aigu dans certaines communes de première couronne.

2.2.2. Dépenses et revenus disponibles

L'enquête sur le budget des ménages est effectuée chaque année par l'Institut national de Statistique. Elle mesure la structure des dépenses des ménages bruxellois, wallons et flamands.

Tableau 8. Dépenses moyennes par habitant pour différents postes de consommation (2004)

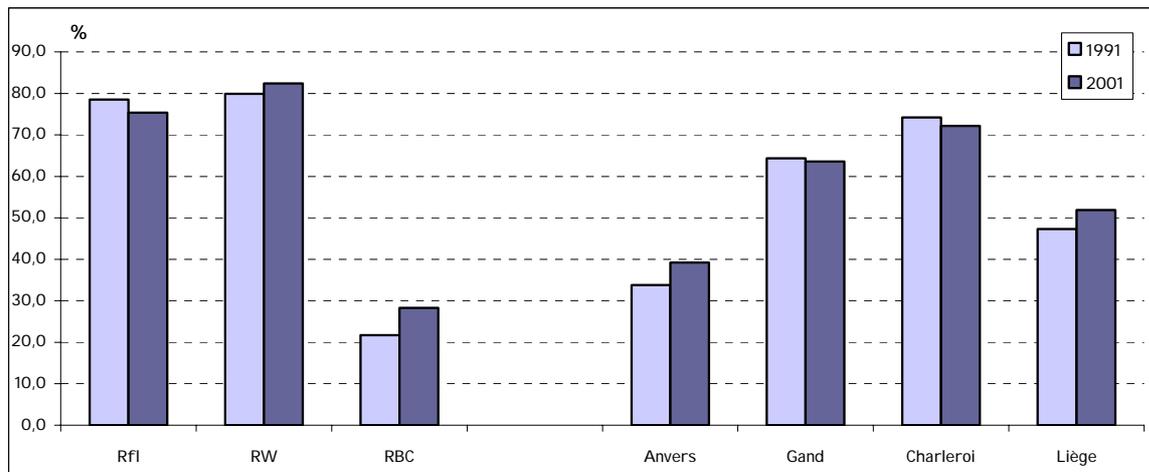
	EUR		% du total des dépenses	
	Région bruxelloise	Belgique	Région bruxelloise	Belgique
Produits alimentaires et boissons	1.811	1.852	14,1	15,0
Tabac	120	99	0,9	0,8
Articles d'habillement et chaussures	543	583	4,2	4,7
Loyers (y compris loyers fictifs estimés imputés aux propriétaires), frais d'entretien et charges locatives	3.308	2.589	25,8	21,0
Chauffage, éclairage	475	538	3,7	4,4
Eau	102	64	0,8	0,5
Aménagement, équipement et entretien maison/jardin	609	709	4,7	5,7
Santé	579	579	4,5	4,7
Transports personnels	1.285	1.572	10,0	12,7
Transports publics	160	83	1,2	0,7
Culture, loisirs et enseignement	1.150	1.063	9,0	8,6
Horeca	583	625	4,5	5,1
Voyages touristiques	361	361	2,8	2,9
Soins corporels, articles personnels	320	302	2,5	2,4
Services financiers/assurances	501	586	3,9	4,7
Autres biens et services	916	752	7,1	6,1
Consommation moyenne totale	12.822	12.358	100,0	100,0

Source : INS

De manière générale, les dépenses moyennes des Bruxellois sont supérieures à celles de la moyenne belge (104% de la moyenne belge). Plus particulièrement, les Bruxellois dépensent sensiblement plus pour leur loyer (charges locatives et frais d'entretien courant y compris) (128%), leur consommation d'eau (158%), ainsi que leurs déplacements en transports publics (193%). Ils consacrent par contre une proportion moindre de leur budget aux déplacements en véhicules privés (82%) ainsi qu'au chauffage et à l'éclairage de leur logement (88%).

2.2.3. Accès et qualité du logement : quelques résultats de l'enquête socio-économique de l'INS

Figure 6. % de ménages vivant dans des logements unifamiliaux (1991 et 2001)



Source : INS

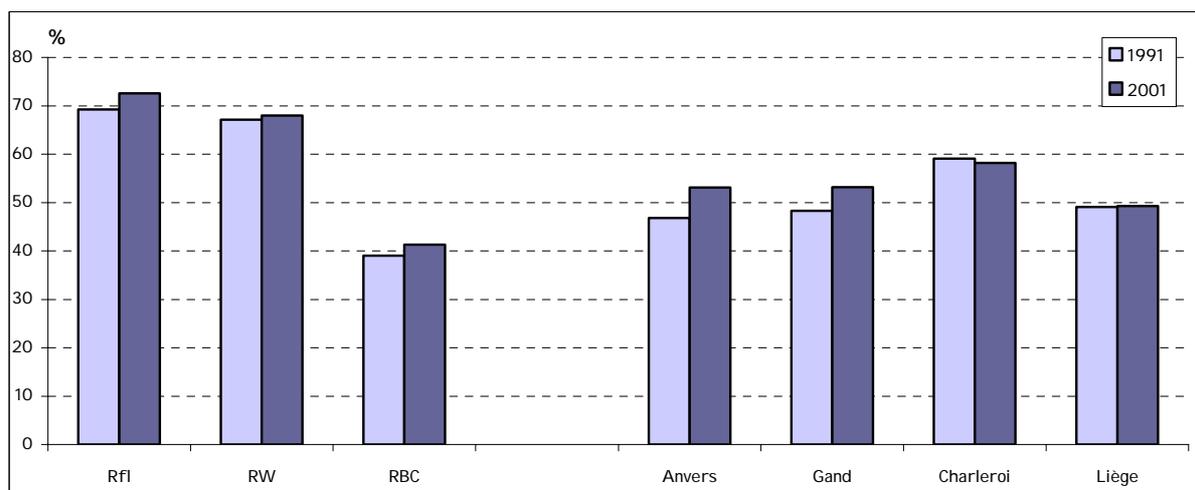
Selon les données de l'enquête socio-économique effectuée en 2001 par l'INS, 28% des ménages bruxellois vivent dans des logements unifamiliaux ce qui correspond à une progression absolue de 6,6% en l'espace de 10 ans. Malgré cette évolution, ce pourcentage reste très sensiblement inférieur à celui observé dans les autres régions et grandes villes du pays. Plus d'un logement bruxellois sur 4 est située dans un bâtiment comportant 10 logements ou plus.

Toujours selon cette même source (citée par l'Audit urbain, DG Regio), chaque Bruxellois dispose en moyenne d'une **surface habitable de 35,5 m²** (35,1 m² en 1991). Cette superficie est très comparable à celle occupée par les Anversois (35,6 m²), Gantois (35,5 m²), Liégeois (36,7 m²) et, dans une moindre mesure, par les Carolorégiens (32,9 m²).

En moyenne, en 2004, l'achat d'une maison s'avère 50% plus coûteux en Région bruxelloise que dans l'ensemble de la Belgique, toutes régions confondues (INS, 2006).

Comparativement aux autres régions et villes du pays, Bruxelles compte peu de propriétaires. En 2001, 41,3% des logements bruxellois sont occupés par leur propriétaire ou usufruitier.

Figure 7. % de logements occupés par le (co)propriétaire ou usufruitier (1991 et 2001)

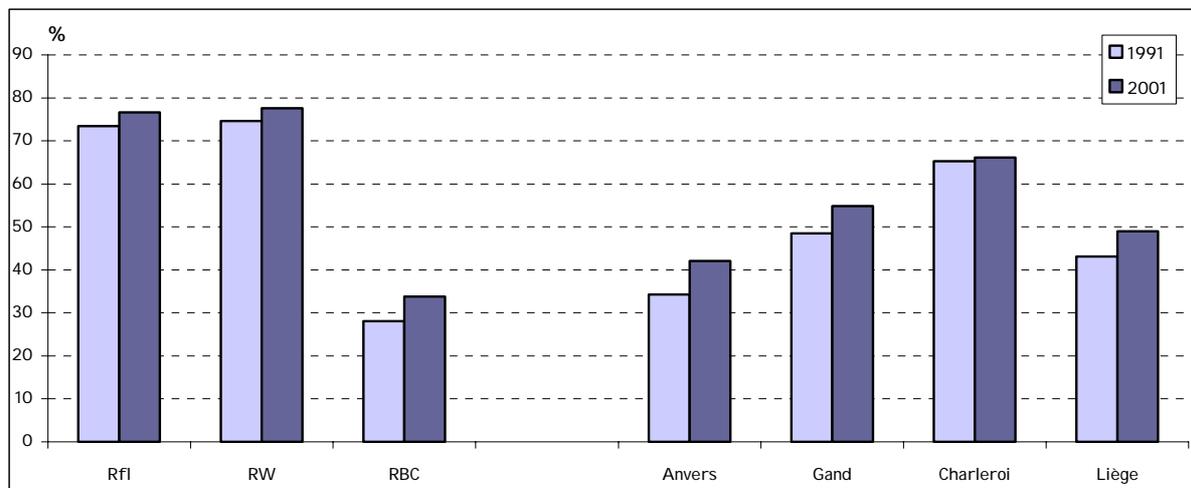


Source : INS

La Région bruxelloise, fortement urbanisée, compte relativement peu de jardins privés par rapport au reste du pays. En 2001, 34% des logements bruxellois disposent d'un jardin. Selon une analyse des données de

l'enquête socio-économique effectuée dans le cadre de la réalisation de l'Atlas de la santé et du social de Bruxelles-Capitale (2006), 63% de la population bruxelloise n'aurait pas accès à un jardin privé.

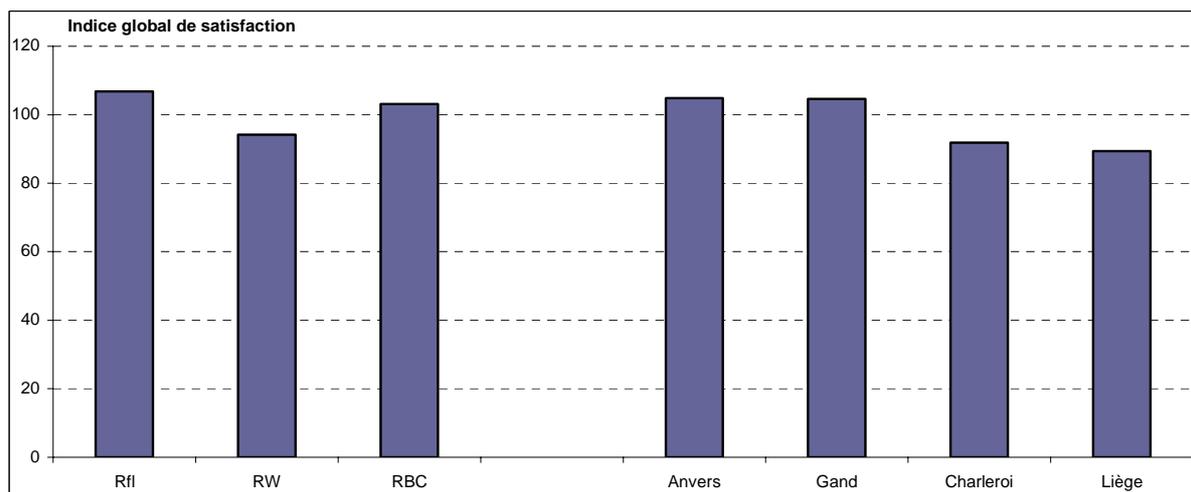
Figure 8. % de logements disposant d'un jardin (1991 et 2001)



Source : I NS

Comme l'explique l'INS, seize questions de l'enquête socio-économique 2001 visaient à connaître le degré de satisfaction subjective des ménages, en ce qui concerne le voisinage (tranquillité, propreté, qualité de l'air et aspect des bâtiments) et les équipements présents dans le quartier (commerces, espaces verts, disponibilité de services médicaux, établissements scolaires, possibilités en matière de culture et de loisirs, pistes cyclables, trottoirs, etc.). Sur la base des réponses données, un indice global de satisfaction a été élaboré. Celui-ci, tel que défini par l'INS, correspond au solde - exprimé en pour cent - des réponses négatives et positives. Un indice global de satisfaction de 100 signifie qu'il y a exactement autant de satisfaits que d'insatisfaits. Quand l'indice est supérieur à 100, il y a, pour les 16 critères réunis, plus de satisfaits que de non satisfaits; à l'inverse, un indice au-dessous de 100 indique davantage d'insatisfaits que de satisfaits.

Figure 9. Appréciation de l'environnement du logement, de l'équipement et des facilités offertes par le quartier de résidence (2001)



Source : I NS

« Pour la Belgique dans son ensemble, l'indice se situe à 102,37, et pour les 5 grandes villes réunies à 101,26. Globalement donc, les gens semblent plutôt satisfaits. Le degré de satisfaction est le plus marqué en Flandre, où il s'élève à 106,80. En Région germanophone, le degré de satisfaction est assez haut également, atteignant 105,33. Bruxellois, Anversois et Gantois semblent avoir une bonne opinion sur leur voisinage et sur les équipements existant dans leur quartier. En revanche, la situation paraît tout autre en Wallonie :

L'indice n'y est que de 94,21, indiquant une insatisfaction relativement grande. Plus réduits encore, les scores de Liège et de Charleroi traduisent un mécontentement encore plus prononcé » (site I NS).

2.3. Etat de santé

L'espérance de vie des Bruxellois à la naissance occupe une position intermédiaire par rapport à celle des Wallons et des Flamands.

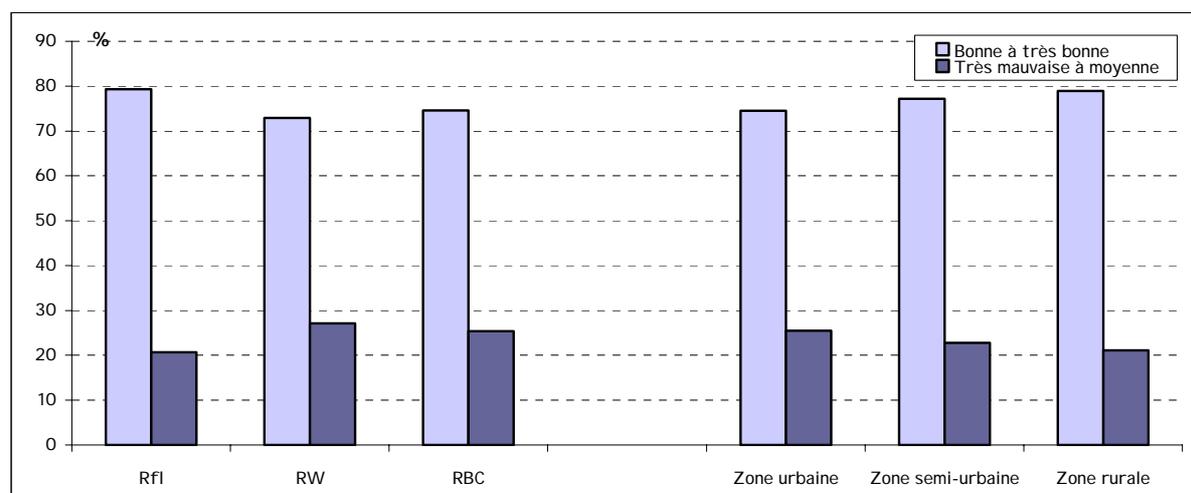
Tableau 9. Espérance de vie à la naissance

	1995	2003
Région de Bruxelles-Capitale	77,23	78,61
Région wallonne	76,17	77,39
Région flamande	78,03	79,65
Belgique	77,35	78,82

Source : I NS

L'institut de santé publique (ISP) a effectué, depuis 1997, 3 enquêtes sur la santé des Belges. L'une des questions concerne la santé subjective (comment est votre état de santé général ?). Selon l'ISP, la santé subjective est une mesure globale qui inclut différentes dimensions de la santé (physique, sociale et émotionnelle). Elle est considérée comme l'un des meilleurs indicateurs de santé tant au niveau individuel qu'au niveau de la population. Selon cette même source, de nombreux auteurs ont démontré que la perception subjective de l'état de santé reflète assez bien l'impact des plaintes et maladies dont souffre la personne interrogée ; elle a en outre une relation étroite avec la mortalité, la morbidité, le niveau des capacités fonctionnelles et la consommation de soins.

Figure 10. Distribution de la population (de 15 ans et plus) selon l'état de santé subjective (2004)



Source : I SP, enquête de santé par interview (2004)

En Belgique, 77% des personnes interrogées estiment que leur état de santé est satisfaisant. On observe, entre les 3 régions du pays, une différence sensible de perception de l'état de santé subjective : 21% des résidents en Flandre estiment que leur état de santé n'est pas satisfaisant contre 25% à Bruxelles et 27% en Wallonie (ces différences existaient déjà en 1997 et en 2001).

Les résultats obtenus pour la Région bruxelloise reflètent par ailleurs ceux obtenus, à l'échelle nationale, pour les zones urbaines.

