

Notice méthodologique

TITRE DE LA FICHE D'INDICATEURS

Répartition modale du transport de personnes

CATÉGORIE PRINCIPALE

Activités humaines

THÉMATIQUE PRINCIPALE

Transport

CATÉGORIE SECONDAIRE

Activités humaines

THÉMATIQUE SECONDAIRE

Ménages

SECTION 1 : AUTEUR

Nom	BOTTIER
Prénom	Sarah
E-mail	sarah.bottier@spw.wallonie.be
Tél	081/33.51.93

SECTION 2 : CONTEXTUALISATION DE LA FICHE D'INDICATEURS

Titre	Répartition modale du transport de personnes
Définition(s) de la fiche d'indicateurs	<p>La répartition modale du transport de personnes présente les parts modales du trafic mesuré en voyageurs-kilomètres (voy-km) effectué en Wallonie pour trois modes de transport de personnes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Véhicules particuliers (voitures, camionnettes à usage privé, motos)- Transport collectif par route (bus Tec et cars privés)- Transport collectif par rail (SNCB) <p>La part modale de chaque mode de transport est calculée comme la part des déplacements effectués avec un mode de transport dans le total des déplacements de tous les modes.</p> <p>Le voy-km est l'unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. Elle est obtenue en multipliant, pour chaque déplacement, le nombre de voyageurs par le nombre de kilomètres parcourus.</p>
Référence(s) (définition)	<p>Eurostat, page « Glossaire transport » du portail « Statistics explained » relative aux termes passager-km (équivalent au voy-km) et mode de transport : https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Transport_glossary/fr</p>
Raison d'être de la fiche d'indicateurs	<p>La part modale permet de mesurer l'importance relative des différents modes de transport étudiés. Au-delà de la demande en transport de personnes qui est mesurée dans la fiche d'indicateurs « Demande en transport de personnes » [LIEN], cette fiche permet de voir si les transports en commun, moins dommageables pour l'environnement, sont plus ou moins exploités en comparaison aux véhicules particuliers.</p>

	<p>Les données relatives aux modes doux étant indisponibles ou incomplètes, cet indicateur ne traite pas des transferts de demande en transport de et vers la marche ou l'utilisation du vélo.</p> <p>Au niveau politique, la vision FAST 2030, adoptée par le Gouvernement wallon en 2017, a défini des objectifs de transformation de mobilité, basés sur la multimodalité. La Stratégie régionale de mobilité adoptée par le Gouvernement wallon en mai 2019, va permettre d'orienter les décisions et plans d'actions jusqu'en 2030 pour rencontrer les objectifs de transfert modal prévus dans cette vision. Quant à la Déclaration politique régionale 2019 - 2024¹, la dimension environnementale y est prise en compte à travers des mesures impactant aussi bien la demande (<i>smart</i> mobilité, travail à distance, infrastructure de travail partagé, ...) que les types de transport utilisés (multimodalité, modes doux et actifs, mobilité partagée...), ou encore, le développement d'alternatives à la voiture et l'aménagement du territoire (page 65 de la DPR 2019 - 2024).</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SECTION 3 : MÉTHODOLOGIE

INDICATEUR N°1

Titre	Répartition modale du transport de personnes* en Wallonie * Transit international compris ; hors transport aérien et modes doux (vélo, marche à pied)
Description des paramètres présentés	Données relatives aux trois types de transports de personnes étudiés, pour les années 1990 à 2017 <ul style="list-style-type: none"> - Transport collectif** (SNCB) - Transport collectif*** (bus TEC et car privés) - Véhicules particuliers (voitures, camionnettes, motos) ** Données estimées à partir de 2010 *** Changements méthodologiques en 2014
Unité(s)	Voyageurs-kilomètres (voy-km)

DONNÉES UTILISÉES POUR CONSTRUIRE LES PARAMÈTRES

Données relatives à la demande en transport collectif (SNCB)

Fournisseur des données	Avant 2010 : SNCB De 2010 à 2017 : estimation réalisée sur base de données issues du Bureau fédéral du Plan et de Statbel
Description des données	Les données ferroviaires avant 2010 correspondent aux données régionales fournies par la SNCB et sont exprimées en voy-km. À partir de 2010, celles-ci sont estimées (voir ci-dessous).
Traitement des données	<u>Avant 2010 :</u> Les données jusque 2009 sont issues de la SNCB et sont reprises telles quelles. <u>À partir de 2010 :</u> Les données ferroviaires officielles pour la Wallonie ne sont plus disponibles depuis 2010. Un calcul est réalisé afin d'obtenir une estimation de ces dernières. Pour ce faire, la part des données ferroviaires pour la Wallonie est calculée à partir des

