

Perspectives de la demande de transport à long terme en Belgique

Vooruitzichten van de transportvraag op lange termijn in België

26/04/2022

BUREAU FEDERAL DU PLAN / FEDERAAL PLANBUREAU

Orateurs/sprekers

Introduction / Inleiding

- Saskia Weemaes (Commissaire au Plan a.i., Commissaire adjointe au Plan / Commissaris bij het Plan a.i., Commissaris-adjunct bij het Plan)
- Emmanuelle Vandamme (Présidente du SPF Mobilité et Transports / Voorzitster van de FOD Mobiliteit en Vervoer)

Présentation des perspectives / presentatie van de vooruitzichten

- Benoît Laine et / en Bruno Hoornaert, experts au BFP / experts bij het FPB

Mot de clôture par le Ministre de la Mobilité, Georges Gilkinet / Afsluitingsspeech door de minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet



1

Présentation des Perspectives Presentatie van de Vooruitzichten

BRUXELLES, 26/04/2022

Benoît Laine et Bruno Hoornaert, Bureau fédéral du Plan



2

Inleiding

Vooruitzichten opgesteld aan de hand van het PLANET-model

- Transportmodel met nadruk op lange termijn;
- Ontwikkeld door het Federaal PLANbureau in het kader van een samenwerkingsakkoord met de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Modelleert het verband tussen de Economie en het Transport.

Doelstellingen

- Een lange termijn referentiescenario opstellen voor de vraag naar transport in België (zowel personen- als goederenvervoer);
- Het effect van het transportbeleid op de vraag naar transport en op externe kosten simuleren;
- Kosten-batenanalyses uitvoeren van beleidsmaatregelen.

Driejaarlijkse publicatie (5de editie)

3



3

Overzicht van de presentatie

- Kader van de projectie
- Belangrijkste resultaten van de referentieprojectie
- Personenvervoer
- Goederenvervoer
- Personen- en goederenvervoer op de weg
- Wagenpark
- Emissies

4



4

Cadre de la Projection

5



5

Cadre de la projection

Projection à politique inchangée (pas une prédiction)

PLANET = modèle de demande. Quid de l'offre ?

- Réseau routier : constant, maintien de l'infrastructure actuelle
 - $\Delta+$ trafic routier \Rightarrow $\Delta-$ vitesse
- Infrastructure ferroviaire et fluviale : hypothèse de vitesse constante \Rightarrow s'adapte à la demande de transport

Modèle national

Horizon temporel : 2019-2040

Long terme : projection par pas de cinq ans

6



6

Cadre de la projection

Se base sur des évolutions macroéconomiques et sociodémographiques exogènes

⇒ aucun effet de “retour” du transport sur l'économie (~~boucle~~).

Taux de croissance annuels moyens 2019-2040

Population	0,3%	Production de biens	1,1%
Produit intérieur brut	1,3%	Exportations de biens	2,7%
Emploi	0,4%	Importations de biens	2,6%

Source : Bureau fédéral du Plan.

7



7

COVID-19

Deux types d'effets de la crise sanitaire :

- **Conjoncturels** = baisse très importante de la demande de transport en 2020 et 2021 : **pas modélisé dans PLANET**, modèle de long terme, “pas” de projection de 5 ans.
- **Structurels** = changement de comportements, changements démographiques, effet long des chocs économiques : **pris en compte dans PLANET** au moins partiellement (inputs démographiques et économiques, modélisation du télétravail)

