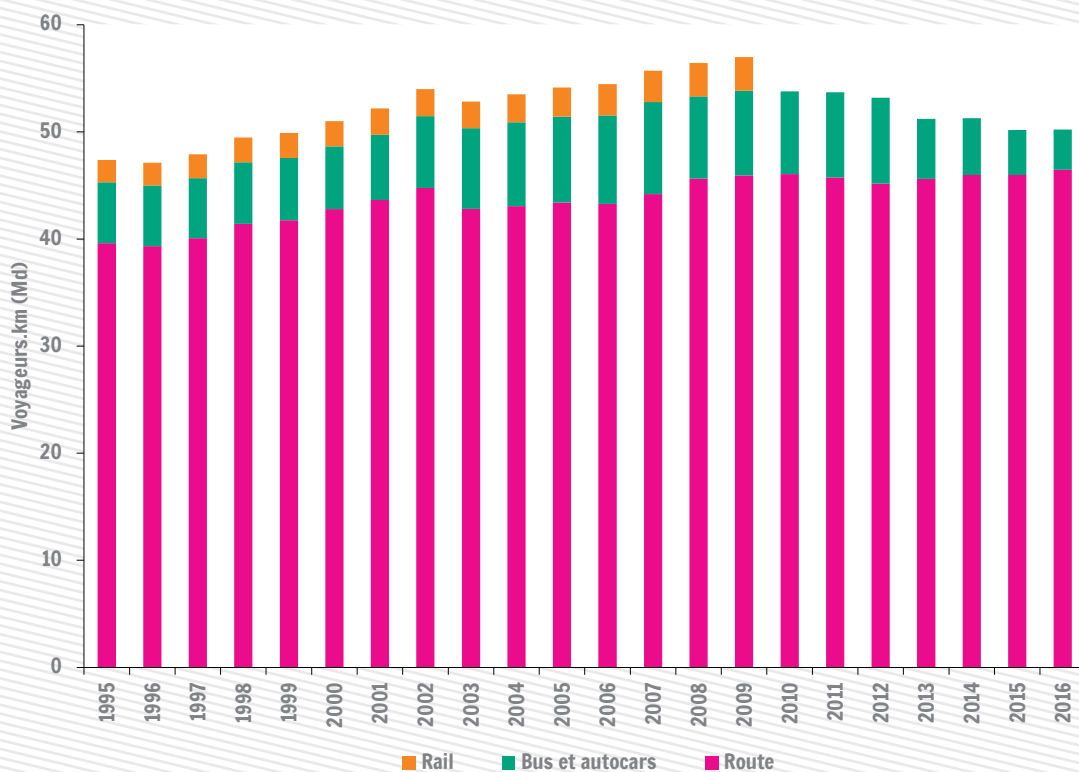


Demande de transport terrestre et répartition modale

+20% et +31%

Ce sont les augmentations de la demande de transport terrestre au niv. des pers. (voyageurs.km) et au niv. du transp. de marchandises (tonnes.km) de 1995 à 2009

Evolution et répartition modale du transport terrestre de personnes en Wallonie (en pourcentage)



Sources : SPF-Mobilité et Transports, Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) ; Calculs : IWEPS

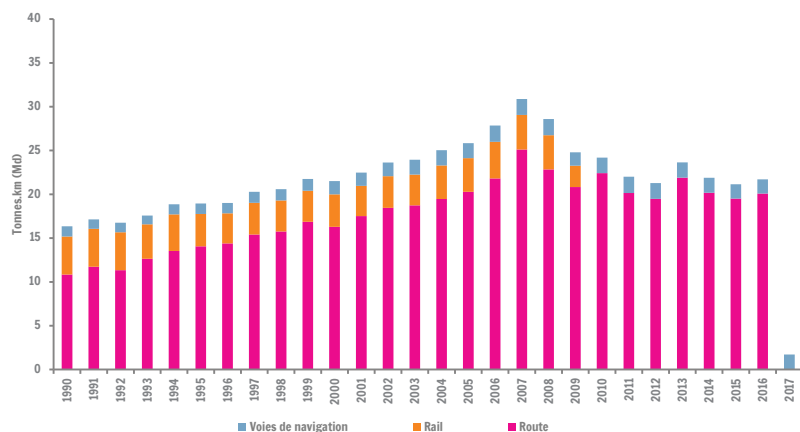
Le mode routier est privilégié tant pour le transport de personnes que de marchandises (voir ci-après); ce constat illustré dans la répartition modale du transport terrestre, en termes de voyageurs.km et tonnes.km :

- En 2009, le transport terrestre de personnes a atteint le chiffre de 57 milliards de voyageurs.km. La part du mode routier dans le transport de personnes par modes terrestres (voyageurs.km) est de 94,5 % (y compris bus et autocars), l'ensemble des voyageurs.km ayant progressé en Wallonie de 12 % depuis 2000 (+20 % depuis 1995). On notera la prédominance du véhicule particulier (80,6 % en 2009) qui garde un rôle dominant grâce à son adaptabilité face à la complexification des chaînes de déplacements des individus, à la dispersion des lieux de vie, etc. La part modale du transport dit collectif (bus et autocars et trains) s'élève à 19,4 % en 2009 (contre 16,1 % en 2000). Notons, sur la base de données les plus récentes, l'augmentation de 11 % pour l'ensemble des modes routiers entre 1995 et 2015.