3. Activités économiques et emploi

3.1. Introduction

La Région se caractérise par un secteur tertiaire dominant et une volonté affirmée par le gouvernement bruxellois et le gouvernement fédéral de maintenir sa place comme ville internationale dotée de grandes capacités d'accueil (sièges officiels d'institutions internationales, multiples centres de congrès, infrastructures hôtelières importantes, ...).

Le tissu économique bruxellois se caractérise aussi par la petite taille de ses entreprises et par une forte mixité des fonctions. PME et PMI sont bien implantées dans le tissu urbain. Beaucoup de ces entreprises sont en outre relativement "volatiles" (déménagements, faillites, ...), rendant extrêmement complexe leur surveillance environnementale.

De plus, si les pressions exercées sur l'environnement par les entreprises "classiques" sont relativement bien maîtrisées, l'impact réel des "nouvelles entreprises" (comme par exemple les technologies de l'information et de la communication) doit encore être estimé, entre autres en termes de production de déchets électriques et électroniques, ...

L'impact environnemental du développement international de la Région ne peut pas non plus être négligé. Selon une étude commanditée par la Région bruxelloise visant à évaluer l'impact socio-économique des institutions européennes et internationales², il y avait, en 2001, 3.796 institutions internationales et secteurs influencés par l'UE occupant près de 55.000 personnes.

3.2. Emploi intérieur

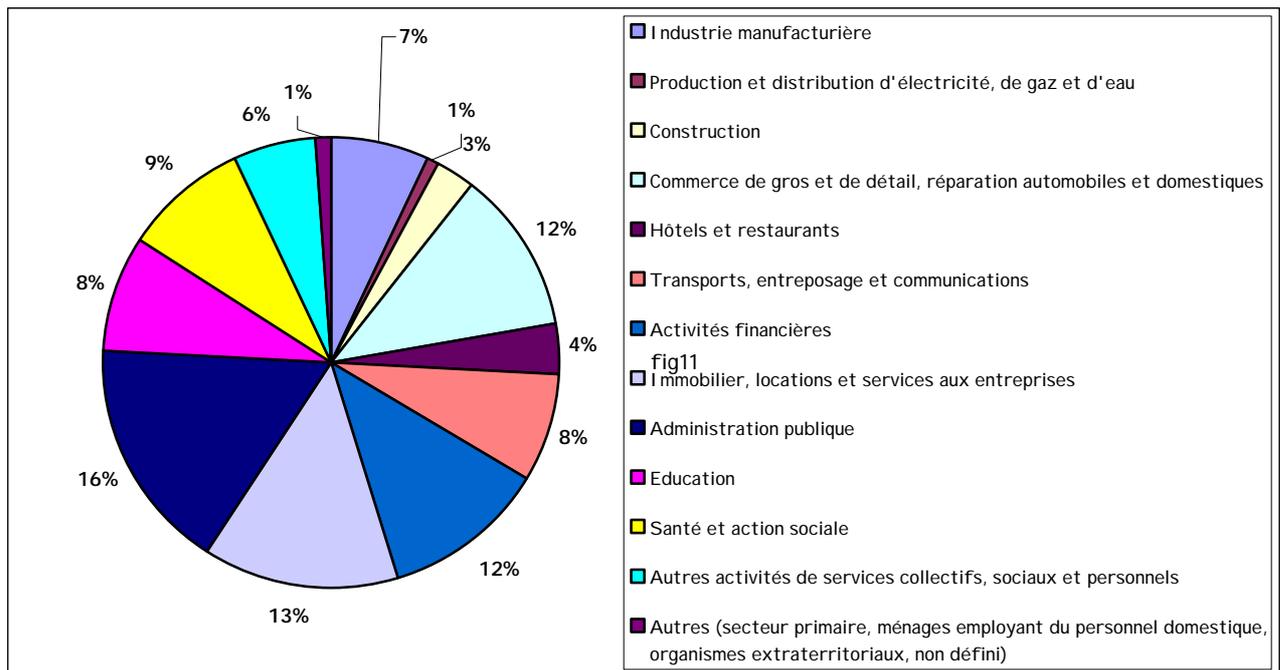
La Région bruxelloise compte environ 650.000 emplois et représente le premier bassin d'emploi du pays.

3.2.1. Emploi salarié et établissements par secteur d'activité

3.2.1.1. Emplois salariés

En 2002, selon les données de l'ONSS publiées par l'IBSA (MRBC), la Région bruxelloise comptait 602.571 travailleurs assujettis à la sécurité sociale (582.729 en 1990). Après avoir connu une période de déclin, l'emploi salarié régional est en croissance régulière depuis le milieu des années '90 (+7% entre 1997 et 2002). Cette progression est essentiellement due à la hausse du secteur privé (Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications, 2004).

Figure 11. Répartition de l'emploi salarié par secteur d'activité (2002)



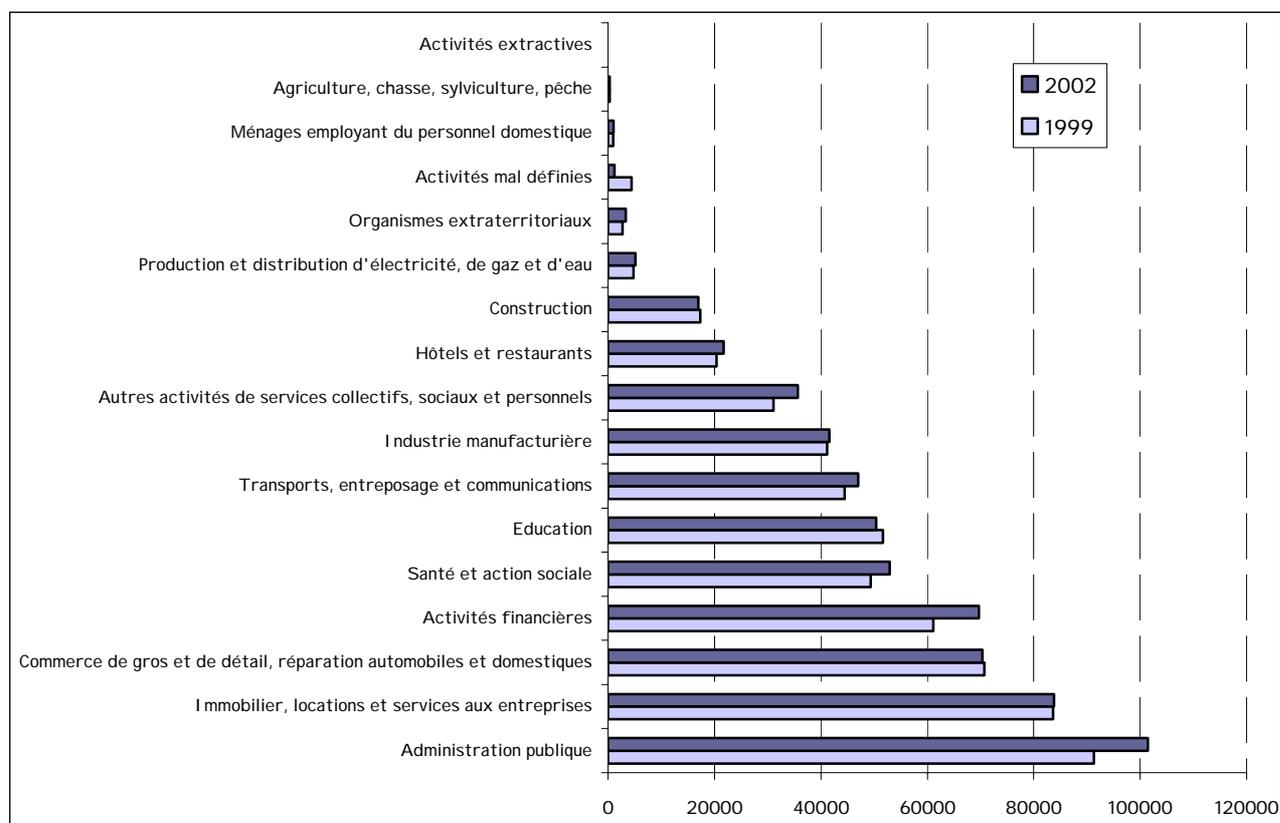
Source : IBSA sur base de données ONSS

En 2002, les secteurs primaire, secondaire et tertiaire représentaient respectivement 0,1%, 10,6% et 89,4% de l'emploi salarié en Région bruxelloise. Les secteurs de l'administration publique, de l'immobilier/locations/services aux entreprises, du commerce/réparations ainsi que les activités financières (assurances et intermédiations financières) totalisaient à eux seuls 54% de l'emploi salarié de la Région. Au cours de la période 1999-2002, on observe une forte progression de l'emploi salarié dans les secteurs de

² « Synthèse impact socio-économique 2001 », IRI S consulting à la demande du Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures (décembre 2001).

l'administration publique (+11%), des activités financières (+14%) et des services collectifs (+15%). La tertiarisation des activités économiques de la RBC s'est traduite par une diminution marquée de l'emploi ouvrier (-19% entre 1990 et 2002).

Figure 12. Evolution de l'emploi salarié par secteur d'activité (1999 et 2002)



Source : IBSA sur base de données ONSS

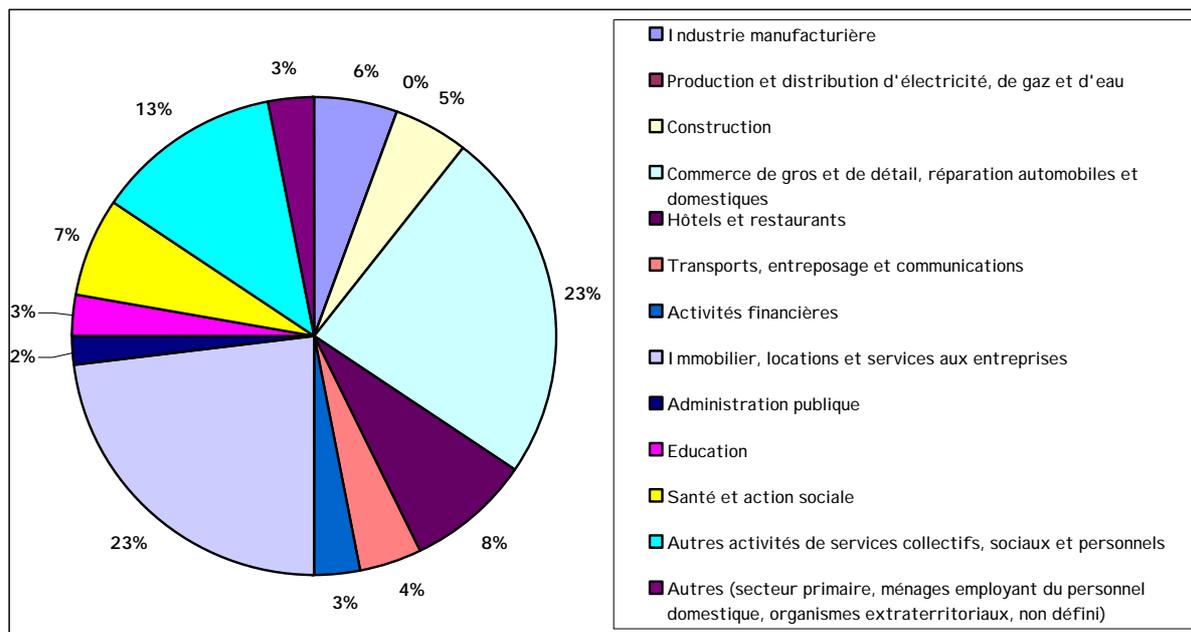
En 2004, les institutions publiques internationales employaient 26.745 personnes dont 74% travaillant à la Commission européenne. Ce chiffre s'est accru de 30% entre 2000 et 2004.

3.2.1.2. Etablissements

En 2002, selon les statistiques de l'ONSS, la Région bruxelloise comptait 33.349 établissements³ dont 31.128 relevant du secteur privé et 2.221 relevant du secteur public et de l'enseignement (pour rappel, ces statistiques ne prennent pas en compte l'emploi indépendant).

³Ces statistiques s'appuient sur une enquête dans le cadre de laquelle les employeurs sont invités, chaque année, à indiquer la répartition des travailleurs en service au 30 juin, en fonction de la commune où ils sont occupés ainsi que de la nature de l'activité exercée. Dans la définition de l'ONSS, un établissement désigne un siège d'exploitation ou une institution qui emploie du personnel salarié, dans une activité spécifique, dans une commune. « L'ONSS comptabilise autant d'établissements que de sièges d'exploitation. Pour un même siège exerçant des activités distinctes, il y a autant d'établissements que d'activités distinctes. Toutefois, pour des sièges situés dans une même commune et exerçant la même activité, un établissement sera comptabilisé. » (source : Observatoire du marché du travail)

Figure 13. Répartition du nombre d'établissements par secteur d'activité (2002)



Source : IBSA sur base de données ONSS

Les établissements appartenant au secteur tertiaire représentent 89% des établissements recensés en Région bruxelloise.

Outre sa tertiairisation importante, le tissu économique bruxellois se caractérise également par la présence de nombreuses entreprises de très petite taille. En 2002, 21.686 établissements comptaient moins de 5 personnes. A l'opposé, 180 établissements employaient plus de 500 travailleurs.

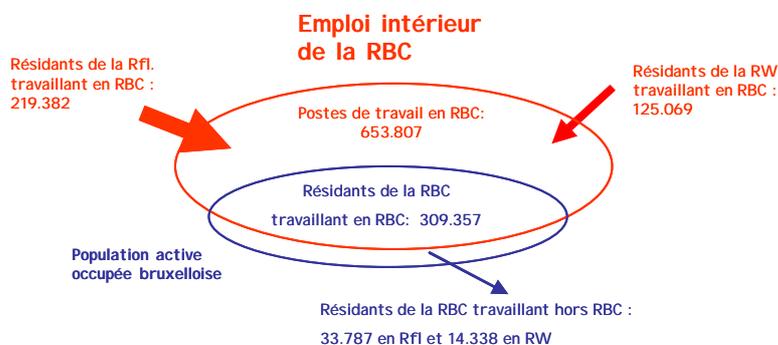
3.2.2. Emploi indépendant

Le nombre d'indépendants établis en Région bruxelloise s'élève, pour l'année 2004, à 71.493. En 2003, les secteurs du commerce (incluant le secteur de l'Horeca), des professions libérales et de l'industrie et artisanat concentrent respectivement 43%, 32% et 18% des indépendants de la Région (source : Observatoire du marché du travail sur base de données INASTI).

3.2.3. Navettes liées au travail

Selon les données issues de l'enquête annuelle sur les forces de travail 2004, l'emploi intérieur de la Région bruxelloise totalise près de 654.000 postes dont 47% seulement sont occupés par des Bruxellois. Les emplois restants sont occupés à 34% par des travailleurs résidant en Région flamande et à 19% par des travailleurs résidant en Région wallonne.

Figure 14. Emploi intérieur et population active occupée de la RBC (2004)



Source : IBGE sur base de données INS - EFT (présentation graphique développée par l'Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications, 2004)

Cette situation est la source d'une pression environnementale importante dans la mesure où une grande partie des déplacements domicile-travail est effectuée en transports privés (cf. § 5.6 consacré aux navettes liées au travail et à la scolarité).

3.2.4. Population active et taux de chômage

En Région bruxelloise, 44,6% de la population (50% des hommes et 38,7% des femmes) sont considérés comme actifs c'est-à-dire occupent un emploi ou sont à la recherche d'un emploi (Observatoire bruxellois de la santé et du social 2005 sur base de données INS 2001).

Ces dernières années, la Région bruxelloise est confrontée à une augmentation très importante du nombre de demandeurs d'emploi inoccupés⁴ (DEI) et de chômeurs. C'est ainsi qu'entre 2000 et 2004, le nombre de DEI bruxellois a augmenté de 29% (source : Observatoire du marché du travail 2005).

Fin 2004, le taux de chômage bruxellois a atteint les 21% contre 8,6% en Flandre et 18,4% en Wallonie (source : Observatoire du marché du travail 2005 sur base de données ONEM). Il est particulièrement élevé chez les jeunes mais aussi chez les personnes peu qualifiées, les chômeurs de longue durée, les femmes, les ouvriers et enfin, les populations d'origine étrangère.

On constate également de très fortes disparités spatiales entre les 19 communes. Les extrêmes se situent respectivement au niveau des communes de Woluwe-St-Pierre (taux de chômage de 9,2%) et de St-Josse-ten-Noode (34,2%).