8



8

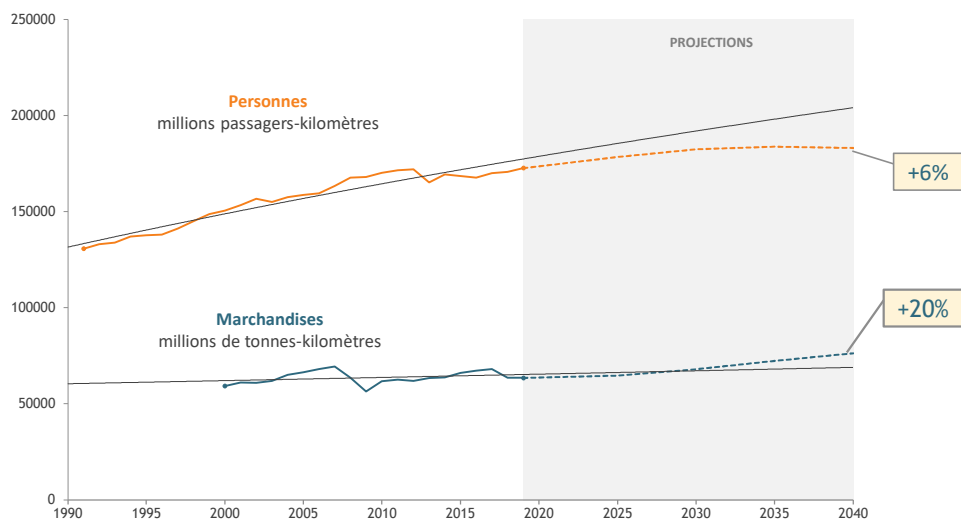
Principaux résultats

9



9

Evolution de la demande totale de transport

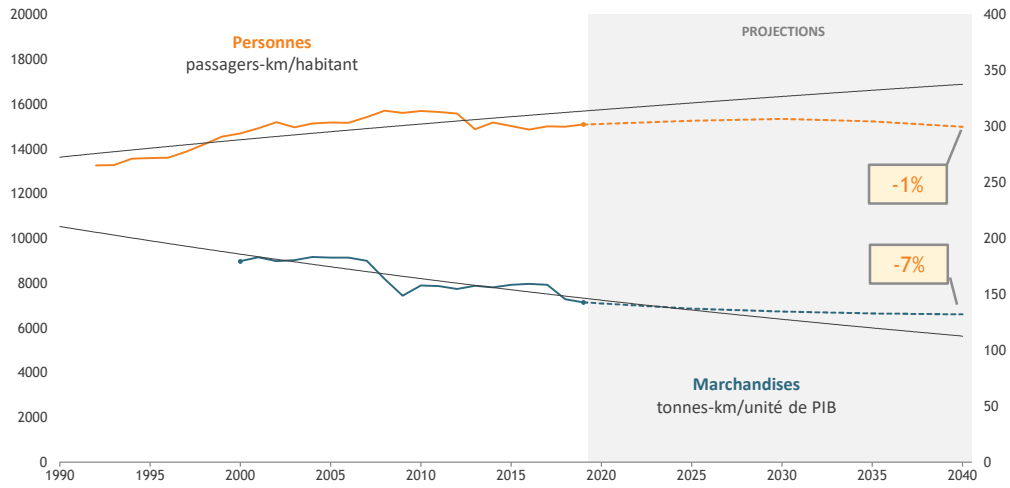


10



10

Evolution de l'intensité globale en transport



11



11

Transport de personnes

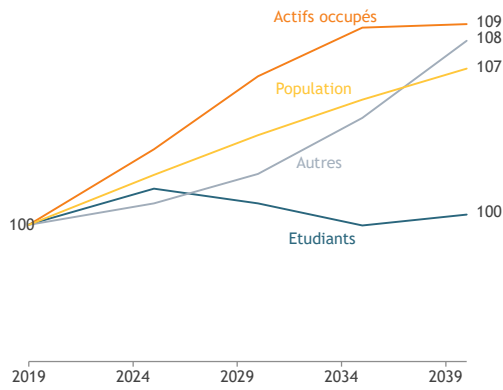
12



12

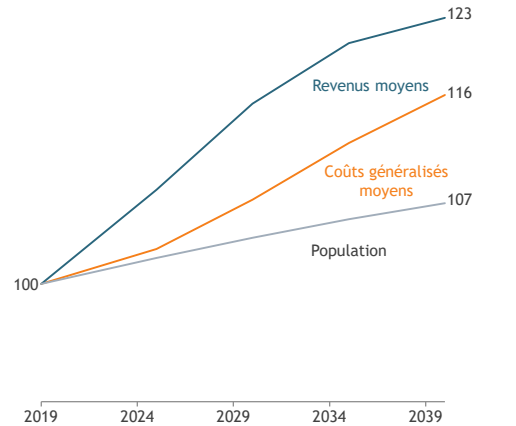
Transport de personnes : facteurs explicatifs

Aspects démographiques



+ vieillissement (>35 ans => km/jour diminuent)

Aspects économiques



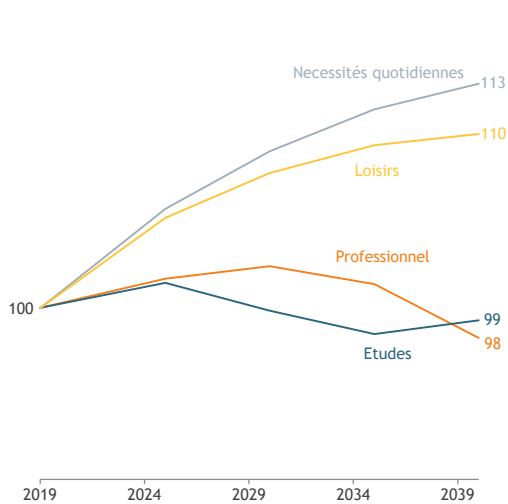
Coûts généralisés = coûts monétaires + coûts en temps

13



13

Transport de personnes : résultats par motif



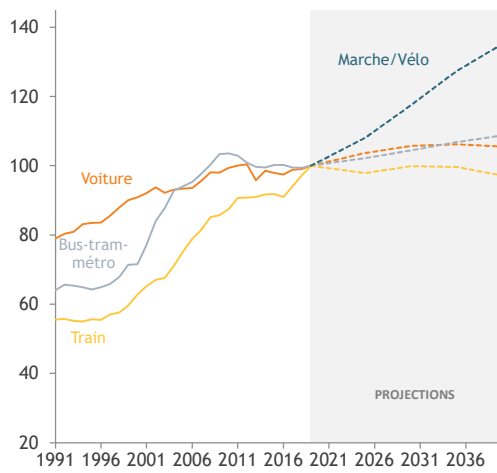
- Etudes (école, supérieur) = effet purement démographique
- Necessités quotidiennes & loisirs : effet démographique + effet positif du revenu – effet modérateur des coûts
