

Demande en transport de personnes

Dernière mise à jour : 29 juin 2020

🔍 Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

La mobilité des personnes entraîne diverses pressions sur l'environnement (consommation d'énergie [↗](#), pollution atmosphérique [↗](#), bruit^[1]...) dont l'intensité dépend notamment de la longueur et de la fréquence des trajets ainsi que des modes de transport utilisés.

Les chiffres présentés ci-dessous sont à considérer plutôt comme des ordres de grandeur que comme des valeurs précises. Les chiffres concernant la demande totale en transport pourraient être impactés par des changements méthodologiques notamment pour les données concernant les bus et les cars privés, et ce, depuis 2014. De plus, vu l'absence de données ferroviaires régionales officielles depuis 2010, une estimation a été réalisée pour la période 2010 à 2017.

Augmentation de la demande

Entre 1990 et 2000, la croissance de la demande totale en transport^[2] (+ 24 %) a été plus importante que celle de la population (+ 3 %). Cette baisse d'éco-efficience témoigne de la répartition diffuse de l'habitat wallon et de l'évolution des modes de vie : diminution de la taille des ménages, diversification des activités (loisirs, tourisme) liée à un accroissement du temps moyen disponible...

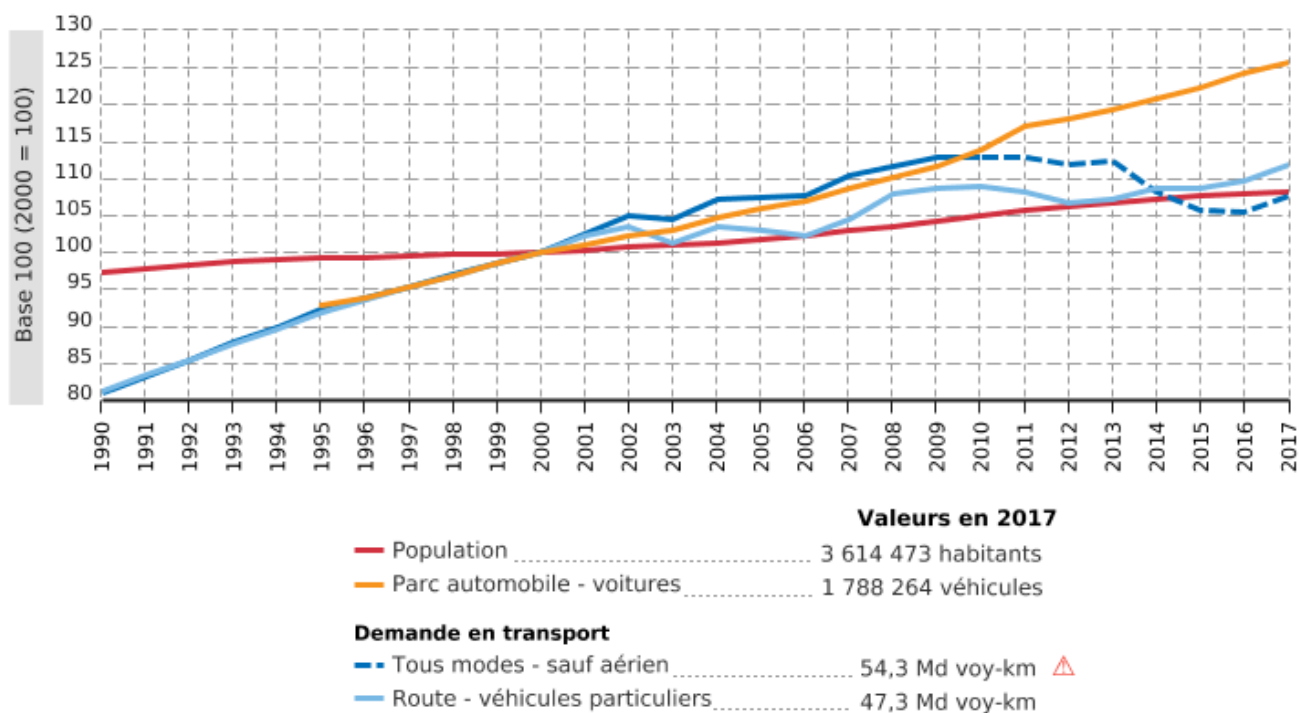
Entre 2000 et 2017, l'évolution était plus contrastée.

