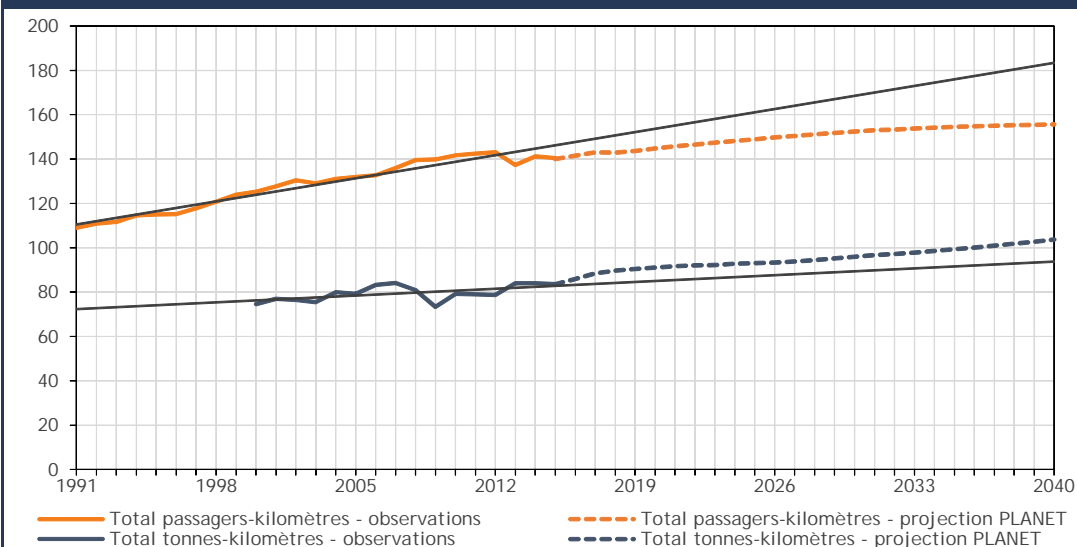


Transport de personnes : sommet en vue ?

Le Bureau fédéral du Plan publie, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, ses perspectives de la demande de transport en Belgique, à politique inchangée. Cette quatrième édition fait apparaître une saturation dans la demande de transport de personnes entre 2015 et 2040. Le transport de marchandises affiche une croissance plus soutenue, tirée par les échanges internationaux. Ces évolutions entraînent une baisse des vitesses moyennes sur le réseau routier, particulièrement autour de l'agglomération d'Anvers. Les émissions de gaz à effet de serre augmentent légèrement entre 2015 et 2040, alors que les émissions de polluants locaux diminuent tout au long de la projection.

Evolution de la demande de transport de personnes et de marchandises sur le territoire belge
Milliards de passagers-kilomètres et de tonnes-kilomètres



Source : Base de données Transport (BFP), PLANET v4.0.

Note de lecture :

La demande de transport de personnes (respectivement de marchandises) est mesurée par la distance parcourue par l'ensemble des voyageurs (respectivement des tonnes transportées).

Les courbes noires représentent les tendances calculées sur base des observations passées uniquement.

Le transport de personnes plafonne. Le transport de marchandises croît à l'international.

La croissance de la demande de transport de personnes ralentit en projection. Cette demande se stabilise en fin de période, 10% au-dessus de son niveau de 2015. La croissance démographique explique à elle seule l'essentiel de cet accroissement : l'augmentation de la richesse par habitant n'a plus d'impact sur le nombre total de déplacements des personnes.

Cette augmentation de la richesse a cependant un effet sur la répartition par motif de déplacement. Elle favorise les déplacements liés aux loisirs, au détriment des autres motifs de déplacement (déplacements liés à la vie professionnelle, aux études, aux besoins quotidiens).

La répartition modale des déplacements évolue peu en projection. La voiture reste de loin le mode de transport principal, avec une part supérieure à 80%.

Le lien entre transport de marchandises et évolution du PIB belge continue de s'affaiblir en projection. C'est le résultat de la poursuite de la tertiarisation des activités économiques. La demande totale de transport de marchandises augmente cependant plus rapidement (+25%) que pour le transport de personnes, avec en particulier une croissance importante des échanges avec l'étranger (+37%). La présence de grands ports maritimes et d'infrastructures bien connectées au niveau international expliquent ce dynamisme.

Le transport ferroviaire et fluvial croît plus rapidement que le transport routier. En conséquence, la part des modes routiers (camions et camionnettes) diminue à l'horizon 2040. Les transports routiers restent de loin les plus utilisés pour le transport de marchandises, avec une part supérieure à 75% en 2040.

Plus de congestion

La croissance du transport routier de personnes et de marchandises conduit à une augmentation du trafic qui, sans nouvelles mesures, entraîne une diminution des vitesses sur le réseau routier par effet de congestion. Cette baisse est peu marquée en moyenne au niveau national sur une journée type (-2%). Cet effet est inégalement réparti sur le territoire. Il est plus marqué dans les grandes agglomérations. L'agglomération d'Anvers qui combine des accroissements importants de flux de passagers et de marchandises est la plus touchée. La vitesse moyenne y baisse d'environ 13% sur les axes principaux.