- Professionnel : effet économique – effet du télétravail – effet modérateur des coûts

14



14

Transport de personnes : résultats par mode



- Marche vélo : pas de statistiques historiques, + vélo => + rapide
- Bus/Tram/métro, voiture : en ligne avec la demande totale, congestion plus importante pour la voiture
- Train : décrochage en projection => télétravail

Rappel : politique, offre = constantes

15



15

Domicile - travail

16



16

Déplacements domicile-travail

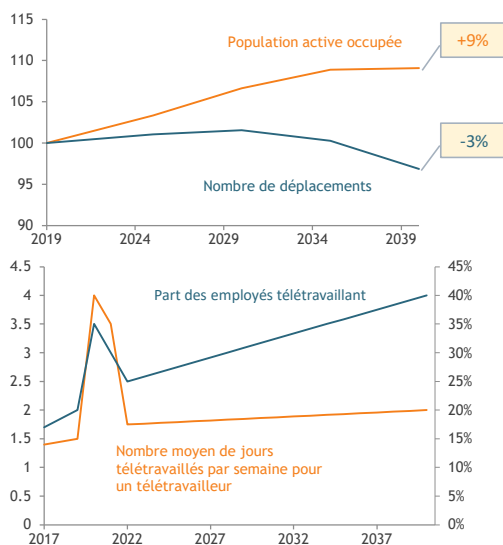
		Répartition temporelle		Croissance	Part dans le total (tous motifs confondus)	
		2019	2040	2040/2019	2019	2040
Total				-3.6%	29%	26%
Aller	Heures de pointe	62.0%	61.2%	-4.7%	56%	54%
	Hors pointe			-1.8%	20%	18%
Retour	Heures de pointe	52.2%	51.7%	-4.4%	41%	38%
	Hors pointe			-2.7%	25%	22%