3.3. Activités économiques

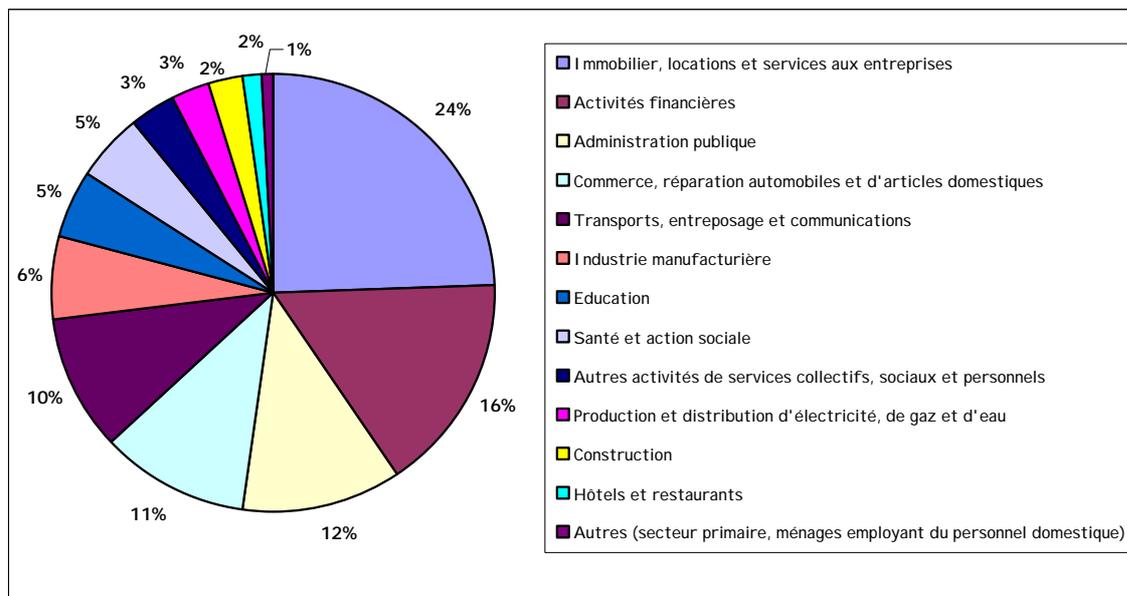
3.3.1. Produit intérieur brut régional

En 2003, la Région bruxelloise contribue pour 19,2% au produit intérieur brut (PIB) national. Par ailleurs, le PIB bruxellois rapporté au nombre d'habitants est deux fois plus élevé que le PIB national par habitant.

Entre 1995 et 2003, le PIB bruxellois s'est accru de 19,3% (prix constants) contre 15,1% au niveau national.

L'importance du PIB bruxellois ne reflète cependant pas la richesse de ses habitants, qui en moyenne, disposent de revenus inférieurs à ceux de la moyenne nationale (voir § Revenus imposables par habitant). Cette situation paradoxale résulte du fait que 53% de l'emploi intérieur bruxellois est occupé par des navetteurs.

Figure 15. Répartition de la valeur ajoutée par secteur d'activité (2003)

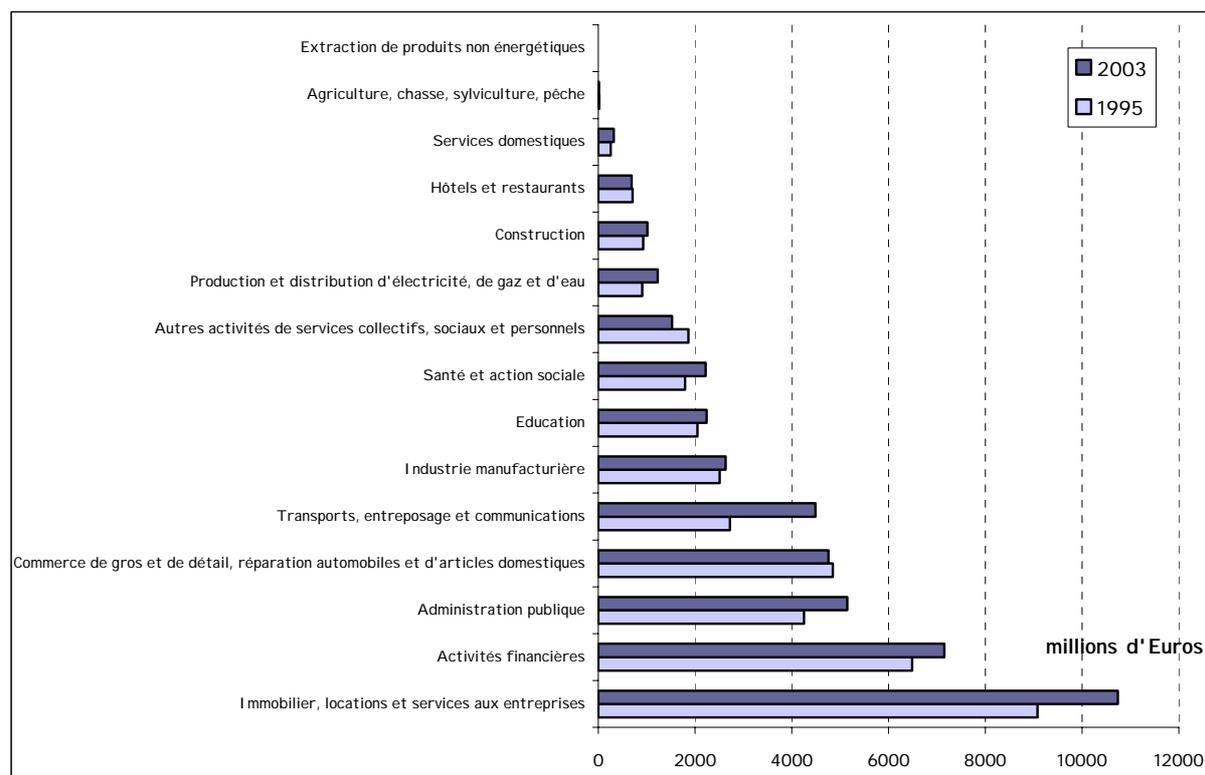


Source : IBSA sur base de données ICN

⁴ Personnes sans emploi rémunéré inscrites comme demandeur d'emploi auprès d'un service public régional d'emploi. Les DEI incluent les chômeurs complets indemnisés, les jeunes en période de stage d'attente, les demandeurs d'emploi librement inscrits ainsi que les autres DEI obligatoirement inscrits (personnes présentées par les CPAS, chômeurs exclus...).

En 2003, la valeur ajoutée produite en Région bruxelloise provenait à 89% du secteur tertiaire.

Figure 16. Evolution de la valeur ajoutée par secteur d'activité (1995 et 2003, prix constants)



Source : IBSA sur base de données ICN

Entre 1995 et 2003, la production de valeur ajoutée a surtout progressé dans des secteurs tertiaires déjà bien représentés à Bruxelles : immobiliers et services aux entreprises, activités financières, administrations publiques, transports, entreposage et communications. Elle a par contre diminué dans les catégories constitutives du commerce de gros et de détail et de la réparation.

3.3.2. Création et faillites d'entreprises

Selon une analyse effectuée par l'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications en décembre 2004, la Région bruxelloise se caractérise par un taux de création d'activités plus élevé que dans le reste du pays mais également par un taux de faillite plus important. La création d'entreprises y est surtout marquée dans le secteur tertiaire ainsi que dans la construction.

Tableau 10. Nombre de créations et de faillites d'entreprises

Sections NACE-BEL	RBC					ROYAUME				
	Création entreprises	Faillites				Création entreprises	Faillites			
		2002	2002	2003	2004		2005	2002	2002	2003
Agric., chasse, sylvic., pêche, aquac.	33	1	0	2	ND	-	26	47	29	ND
Industries extractives	0	0	0	0	ND	-	6	0	0	ND
Industries manufacturières	242	39	46	34	ND	-	308	352	317	ND
Prod. et dist. électricité, gaz et eau	10	0	0	1	ND	-	0	0	1	ND
Construction	486	49	52	47	ND	-	473	509	508	ND
Commerces, banques, assurances	1.488	246	253	214	ND	-	807	1.303	1.383	ND
Transports et communications	397	34	35	44	ND	-	233	250	240	ND
Services	3.715	97	192	115	ND	-	787	546	480	ND
TOTAL	6.371	466	578	457	547	48.705	2.640	3.007	2.958	2.964

Sources : IBSA sur base de données ONEM- Fonds de Fermeture des entreprises (faillites) et INS sur base de statistiques de l'administration de la TVA (créations d'entreprises)

Tableau 11. Emplois perdus à la suite des faillites d'entreprises

Sections NACE-BEL	RBC				ROYAUME			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Agric., chasse, sylvic., pêche, aquaculture	10	0	5	ND	315	306	149	ND
Industries extractives	11	0	0	ND	70	0	0	ND
Industries manufacturières	266	797	404	ND	5.122	5.484	4.112	ND
Prod. et distribution électricité, gaz et eau	0	0	1	ND	0	0	1	ND
Construction	626	415	476	ND	4.254	5.195	4.862	ND
Commerces, banques, assurances	1.380	1.533	992	ND	5.387	6.298	6.148	ND
Transports et communications	356	279	1.012	ND	2.578	2.495	2.846	ND
Services	1.116	2.104	963	ND	3.673	4.900	3.929	ND
TOTAL	3.765	5.128	3.853	4.400	21.399	24.678	22.047	21.013

Source : IBSA sur base de données ONEM - Fonds de Fermeture des entreprises (faillites)

3.3.3. Evolution des superficies de bureaux

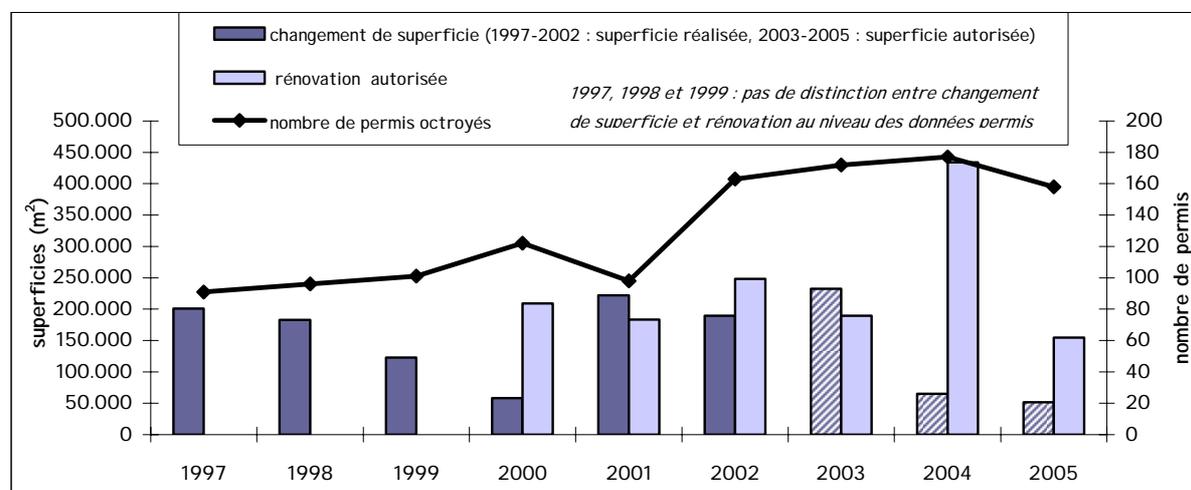
En 1997, la superficie de bureaux recensés dans le cadre de l'élaboration de la base de données régionale SITEX (situation existante de fait reposant sur une vaste enquête de terrain) était de 11,3 millions de m² dont 52% sur le seul territoire de la commune de Bruxelles-Ville. Si l'on se base sur le relevé établi sur base des permis d'urbanisme réalisés, la superficie de bureaux a augmenté de 9% entre 1997 et 2002 soit en l'espace de 5 ans.

En 2005, 158 permis d'urbanisme ont été octroyés pour rénover et construire des bureaux ou en transformer pour d'autres usages (177 en 2004). Le pourcentage élevé d'inoccupation des bureaux (10 à 12% selon les estimations, essentiellement en périphérie) s'est traduit par une réduction importante de la superficie admise de bureaux au niveau des permis délivrés au cours de l'année 2005 (206.246 m² en 2005 contre 499.489 m² en 2004).

En 2005 et 2004, l'essentiel des permis accordés a concerné la rénovation du parc existant - dont notamment la rénovation de quelques 160.000 m² au niveau de la tour des Finances en 2004 - confirmant une tendance amorcée durant les années précédentes. Le parc existant se reconvertisse aussi à des usages différents. Les permis délivrés entre 2000 et 2005 ont porté sur une superficie totale de bureaux de près de 2.300.000 m² dont environ 38% correspondent à un accroissement de superficie de bureaux et 62% à des modifications du parc existant.

Les superficies autorisées concernent essentiellement - mais non exclusivement - les quartiers centraux (Pentagone, quartier européen...). La concentration des ministères fédéraux aux abords immédiats des gares se poursuit (source : observatoire des bureaux - bilans 2004 et 2005).

Figure 17. Superficies de bureaux réalisées (1997-2002) ou autorisées (2003-2005), rénovation autorisée (2000-2005) et nombre de permis délivrés (1997-2005)



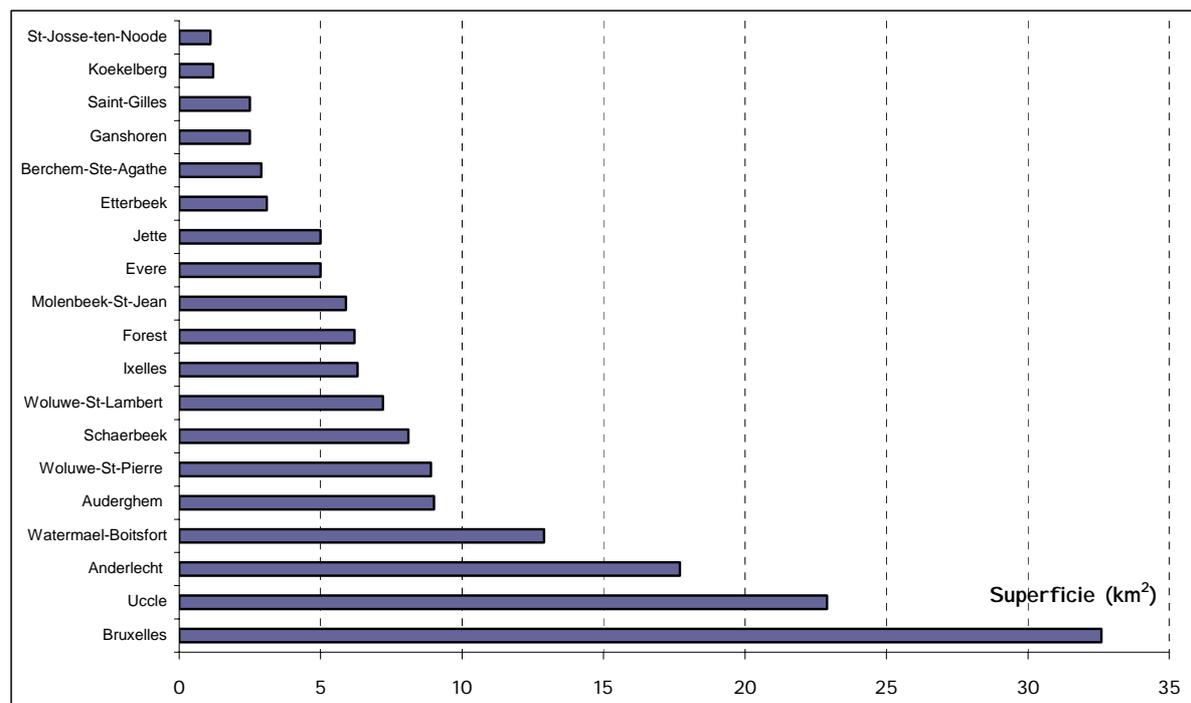
Source : IBGE sur base de données AATL (Région de Bruxelles-Capitale - Observatoire des bureaux)

4. Occupation du territoire et type de bâtiments

4.1. Occupation du territoire

La Région de Bruxelles-Capitale couvre une superficie totale de 161,4 km² très inégalement répartie entre ses 19 communes. Les communes de Bruxelles et Saint-Josse occupent les positions extrêmes avec respectivement une superficie de 32,6 km² et 1,1 km². Bruxelles, Uccle, Anderlecht et Watermael-Boitsfort totalisent à elles seules 86,1 km² soit plus de la moitié du territoire régional.

