

Répartition modale du transport de personnes

Dernière mise à jour : 29 juin 2020

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

En Europe, les principaux modes de déplacement terrestre de personnes sont la voiture et les transports collectifs (train, bus, car). Chaque mode présente des avantages et des inconvénients d'un point de vue opérationnel (vitesse, flexibilité, accessibilité, coûts directs...) mais aussi en termes d'impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Les chiffres présentés sont à considérer plutôt comme des ordres de grandeur que comme des valeurs précises. Des changements méthodologiques, notamment pour les données concernant les bus TEC et les cars privés, et ce, depuis 2014, pourraient impacter la répartition modale des transports collectifs et celle des véhicules particuliers. De plus, vu l'absence de données ferroviaires régionales officielles depuis 2010, une estimation a été réalisée pour la période 2010 à 2017.

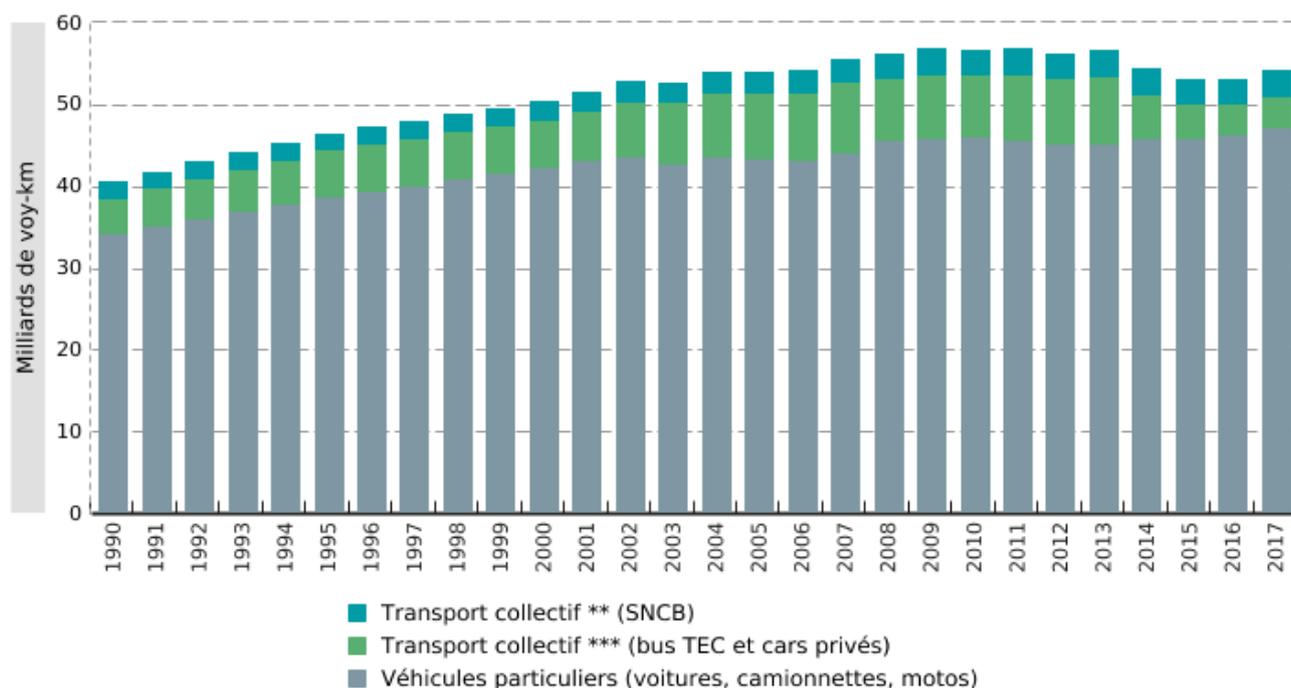
Prédominance de la voiture

En 2017, 94 % du transport de personnes^[1] en Wallonie s'est fait par la route, dont 87 % en véhicules particuliers^[2].

La part modale de la voiture a légèrement baissé entre 1990 (84 %) et 2013 (80 %) pour ensuite augmenter entre 2014 et 2017 (87 % en 2017). En contrepartie, la part modale du transport collectif routier (bus TEC et cars privés) a progressé de 11 à 14 % entre 1990 et 2013. Une diminution importante est observée à partir de 2014, vraisemblablement due à des changements de méthodologie. La part modale du transport ferroviaire, quant à elle, est restée stable (passant de 5,4 à 5,9 % entre 1990 et 2017).

Selon une enquête sur la mobilité des Belges^(a), la voiture conserve une place importante en Wallonie : en 2017, 73 % des déplacements y étaient effectués en voiture. Cette proportion était moins importante en Flandre (59 %) et en Région Bruxelles-Capitale (46 %), ces dernières régions ayant davantage recours aux modes actifs (marche, vélo) et aux transports en commun (principalement en Région Bruxelles-Capitale dont un quart des déplacements se font en transport en commun).