17



17

Déplacements domicile-travail



- Scénario de développement du télétravail suite à la crise sanitaire

- Cf. Working Paper 06-20

- À long terme, part des employés pratiquant le télétravail multipliée par deux, et nombre moyen de jour par télétravailleur 1,5 => 2

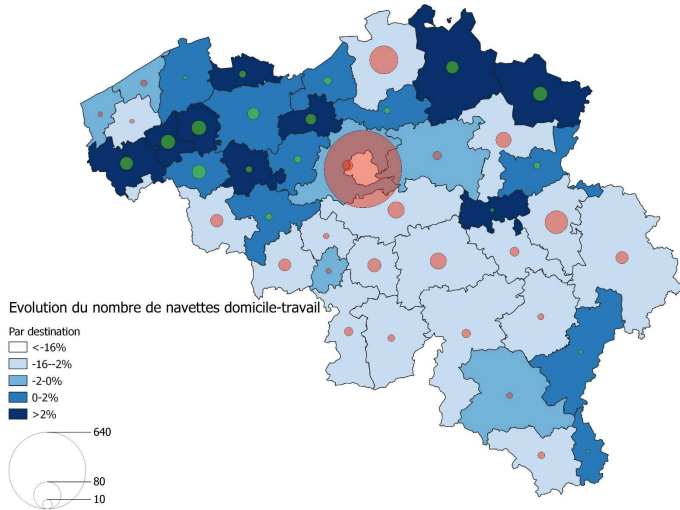
=> Nombre moyen de trajets par semaine passe de 4,2 en 2019 à 3,7 en 2040

18



18

Déplacements domicile-travail



Disparités géographiques :

- Structure par branche d'activité
- Taille du bassin d'emploi (longueur des navettes)
- Démographie

19



19

Déplacements domicile-travail

		Répartition modale		Croissance	Part dans le total (tous motifs confondus)	
		2019	2040	2040/2019	2019	2040
Total				-3.6%	29%	26%
Modes	Voiture	82.2%	84.0%	-1.6%	28%	26%
	Train	12.8%	10.6%	-20.1%	42%	35%
	Bus/Tram/Métro	2.5%	2.6%	-0.3%	18%	17%
	Marche/Vélo	1.2%	1.4%	12.3%	11%	9%

Impact sur l'usage du train :

- Profil des télétravailleurs ⇔ profil des usagers du train
- Train ⇔ Bruxelles...
- Baisse de la demande de transport aux heures de pointe => plus grande attractivité de la route