Entre 2000 et 2013, la demande totale en transport a continué de croître (+ 12 %), mais de manière moins prononcée que pour la période 1990 - 2000. La population était également en hausse, mais avec un taux de croissance ayant plus que doublé par rapport à la période précédente (+ 7 %). Durant cette période, la demande en transport routier^[3] (+ 7 %) a augmenté de manière moins importante que la demande totale en transport.

Entre 2014 et 2016, la demande totale en transport a diminué de 3 % pour ensuite augmenter entre 2016 et 2017 (+ 2 %). Cependant, une réserve doit être appliquée sur les chiffres à partir de 2014, ainsi que sur le découplage observé entre la demande totale en transport et la population pour les raisons évoquées ci-dessus. La population et la demande en transport routier, quant à elles, ont continué de croître durant cette période.

Par ailleurs, entre 2000 et 2017, la possession des véhicules était découplée de leur utilisation, le parc automobile augmentant plus vite (+ 26 %) que le nombre de voy-km effectués sur la route en véhicule particulier (+ 12 %). Cette évolution témoigne notamment de l'augmentation du nombre de véhicules par ménage. Elle signifie également que, malgré une croissance du nombre de véhicules, les ménages ont tendance à recourir de manière moins systématique à la voiture, notamment en favorisant l'utilisation de modes de transport alternatifs ou en modifiant leurs habitudes de déplacements (covoiturage, télétravail...).

Transport de personnes en Wallonie (transport international compris)



Données ferroviaires estimées à partir de 2010 et changement méthodologique concernant les données des bus et cars à partir de 2014

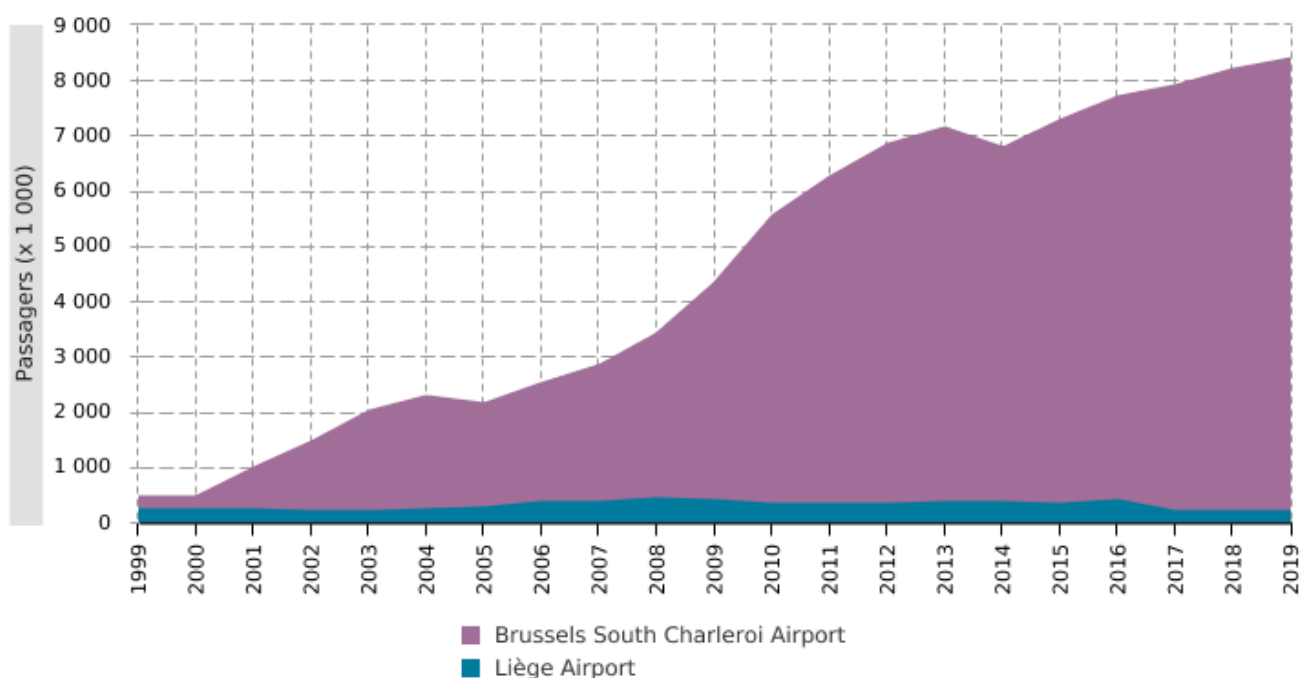
REEW - Sources : SPF Mobilité et Transports ; Bureau fédéral du Plan ; SNCB ; Statbel (SPF Économie - DG statistique) ; IWEPS ; Calculs DEE

