



Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique: projection de référence

L'efficacité du système de transport revêt une importance essentielle pour le développement économique de la Belgique. Aujourd'hui, il apparaît clairement que les transports ne contribuent pas seulement de façon positive à la prospérité économique, mais qu'ils entraînent aussi un certain nombre d'effets négatifs, comme des nuisances environnementales, des embouteillages, des accidents de la route, etc. Le Planning Paper, élaboré en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, dresse le profil d'évolution des transports en Belgique à l'horizon 2030. L'étude couvre le transport de personnes et de marchandises, les modes route, rail et voies navigables, de même que les aspects congestion et coûts environnementaux.

La projection de référence se fonde sur des perspectives macroéconomiques, démographiques et sociodémographiques du BFP et tient compte des déterminants du coût du transport (coûts monétaires et en temps). Elle part notamment de l'hypothèse d'une poursuite de la politique des prix actuelle, de la mise en œuvre des directives européennes existantes et du maintien de l'infrastructure routière actuelle. Pour le transport ferroviaire et la navigation intérieure, elle suppose une vitesse moyenne constante.

Dans le scénario de référence, l'évolution entre 2005 et 2030 se dessine comme suit:

- Le nombre de passagers-kilomètres en Belgique augmente de 30% et le nombre de tonnes-kilomètres de 60%.
- Malgré la croissance du transport, la mise en œuvre d'une réglementation environnementale plus stricte se traduit par une diminution considérable des émissions de polluants traditionnels tels que les particules, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils.
- En revanche, les émissions de gaz à effet de serre augmentent de 18 %, car l'impact positif des véhicules plus efficaces en matière d'énergie et du recours croissant aux biocarburants est plus que compensé par la croissance du transport.
- Avec une diminution de la vitesse moyenne de 31% aux heures de pointe et de 17% aux heures creuses, les conditions de circulation sur le réseau routier continuent à se dégrader.

Forte croissance du transport de personnes et de marchandises

La projection de référence débouche sur une forte croissance à la fois du transport de personnes et de

marchandises (cf. tableau 1). Ainsi, en ce qui concerne le transport de personnes, **le nombre total de passagers-kilomètres augmente de 30%** entre 2005 et 2030. En 2030, la voiture constitue encore toujours le mode de transport dominant mais une plus grande part de passagers-kilomètres est parcourue par des conducteurs se déplaçant seuls, tandis que la part de covoiturage diminue. Le glissement le plus marqué concerne les déplacements pour des activités de loisirs, les courses, etc. La baisse prévue de la vitesse de la circulation routière a pour conséquence qu'il est plus difficile de pratiquer le covoiturage. La part du rail augmente légèrement, et celle des autres transports en commun diminue. Pour ces derniers, les coûts en temps pèsent assez lourd, de sorte qu'ils sont fortement affectés par la baisse prévue de la vitesse de la circulation routière.

Au niveau du transport de marchandises, les **tonnes-kilomètres parcourus en Belgique augmentent de 60%** entre 2005 et 2030. L'augmentation la plus significative concerne les entrées et les sorties du territoire. D'ici 2030, il y a un glissement d'une partie du transport de marchandises, qui passe de la route vers le rail et la navigation intérieure. Néanmoins, le mode routier reste dominant.

Evolution positive pour les polluants traditionnels, mais négative pour les émissions de gaz à effet de serre

La projection de référence prévoit l'adoption des nouvelles normes « Euro » et de normes d'efficacité énergétique pour les véhicules et table, en outre, sur un recours croissant aux biocarburants. Grâce à ces mesures, **les émissions des polluants traditionnels (CO, NO_x, particules, SO₂ et COVNM) se réduisent substantiellement en dépit de la croissance du transport**. En 2030, la baisse par rapport à 2005 at-

teint 54% pour le CO, 40% pour les NO_x, 63% pour les particules, 79% pour le SO₂ et 54% pour les COVNM.

Les émissions directes de gaz à effet de serre augmentent de 18% entre 2005 et 2030. L'effet d'un recours accru à des véhicules qui consomment moins et aux biocarburants est en effet plus que compensé par la croissance du transport de personnes et de marchandises. Si l'on tient également compte des émissions indirectes libérées lors de la production et du transport des carburants et de l'électricité, la croissance des émissions de gaz à effet de serre atteint 22%.

L'ampleur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre à réaliser par le secteur des transports dépend notamment de la comparaison du coût d'une telle réduction dans ce secteur par rapport au coût dans les autres secteurs (secteur résidentiel, industrie, etc.).

Plus de congestion

La croissance du transport de personnes et de marchandises conduit inévitablement à une **détérioration importante des conditions de circulation** en Belgique, qui se reflète par une **diminution de la vitesse moyenne sur le réseau routier**. En 2030, la vitesse durant les heures de pointe diminue de 31% par rapport à 2005, tandis qu'aux heures creuses, la baisse est de 17%. Cette évolution implique une forte augmentation des coûts marginaux externes de congestion, à savoir les coûts en temps qu'un usager de la route supplémentaire impose aux autres usagers.

Un diagnostic de l'évolution des transports

L'évolution prévue dans la projection de référence est-elle optimale en termes d'efficacité du système de transport ? Le diagnostic peut être posé, entre autres, en **comparant les taxes payées par kilomètre et les coûts marginaux externes** (cf. tableau 2). Ces derniers sont les coûts qu'occasionne un usager de la route supplémentaire, mais dont celui-ci ne tient pas compte, à moins que les pouvoirs publics ne l'y confrontent d'une manière ou d'une autre. Le Planning Paper examine les coûts marginaux externes suivants : les coûts de congestion et les coûts environnementaux liés à la pollution de l'air et au changement climatique.