¹ https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf

	<p>données ferroviaires nationales et de la part de la population correspondant à la Wallonie.</p> <p>Les données ferroviaires correspondent au trafic sur le territoire belge en voy-km. L'unité « voy-km » 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. Il s'agit de données de trafic intérieur et international. Depuis l'autonomisation des activités Thalys en 2015, les voyageurs Thalys ne sont plus repris dans les chiffres SNCB. Le trafic international publié depuis 2015 ne reprend donc plus les données de l'EUROSTAR.</p> <p>La proportion de la population de la Wallonie par rapport à la Belgique est calculée. Ce facteur, est appliqué aux données ferroviaires nationales afin d'obtenir la proportion de voy-km par rail pour la Wallonie. Un second facteur de correction calculé à partir de données ferroviaires régionales disponibles (avant 2010) est appliqué sur les données précédemment calculées.</p> <p>Pour les données ferroviaires nationales : https://www.plan.be/databases/PVarModal.php?VC=TTBE_PX_RL_PKM&D1[]=ACT1NAT&D1[]=ACT5INTER&D2[]=ZZTOT&DB=TRANSP&lang=fr&XT=</p> <p>Pour les données de population : https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/structure-de-la-population#panel-12</p>
Données relatives à la demande en transport collectif (bus TEC et cars privés)	
Fournisseur des données	SPF Mobilité et Transports
Description des données	Ces données sont exprimées en voy-km et comprennent les autobus et autocars. Les données sont issues du SPF Mobilité et Transports et sont fournies par type de route (autoroutes, routes régionales et provinciales et routes communales). Ces chiffres viennent de données en véhicules-kilomètre (véh-km) ² issues de comptages routiers et converties en voy-km en utilisant les données relatives au nombre de personnes par véhicule.
Traitement des données	Les données sont reprises telles qu'elles sont fournies, hormis pour l'année 2017. Les données en voy-km pour les bus ne sont pas disponibles pour l'année 2017, elles sont donc calculées à partir des données en véh-km, en y appliquant le taux de remplissage correspondant à ce type de véhicules, avec l'hypothèse que ce dernier est identique à celui de 2016. Ce facteur est inchangé selon le type de route.
Données relatives à la demande en transport en véhicules particuliers	
Fournisseur des données	SPF Mobilité et Transports
Description des données	Ces données sont exprimées en voy-km et comprennent les voitures particulières, les motos et les camionnettes à usage privé. Les données pour la demande en transport de personnes en véhicules particuliers sont issues du SPF Mobilité et Transports. Ces chiffres viennent de données en

² L'unité véh-km est une unité de mesure correspondant au déplacement d'un véhicule routier automobile sur une distance d'un kilomètre. La distance prise en compte est la longueur de route effectivement parcourue.

	véhicule-kilomètre (véh-km) issues de comptages routiers et converties en voy-km en utilisant les données relatives au nombre de personnes par véhicule ³ .
Traitement des données	<p><u>Voitures et motos :</u> Les voitures et motos sont toutes considérées "à usage privé". Les chiffres repris pour ces dernières sont ceux du fournisseur, pour tous types de routes confondus.</p> <p><u>Camionnettes à usage privé :</u> Deux types d'usages sont possibles pour les camionnettes : soit un usage privé, comme toute voiture particulière, soit un usage professionnel. Les données fournies font cette distinction jusque 2012. Seule l'usage privé des camionnettes est alors considéré. À partir de 2013, les données fournies pour les camionnettes ne différencient plus l'usage privé de l'usage professionnel. La demande en transport de personnes pour les camionnettes à usage privé nécessite donc un calcul. Un premier facteur est appliqué pour passer de données exprimées en veh-km à des données exprimées en voy-km. Pour ce calcul, nous considérons que le taux de remplissage des camionnettes à usage privé est identique à celui des voitures pour un même type de route. Ce taux de remplissage est calculé à partir des données fournies en véh-km et voy-km par type de route pour les voitures. Ce dernier est ensuite appliqué aux données des camionnettes en véh-km par type de route (un facteur calculé par type de route). De cette manière, les voy-km sont obtenus pour l'ensemble des camionnettes, et ce, pour tous types de routes confondus. Un second facteur est également appliqué aux données de camionnettes précédemment calculées pour ne conserver que l'usage privé des camionnettes. Ce facteur est la part de l'usage privé des camionnettes de 2013, avec comme hypothèse que cet usage est inchangé depuis.</p>
INDICATEUR N°2	
Titre	Répartition modale* des déplacements domicile-travail en Wallonie**
	* Sur base du nombre de déplacements ** Sur base de l'implantation du lieu de travail
Description des paramètres présentés	Données relatives aux déplacements domicile-travail en Wallonie pour 5 types de transport sur base de l'enquête <i>Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile - travail 2017</i> réalisée par le SPF Mobilité et Transports
Unité(s)	%
DONNÉES UTILISÉES POUR CONSTRUIRE LES PARAMÈTRES	
Données relatives aux déplacements domicile-travail en Wallonie sur base du nombre de déplacements	
Fournisseur des données	SPF Mobilité et Transports https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_wvw_2017-2018fr_0.pdf
Description des données	Données relatives aux déplacements domicile-travail pour les types de transports suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Voitures (y compris covoiturage) et motos - Train - Métro-tram-bus-TCE***

³ Le nombre moyen d'occupants est basé sur les données de procès-verbaux dressés lors d'accidents de la circulation.