Légère croissance des gaz à effet de serre et forte réduction des polluants locaux

Le scénario de référence table sur l'adoption des nouvelles normes Euro, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, le recours aux biocarburants et une pénétration accrue 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 les NO_x et les PM_{2,5} sont réduites malgré la croissance de la demande de transport. En 2040, la baisse par rapport à 2015 atteint 74% pour le NO_x et 71% pour les PM_{2,5}. Les émissions directes de gaz à effet de serre atteignent pour leur part un niveau légèrement supérieur à celui de 2015 en 2040 (+3%) : les améliorations technologiques et les mesures en vigueur ne compensent pas totalement la hausse attendue de la demande de transport.

Cadre de la projection

L'évolution de la demande de transport est une projection à politique inchangée. Elle se fonde sur les perspectives macroéconomiques et sociodémographiques du Bureau fédéral du Plan et tient compte de l'évolution du coût du transport (coût monétaire et coût en temps). La projection table sur une croissance annuelle moyenne de 1,5% du PIB (en volume) et de 0,4% de la population belge. Elle 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. Le rapprochement des accises perçues sur le diesel et l'essence est également intégré dans cette projection à politique inchangée. Au niveau des infrastructures, la projection présuppose le maintien de l'infrastructure routière actuelle. Une évolution croissante du transport routier va donc générer plus de congestion et, par conséquent, réduire la vitesse sur le réseau routier. Notons que les voies et liaisons individuelles ne sont pas modélisées si bien que l'impact, par exemple, de la liaison Oosterweel, du plan de circulation gantois et de la fermeture des tunnels bruxellois ne peut être calculé. Les modèles de trafic des Régions restent les instruments appropriés pour ce faire. Concernant le transport ferroviaire et fluvial, la vitesse est supposée constante sur l'ensemble de la période, ce qui suppose implicitement que l'accroissement de la demande pour ces modes de transport peut être absorbé par les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes ou qu'elles seront adaptées en conséquence.

Principaux résultats des perspectives à long terme de la demande de transport

Projection à politique inchangée

	Nombre (milliards)		Parts (%)		Croissance totale	Croissance annuelle moyenne
	2015	2040	2015	2040	2040/2015	2040//2015
Transport de personnes						
<i>Passagers-kilomètres en Belgique</i>						
Domicile-travail	39,9	42,8	26,7%	26,0%	7,3%	0,3%
Domicile-école	6,0	6,5	4,0%	4,0%	9,2%	0,4%
Domicile-études	2,5	2,6	1,6%	1,6%	7,0%	0,3%
Business	10,7	11,2	7,2%	6,8%	4,1%	0,2%
Autres motifs dépendants du revenu	45,6	55,6	30,4%	33,8%	22,1%	0,8%
Autres motifs indépendants du revenu	45,2	45,8	30,1%	27,8%	1,3%	0,1%
Total	149,8	164,6	100,0%	100,0%	9,8%	0,4%
<i>Répartition des passagers-kilomètres en Belgique selon le moyen de transport</i>						
Voiture – solo	72,0	80,7	48,1%	49,0%	12,1%	0,5%
Voiture – covoiturage	50,8	53,5	33,9%	32,5%	5,2%	0,2%
Train	10,2	11,2	6,8%	6,8%	9,2%	0,4%
Bus	7,0	7,3	4,7%	4,5%	4,5%	0,2%
Tram	1,6	1,9	1,1%	1,1%	17,3%	0,6%
Métro	0,8	0,9	0,5%	0,6%	24,6%	0,9%
Moto	1,3	1,9	0,8%	1,2%	53,7%	1,7%
Marche à pied/vélo	6,2	7,1	4,1%	4,3%	16,1%	0,6%
Transport de marchandises						
<i>Tonnes-kilomètres en Belgique (route, rail, navigation intérieure)</i>						
National	30,0	31,3	35,7%	29,8%	4,3%	0,2%
Entrées	19,6	29,8	23,3%	28,3%	52,0%	1,7%
Sorties	19,6	26,4	23,3%	25,1%	34,7%	1,2%
Transit sans transbordement	14,8	17,7	17,6%	16,8%	19,6%	0,7%
Total	84,0	105,2	100,0%	100,0%	25,2%	0,9%
<i>Répartition des tonnes-kilomètres en Belgique selon le moyen de transport</i>						
Camion	66,0	79,5	78,6%	75,6%	20,4%	0,8%
Camionnette	0,4	0,5	0,5%	0,5%	25,0%	0,9%
Train	7,2	11,5	8,6%	10,9%	59,7%	1,9%
Navigation intérieure	10,4	13,7	12,4%	13,0%	31,7%	1,1%

Source : Perspectives de transport (Bureau fédéral du Plan et SPF Mobilité et Transports, 2019).

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.

La publication "Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040" peut être commandée, consultée et téléchargée via le site www.plan.be.

Pour plus d'informations:

Coraline Daubresse, 02/507.74.41, cd@plan.be

Alex Van Steenberghe, 02/507.73.25, avs@plan.be