

## DEMANDE EN TRANSPORT DE PERSONNES

Dernière mise à jour : 15 janvier 2018

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

### Augmentation de la demande

Entre 1990 et 2000, la croissance de la demande en transport<sup>[2]</sup> (+ 23 %) a été plus importante que celle de la population (+ 3 %). Cette baisse d'éco-efficience témoigne de la dispersion 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 2013, l'évolution était plus contrastée, principalement pour le transport routier qui a augmenté de manière moins importante que la demande totale en transport, ce qui a entraîné une baisse de sa part modale [↗](#). Par ailleurs, entre 2008 et 2013, la possession des véhicules était découplée de leur utilisation, le parc automobile augmentant plus vite que le nombre de voyageurs-kilomètres effectués sur la route. Cette évolution signifie 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...).

### 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 est passé de 255 000 en 2000 à près de 7 millions en 2015. L'aéroport continue à diversifier son offre et à étendre ses infrastructures (Terminal 2, projet d'allongement de la piste...). Cette évolution marquée est liée à la démocratisation du transport aérien avec le développement des compagnies à bas prix (*low cost*). Ce mode de transport bénéficie en outre d'une exemption de taxation pour son combustible, le kérosène, et de l'inexistence d'objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

### Gestion de la demande en transport

Le transport de personnes en Wallonie (voy-km) devrait augmenter de 11 % entre 2012 et 2030<sup>(a)</sup>. Dans ce contexte, le Plan air climat énergie 2016 - 2022 [↗](#), outre des actions axées sur le report modal [↗](#) ou une diminution des émissions [↗](#),

## ÉVALUATION

État : Défavorable

- Référentiel : principe de découplage
- Entre 1990 et 2009 la population wallonne a augmenté de 7 % alors que la demande en transport de personnes (tous modes) a augmenté de 39 %.

Tendance : En détérioration

Entre 1990 et 2009, la demande en transport de personnes (tous modes) a augmenté plus vite que la population.

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

## INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Références bibliographiques

(a) BFP & SPF Mobilité et Transports, 2015. Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030. [↗](#)

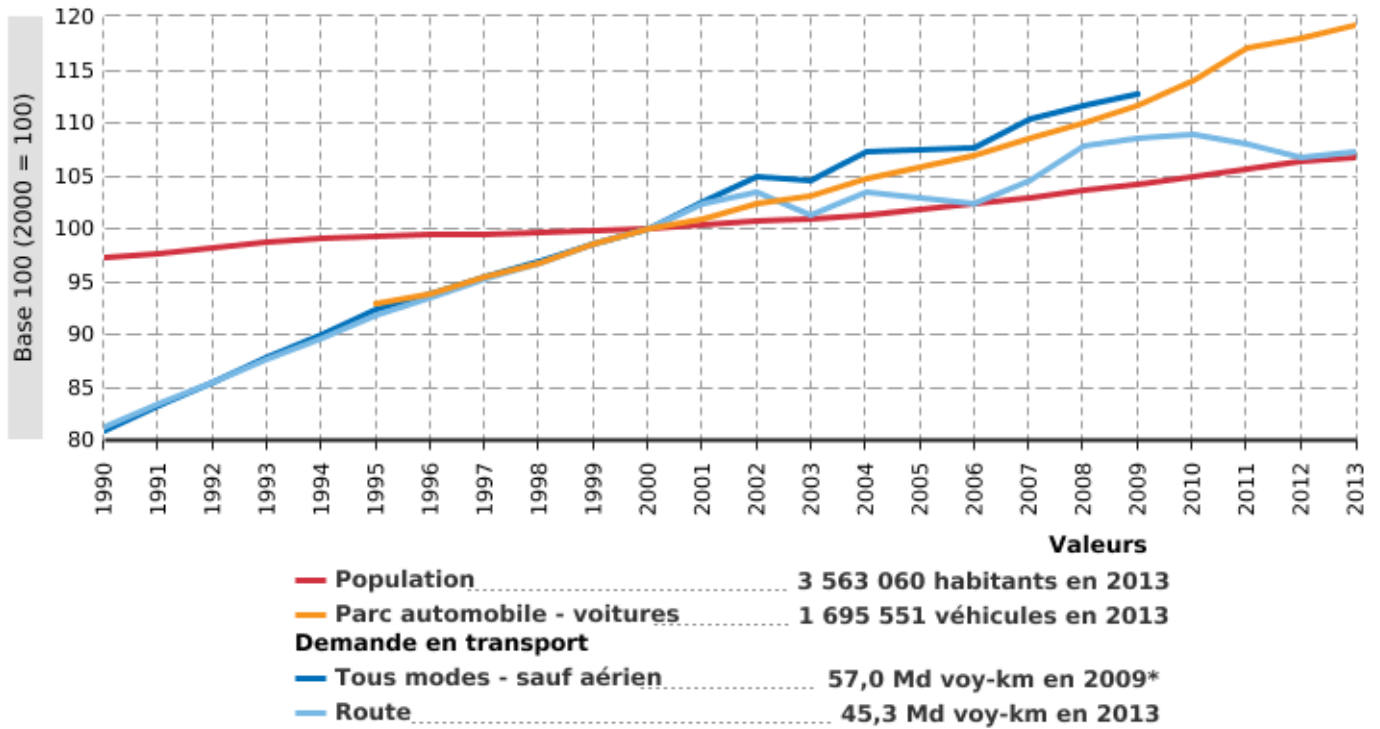
prévoit des mesures spécifiques visant à rationaliser la demande en transport à travers le développement du télétravail ou en agissant sur l'aménagement du territoire pour rapprocher les pôles urbains et économiques.

