



## On the road again ... again ...

*L'évolution de la situation des transports en Belgique est suivie avec attention en raison tant de la contribution positive des transports au développement économique et social du pays que de leurs impacts négatifs (embouteillages, accidents, pollution,...). Dans le cadre d'un accord de collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, le Bureau fédéral du Plan publie tous les trois ans des perspectives de la demande de transport à long terme en Belgique. Cette troisième édition met en évidence une croissance de la demande de transport de personnes et de marchandises à l'horizon 2030 – à politique inchangée – et présente son impact sur la congestion et les émissions de polluants si celle-ci se réalisait. Le Bureau fédéral du Plan a également analysé, parallèlement à cette publication, les effets à long terme de la réforme des accises frappant les carburants sur l'environnement, le trafic routier et les finances publiques.*

- Le nombre de passagers-kilomètres parcourus en Belgique augmente de 11% entre 2012 et 2030 et celui des tonnes-kilomètres de 44%. Le transport routier reste prépondérant : 87% des passagers-kilomètres en 2030, dont 82% en voiture, et 70% des tonnes-kilomètres, dont 66% en camion.
- Avec une diminution de la vitesse moyenne de 24% en période de pointe et de 10% en période creuse, les conditions de circulation sur le réseau routier – à infrastructure constante – se dégradent à l'horizon 2030.
- Les émissions directes de gaz à effet de serre enregistrent une quasi stabilisation à l'horizon 2030, la croissance des passagers-kilomètres et des tonnes-kilomètres étant quasiment compensée par l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules. Le transport routier est responsable de 97% de ces émissions en 2030. La mise en œuvre de normes d'émission plus strictes se traduit par une diminution des émissions de polluants locaux tels que les particules fines (PM<sub>2,5</sub>) et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).
- La réforme des accises sur les carburants entraîne une diminution du trafic automobile de 0,9% à l'horizon 2030 ainsi qu'une baisse de la part des voitures diesel dans le parc automobile de trois points de pourcent. Ces évolutions impactent la vitesse sur la route qui augmente de 0,9% pendant les heures de pointe. Les émissions directes de NO<sub>x</sub> diminuent de 2,6% et celles de PM<sub>2,5</sub> de 0,6% au cours de la période de projection.

L'évolution de la demande de transport se fonde sur les perspectives macroéconomiques et sociodémographiques du Bureau fédéral du Plan (BFP) et tient compte de l'évolution du coût du transport (coût monétaire et coût en temps). La projection de référence (ou projection à politique inchangée) part de l'hypothèse d'une poursuite des politiques fiscales et tarifaires en vigueur et de la mise en œuvre des directives européennes existantes, lesquelles prévoient l'adoption des nouvelles normes Euro, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules ainsi qu'un recours croissant aux biocarburants. L'abandon du système d'Eurovignette pour les poids lourds au profit de l'introduction d'une taxe (ou redevance) kilométrique est pris en compte à partir de 2016. Pour une raison de calendrier, le rapprochement des accises perçues sur le diesel et l'essence récemment décidé n'a pu être intégré dans le scénario de référence. Les effets de cette mesure sont néanmoins analysés dans l'étude mentionnée ci-dessus et intitulée « Fuel excise reform in Belgium: Long term effects on the environment, traffic and public finance » (BFP, 2015) dont les principales conclusions sont présentées infra.

### Croissance du transport de personnes et de marchandises

La demande de transport de personnes et de marchandises enregistre une augmentation entre 2012 et 2030, à politique inchangée. Le nombre total de passagers-kilomètres croît de 11% au cours de la période étudiée. En 2030, la voiture reste le mode de transport prépondérant pour le transport de personnes (82% des passagers-kilomètres) et enregistre une légère diminution du taux d'occupation moyen. À l'exception du transport en bus, les passagers-kilomètres parcourus par les autres modes de transport progressent à l'horizon 2030.

Le nombre de tonnes-kilomètres transportées en Belgique croît de 44% entre 2012 et 2030. L'augmentation la plus marquée concerne les entrées (+50%) et les sorties (+60%) du territoire belge. Les modes routiers (camions et camionnettes) restent prédominants à l'horizon 2030 (70% des tonnes-kilomètres), malgré un léger transfert modal d'une partie des tonnes-kilomètres transportées par la route vers la navigation intérieure et le rail.

## Plus de congestion

La croissance du transport routier de personnes et de marchandises conduit à une augmentation du trafic qui, sans nouvelles mesures, se reflète par une diminution de la vitesse moyenne sur le réseau routier belge. En 2030, la vitesse moyenne durant les heures de pointe diminue de 24% par rapport à 2012, tandis qu'aux heures creuses, la réduction de vitesse atteint 10%. En d'autres termes, parcourir une distance de 50 km prendra, en moyenne, 25 minutes de plus en 2030 en période de pointe et cinq minutes supplémentaires en période creuse par rapport à 2012.