Figure 18. Superficies communales



Source : IBSA sur base de données INS

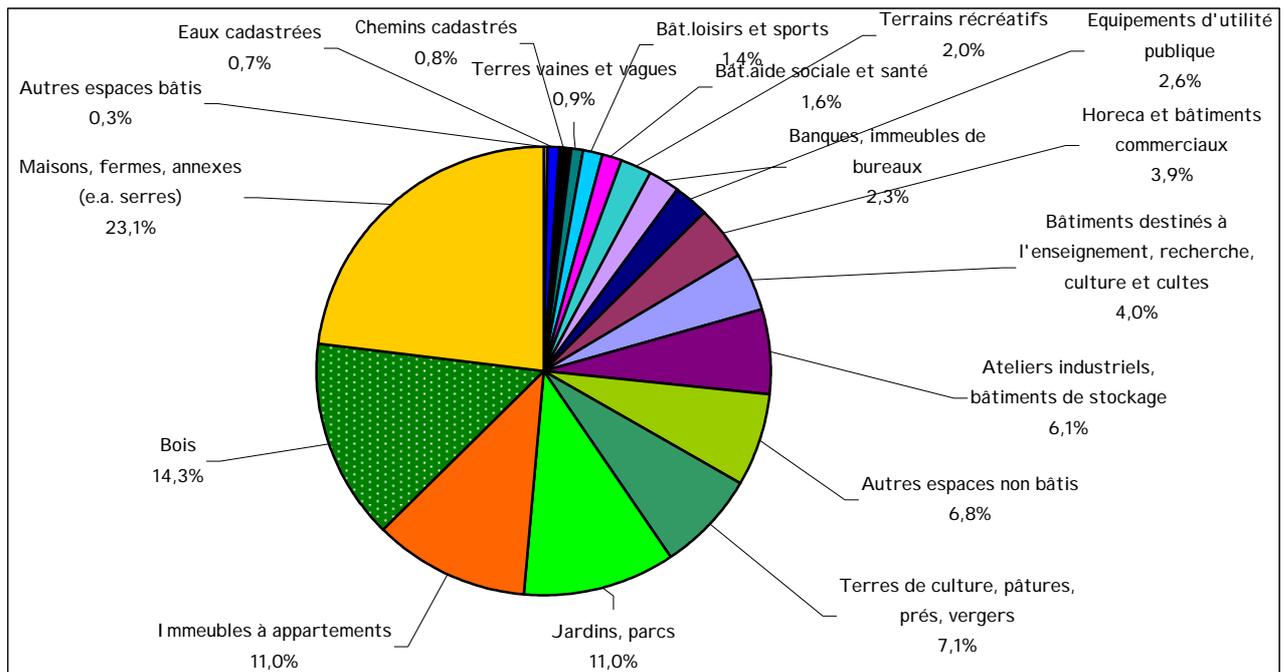
L'occupation du sol constitue un reflet de l'emprise physique des activités humaines sur le territoire.

La banque de données constituée par l'administration du cadastre permet d'établir des statistiques sur l'occupation du sol. Comme le souligne l'IBSA, l'interprétation des données cadastrales requiert cependant une certaine prudence pour les raisons suivantes :

- Les superficies mentionnées concernent uniquement les parcelles cadastrées; les superficies non cadastrées - ou, en d'autres termes, dont la contenance n'est pas imposable (voies publiques, places, cours d'eau, gares ...) - n'ont été prises en compte que de manière globale.
- Les données sont recueillies sur base de la nature cadastrale mentionnée à la matrice. Lorsque les propriétaires omettent de déclarer d'importantes modifications au sol ou des transformations d'immeubles, la mise à jour des données ne peut être faite.
- Les parcelles bâties comprennent souvent une partie non bâtie relativement importante (jardin, pré ...).

Si l'on s'en réfère à cette statistique, les logements (principalement maisons et immeubles à appartements) couvrent 34% du territoire bruxellois cadastré (12.833 ha). L'analyse de ces données met également en évidence le caractère relativement vert de la Région bruxelloise. En effet, outre les jardins afférents aux logements et qui sont le plus souvent cadastrés comme tels (excepté dans le cas des grandes propriétés), la Région bruxelloise comporte une importante superficie de bois, jardins et parcs, terres agricoles/pâtures/prés et vergers et de terrains vagues qui, ensemble, couvrent 33% du territoire bruxellois cadastré.

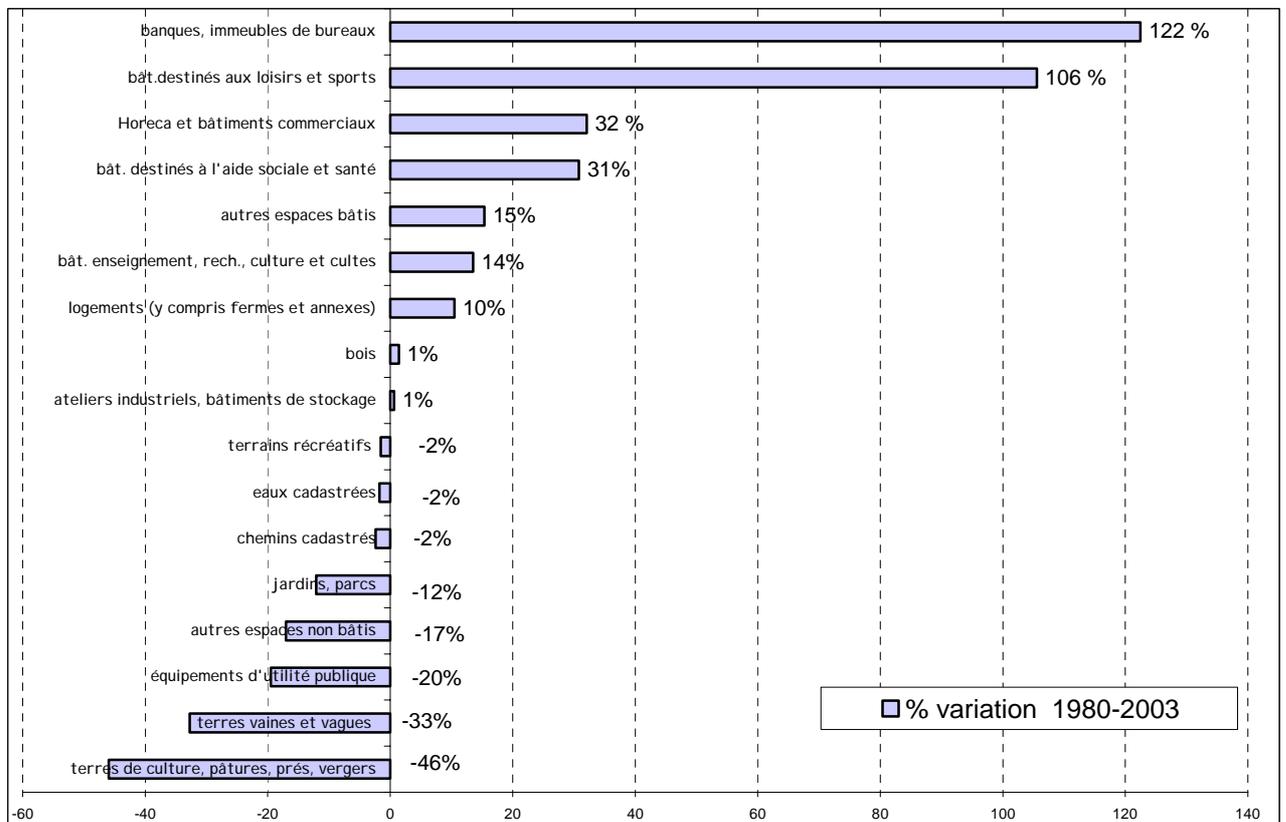
Figure 19. Occupation du sol sur base des superficies cadastrées (12.833 ha) (2003)



Source : IBSA sur base de données Administration du Cadastre - INS

Le graphique suivant illustre l'évolution de l'occupation du sol en Région bruxelloise sur la période 1980-2003. Les changements les plus importants concernent les banques et immeubles de bureaux (+122%), les bâtiments destinés aux loisirs et sports (+106%) ainsi que les terres agricoles, pâtures, prés et vergers (-46%).

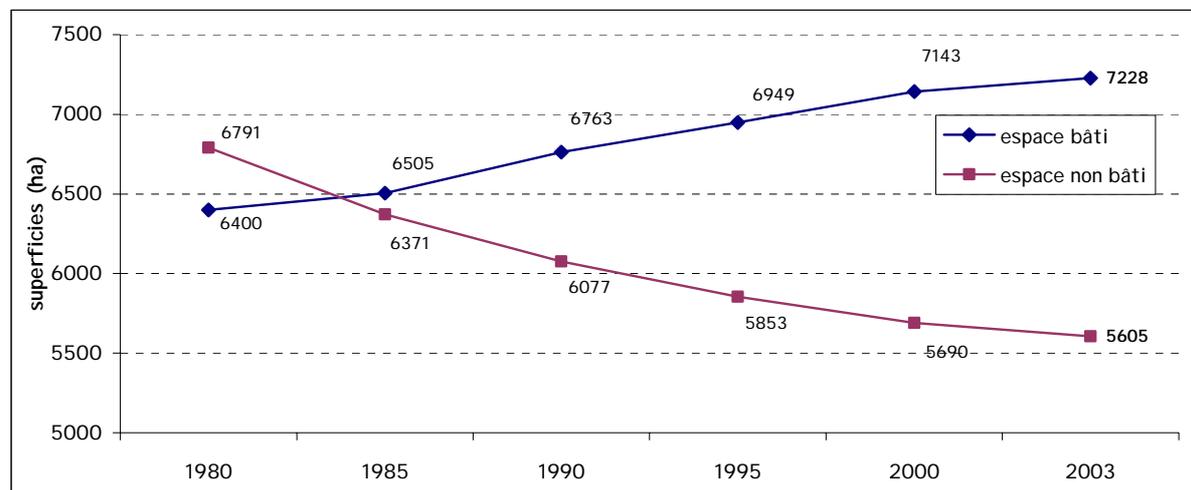
Figure 20. Evolution de l'occupation du sol sur base des superficies cadastrées (1980-2003)



Source : IBSA sur base de données Administration du Cadastre - INS

Sur la période 1980-2003, la superficie totale bâtie (logements, ateliers industriels, bureaux et banques, HoReCa et commerces, autres bâtiments) a connu une augmentation de 13% tandis que la superficie non bâtie (terres agricoles et pâtures..., jardins et parcs, bois, terres vaines et vagues, loisirs et sports, eaux et chemins cadastrés) diminuait de 17%. Depuis une dizaine d'années, le taux de conversion des espaces non bâtis en espaces bâtis s'est néanmoins infléchi relativement aux années '80. En 2003, la superficie bâtie couvrait 56% de la superficie cadastrée.

Figure 21. Evolution des superficies bâties et non bâties sur base des superficies cadastrées (1980-2003)



Source : IBSA sur base de données Administration du Cadastre - INS

4.2. Type de bâtiments

Le tableau suivant décrit l'évolution du nombre de bâtiments (par type) et de parkings en Région bruxelloise et ce, durant la période 1995-2003.

Il met notamment en évidence :

- la progression très sensible du nombre d'immeubles à appartements : en l'espace de 8 ans, ce dernier a augmenté de près de 16% ;
- la diminution des bâtiments à usage commercial et industriel tels que commerces, grands magasins, petits débits de boissons, petits hôtels....(-7%)
- l'augmentation importante du nombre de garages, parkings et emplacements couverts (+13%)

Tableau 12. Evolution du nombre de bâtiments et parkings selon le type de bâtiments (1995-2003)

Type de bâtiments	Nombre total de bâtiments			Nombre de garages ou parkings		
	1995	2003	Evolution %	1995	2003	Evolution %
Maisons "2 façades"	112.182	110.752	-1,3%	37.327	37.522	0,5%
Maisons "3 façades"	14.760	15.090	2,2%	10.882	11.156	2,5%
Maisons "4 façades"	5.531	5.626	1,7%	6.788	7.117	4,8%
Immeubles à appart.	21.816	25.241	15,7%	145.057	169.315	16,7%
Maisons de commerces	28.439	26.514	-6,8%	7.036	7.984	13,5%
Bât. à usage de services	4.833	5.091	5,3%	67.026	81.927	22,2%
Autres bâtiments	5.231	4.859	-7,1%	22.615	20.722	-8,4%
TOTAL	192.792	193.173	0,2%	296.731	335.743	13,1%

Source : IBSA sur base de données INS et Administration du Cadastre

La Région bruxelloise compte environ 517.000 logements dont 47% sont constitués par des appartements et 39% par des maisons 2 façades.

Tableau 13. Nombre de logements par type de bâtiments (2003)

Type de bâtiments	Nombre total de logements	%
Maisons "2 façades"	200.247	39
Maisons "3 façades"	17.067	3
Maisons "4 façades"	5.965	1
Immeubles à appartements	245.508	47
Bât.industriels, commerciaux et de services	48.069	9
Autres bâtiments	179	0
TOTAL	517.035	100

Source : IBSA sur base de données INS et Administration du Cadastre

5. Transports

(voir aussi volet « Politique et gouvernance environnementale », partie « Transports »)

5.1. Tendances générales concernant les déplacements en Région bruxelloise

Selon l'AED (« Etat des lieux de la mobilité à Bruxelles », 2006), les tendances majeures concernant l'évolution des déplacements à Bruxelles peuvent se résumer comme suit :

- augmentation des distances parcourues ;
- augmentation du nombre de déplacements quotidiens ;
- augmentation de la part des déplacements motorisés ;
- forte augmentation des déplacements liés aux loisirs et aux achats ;
- étalement des heures de pointe (laquelle s'étend actuellement, le matin, de 6h à 10 h).

Selon les données de l'enquête nationale sur la mobilité des ménages 1998-1999 (INS, voir bibliographie), au cours d'une journée moyenne, 76% des personnes de plus de 6 ans résidant en Région bruxelloise se déplacent. Parmi ces dernières, 13% se déplacent uniquement à pied, 17% uniquement en transports publics, 60% en transport privé (voitures, 2 roues) et 9% combinent transport public et transport privé. Par ailleurs, toujours selon cette même source, plus de 25% des déplacements sont inférieurs à 1 km et 62% inférieurs à 5 km. En moyenne, les Bruxellois effectuent 3 déplacements par jour ouvrable dont 2,2 autrement qu'à pied.

Tableau 14. Caractéristiques des déplacements quotidiens aux niveaux national et régionaux (jour moyen)

	Belgique	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne
Proportion des personnes qui se déplacent (%)	76%	76%	77%	74%
Nombre de déplacements par personne et par jour	2,97	2,96	3,04	2,86
Nombre de déplacements mécanisés par personne et par jour (a)	2,54	2,19	2,66	2,43
Distance parcourue par personne et par jour (km)	36,9	32,8	35,9	40
Temps nécessaire aux déplacements par personne et par jour (min)	57,9	62,7	58,6	55,3
Vitesse moyenne de déplacement (km/h)	31,1	23,7	30,3	34,8
Taux d'occupation des voitures	1,42	1,42	1,39	1,46

Source : INS, enquête nationale sur la mobilité des ménages 1998-1999

Ces chiffres se rapportent aux déplacements de la population belge de plus de 6 ans le jour de l'enquête.

(a) C'est le nombre de déplacements réalisés en moyenne par une personne durant une journée à l'aide d'un moyen de transport comme le vélo, le vélomoteur ou la moto, le transport public, la voiture, etc. On ne tient donc pas compte ici des déplacements réalisés uniquement à pied.

Les proportions de personnes qui se déplacent, le nombre de déplacements quotidiens ainsi que les taux d'occupation des véhicules sont relativement comparables d'une région à l'autre. Comme on pouvait s'y attendre, la Région bruxelloise se distingue par un moindre recours aux déplacements motorisés ainsi que par des distances parcourues et des vitesses moyennes de déplacements inférieures.

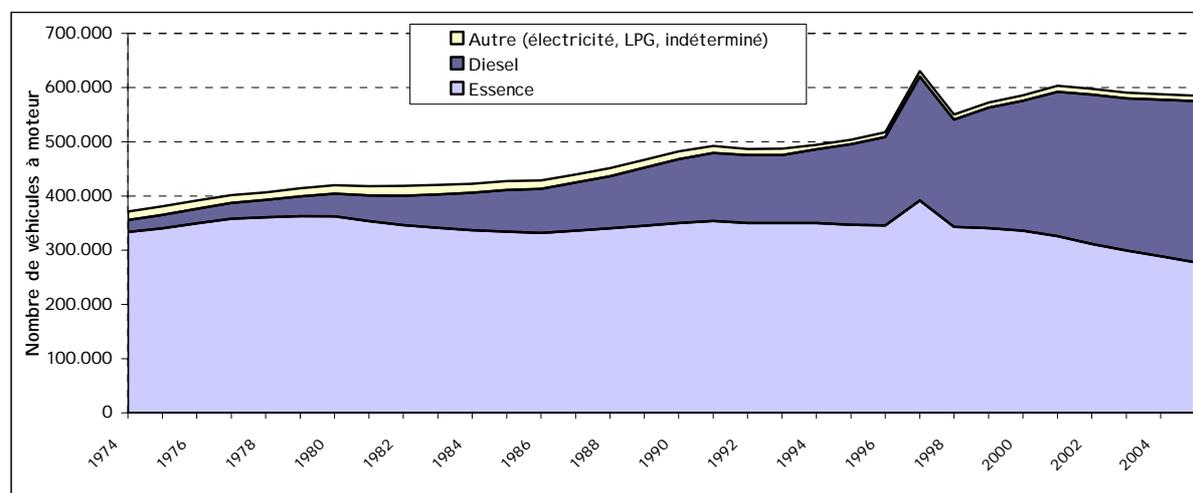
5.2. Transports routiers

5.2.1. Parc de véhicules

5.2.1.1. Nombre de véhicules immatriculés en Région bruxelloise

Entre 1974 et 2005, soit en l'espace de près de 30 ans, le parc de véhicules (y compris bus, camions, véhicules spéciaux,...) immatriculés en Région bruxelloise a augmenté de 57,5%, passant de 371.304 à 584.816 véhicules (dont 490.462 voitures particulières en 2004). Cette croissance a encore été plus marquée au niveau national où le parc de véhicules a progressé de 153% entre 1970 et 2005 et comptait, en 2005, 6.158.742 véhicules (dont 4.874.426 voitures particulières en 2004).