© SPW - 2020

Croissance du trafic aérien

Les mouvements de passagers dans les aéroports régionaux wallons sont en forte hausse, particulièrement à Charleroi où le nombre de passagers a été multiplié par 32, passant de 255 000 en 2000 à plus de 8 millions en 2019. L'aéroport continue à diversifier son offre et à étendre ses infrastructures (nouvelle zone commerciale, développement de parking intelligent, nouvelles compagnies, nouvelles routes aériennes). Cette évolution marquée est liée à la démocratisation du transport aérien avec le développement des compagnies à bas prix (*low cost*), mais également aux vols long courrier depuis 2018. L'aéroport de Liège, quant à lui, a connu une évolution moins marquée. Spécialisé dans le transport de marchandises, les mouvements passagers y sont globalement stables. En outre, le transport aérien bénéficie d'une exemption de taxation pour son combustible, le kérosène^[4], ce qui encourage son développement.

Transport aérien de passagers en Wallonie



REEW - Sources : SPW Mobilité et Infrastructures ; Brussels South Charleroi Airport ; Liège Airport

© SPW - 2020

Gestion de la demande en transport

À politique constante, le Bureau fédéral du Plan prévoit une augmentation de la demande en transport de personnes (+ 9,8 % des voy-km) entre 2015 et 2040 en Belgique, ainsi qu'une hausse de la congestion routière (+ 11 % des véhicules-km pour une infrastructure routière inchangée) et un accroissement des émissions de gaz à effet de serre (GES)^[a]. La Wallonie s'est quant à elle engagée à réduire ses émissions de GES pour les secteurs non ETS^[5] de 35 % d'ici 2030. Dans ce contexte, la vision FAST 2030 ^[7], adoptée par le Gouvernement wallon en 2017, a défini des objectifs de transformation de mobilité, basés sur la multimodalité. Outre des mesures visant une diminution des émissions de GES, la Stratégie régionale de mobilité^[6] adoptée par le Gouvernement wallon en mai 2019, volet opérationnel de la vision FAST, prévoit de réduire la congestion routière, d'augmenter le taux d'occupation des voitures ou encore de réduire leur utilisation en favorisant les transports en commun et les modes actifs plus intensivement.

[1] Voir les fiches d'indicateurs "Exposition au bruit du trafic routier" ^[8], "Exposition au bruit du trafic ferroviaire" ^[9], "Exposition au bruit du trafic aérien" ^[10] et "Exposition au bruit en agglomération" ^[11]

[2] Transport par route (véhicules particuliers et bus) et par rail, exprimé en voy-km. L'unité voy-km (voyageur-kilomètre) correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance de 1 km.

[3] Transport par route en véhicule particulier (voitures, motos, camionnettes à usage privé), exprimé en voy-km

[4] Toutefois, cette taxation est possible mais n'est appliquée que par très peu d'états. La directive 2003/96/CE [↗](#) permet aux États membres l'introduction d'une taxation du kérosène pour les liaisons nationales ainsi que des accords bilatéraux pour la taxation de carburant pour des vols entre deux états. Le kérosène était, jusque-là, exonéré de toutes taxations.

[5] Secteurs non concernés par l'*Emission Trading Scheme* (ETS) ou système d'échange de quotas d'émissions de GES de l'UE : transport, bâtiments, agriculture, déchets...

[6] Voir le volet I de la Stratégie régionale de mobilité [↗](#)

Évaluation

? Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

État : Évaluation non réalisable

- Référentiel : principe de découplage entre la population et la demande de transport de personnes (tous modes)
- L'absence de données ferroviaires régionales depuis 2010 et des changements méthodologiques de comptages des données pour les bus et cars dès 2014 ne permet pas de réaliser l'évaluation de l'état.

Tendance : Évaluation non réalisable

- L'évaluation de la tendance n'est pas réalisable pour les raisons évoquées ci-dessus.

[En savoir plus sur la méthode d'évaluation](#)

Informations complémentaires

Références bibliographiques

(a) BFP & SPF Mobilité et Transports, 2019. Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040. [↗](#)

Ressources utiles

- Indicateur "Passenger and freight transport demand in Europe". EEA. [↗](#)

- Indicateur "Transports de voyageurs". INSEE. [↗](#)