20



20

Transport de marchandises

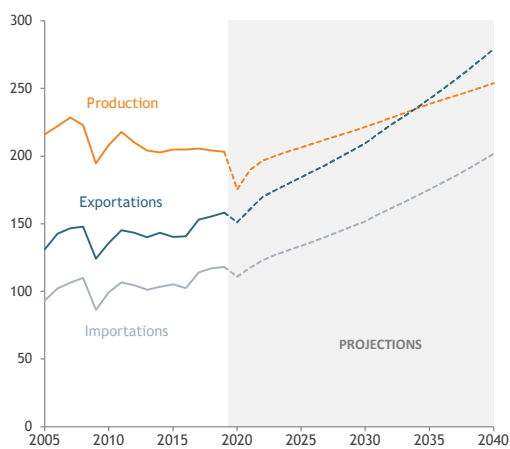
21



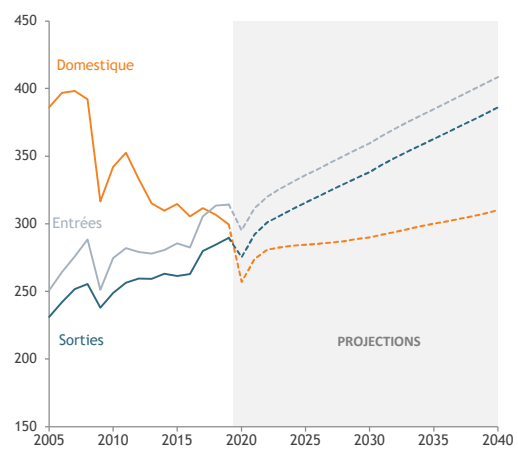
21

Transport de marchandises

Agrégats macroéconomiques relatifs aux biens
(milliards d'euros)



Volumes transportés par activité
(millions de tonnes par an)



22



22

Marchandises : répartition par mode

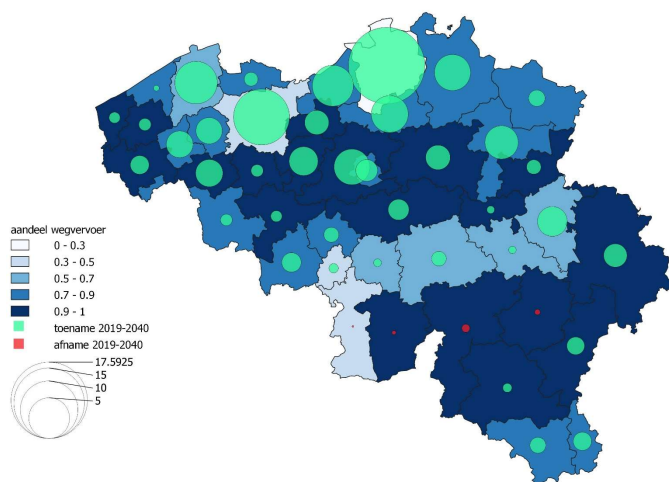
	Parts			Croissance		
	2019	2030	2040	2030/2019	2040/2030	2040/2019
<i>Tonnes transportées annuellement</i>						
Total				9%	12%	22%
Route	51%	49%	49%	6%	12%	19%
Rail	4%	5%	5%	13%	12%	27%
Voie d'eau	16%	16%	15%	9%	8%	18%
Transport maritime courte distance	15%	15%	15%	15%	13%	31%
Transport maritime longue distance	16%	16%	16%	16%	13%	31%

23



23

Marchandises : répartition par mode



Le transport routier domine largement en dehors :

- Des ports de mer (Anvers <30% des tonnes chargées et/ou déchargées)
- Du passage de voies d'eau navigables majeures (sillon Sambre et Meuse)
- Site majeur approvisionné par voie ferrée/navigable

24



24

Personen- en goederenvervoer op de weg

25



25

Wegvervoer@2040

Personenvervoer:

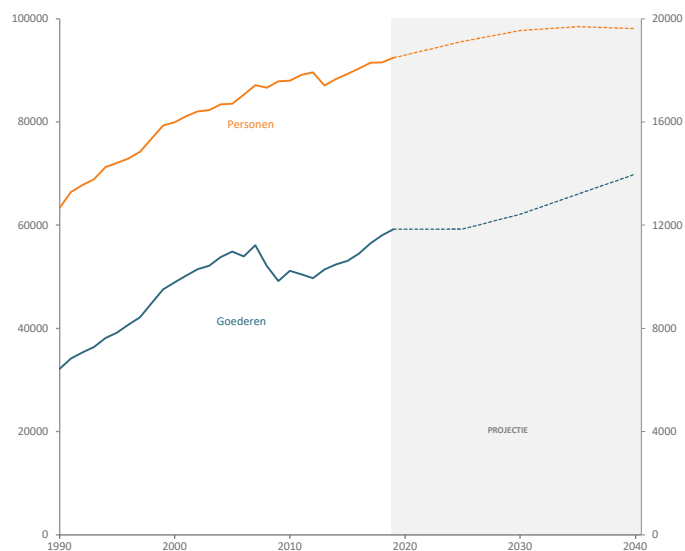
- 90% van de afgelegde voertuigkilometer
- Groei 7% ten opzichte van 2019