Répartition modale du transport de personnes* en Wallonie



* Transit international compris ; hors transport aérien et modes doux (vélo, marche à pied)

** Données estimées à partir de 2010

*** Changements méthodologiques en 2014

REEW – Sources : SPW Mobilité et Infrastructures ; Statbel (SPF Economie - DG statistique) ;

SPF Mobilité et Transports ; Bureau fédéral du Plan ; SNCB ; IWEPS ; calculs DEE

© SPW - 2020

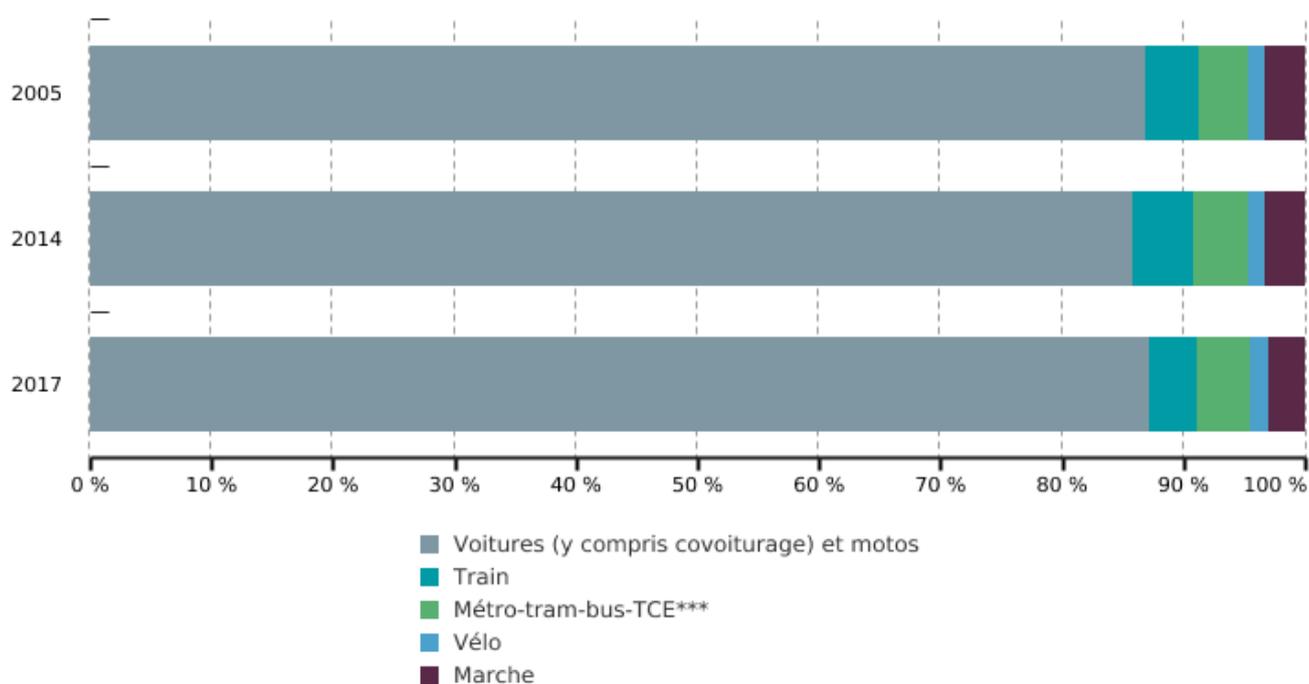
Déplacements domicile-travail

En 2015, les déplacements domicile-travail représentaient environ 19 % du nombre total de déplacements correspondant à 27 % de la demande en transport (exprimée en voy-km) en Belgique^(b). Ce motif de déplacement est un élément important car il structure la chaîne de déplacements^(c) et engendre une forte densité de trafic aux heures de pointe.

Une étude récente^(d) a donné la même tendance que pour les autres déplacements entre 2005 et 2017 : la voiture restait le mode de transport le plus utilisé en Wallonie. Malgré une augmentation des personnes actives occupées⁽³⁾ et une baisse de l'utilisation des véhicules privés motorisés dans l'ensemble du pays, la part des déplacements en voiture et celle des déplacements en transport en commun se sont stabilisés en Wallonie. Cependant, la pratique du covoiturage a diminué (- 40,3 %). Sur la période 2005 - 2017, l'utilisation de la moto a continué également de diminuer (- 41,9 %). À l'inverse, l'utilisation du vélo était en hausse (+ 26 %). Toutefois, celle-ci restait plus faible par rapport aux autres régions du pays. Cette étude a indiqué également que de plus en plus d'employeurs avaient pris des mesures en faveur d'une mobilité durable en Belgique, chacune ayant un effet positif. À titre d'exemple, l'impact de la gratuité des transports en commun offerte par l'employeur a représenté une augmentation de l'utilisation de ceux-ci de 14 % par

rapport à un employeur ne prenant pas cette mesure. L'utilisation du vélo, quant à lui, a augmenté de 36 % lorsqu'une indemnité était proposée aux travailleurs pour son utilisation. La tendance des employeurs à offrir de plus en plus de flexibilité au niveau des horaires a également eu des effets positifs en termes de congestion du trafic routier ainsi que pour les transports en commun déjà saturés à certains moments. Entre 2014 et 2017, le télétravail a progressé en Belgique, le nombre de télétravailleurs au sein des organismes qui permettent le télétravail^[4] a augmenté de 39 %. En 2017, le pourcentage de travailleurs qui télétravaillaient était de 5 % en Wallonie, 7 % en Flandre et 28 % en Région Bruxelles-Capitale. En Wallonie, 1,1 % des déplacements domicile-travail vers les entreprises wallonnes ont été évités grâce au télétravail contre 5,9 % pour les entreprises bruxelloises et 1,7 % pour les entreprises flamandes.

