RÉPARTITION MODALE DU TRANSPORT DE PERSONNES

TRANS 4

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.

Prédominance de la voiture individuelle

En 2009[1], 95 % du transport terrestre de personnes[2] en Wallonie s'est fait par la route, dont 81 % en véhicules particuliers. Même si elle s'est stabilisée depuis une dizaine d'années, la part modale de la voiture a légèrement baissé entre 1990 (84 %) et 2009 (81 %), dernière année pour laquelle l'ensemble des données est disponible. En contrepartie, la part modale du transport collectif routier (TEC et cars privés) a progressé, passant de 11 % en 1990 à 14 % en 2009. Le transport ferroviaire est resté quant à lui relativement stable sur l'ensemble de la période (autour des 5 %).

Déplacements domicile-travail

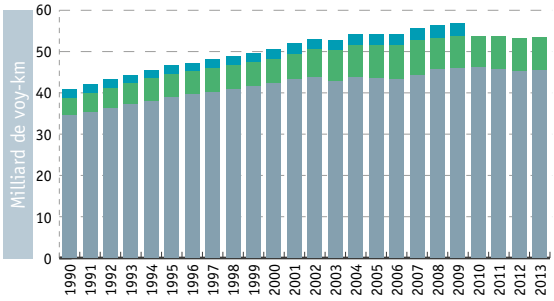
Les déplacements domicile-travail, qui représentent environ 25 % des kilomètres parcourus en Belgique[3], sont importants car ils structurent la chaîne de déplacement[4]. Une étude récente[5] donne la même tendance globale que pour l'ensemble des trajets entre 2005 et 2014 : une baisse de la part modale des voitures et une hausse de la part du train, des transports collectifs et du vélo. Un facteur majeur influençant la part modale est l'accessibilité aux transports en commun. Ainsi, pour les entreprises situées dans les grandes villes wallonnes[6], qui conjuguaient une bonne accessibilité aux transports publics avec un usage moins aisé de la voiture (congestion, parking...), la part des transports en commun atteignait 15 % en 2014 contre moins de 6 % pour les entreprises situées ailleurs en Wallonie. Cette étude indique également que 0,7 % des déplacements domicile-travail vers les entreprises wallonnes sont évités grâce au télétravail contre 3,8 % pour les entreprises bruxelloises et 1,7 % pour les entreprises flamandes.

Promouvoir la multimodalité

En plus des problèmes de mobilité (congestion des axes routiers) qu'elle génère, la voiture individuelle est plus impactante au niveau environnemental que les modes de transports collectifs ou les modes doux. Or, actuellement, les coûts directement supportés par les usagers des voitures individuelles ne tiennent pas compte de l'ensemble de ces impacts (coûts externes)[7], ce qui peut défavoriser les modes de transport plus respectueux de l'environnement. À l'horizon 2030, les projections prévoient une répartition modale quasiment inchangée avec une prépondérance marquée du transport en voiture[8]. Dans ce contexte, le Plan air climat énergie 2016 - 2022[9], outre des actions axées sur la rationalisation des besoins en mobilité et sur la réduction des émissions, prévoit un ensemble de mesures visant à encourager les transferts modaux. Un accent particulier est mis notamment sur l'optimisation de l'offre de transports publics et le développement de la pratique du vélo.

[1] Dernière année pour laquelle les données ferroviaires sont disponibles | [2] Voy-km pour le transport routier et ferroviaire | [3] SPF Mobilité et Transports sur base de Janssens *et al.*, 2014 et UNamur - naXys - GRT *et al.*, 2012 | [4] IWEPS, 2016 | [5] SPF Mobilité et Transports, 2016, sur base d'une enquête auprès des entreprises de plus de 100 employés | [6] Charleroi, Liège, Mons et Namur | [7] → TRANS 7 | [8] BFP & SPF Mobilité et Transports, 2015 | [9] → AIR Focus 3

Fig. TRANS 4-1 Répartition modale du transport de personnes* en Wallonie



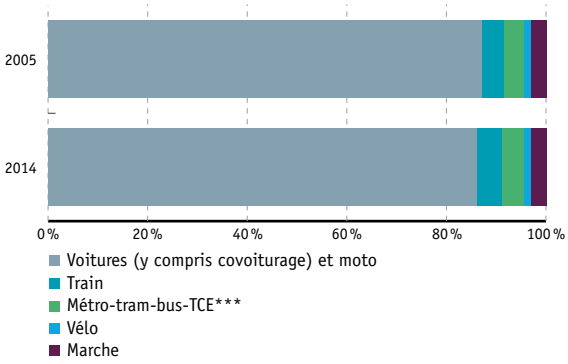
Valeurs en 2009 (Md voy-km)

- Transport collectif ** (SNCB) 3,1
- Transport collectif (bus TEC et cars privés) 7,9
- Véhicules particuliers (voitures, camionnettes, motos) 45,9

** Transit international compris ; hors transport aérien et modes doux (vélo, marche à pied)*
*** Données non disponibles à partir de 2010*

REEW 2017 – Sources : SPF Mobilité et Transports ; IWEPS

Fig. TRANS 4-2 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 2017 – Source : SPF Mobilité et Transports (Diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail 2014)