Goederenvervoer

- Groei 18% ten opzichte van 2019

Totale vervoer op de weg

- Groei 8% ten opzichte van 2019
- Snelheid -2%



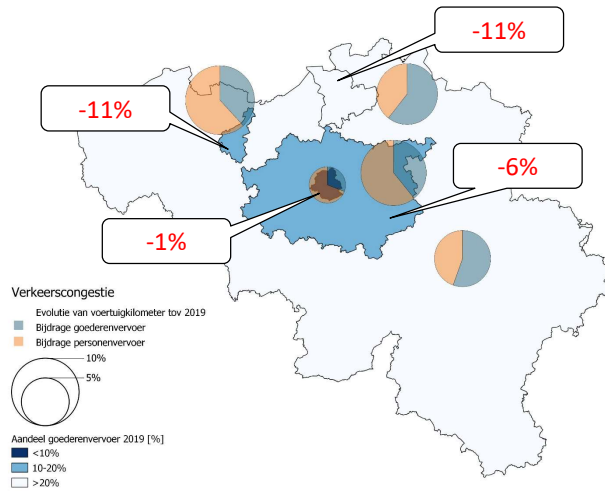
26

26

Wegvervoer@2040

Vijf zones:

- Agglomeratie Antwerpen
- Agglomeratie Gent
- GEN-zone
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Rest van België



27

27

Wagenpark

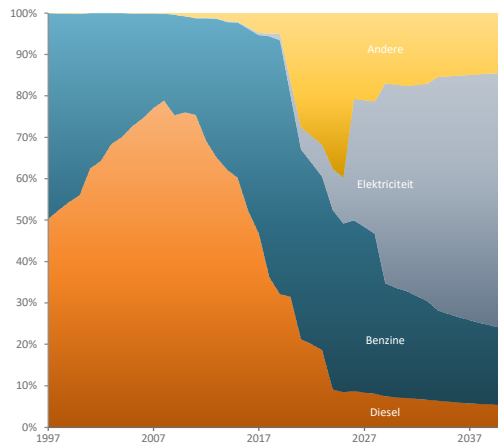
28



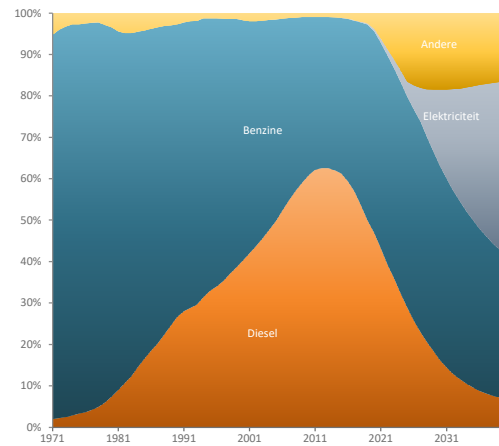
28

Wagenpark@2040

NIEUWE AANKOPEN PER TYPE AANDRIJVING



PARK PER TYPE AANDRIJVING



29



Emissies

30



Welke impact op het milieu?