Actuellement, les **taxes n'internalisent pas tous les coûts externes des transports**. De plus, la **taxation n'est pas différenciée en fonction de l'heure des déplacements**, alors que ce facteur fait fortement varier les coûts externes. Les taxes sont très insuffisantes pendant les heures de pointe. Aux heures creuses, les taxes sur les voitures sont trop élevées, mais celles sur

les camions et camionnettes n'internalisent en revanche qu'une partie de leurs coûts externes.

Pour la navigation intérieure et le transport ferroviaire, il n'y a pas de concordance non plus entre les taxes et les coûts externes. La navigation intérieure ne paie pas de taxes, malgré les coûts environnementaux qu'elle occasionne. Par ailleurs, d'importants subsides d'exploitation sont octroyés au transport ferroviaire de personnes, alors que le rail génère également des coûts environnementaux.

En 2030, en cas de politique des prix inchangée, la taxation parvient encore nettement moins à internaliser les coûts externes, en raison de la forte augmentation attendue des coûts de congestion. A cet égard, il convient toutefois de souligner une limite de l'étude, à savoir qu'elle se base sur une capacité constante de l'infrastructure routière. Ceci signifie que les coûts de congestion estimés doivent plutôt être considérés comme des plafonds. Néanmoins, même en développant cette capacité, les problèmes de congestion restent importants, d'autant plus qu'une capacité accrue attire de nouveaux usagers qui étaient auparavant découragés par les problèmes de congestion.

La croissance annuelle moyenne du PIB dans la projection de référence est basée sur les perspectives à moyen et à long terme du Bureau fédéral du Plan publiées à la mi-2008 et n'intègre donc pas encore les effets de la crise économique et financière. Pour évaluer les impacts d'une croissance économique annuelle plus faible sur la période 2009-2030, une variante technique a aussi été étudiée. Sans surprise, un ralentissement de la croissance économique débouche sur une baisse de la demande de transport, et par conséquent, sur une évolution moins négative des coûts externes du transport. Néanmoins, ces coûts restent importants.

Planning Paper 107

Bureau fédéral de Plan et SPF Mobilité et Transports

Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique: projection de référence

B. Hertveldt, B. Hoornaert et I. Mayeres

La publication peut être commandée, consultée et téléchargée sur www.plan.be et www.mobilit.fgov.be.

Pour plus d'informations, vous pouvez contacter:

Bureau fédéral du Plan : Inge Mayeres, im@plan.be; tél. 02 507 73 25.

S.P.F. Mobilité et Transports: Olivier Marchal, olivier.marchal@mobilit.fgov.be, tél. 02 277 38 84

Tableau 1: Evolution du transport de personnes et de marchandises entre 2005 et 2030 – scénario de référence

	2005	2030	Croissance
Transport de personnes			
<i>Passagers-kilomètres en Belgique (milliards)</i>			
Domicile-travail	34	40	18%
Domicile-école	8	10	29%
Autres motifs	83	112	35%
Total	125	163	30%
<i>Part des moyens de transport dans les passagers-kilomètres en Belgique</i>			
Voiture en solo	52%	58%	
Covoiturage	32%	26%	
Train	6%	8%	
Bus/tram/métro	6%	4%	
Marche à pied/vélo	2%	2%	
Moto	1%	1%	
Transport de marchandises			
<i>Tonnes-kilomètres en Belgique (route, rail, navigation intérieure) (milliards)</i>			
National	31	44	40%
Entrées	14	28	99%
Sorties	14	24	73%
Transit sans transbordement	10	15	52%
Total	70	112	60%
<i>Part des moyens de transport dans les tonnes-kilomètres en Belgique</i>			
Camion	72%	67%	
Camionnette	3%	3%	
Train	12%	15%	
Navigation intérieure	13%	14%	

Source: PP107

Tableau 2: Une comparaison des taxes et des coûts externes – 2005 et 2030 – scénario de référence (euro par 100 véhicules-km, passagers-km ou tonnes-km)

	Unité	2005		2030		
		Taxe	Coût externe	Taxe	Coût externe	
Heures de pointe	Voiture	euro/100 véhicules-km	9,05	36,90	7,51	108,30
	Camion	euro/100 véhicules-km	14,31	80,00	12,91	221,30
	Camionnette	euro/100 véhicules-km	4,33	55,50	3,46	162,90
Heures creuses	Voiture	euro/100 véhicules-km	9,05	6,80	7,51	15,20
	Camion	euro/100 véhicules-km	14,31	19,80	12,91	34,90
	Camionnette	euro/100 véhicules-km	4,33	10,30	3,46	23,10
Train	Personnes	euro/100 passagers-km	-4,60	0,03	-4,41	0,02
	Marchandises	euro/100 tonnes-km	-0,30	0,12	-0,31	0,10
Navigation intérieure		euro/100 tonnes-km	0	0,40	0	0,30

Source: PP107

N.B. : Dans ce tableau, les coûts externes ne comprennent que les coûts environnementaux directs et les coûts de la congestion.

Glossaire

- Entrées : Transport sur le territoire belge, dont seul le lieu de destination se situe sur le territoire belge.
- Passager-kilomètre : Un kilomètre parcouru par un passager.
- Sorties : Transport sur le territoire belge, dont seul le lieu de provenance se situe sur le territoire belge.
- Tonne-kilomètre : Un kilomètre parcouru par une tonne de marchandises.
- Véhicule-kilomètre : Un kilomètre parcouru par un véhicule.