

Baisse de 60 % des kilomètres parcourus par les personnes en Belgique au mois d'avril 2020.

Les mesures sanitaires contraignantes prises par les autorités publiques en raison des risques générés par l'épidémie de COVID-19 ont eu pour effet notable une forte baisse de la demande de transport en Belgique. Les facteurs à l'origine de cette baisse sont multiples, allant de restrictions explicites importantes concernant les déplacements individuels, aux effets indirects par le biais de canaux économiques. Au cours du confinement strict du mois d'avril 2020, le nombre de kilomètres parcourus en Belgique par les personnes (passagers-kilomètres, ou pkm) est estimé en déficit de 60 % par rapport à un mois d'avril normal. Le déficit estimé est moins important pour les marchandises, avec environ un tiers des tonnes-kilomètres (tkm) de référence parcourues en Belgique non réalisées. Au mois de mai, la levée progressive des mesures conduit à une reprise des déplacements, avec un recul plus faible des distances parcourues : -37 % de pkm pour les personnes et -20 % de tkm pour les marchandises par rapport à un mois de mai normal.

Les déplacements non-pendulaires (banque, médecin, shopping, culture, loisirs, visites...) sont les principaux responsables de la baisse du transport de personnes...

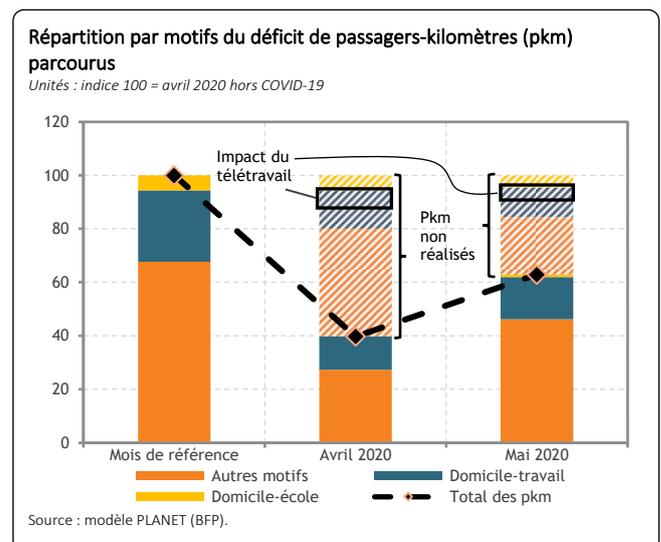
Comme illustré au graphique, les deux-tiers des pkm non réalisés sont à attribuer à ces motifs non-pendulaires, en recul de 60 % en avril par rapport à la normale. Si les navettes domicile-travail sont également en fort recul pour ce mois (-54 %), du fait de la mise au chômage temporaire de nombreuses personnes et du recours massif au télétravail, ce recul représente moins d'un quart du déficit total en pkm. L'absence totale de navettes scolaires explique le reste de la différence par rapport à un mois normal.

...alors que l'impact du télétravail est plus marginal.

Malgré le recours massif au télétravail (plus d'un tiers des employés auraient pratiqué leur activité intégralement en télétravail durant la période de confinement), on estime que cette pratique n'explique que 12 % du déficit total en kilomètres parcourus. Cette observation permet de cerner le potentiel du télétravail en tant qu'instrument de gestion de la demande de transport. Ainsi, même dans son usage le plus large possible (télétravail imposé partout où il est possible, tous les jours de la semaine), un tel accroissement extrême de la pratique du télétravail pourrait selon ces observations ne mener qu'à une baisse d'environ 7 % du total des kilomètres parcourus en Belgique par rapport à la situation normale.

Du fait de la prolongation du recours extensif au télétravail lors du déconfinement progressif au cours du mois de mai 2020, le déficit en kilomètres parcourus au motif de la navette domicile travail reste important alors qu'il

s'estompe de moitié pour les autres motifs. En mai 2020, la navette domicile travail ne contribue pour autant qu'à 30 % des passagers-kilomètres non réalisés par rapport à la situation normale.



Une baisse des kilomètres parcourus d'environ trois quart pour les modes collectifs.

En termes de répartition modale, on observe au tableau que les modes routiers privés sont les moins touchés au mois d'avril, et ceux dont l'évolution en mai est la plus rapide en direction d'un retour à la normale, ce pour le transport tant de personnes (voiture, moto) que de marchandises (camion, camionnette). Notons que dans une telle situation de baisse de la demande globale, les niveaux exceptionnellement bas de congestion rendent les modes routiers attractifs pour les personnes et les marchandises se déplaçant encore. De plus, des contraintes sur l'offre dans les transports en commun (mesures de distanciation sociale) ont également tendance



à favoriser le report vers des modes privés (voiture et modes actifs).

Principaux résultats de l'impact de la COVID-19 sur la demande de transport en avril et mai 2020

Différence relative par rapport à un mois normal

		Avril	Mai
Passagers (Pkm)			
	Total	-60%	-37%
Motif	Domicile-travail	-54%	-41%
	Domicile-école/études	-100%	-82%
	Autres	-60%	-32%
Mode	Voiture, moto	-58%	-33%
	Train	-75%	-60%
	Bus, tram, métro	-70%	-47%
	Modes actifs (marche, vélo)	-69%	-45%
Marchandises (Tkm)			
	Total	-33%	-20%
Mode	Route	-32%	-19%
	Voie d'eau intérieure	-35%	-23%
	Rail	-36%	-27%
	Poids lourds sur route soumise à redevance	-31%	-17%

Source : modèle PLANET (BFP).

Des leçons pour l'avenir.

L'épisode de confinement vécu aux mois d'avril et mai 2020, par l'ampleur de ses conséquences en termes de mobilité et de transport, représente un cas d'étude important riche de leçons utiles pour l'élaboration des politiques de transport. En particulier, des objectifs de réduction de la demande de transport par le biais d'une généralisation du télétravail doivent être calibrés avec réalisme en fonction de l'expérience acquise lors du mois d'avril 2020. La perspective d'une moindre attractivité durable des transports en commun du fait de la promiscuité qu'ils engendrent, et d'éventuelles réductions de capacité associées à des mesures sanitaires préventives, doit également être intégrée dans les objectifs de report modal. La prise en compte de ces éléments garantira la crédibilité des mesures envisagées pour atténuer, à l'avenir, l'impact de la congestion et des émissions liées au transport sur notre société.