Figure 22. Evolution du parc de véhicules à moteur en Région bruxelloise par type de carburant (1974-2005)



Source : INS - Ecodata

Tableau 15. Taux de motorisation

	1990	2000	2004
RBC			
nombre de voitures privées	412.865	491.789	490.462
taux de motorisation (nb de voitures/100 habitants)	43	51	49
Belgique			
nombre de voitures privées	3.864.159	4.678.376	4.874.426
taux de motorisation (nb de voitures/100 habitants)	39	46	47

Source : INS - Ecodata

Le taux de motorisation, calculé sur base des immatriculations, est de 49 voitures pour 100 habitants à Bruxelles contre 47 voitures pour 100 habitants dans l'ensemble de la Belgique. Ces chiffres doivent néanmoins être très fortement relativisés dans la mesure où le parc de voitures immatriculées en Région bruxelloise comporte également bon nombre de véhicules de société dont seule une partie sont utilisés par des Bruxellois. Cette situation est mise en évidence par la comparaison des résultats de l'enquête socio-économique de l'INS en ce qui concerne la possession de véhicules par les ménages (voir point suivant).

Le taux de motorisation varie très fort d'une commune à l'autre et oscille entre deux extrêmes, à savoir, Saint-Josse, d'une part (avec 24 véhicules immatriculés pour 100 habitants en 2002) et Evere, d'autre part

(161 véhicules immatriculés pour 100 habitants ce qui reflète l'importance des flottes de voitures de société relativement à la taille de la commune).

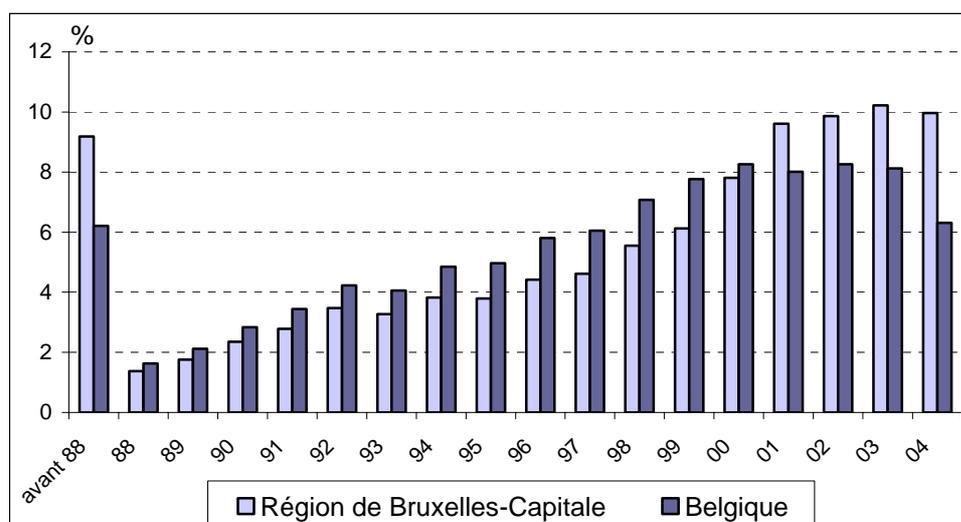
5.2.1.2. Parc de voitures circulant en Région de Bruxelles-Capitale

Le parc de voitures circulant en Région bruxelloise est essentiellement constitué des voitures des habitants de la Région, d'une part, et, d'autre part, des voitures des navetteurs réguliers (voir § consacré aux navettes). Ce sont les déplacements de ce parc « fictif » qui sont à la base des émissions atmosphériques et sonores générées par le trafic automobile en Région bruxelloise.

5.2.1.3. Age moyen du parc

Le parc de voitures belge vieillit : l'âge moyen est ainsi passé de 4 ans en 1980, à 6 ans en 1990 et 7 ans et 9 mois en 2004.

Figure 23. Parc belge et bruxellois de voitures de tourisme selon l'année de première mise en circulation (INS 2005)



Source : INS

Comparativement au parc belge, le parc bruxellois de voitures comprend à la fois une plus grande part de voitures anciennes (avant 1988) mais également une proportion plus élevée de voitures récentes (2001 à 2004). Ceci peut s'expliquer par la présence de fortes différences de catégories sociales en Région bruxelloise mais aussi par le fait que de nombreuses sociétés de leasing, immatriculants uniquement des voitures neuves, sont établies dans la Région.

5.2.1.4. Type de carburant

Le parc de voitures équipées d'un moteur diesel connaît une progression constante passant, à l'échelle nationale, de 12% en 1983 à 26% en 1990, 32% en 1995, 40% en 2000, 47% en 2004. Au niveau bruxellois, 43% du parc automobile est constitué de voitures diesel.

5.2.1.5. Puissance des véhicules

On assiste à une tendance manifeste à augmenter la puissance des moteurs : en 1998, 24,5% des voitures immatriculées en Belgique avaient une cylindrée comprise entre 1000 et 1399 cc ; en 2002, ce pourcentage s'est réduit à 21,1%. Pratiquement les mêmes pourcentages sont observés pour les cylindrées comprises entre 1400 et 1699 cc. Par contre, les cylindrées de 1700 à 2099 sont passées de 38% à 44,3% au cours de la même période. Au-delà de cette cylindrée, les parts sont restées relativement constantes au cours de ces dernières années.

5.2.2. Possession de voitures par les ménages

En 2001, 60% des ménages bruxellois disposait d'au moins une voiture et 11% de 2 voitures ou plus. Ce pourcentage est quelque peu inférieur à la moyenne des 5 grandes villes et largement inférieur à la moyenne belge.

Tableau 16. Ménages disposant d'au moins une voiture

	1991		2001		Évolution 2001/1991 (%)
	Nombre de ménages	%	Nombre de ménages	%	
Belgique	2714896	72,4%	3081380	76,7%	13,5%
Région flamande	1631151	76,1%	1865470	80,6%	14,4%
Région wallonne	860107	71,0%	975487	74,8%	13,4%
Région de Bruxelles-Capitale	223638	56,7%	240423	60,4%	7,5%
Total 5 grandes villes	510413	59,1%	540689	62,6%	5,9%
Bruxelles	223638	56,7%	240423	60,4%	7,5%
Anvers	127926	61,6%	130507	65,7%	2,0%
Gand	62773	65,0%	67672	69,3%	7,8%
Charleroi	49588	61,2%	52679	62,8%	6,2%
Liège	46488	55,5%	49408	58,3%	6,3%

Source : INS, enquête socio-économique

Tableau 17. Nombre de voitures à la disposition des ménages

	% de ménages possédant 1, 2 ou 3 voitures et plus			
	0	1	2	3 ou plus
Belgique	23,3%	54,3%	20,1%	2,3%
Région flamande	19,4%	55,4%	22,4%	2,8%
Région wallonne	24,7%	52,8%	18,5%	1,8%
Région de Bruxelles-Capitale	39,6%	49,2%	10,3%	0,9%
Total 5 grandes villes	37,4%	50,8%	10,8%	1,0%
Bruxelles	39,6%	49,2%	10,3%	0,9%
Anvers	34,3%	53,2%	11,4%	1,1%
Gand	30,7%	54,1%	13,8%	1,4%
Charleroi	37,2%	51,7%	10,3%	0,8%
Liège	41,5%	48,7%	9,0%	0,8%

Source : INS, enquête socio-économique

Selon l'enquête nationale sur la mobilité des ménages effectuée par l'INS en 1998-1999, près de 9% des voitures dont disposent les ménages bruxellois sont des véhicules de société. Au niveau national, ce pourcentage est de 6%.

5.2.3. Volume du trafic routier

Entre 1990 et 2005, l'augmentation du trafic total en Région de Bruxelles-Capitale, calculée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports (SPF MT), a été de 16%. En 2003, pour la première fois, le trafic a légèrement diminué en Région bruxelloise (contrairement aux deux autres régions). La tendance à la hausse s'est cependant poursuivie en 2004 et 2005.

Tableau 18. Evolution du trafic en Région de Bruxelles-Capitale

	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Mrd de véhicules-km	2,38	2,73	2,91	3,1	3,14	3,18	3,15	3,17	3,18
Indice 1990 = 100	87,2	100	106,6	113,6	114,4	116,1	115,1	115,7	115,9

Source : INS- SPF MT

Selon cette même source, le trafic bruxellois se répartit pour 13% sur le réseau autoroutier, 55% sur le réseau régional (non autoroutier) et 32% sur le réseau communal (données 2003).

Le SPF MT effectue des comptages de la part des différents types de véhicules dans le trafic total.

Tableau 19. Evolution de la répartition du trafic par type de véhicule en Région de Bruxelles-Capitale

Type de véhicule	1990	1995	2000	2005
% trafic voitures	86,5	85,7	85,7	85,3
% trafic camionnettes	3,5	5,5	6,4	8,9
% trafic lourd < 16 t	3,5	3,4	3,0	1,7
% trafic lourd > 16 t	5,2	3,0	2,7	2,1
% trafic bus	0,9	1,0	0,8	1,1
% trafic motos	0,5	1,4	1,4	0,9

Source : I CEDD 2006 sur base de données SPF MT

La part des voitures dans le trafic bruxellois se maintient autour de 85%. On assiste par contre à une diminution de la part du trafic lourd au bénéfice des camionnettes.

Au niveau national, la répartition du trafic estimée sur base des comptages était de 84,1% pour les voitures, 14,4% pour les véhicules utilitaires, 0,7% pour les bus et 1,1% pour les motos (données 2002).

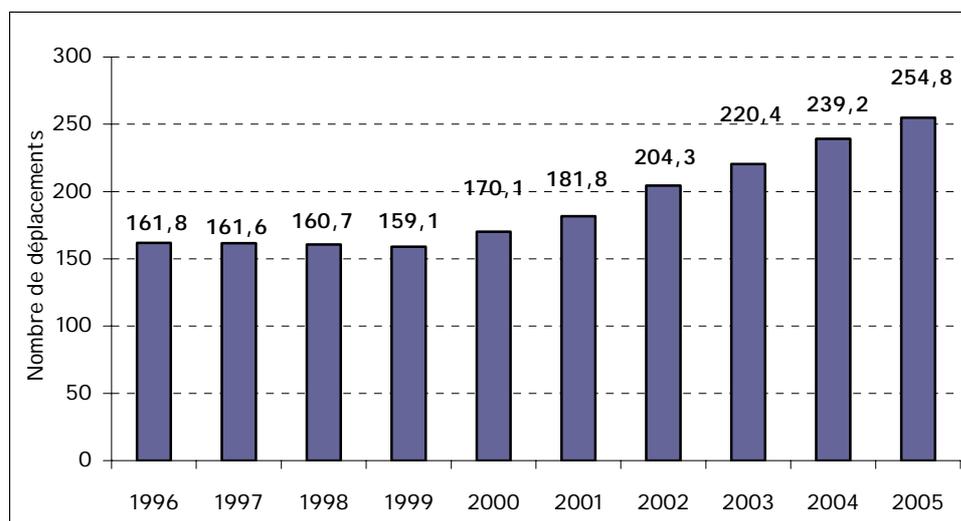
5.2.4. Taux d'occupation des voitures

Les voitures circulant à Bruxelles transportent souvent un nombre réduit de passagers. En 2001, le taux d'occupation moyen des voitures entrant et sortant de la Région bruxelloise est respectivement de 1,19 (soit 8 voitures sur 10 occupées uniquement par le conducteur, les 2 autres véhiculant un passager) et 1,13 personnes. Dans la Région, ce taux d'occupation est de 1,22 soit très légèrement supérieur (AED, 2006).

5.3. Transports publics urbains

Le nombre de déplacements réalisés par la clientèle de la STIB est en augmentation sensible et constante ces dernières années. Entre 1996 et 2005, les voyages effectués avec la STIB ont augmenté de 57,5%. En 2005, 44% de ces déplacements se sont faits en métro. Selon le rapport annuel 2004 de la STIB, cette croissance résulte de la « tendance conjoncturelle de hausse de demande de mobilité » mais également de la mise en place par la STIB de différentes mesures (augmentation des fréquences, adaptation des tarifs, montée à l'avant...).

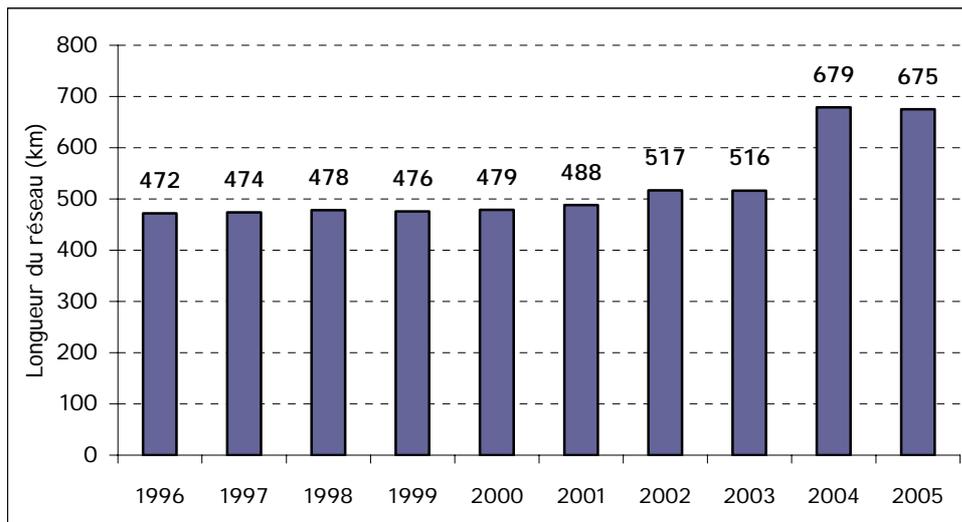
Figure 24. Evolution du nombre annuel de déplacements sur le réseau de la STIB (1996-2005)



Source : INS sur base de données STIB

En 2005, le parc de bus, métro et tram compte 951 véhicules (919 en 1996). Entre 1996 et 2005, le réseau de la STIB s'est accru de 103 km soit une croissance de 43%. Entre 2000 et 2005, le nombre d'arrêts est passé de 2128 à 2204.

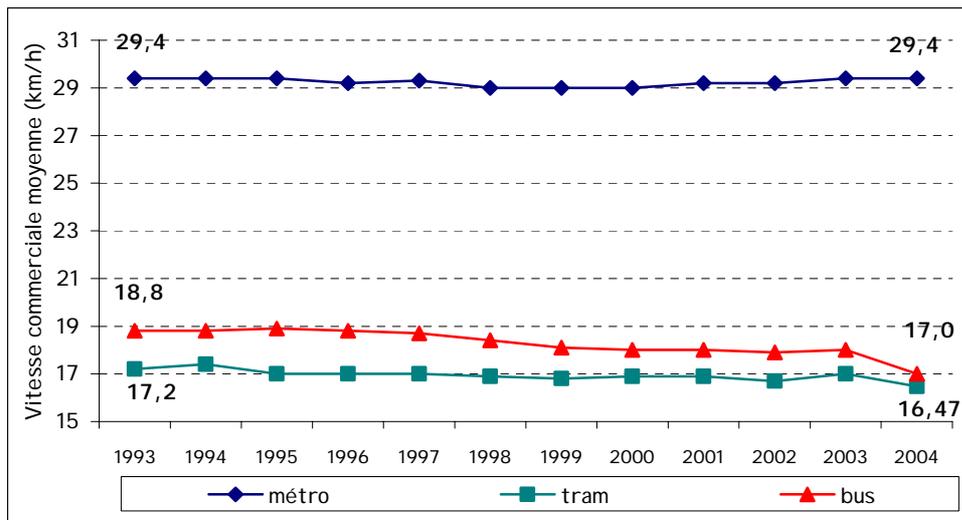
Figure 25. Evolution de la longueur du réseau de la STIB (1996-2005)



Source : INS sur base de données STIB

La congestion croissante induit une réduction de la vitesse commerciale moyenne des bus et tram et ce, malgré l'accroissement du nombre de sites propres réservés aux transports publics de surface.