Vervoerswijzen: weg, spoor, binnenvaart

Type emissies

- Directe emissies
- Indirecte emissies
- Niet-uitlaatemissies

Polluenten

- Broeikasgassen (BKG): CO₂, CH₄, N₂O
- Lokale polluenten: NO_x en PM_{2,5}

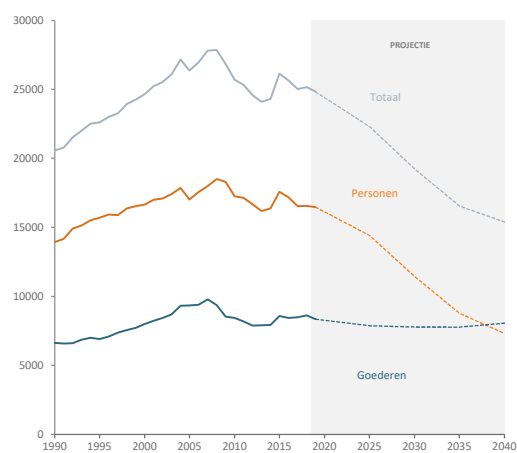
31



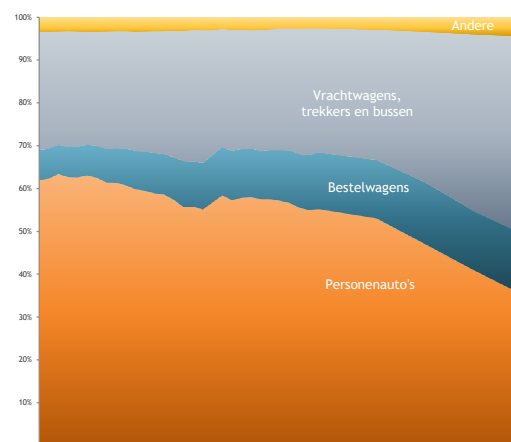
31

Welke impact op het milieu?

EVOLUTIE VAN DIRECTE BKG-UITSTOOT [KTON]



AANDEEL VERVOERSMODI IN DIRECTE BKG-UITSTOOT



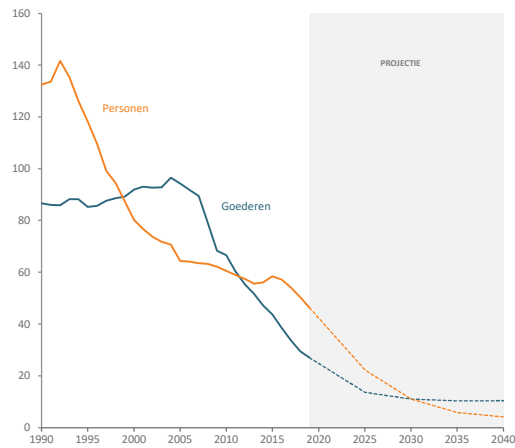
32



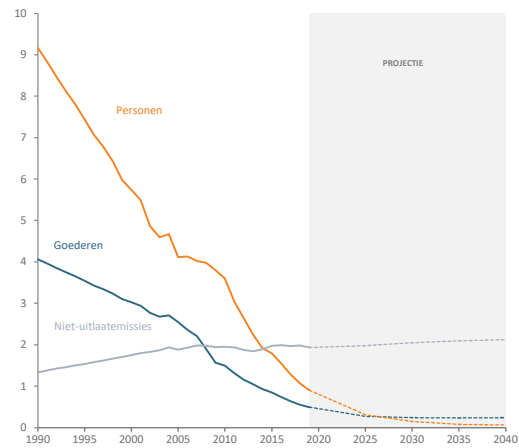
32

Welke impact op het milieu?

EVOLUTIE VAN DIRECTE NO_x-UITSTOOT [KTON]



EVOLUTIE VAN DIRECTE EN NIET-UITLAATUITSTOOT VAN PM_{2,5} [KTON]



33



33

Des questions ? Vragen ?

Benoît Laine, bl@plan.be
Bruno Hoornaert, bho@plan.be
Coraline Daubresse, cd@plan.be



34