---

[1] Voir les indicateurs relatifs à l'exposition au bruit du trafic routier [↗](#), ferroviaire [↗](#), aérien [↗](#) et l'indicateur relatif à l'exposition au bruit en agglomération [↗](#)

[2] Transport par route et par rail, exprimé en voy-km

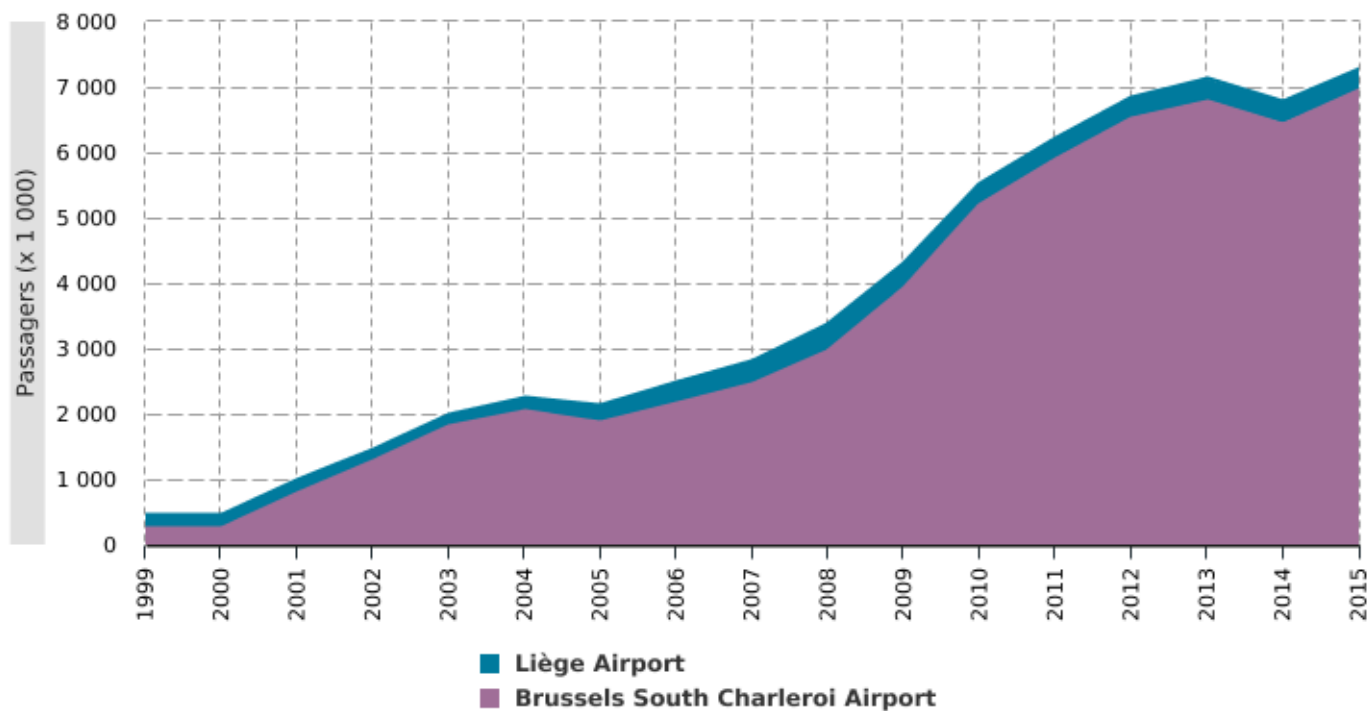
## Transport de personnes en Wallonie (transport international compris)



\* Dernière année disponible pour le transport ferroviaire

REEW - Sources : SPF Mobilité et Transports ; IWEPS ; SPW-DGO2 ; SPF Économie - DG Statistique

## Transport aérien de passagers en Wallonie



REEW - Source : SPW-DGO2