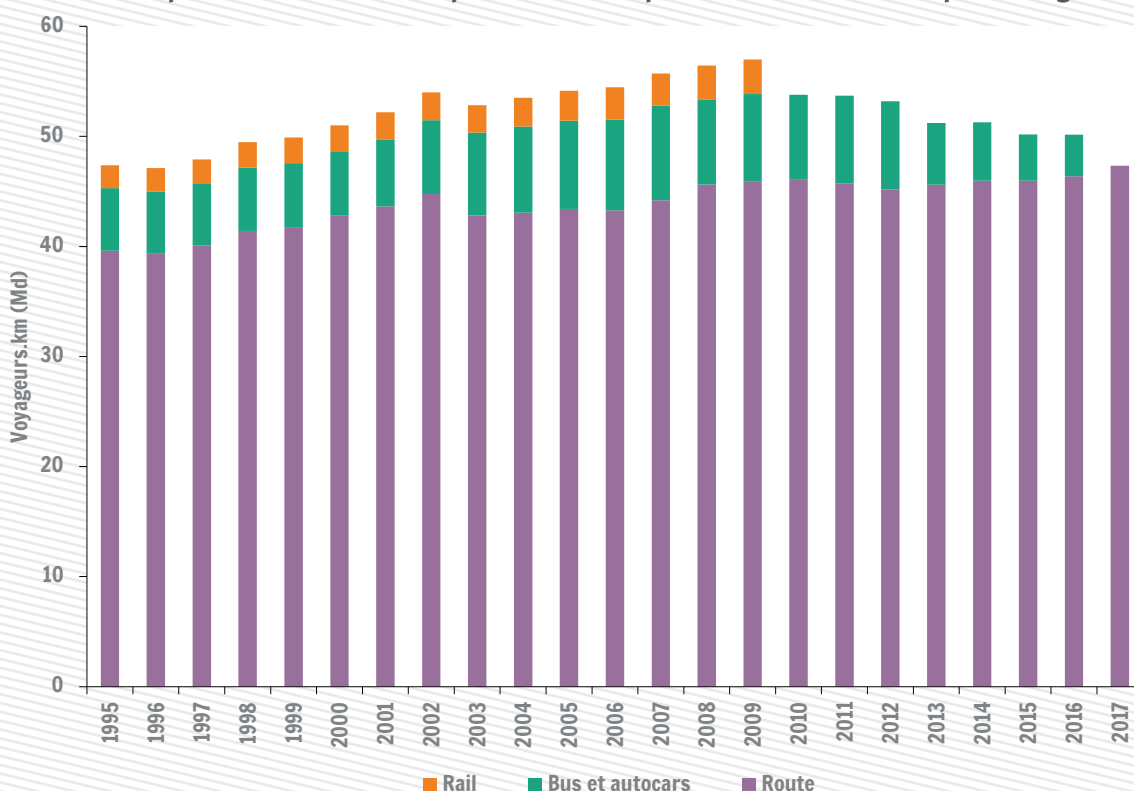


# Demande de transport terrestre et répartition modale

## +20% et +31%

Ce sont les augmentations de la demande de transport terrestre de personnes (voyageurs.km) et 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

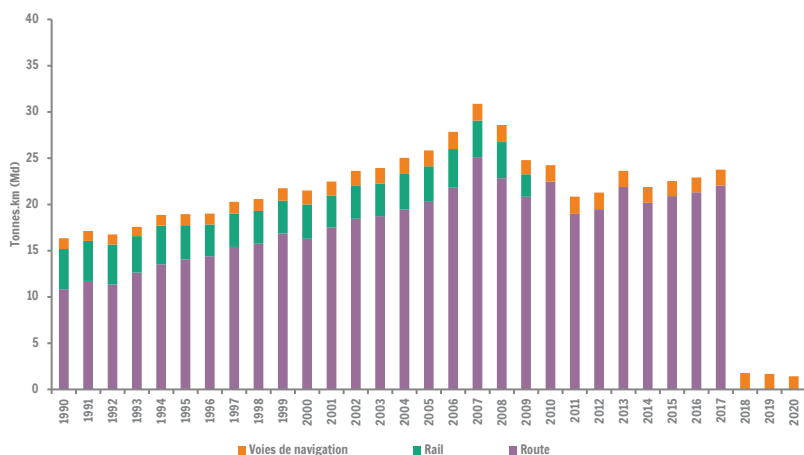
Il ressort des indicateurs choisis pour caractériser la demande que le mode routier est celui privilégié tant pour le transport de personnes que de marchandises et ce même en l'absence de données récentes.

Le transport terrestre de personnes en 2009 a atteint le chiffre de 57 milliards de voyageurs.km. La part du mode routier y 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 prépondérance 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 base des données les plus récentes, l'augmentation de 19 % pour le mode routier (voiture, camionnette et moto) depuis 1995.

Le transport terrestre de marchandises en 2009, 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. Il semble certain que le mode routier conserve sa suprématie dans la répartition modale du transport de marchandises bien que son résultat en 2017 (22 Mt) soit inférieur à celui de 2008 (22,8Mt). Le rail marchandises (-34 %, période 1995-2009) était déjà mal préparé pour sa libéralisation en 2007. Le transport fluvial de marchandises (+26 %, période 1995-2009) est en recul depuis 2017 et s'inscrit dans une érosion tendancielle de son trafic sur les dix dernières années imputable à l'évolution de l'activité économique et du tissu industriel wallon (fermeture des hauts-fourneaux, ...).

# 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, sur la base de données publiées, la prédominance du mode routier, 84 % en 2009 (75,7 % en 2000) sur le 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 Mobilité et Infrastructures, 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/tracteurs », 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 Mobilité et Infrastructures, 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/tracteurs » et tout en leur affectant un tonnage de référence qui peut varier selon les sources.

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

Personne de contact : [Julien Juprelle \(j.juprelle@iweps.be\)](mailto:j.juprelle@iweps.be) / prochaine mise à jour : **juin 2022**