Répartition modale* des déplacements domicile-travail en Wallonie**



* Sur base du nombre de déplacements

** Sur base de l'implantation du lieu de travail

*** Transport collectif organisé par l'employeur

REEW – Sources : SPF Mobilité et Transports (Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017)

© SPW - 2020

Promouvoir la multimodalité

À l'horizon 2040 et à politique inchangée, les projections prévoient une répartition modale quasiment inchangée, mais une augmentation significative du trafic automobile^(b). En plus des problèmes de mobilité (congestion des axes routiers) qu'elle génère et continuera de générer, la voiture individuelle est plus impactante au niveau environnemental que les modes de transports collectifs ou les modes actifs. Or, les coûts directement supportés par les automobilistes ne

tiennent pratiquement pas compte de l'ensemble de ces impacts (coûts externes) [↗](#), ce qui désavantage les modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Entre 1990 et 2016, les émissions de gaz à effet de serre ont diminué en Wallonie. Cependant, les émissions générées par le secteur du transport ont continué de croître durant cette période [↗](#). En 2019, le Gouvernement wallon adoptait le Plan wallon énergie climat 2030^[5]. Ce plan comprend un ensemble de mesures permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques et énergétiques assignés par l'Union européenne à la Belgique [↗](#). Un accent particulier est mis notamment sur le transfert modal. Pour le transport de personnes, l'objectif est un report de la voiture vers les modes actifs et les transports en commun. La vision FAST 2030 [↗](#), adoptée par le Gouvernement wallon fin 2017, fixe des objectifs ambitieux de développement d'une mobilité plus durable, notamment en favorisant la multimodalité. Il est prévu que la part modale de la voiture baisse, passant de 83 à 60 %. À l'inverse, la part modale des transports en commun et des modes actifs devraient augmenter, passant de 9 à 15 % pour les trains et de 4 à 10 % pour les bus et trams. Le vélo et la marche passeront, respectivement de 1 à 5 % et de 3 à 5 %. Ce transfert modal sera favorisé par différentes actions telles que le développement d'une offre plus attractive et plus appropriée pour les transports en commun, des modifications d'infrastructures ou encore, la promotion du vélo électrique [↗](#)

[1] Voy-km pour le transport routier et ferroviaire. L'unité voy-km (voyageur-km) correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance de 1 km.

[2] Les véhicules particuliers correspondent aux voitures, motos et camionnettes privées. La voiture représente 94 % des voy-km en véhicules particuliers en 2017.

[3] Pour plus d'informations, voir l'indicateur statistique "Population active, taux d'activité, taux d'emploi et taux de chômage administratifs par commune" sur le site internet de l'IWEPS [↗](#)

[4] Entre 2014 et 2017, le nombre d'employeurs permettant le télétravail n'a augmenté que de 8 %.

[5] Contribution de la Wallonie au Plan national énergie climat 2030 [↗](#)

[6] Ces chiffres tiennent compte d'une réduction de 5 % de la demande en transport de personnes sur la période 2017 - 2030.

Évaluation

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

État : Évaluation non réalisable

Pas de référentiel

Tendance : Évaluation non réalisable

Une baisse de la part modale de la voiture est constatée entre 1990 et 2013 (de 84 à 80 %). La tendance ne peut plus être estimée après cette période en raison de changements méthodologiques des données de transports collectifs (bus TEC et cars privés).

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

Informations complémentaires

Références bibliographiques

- (a) SPF Mobilité et Transports, 2019. Enquête monitor sur la mobilité des belges. [🔗](#)
- (b) BFP & SPF Mobilité et Transports, 2019. Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040. [🔗](#)
- (c) IWEPS, 2016. Les chiffres-clés de la Wallonie. Édition 2016. [🔗](#)
- (d) SPF Mobilité et Transports, 2019. Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017. [🔗](#)

Ressources utiles

- Indicateur "*Passenger and freight transport demand in Europe*". EEA. [🔗](#)
- Indicateur "Transports intérieurs de voyageurs par mode". INSEE. [🔗](#)
- MORA, 2019. Mobiliteits rapport 2019. MORA : Bruxelles, Belgique. [🔗](#)
- IBSA, 2019. Focus n°32 : Les ménages bruxellois et la voiture. IBSA : Bruxelles, Belgique. [🔗](#)
- Page internet "Mobilité et transports en Région bruxelloise". Bruxelles environnement. [🔗](#)
- IWEPS, 2019. Les chiffres-clés de la Wallonie. Édition 2019. IWEPS : Namur, Belgique. [🔗](#)