	<p>- Marche</p> <p>Répartition modale des déplacements domicile-travail en Wallonie sur base du nombre de déplacements. Les chiffres ne concernent que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et selon le mode de transport principal. Ils sont issus d'une enquête réalisée auprès des entreprises de plus de 100 travailleurs, sur des sites de plus de 30 travailleurs. Cette enquête est réalisée <i>via</i> un questionnaire complété par les employeurs concernés, et représente, pour la Belgique, des données relatives à plus d'1,5 millions de travailleurs.</p> <p>Cette figure permet de présenter des données sur les modes doux, qui ne sont pas disponibles dans les statistiques en voy-km totales. Cependant il s'agit d'une enquête ne portant que sur les déplacements domiciles-travail et uniquement vers des entreprises d'une certaine taille.</p> <p>*** Transport collectif organisé par l'employeur</p>
Traitement des données	Pas de traitement des données. Les chiffres sont repris tels qu'ils sont publiés.

SECTION 4 : LIMITES DES INDICATEURS

Fiabilité et imprécision des données

Transports en véhicules particuliers, bus et cars et trains :

Les données en voy-km sont issues de comptages routiers. Ces comptages sont réalisés de manières plus ou moins systématiques selon le type de route. Un comptage sur autoroute sera plus fiable qu'un comptage sur une route régionale ou communale, les comptages étant moins systématiques sur ces dernières.

Les données issues de ces comptages routiers sont ventilées par type de véhicule et sont converties en voy-km grâce à un taux d'occupation du véhicule. Les différents taux utilisés dans le cadre de ces calculs sont basés sur des relevés de kilométrages des véhicules belges et sur des statistiques d'accidents de la circulation. Ces conversions via des données statistiques peuvent présenter un biais. Concernant les camionnettes à usage privé, un taux correspondant à la part privée de ces dernières est également utilisé dans les différents calculs, celui-ci étant également une estimation et inchangé depuis 2006.

De plus, concernant les bus TEC et les cars privés, différents changements de méthodologies, notamment en termes de comptages de passagers ou de km parcourus, peut montrer certaines incohérences pour les chiffres avant et après 2014, et donc, impacter la précision de ces derniers.

Concernant les données ferroviaires, à partir de 2010 les données de transport ferroviaire pour la Wallonie ne viennent plus de la SNCB. Il s'agit d'estimations, sur base de données nationales et de population ainsi que de données antérieures, avec les limites que cela impose.

Déplacement domicile-travail :

La répartition modale des déplacements domicile-travail en Wallonie est issue d'une enquête auprès des entreprises wallonnes de plus de 100 employés. Les données issues de cette enquête ne sont pas représentatives de l'ensemble des entreprises belges. D'une part, elle ne concerne que les entreprises d'une certaine taille, et d'autre part, ces dernières sont plus nombreuses dans les grandes villes. De plus, les distances domicile-travail y sont en moyenne plus élevées.

	Les chiffres présentés dans cette enquête sont ceux qui concernent les entreprises wallonnes. Sont donc inclus les travailleurs non-wallons qui viennent travailler dans les entreprises wallonnes et sont donc exclus les wallons qui travaillent en dehors de la Wallonie.
Manque de données	<ul style="list-style-type: none"> - Indisponibilité des données ferroviaires régionales officielles depuis 2010. - Les comptages classiques ne prennent pas en compte les modes doux.

SECTION 5 : ÉLABORATION DE L'ÉTAT ET DE LA TENDANCE

Paramètre évalué par le pictogramme	Répartition modale du transport de personnes
ÉTAT	
Méthode d'attribution	Évaluation non réalisable
Norme utilisée (si pertinent)	Pas de norme
Référence(s) pour cette norme	Pas de référentiel
TENDANCE	
Méthode d'attribution	Évaluation non réalisable L'évaluation de la tendance ne peut pas être réalisée sur l'ensemble de la période à cause de l'indisponibilité de données officielles pour le rail à partir de 2010. Néanmoins, une baisse de la part modale de la voiture est constatée entre 1990 et 2013 (de 84 % à 80 %).
Norme utilisée (si pertinent)	Pas de norme
Référence(s) pour cette norme	Pas de référentiel

SECTION 6 : MISES À JOUR

Date de dernière mise à jour de cette notice méthodologique	Juin 2020
--------------------------------------------------------------------	-----------