Figure 26. Evolution de la vitesse commerciale moyenne des métros, tram et bus de la STIB (1996-2005)

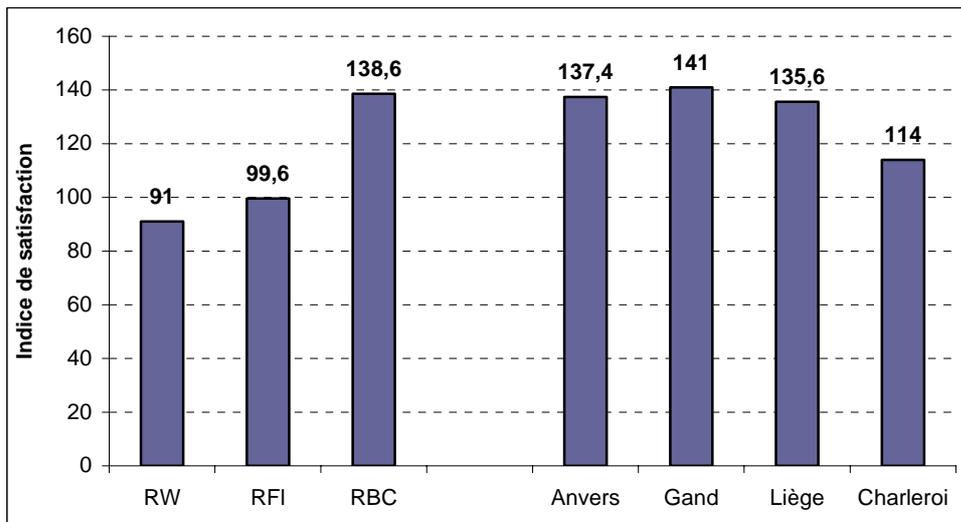


Source : STIB, rapport annuel 2005

L'enquête socio-économique de l'INS de 2001 présente des résultats concernant la satisfaction de la population relativement à l'offre en transports en commun. Ces résultats peuvent être synthétisés via l'indice global de satisfaction élaboré par l'INS. Un indice global de 100 signifie qu'il y a autant de ménages satisfaits que d'insatisfaits. Lorsque l'indice est supérieur à 100, il y a plus de ménages satisfaits que d'insatisfaits.

En Région de Bruxelles-Capitale, l'appréciation des transports en commun est relativement positive et proche de celle observée à Anvers et Gand. Sur 100 ménages, 47 s'estiment très satisfaits de l'offre en transports en commun et 45 la jugent "normale".

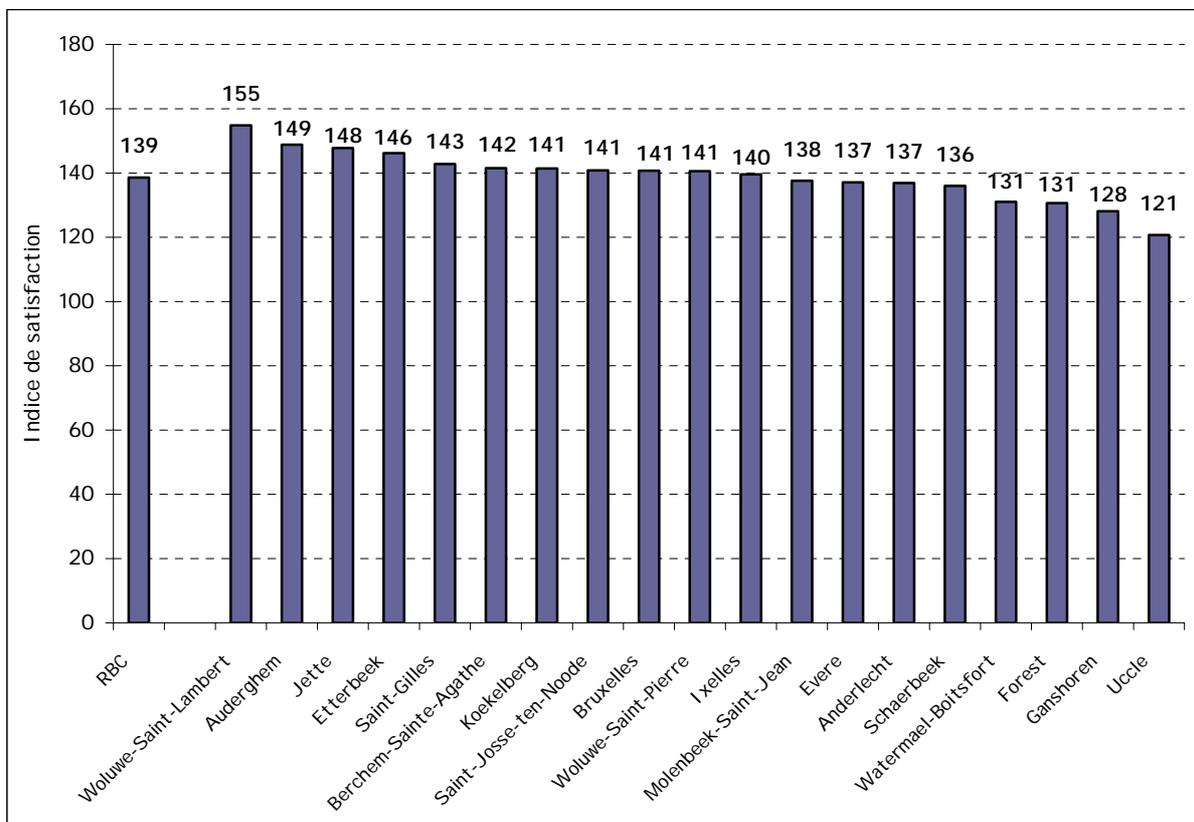
Figure 27. Appréciation par les ménages de l'équipement en transports publics (ventilée par région et par grandes villes)



Source : Enquête socio-économique générale de l'INS, 2001

Globalement, en 2001, ce sont les habitants des communes de Woluwe-Saint-Lambert, Auderghem, Jette et Etterbeek qui sont les plus satisfaits par rapport aux équipements de transports publics. A l'opposé, 8 communes ont un indice de satisfaction inférieur à celui de la moyenne bruxelloise, à savoir : Uccle, Ganshoren, Forest, Watermael-Boitsfort et, dans une moindre mesure, Schaerbeek, Anderlecht, Evere ainsi que Molenbeek.

Figure 28. Appréciation par les ménages de l'équipement en transports publics (ventilée par communes)

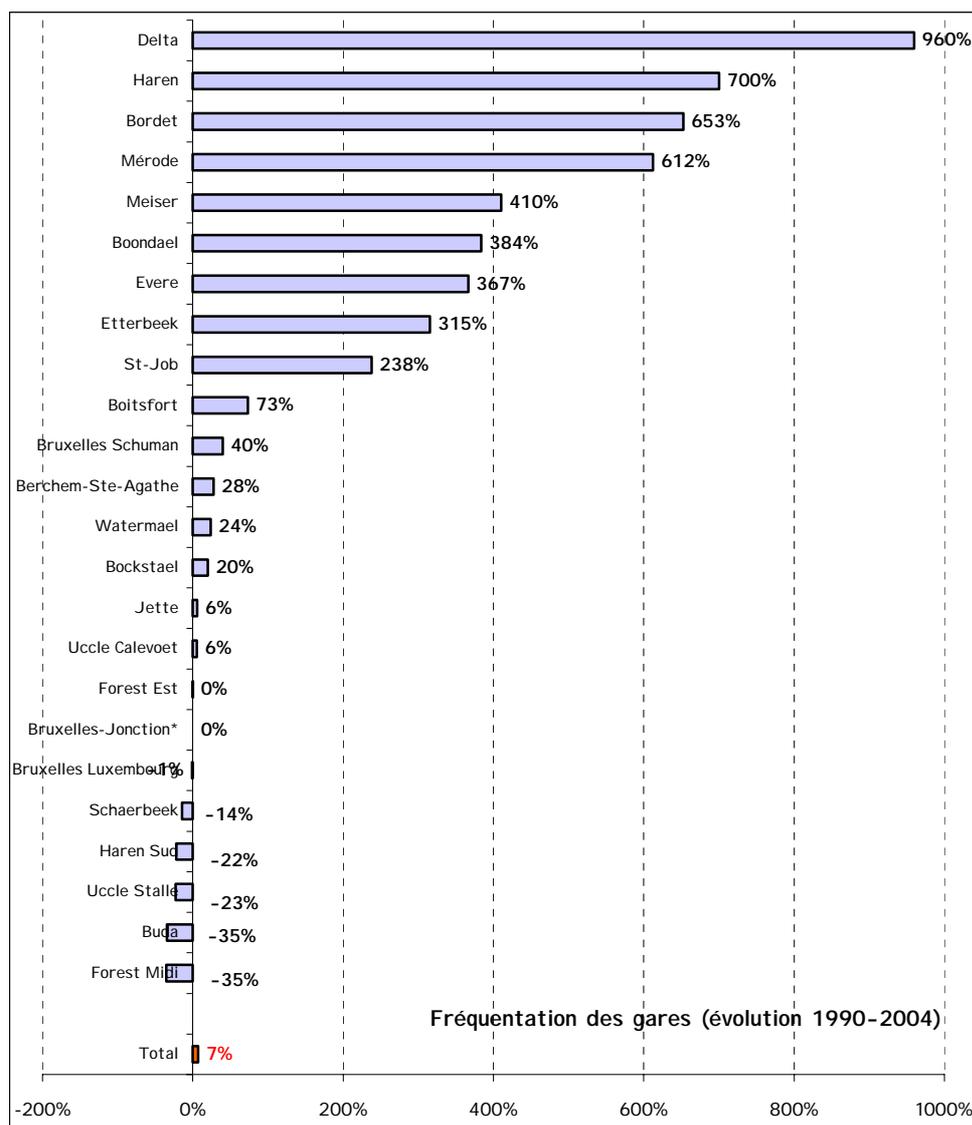


Source : Enquête socio-économique générale de l'INS, 2001

5.4. Transport ferroviaire

De manière générale, le taux de fréquentation des gares bruxelloises a augmenté de 7% entre 1990 et 2004. Les augmentations constatées aux gares d'Etterbeek (+113% entre 1991 et 2001), Nord (+54%), Midi (+47%) et Schuman (+23%) s'expliquent par l'occupation de nouveaux immeubles de bureaux autour de ces gares. Par contre, les pertes de fréquentations des gares centrales (-19% entre 1991 et 2001) et du Luxembourg (-16%) reflètent les effets de délocalisation et de rénovations d'espaces de bureaux dans ces quartiers (AED, 2006).

Figure 29. Evolution de la fréquentation des gares bruxelloises : nombre de voyageurs montés par jours ouvrables moyens (1990-2004)



Source : IBSA 2005 sur base de données SNCB

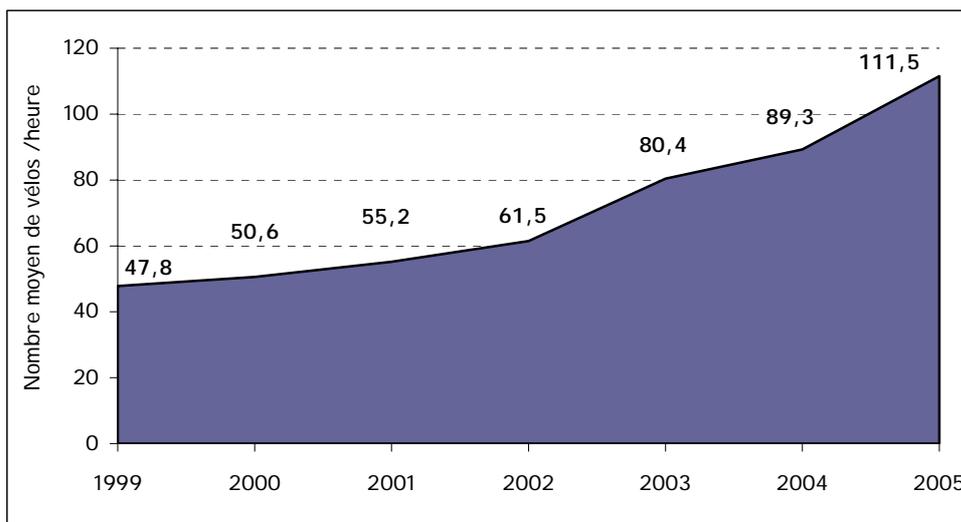
*Bruxelles Jonction regroupe les gares de Bruxelles Nord, Bruxelles Congrès, Bruxelles Central, Bruxelles Chapelle et Bruxelles-Midi.

5.5. Transports non motorisés

5.5.1. Vélo

Depuis 1998, l'asbl Pro Velo réalise pour la Région de Bruxelles-Capitale des comptages concernant l'utilisation du vélo à Bruxelles (voir http://www.provelo.org/article.php3?id_article=454). Même si les résultats obtenus ne sont pas totalement comparables d'une année à l'autre (variation du nombre de points de comptage et des périodes d'observation), une nette progression du vélo semble se dessiner depuis 2000.

Figure 30. Evolution du nombre moyen de vélos observés par heure (pointe du matin, 1999-2005)



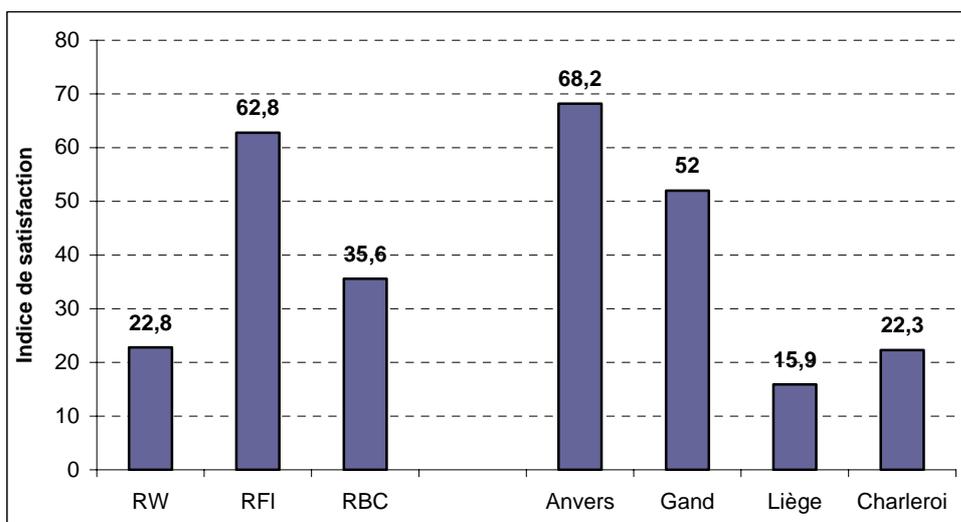
Source : Observatoire du vélo - Pro Velo

Une autre source de données est constituée par l'enquête nationale sur la mobilité des ménages effectuée en 1998-1999. Selon les résultats de cette enquête, au cours d'une journée moyenne, 1% des déplacements des Bruxellois sont effectués à vélo. Cela représente environ 28.000 déplacements et moins de 1 % des distances parcourues quotidiennement par les Bruxellois (AED, <http://www.velo.irisnet.be/fr>).

Cette enquête a également révélé que 1,3% des Bruxellois utilisaient leur vélo au moins 5 jours par semaine et que 4,2% l'utilisaient un à quelques jours par semaine. Compte tenu des résultats des comptages résumés ci-dessus, il est fort probable que cette fréquence d'utilisation soit actuellement plus importante. En 1999, 37% des ménages bruxellois possèdent au moins un vélo d'adulte (67% au niveau national).

L'enquête socio-économique générale de l'INS comporte également une question concernant l'appréciation de la qualité des aménagements cyclables par les ménages. L'analyse des résultats montre qu'en 2001 les Bruxellois apparaissent très peu satisfaits de l'offre en pistes cyclables. La satisfaction des Bruxellois est néanmoins sensiblement supérieure à celle observée dans les grandes villes wallonnes mais moindre que celle exprimée par les Gantois et les Anversois. Ces dernières années, des efforts sont réalisés pour étendre le réseau cyclable bruxellois (réalisation d'itinéraires cyclables régionaux fléchés complétés par des itinéraires communaux, instauration des sens uniques limités, etc.).