## Stabilisation des gaz à effet de serre et réduction des polluants locaux

Le scénario de référence table sur l'adoption des nouvelles normes Euro, l'amélioration de l'efficacité éner-

gétique des voitures, un recours croissant aux biocarburants et une introduction progressive des motorisations hybrides et électriques. Grâce à ces mesures et évolutions, les émissions directes (dites « de la pompe à la roue ») de polluants locaux tels que NO<sub>x</sub>, PM<sub>2,5</sub>, SO<sub>2</sub> et COVNM sont réduites malgré la croissance de la demande de transport. En 2030, la baisse par rapport à 2012 atteint 66% pour le NO<sub>x</sub>, 76% pour les PM<sub>2,5</sub>, 54% pour le SO<sub>2</sub> et 28% pour les COVNM. Il convient de souligner que pour se réaliser, la forte diminution des émissions de NO<sub>x</sub> requiert un effort soutenu des constructeurs automobiles pour satisfaire les normes d'émission européennes. Les émissions directes de gaz à effet de serre atteignent pour leur part un niveau quasi identique à celui de 2012 en 2030 (+0,1%) : la hausse attendue de la demande de transport est presque compensée par les améliorations technologiques et les mesures adoptées.

## Principaux résultats des perspectives à long terme de la demande de transport Projection à politique inchangée

	Nombre (milliards)		Parts (%)		Croissance totale	Croissance annuelle moyenne
	2012	2030	2012	2030	2030/2012	2030//2012
<b>Transport de personnes</b>						
<i>Passagers-kilomètres en Belgique</i>						
- Domicile-travail	35,7	39,4	25,9%	25,7%	+10,2%	+0,5%
- Domicile-école	6,2	7,3	4,5%	4,8%	+17,4%	+0,9%
- Autres motifs	96,1	106,8	69,6%	69,6%	+11,1%	+0,6%
Total	138,1	153,5			+11,1%	+0,6%
<i>Répartition des passagers-kilomètres en Belgique selon le moyen de transport</i>						
- Voiture - conducteur	79,1	94,1	57,3%	61,3%	+18,9%	+1,0%
- Voiture - passager	31,0	31,9	22,5%	20,8%	+2,9%	+0,2%
- Train	10,9	11,8	7,9%	7,7%	+9,1%	+0,5%
- Bus	8,1	6,0	5,9%	3,9%	-26,0%	-1,7%
- Tram	1,0	1,0	0,8%	0,7%	+0,2%	+0,0%
- Métro	0,7	0,8	0,5%	0,5%	+16,7%	+0,9%
- Marche à pied/vélo	6,0	6,5	4,3%	4,2%	+8,7%	+0,5%
- Moto	1,3	1,3	0,9%	0,9%	+4,0%	+0,2%
<b>Transport de marchandises</b>						
<i>Tonnes-kilomètres en Belgique (route, rail, navigation intérieure)</i>						
- National	30,0	42,0	45,9%	44,5%	+40,0%	+1,9%
- Entrées	13,2	19,9	20,2%	21,0%	+50,5%	+2,3%
- Sorties	14,0	22,3	21,4%	23,6%	+59,5%	+2,6%
- Transit sans transbordement	8,2	10,2	12,5%	10,9%	+25,5%	+1,3%
Total	65,4	94,5			+44,5%	+2,1%
<i>Répartition des tonnes-kilomètres en Belgique selon le moyen de transport</i>						
- Camion	45,4	62,4	69,4%	66,1%	+37,6%	+1,8%
- Camionnette	2,8	4,0	4,3%	4,3%	+43,3%	+2,0%
- Train	6,8	11,0	10,4%	11,6%	+62,2%	+2,7%
- Navigation intérieure	10,4	17,0	15,9%	18,0%	+63,4%	+2,8%

Source : Perspectives de transport (Bureau fédéral du Plan et SPF Mobilité et Transports, 2015).

N.B. : Un passager-kilomètre est un kilomètre parcouru par un voyageur. Une tonne-kilomètre est un kilomètre parcouru par une tonne de marchandises.

Entrées : transport sur le territoire belge, dont seul le lieu de destination se situe sur le territoire belge.

Sorties : transport sur le territoire belge, dont seul le lieu de provenance se situe sur le territoire belge.

## Impact de la réforme des accises sur les carburants

La réforme des accises sur les carburants va entraîner une diminution du trafic automobile de 0,9% par rapport à la projection de référence à l'horizon 2030. Cette baisse se traduit par une augmentation des passagers-kilomètres parcourus par les bus (+ 2,1%), le train (+ 1,0%) et le tram (+ 1,0%). Le nombre de tonnes-kilomètres parcourues par les camionnettes diminue de 0,5% au profit du transport par camion (+ 0,2%). La part des voitures diesel dans le parc automobile se réduit de trois points de pourcent.

Ces évolutions vont peu influencer la vitesse sur la route : par rapport à la projection de référence, la vitesse moyenne augmente de 0,9% en période de pointe et de 0,4% en période creuse en 2030. L'impact sur l'environnement est plus marqué. Les émissions directes

de NO<sub>x</sub> et de PM<sub>2,5</sub> diminuent de 2,6% et de 0,6% respectivement à l'horizon 2030 et celles des gaz à effet de serre de 0,5%.

Les gains environnementaux de cette mesure peuvent être évalués à 272 millions d'euros sur l'ensemble de la période de projection, dont 175 millions en raison de la baisse des émissions de polluants locaux.

La publication "*Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*" peut être commandée, consultée et téléchargée via le site [www.plan.be](http://www.plan.be).

Pour plus d'informations:  
Coraline Daubresse, 02/507.74.41, [cd@plan.be](mailto:cd@plan.be)  
Alex Van Steenberghe, 02/507.73.25, [avs@plan.be](mailto:avs@plan.be)