- En 2009, le transport terrestre de marchandises, en croissance en Wallonie sur les deux dernières décennies, a atteint le chiffre de 24,8 milliards de tonnes.km (+31 %, période 1995-2009), et ce malgré le ralentissement des trafics consécutifs à la crise financière et économique de 2008. Le mode routier confirme sa suprématie dans la répartition modale du transport de marchandises (+48 % depuis 1995) ; c'est principalement au niveau du rail que l'on peut constater une chute de la demande de transport (-34 % depuis 1995). Au niveau des voies navigables wallonnes, le transport de marchandises a progressé de 26 % depuis 1995, malgré une année 2009 moins favorable. Notons, sur la base de données les plus récentes, l'augmentation de 44 % pour le routier entre 1995 et 2013 et celle de 33 % pour le fluvial entre 1995 et 2016, malgré la crise de 2009 et la fermeture des hauts-fourneaux et des cokeries dans la sidérurgie.

Demande de transport terrestre et répartition modale

Evolution et répartition modale du transport terrestre de marchandises en Wallonie (en pourcentage)



On notera, dans le transport terrestre de marchandises, la prédominance du mode routier, 84 % en 2009 (75,7 % en 2000) qui se confirme encore ces dernières années au dépend du rail (10 % en 2009 contre 17 % en 2000), la part du « fluvial » ne dépassant pas les 7 %.

L'explication est à trouver dans sa grande flexibilité et dans le fait que ce mode est quasi incontournable dans la chaîne logistique. Précisons que le transport de marchandises par véhicules légers (camionnettes), en croissance dans le parc et en termes de véhicules.km, n'est pas compris dans le présent calcul de répartition modale.

Sources : SPF-Mobilité et Transports, SPW - DG02 - Mobilité et voies hydrauliques, Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) ; Calculs : IWEPS

Définitions et sources

- Il s'agit de la comparaison des parts modales de la route (estimées à partir des différentes catégories de véhicules), du ferroviaire (uniquement l'opérateur SNCB, les dernières données fournies datent de 2009) et du fluvial au niveau du transport de marchandises.

- Au niveau du transport de personnes par la route, la catégorie route représente le transport effectué par voiture, camionnette et moto, transport international compris. Le transport par autocar représente le transport effectué par les autocars belges et étrangers.

- L'unité de référence utilisée pour le calcul de la répartition est le « voyageur.km ». Celle-ci correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. Au niveau des transports en commun, elle est obtenue en multipliant le nombre de voyageurs transportés par les distances tarifaires réalisées par l'opérateur correspondant à des distances réelles, fictives ou forfaitaires, suivant la catégorie de titre de transport et sur une base territoriale. Au niveau du transport par la route, elle est calculée sur base des véhicules.km, des pourcentages des diverses catégories de véhicules et du nombre de personnes par véhicules (déterminé notamment à partir des statistiques des accidents de la route).

- Au niveau du transport de marchandises par la route, la catégorie route représente le transport effectué par les véhicules « camions » (catégories C1 et C2), transport international compris, et en leur affectant un tonnage de référence.

- L'unité de référence utilisée pour le calcul de la répartition est la « tonne.km ». Celle-ci exprime le déplacement d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

Sources : SPF-Mobilité et Transports, SPW - DGO2 - Mobilité et voies hydrauliques, Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) ; Calculs : IWEPS.

Pertinence et limites

Cet indicateur montre l'évolution du trafic et indique également la répartition modale de ce dernier. Il s'agit d'estimations qui sont exprimées en tonnes.km ou voyageurs.km ; les évolutions peuvent être liées aux volumes transportés et aux distances sur lesquelles ceux-ci sont transportés.

- Les estimations du transport routier de marchandises (tonnes.km) présentées ici sont celles réalisées par le SPF-Mobilité et Transports. Elles se basent principalement sur les données véhicules.km effectués par les véhicules « camions » (catégories C1 et C2) et tout en leur affectant un tonnage de référence qui peut varier selon les sources.

- Les données des années de recensements de circulation (routiers) quinquennaux sont à privilégier (la dernière étant 2005) car une estimation plus précise y est réalisée au niveau des différentes catégories de véhicules.

Pour en savoir plus : <http://www.iweps.be/>

Personne de contact : Julien Juprelle (j.juprelle@iweps.be) / prochaine mise à jour : juin 2019