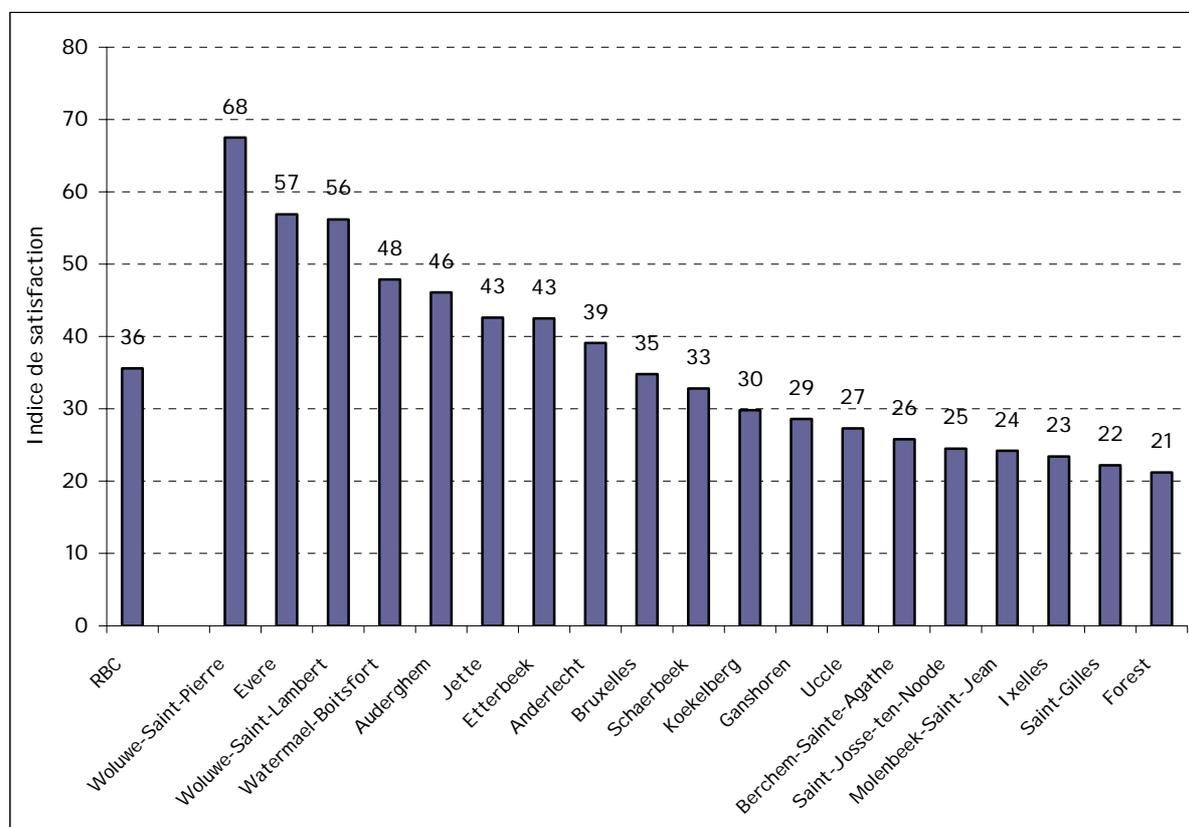
Figure 31. Appréciation par les ménages de la qualité des aménagements cyclables (ventilée par régions et par grandes villes)



Source : Enquête socio-économique générale de l'INS, 2001

La satisfaction des ménages par rapport à l'offre d'aménagements cyclables apparaît très variable selon les communes.

Figure 32. Appréciation par les ménages de la qualité des aménagements cyclables (ventilée par communes)



Source : Enquête socio-économique générale de l'INS, 2001

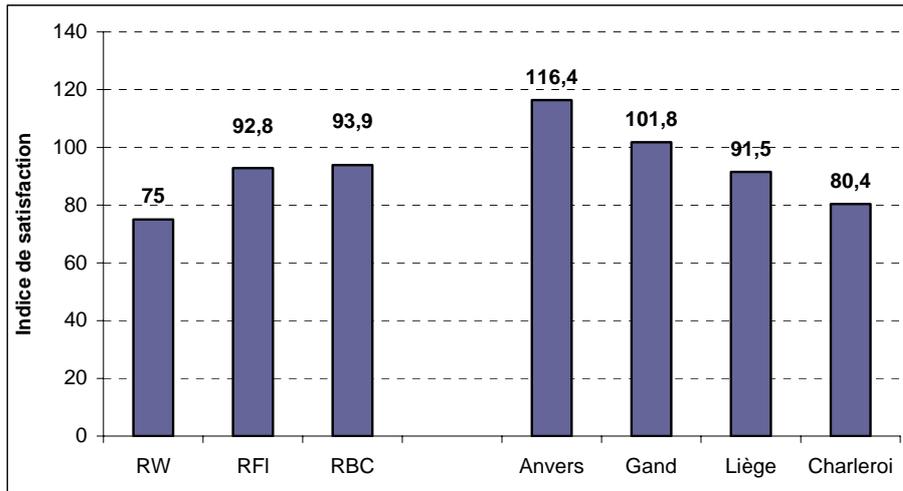
Le § 5.6 sur les navettes liées au travail et à la scolarité fournit également des estimations concernant la part des vélos dans les modes de transports utilisés au niveau des navettes quotidiennes.

5.5.2. Marche à pied

Très peu de données sont disponibles concernant les déplacements pédestres. Selon l'enquête nationale 1998-1999 sur la mobilité des ménages, au cours d'une journée moyenne, près de 28% des déplacements des Bruxellois sont effectués à pied (16% au niveau national).

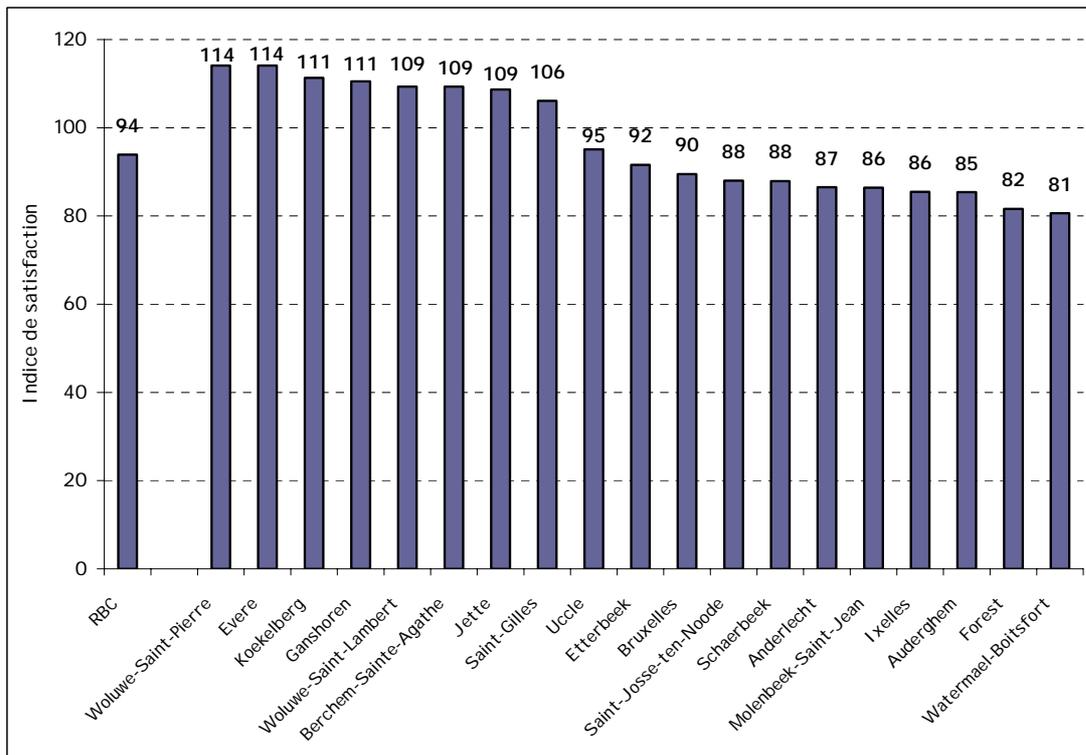
L'enquête socio-économique générale de l'INS révèle que, tout comme dans les deux autres régions, les Bruxellois sont assez peu satisfaits de la qualité des trottoirs. Seules 8 communes bruxelloises affichent un taux de satisfaction supérieur au taux d'insatisfaction.

Figure 33. Appréciation par les ménages de la qualité des trottoirs (ventilée par régions et par grandes villes)



Source : Enquête socio-économique générale de l'INS, 2001

Figure 34. Appréciation par les ménages de la qualité des trottoirs (ventilée par communes)



Source : Enquête socio-économique générale de l'INS, 2001

5.6. Navettes liées au travail et à la scolarité

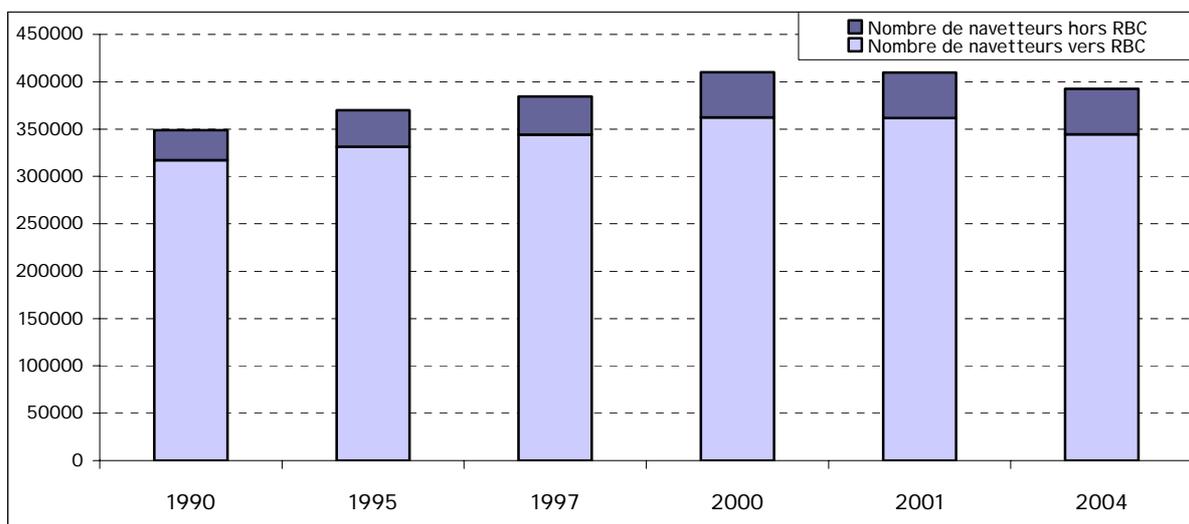
Une part importante du trafic bruxellois est liée aux déplacements domicile-travail et domicile-école effectués par les Bruxellois mais également par de nombreux navetteurs.

En effet, comme explicité dans le chapitre consacré à l'emploi, en 2004, 53% des 653.807 postes de travail bruxellois sont occupés par des actifs résidants en dehors de la Région. De même, près de 28% des 241.330 élèves qui étaient scolarisés en Région bruxelloise en 2001 provenaient des régions voisines (AED, 2006).

Ce phénomène des navettes contribue pour une large part aux importants problèmes de congestion auxquels est confrontée la Région et qui affectent la qualité de vie des Bruxellois (pollution de l'air, nuisances sonores, accidents, etc.).

Le graphique suivant fournit une indication de l'évolution des navettes « entrantes » et « sortantes » liées au travail. Remarquons que tous les travailleurs ne se rendent pas nécessairement tous les jours à leur travail (télétravail, emplois à temps partiel, congés, etc.) et que ces déplacements n'ont pas forcément lieu aux heures de pointe.

Figure 35. Evolution du nombre de travailleurs non Bruxellois travaillant en Région bruxelloise et du nombre de travailleurs Bruxellois travaillant en dehors de la Région

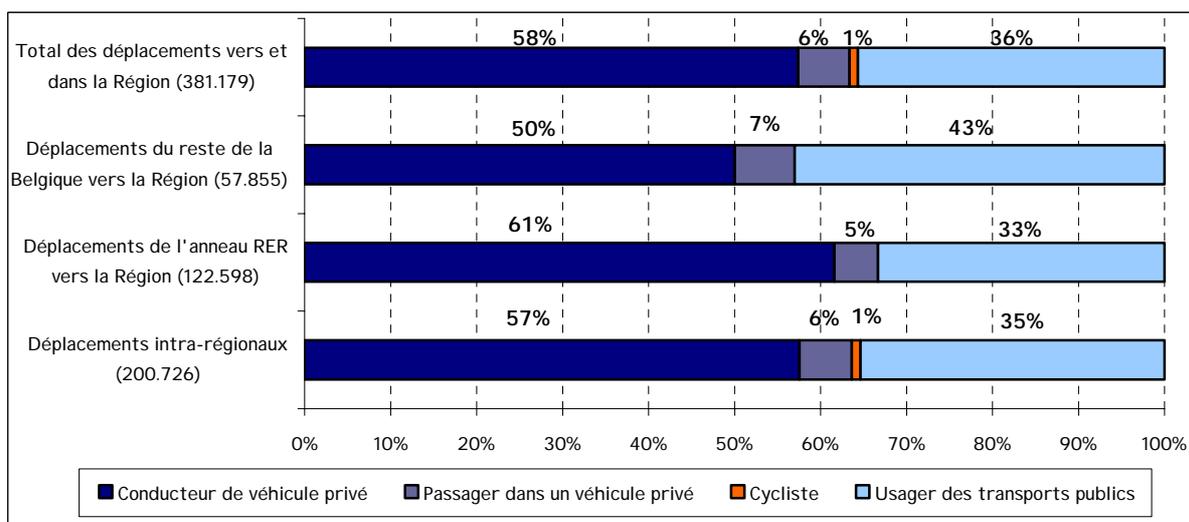


Sources : INS, Enquête sur les forces de travail

En 2000, 362.297 personnes travaillant en Région bruxelloise résidaient dans les Régions voisines. Inversement, 47.773 Bruxellois travaillaient en dehors de la Région. Au total, ces « navetteurs potentiels » représentaient 410.070 travailleurs. En 2004, ce chiffre s'élevait à 392.576 soit une baisse de 4% par rapport à l'année 2000.

La majeure partie des navettes quotidiennes vers la Région bruxelloise s'effectue en voiture comme l'illustre le graphique suivant. Il en est de même des déplacements domicile-travail intra-régionaux.

Figure 36. Modes de transport utilisés dans les déplacements domicile-travail vers et dans la Région bruxelloise (2001, pointe du matin 6h-10h)

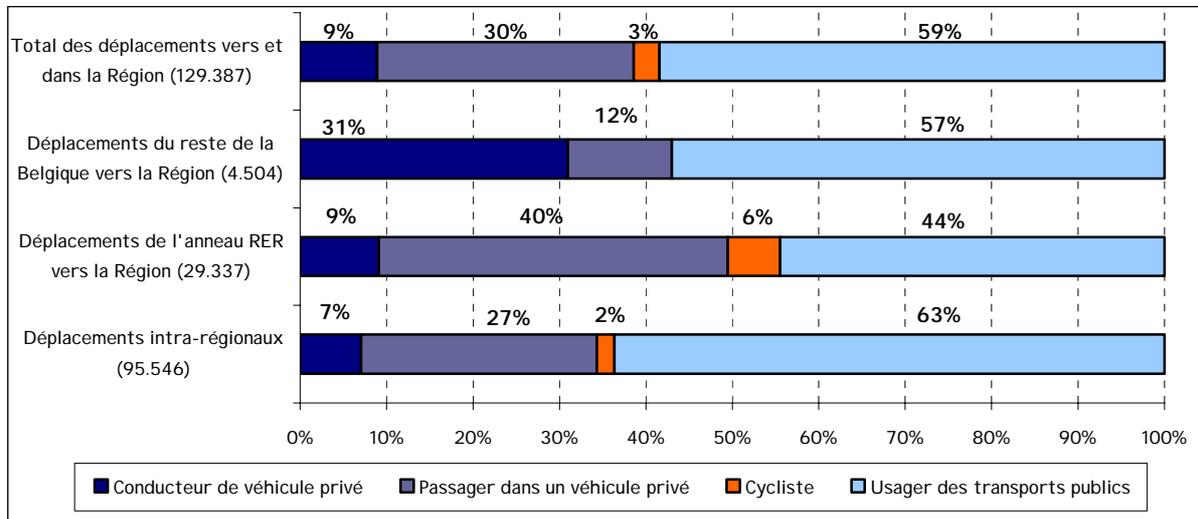


Source : AED 2006

Entre 1991 et 2001, le nombre de navetteurs automobilistes a augmenté de plus de 20% (AED 2006).

Au niveau des écoliers et étudiants, le recours aux transports publics est majoritaire excepté au niveau des déplacements à partir de la Zone RER (première et deuxième périphérie regroupant un total de 116 communes).

Figure 37. Modes de transport utilisés dans les déplacements domicile-école vers et dans la Région bruxelloise (2001, pointe du matin 6h-10h)

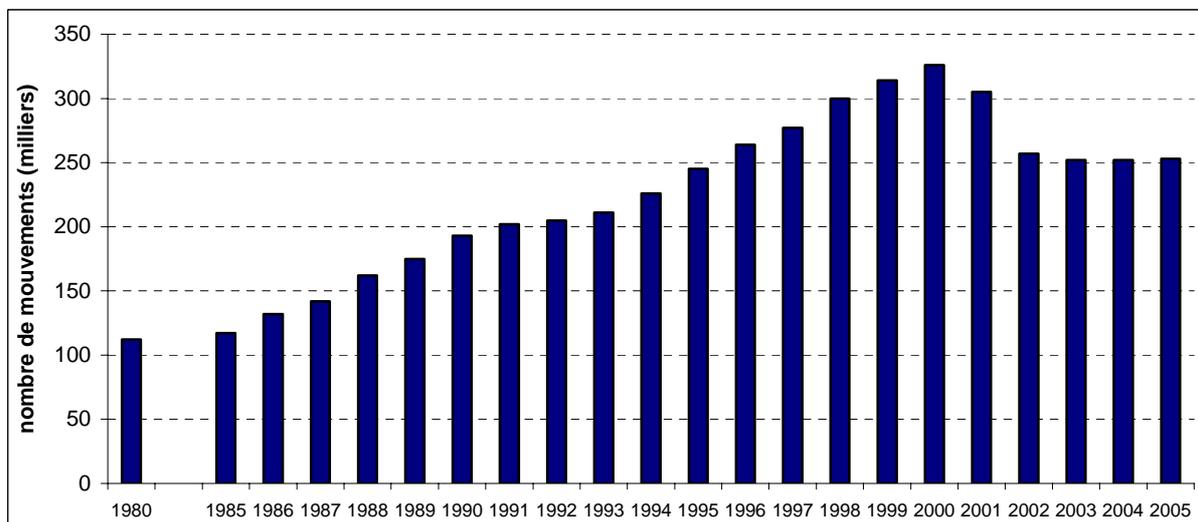


Source : AED 2006

5.7. Trafic aérien

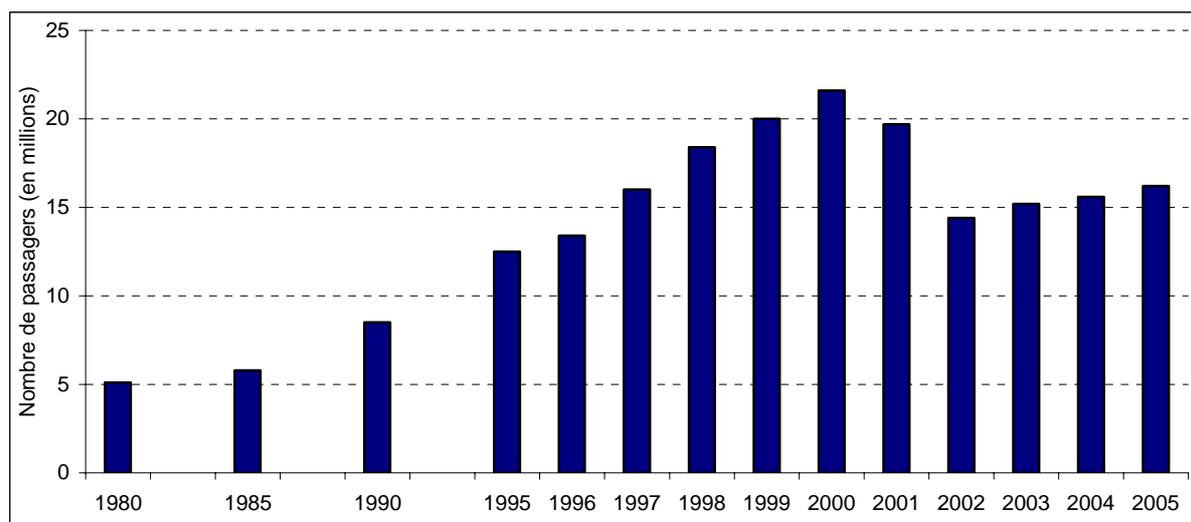
Les figures suivantes illustrent l'évolution du trafic aérien entre 1980 et 2005 en ce qui concerne les mouvements d'avions, le nombre de passagers et le transport de frets.

Figure 38. Evolution du nombre de mouvements d'avions (atterrissages et décollages) entre 1980 et 2005



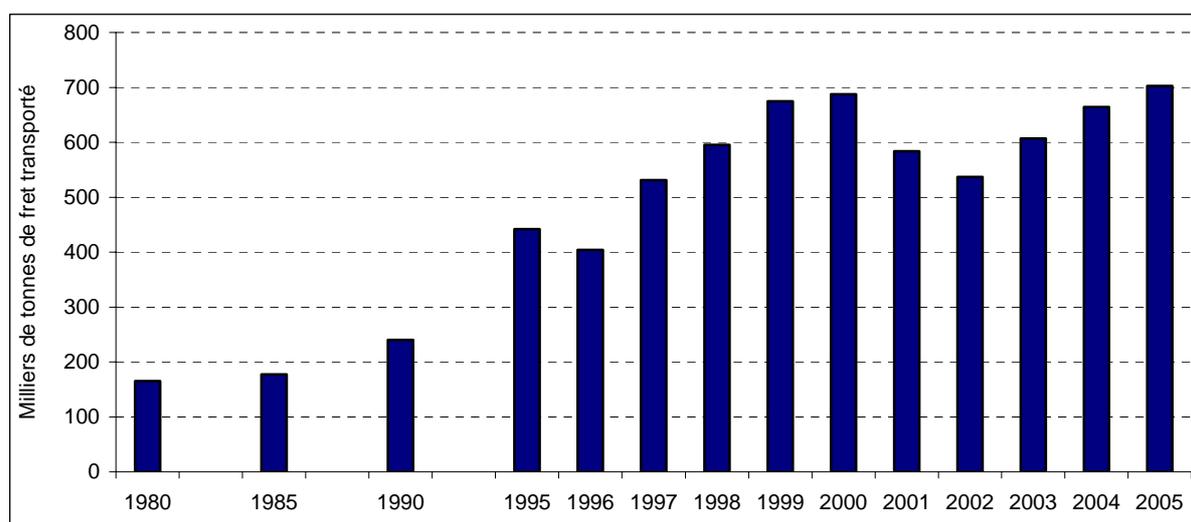
Source : BIAC

Figure 39. Evolution du nombre de passagers (arrivées et départs) entre 1980 et 2005



Source : BIAC

Figure 40. Evolution du nombre de tonnes de fret transporté (arrivées et départs) entre 1980 et 2005



Source : BIAC

Ces chiffres témoignent de l'importance du développement des activités de l'aéroport de Bruxelles-National au cours de ces 25 dernières années. Entre 1980 et 2005, le nombre de mouvements d'avions a plus que doublé (+126%). Quant au transport de passagers et de frets, il a respectivement augmenté de 218% et 325%.

L'année 2000 a connu le nombre le plus important de mouvements d'avions (326.027). Depuis 2002, le trafic annuel se maintient à un peu plus de 250.000 mouvements par an.

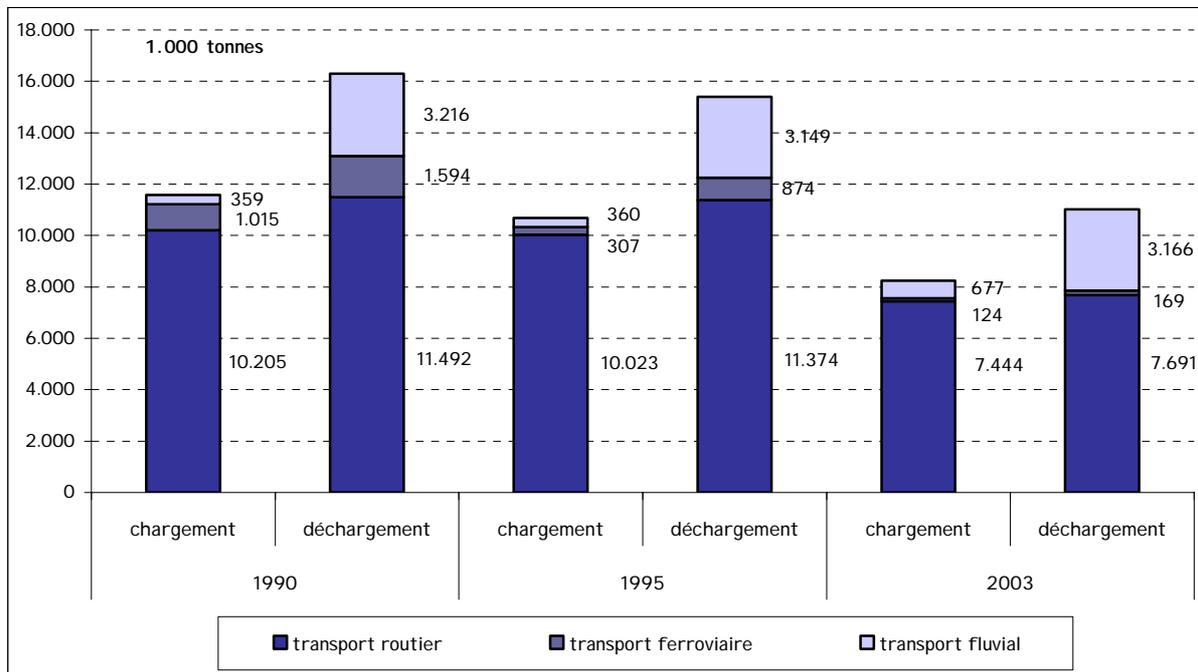
Ce trafic aérien est la source de nuisances sonores importantes qui ont un impact non seulement sur la qualité de vie des Bruxellois mais également sur leur santé du fait des troubles du sommeil qu'elles occasionnent (voir chapitres « Environnement sonore » et « Santé et environnement »).

5.8. Trafic de marchandises

Les principales sources statistiques concernant le transport routier de marchandises en Région bruxelloise décrivent les tonnes chargées et déchargées au niveau des camions, trains et péniches. Les statistiques INS sur le transport routier de marchandises portent sur le transport exécuté par des véhicules belges d'une charge utile d'au moins une tonne ; elles ne rendent pas compte du trafic de transit important en Belgique et en Région bruxelloise. Par ailleurs, il s'agit d'estimations effectuées sur base d'une enquête

nationale et pour lesquelles les risques d'erreurs sont assez importants lorsqu'elles s'appliquent à un territoire de taille réduite.

Figure 41. Chargement et déchargement de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale par mode de transport (1990-1995-2003)



Source : IBSA sur base de statistiques INS, SNCB et Port de Bruxelles

Au cours de la période 1990-2003, on assiste au niveau de la Région bruxelloise à une forte diminution des opérations de chargements et déchargements de marchandises transportées par route et par train. Par contre, depuis le début des années 2000, les opérations de chargement et déchargement au niveau du Port de Bruxelles affichent une tendance à la hausse.

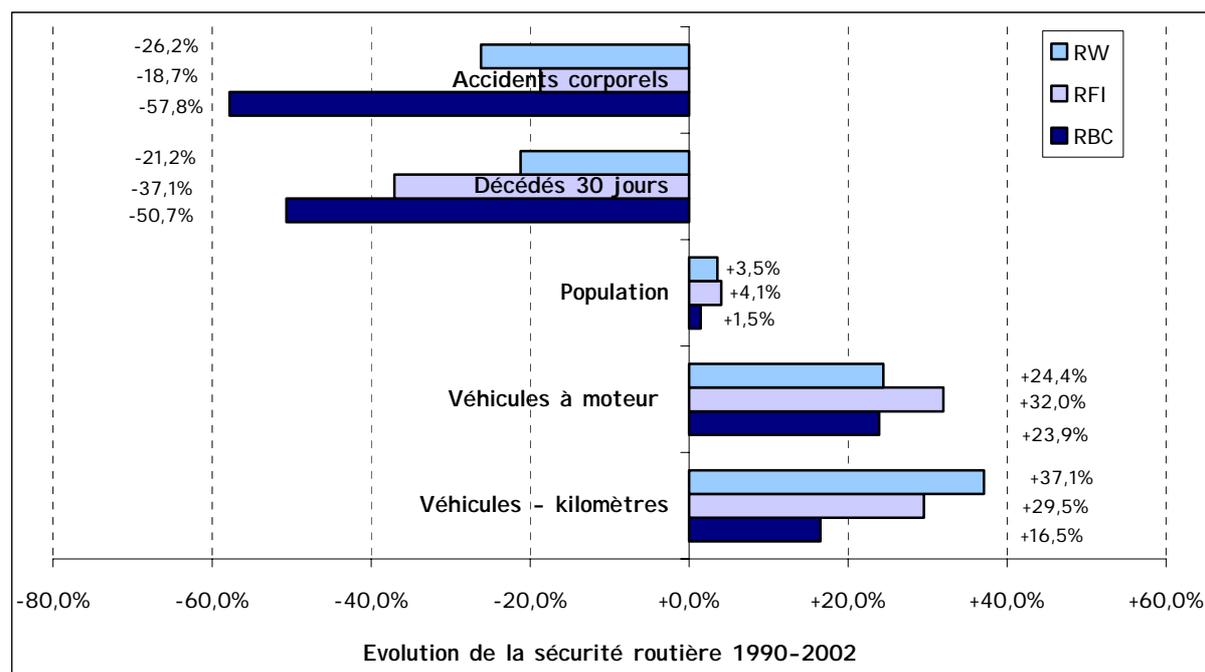
Le Port de Bruxelles, au sud du pont Van Praet, bénéficie du statut de port maritime ce qui signifie qu'il est accessible en permanence pour les unités fluviales et maritimes d'une capacité pouvant aller actuellement jusqu'à 4.500 tonnes. Chaque année, environ 6 à 7 millions de tonnes empruntent la voie d'eau régionale dont plus de la moitié sont embarquées ou déchargées dans le Port de Bruxelles. En permettant de soulager la circulation routière, la présence du canal et du Port de Bruxelles constituent un atout considérable pour la Région en terme de politique de mobilité. A titre illustratif, on estime qu'une cargaison de 2.000 tonnes représente approximativement une file de 100 camions.

Une autre source de données est constituée par les comptages effectués par le SPF MT afin d'établir notamment la part des différents types de véhicules dans le trafic total. Pour la Région bruxelloise, ces données mettent en évidence une légère réduction de la part des camions dans le trafic (3,0% en 2002 contre 3,5% en 1990). Par contre, la part des camionnettes est en forte augmentation (6,4% en 2002 contre 3,5% en 1990).

5.9. Accidents de la route

Entre 1990 et 2002, le nombre d'accidents de la circulation avec dommages corporels a diminué de 58% en Région bruxelloise et de 24% à l'échelle nationale et ce, malgré une augmentation importante du trafic. Le nombre de décès faisant suite à un accident de la route a lui aussi très fortement diminué. Cette évolution résulte notamment de mesures de réaménagement de voiries et carrefours et de réduction de la vitesse.

Figure 42. Evolution des accidents de la route (1990-2002)



Source : IBSR

En Région bruxelloise, les piétons et, dans une moindre mesure, les cyclistes paient un lourd tribut à la route puisqu'en 2002, ils représentaient 38,5% des victimes gravement blessées ou décédées ! Pour la Belgique, ce pourcentage s'élevait à 19% (Source : Institut Belge de Sécurité Routière).

6. Bibliographie

- ADMINISTRATION DE L'EQUIPEMENT ET DES DEPLACEMENTS 2006. « Plan régional des déplacements - Etat des lieux de la mobilité à Bruxelles », MRBC, avril 2006.
- INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE 2004. « Bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale 2003 - Emissions atmosphériques du transport routier 2003 », étude réalisée pour le compte de l'IBGE, décembre 2004, 46 pp + annexes.
- INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE 2004. « Analyse et Evolution du Transport Routier en Région de Bruxelles-Capitale - EMISSIONS ATMOSPHERIQUES de 1990, 1995, 2000, 2001 et 2002 », étude réalisée pour le compte de l'IBGE, rapport final, septembre 2004, 82 pp. + annexes.
- INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUES ET D'ANALYSE (IBSA), Site Internet http://www.bruxelles.irisnet.be/fr/region/region_de_bruxelles-capitale/n_statistiques.shtml
- INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE (INS), site Internet <http://www.statbel.fgov.be/>
- INS 1998-1998. « Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998/1999) », étude financée par les SPP Politique scientifique, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région Wallonne, réalisée par le Groupe de Recherche sur les Transports des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix (coordinateur), le Langzaam Verkeer, l'Institut Wallon, l'Universitaire Instelling Antwerpen et la Direction générale Statistique et Information économique.
- OBSERVATOIRE DE LA SANTE ET DU SOCIAL - BRUXELLES (2006), Atlas de la santé et du social de Bruxelles-Capitale : <http://www.observatbru.be/fr/Social/atlas.asp>
- OBSERVATOIRE DES BUREAUX 2005. « Bilan 2004 » (et années précédentes)
- OFFICE REGIONAL BRUXELLOIS DE L'EMPLOI (ORBEM) 2004. « Analyse de la situation socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale - Contribution de l'Observatoire bruxellois du Marché du travail et des Qualifications au contrat d'économie et d'emploi de la Région de Bruxelles-Capitale », décembre 2004,

http://www.orbem.be/Search/Asp/page.asp?pg=http://www.orbem.be/fr/observatoire/observatoire_stat_fr.htm

- ORBEM 2005. « Rapport annuel 2004 »

Acronymes

AATL	Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement
AED	Administration de l'Équipement et des Déplacements (MRBC)
BIAC	Brussels International Airport Company
IBSA	Institut Bruxellois de Statistiques et d'Analyse
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière
ICEDD	Institut de Conseil et d'Études en Développement Durable
ICN	Institut des Comptes Nationaux
INS	Institut National de Statistique
INASTI	Institut National d'Assurances Sociales pour Travailleurs Indépendants
MRBC	Ministère de la Région De Bruxelles-Capitale
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer
SPF MT	Service Public Fédéral - Ministère des Transports et des communications
STIB	Société des Transports Intercommunaux Bruxelloise
ORBEM	Office Régional Bruxellois de l'EMPloi (devenu ACTIRIS)

Auteurs :

Juliette de Villers avec, pour les § « Rapport sur l'état de l'environnement : un outil d'information » et « La gestion de l'environnement bruxellois : implications du local au suprarégional », **la participation d'Annick Meurrens et Katrien Debrock**

Responsable du contenu : Jean-Pierre Hannequart