



Perspectives du transport en Belgique jusque 2030 et quelques scénarios alternatifs

Le Bureau fédéral du Plan a développé, à la demande du SPF Mobilité et Transports, un nouvel outil de modélisation, PLANET. Ce modèle permet d'élaborer des projections de la mobilité jusque 2030, et d'évaluer l'impact de politiques en matière de transport.

Ce rapport esquisse l'évolution à long terme du transport en Belgique à politique inchangée. Le rapport se penche également sur les avantages et les inconvénients possibles de deux options politiques qui sont souvent proposées dans le but de remédier aux problèmes de transport.

Principaux résultats des perspectives du transport en Belgique à politique inchangée (scénario de référence)

	2005	2030	Croissance (en %)
Transport de marchandises (en milliards de tonnes-kilomètres)			
Rail	8,3	15,3	85%
Navigation intérieure	8,8	14,8	68%
Camionnettes	2,3	3,8	66%
Camions	49,9	67,6	36%
Total	69,3	101,6	47%
Transport de personnes (en milliards de passagers-kilomètres)			
Voiture avec un seul occupant	64,7	87,9	36%
Covoiturage	37,8	36,8	-3%
Rail	7,9	12,3	56%
Bus, tram, métro	7,9	6,7	-15%
Non motorisé	3,8	4,9	30%
Total	122,1	148,6	22%

NB : un passager-kilomètre est un kilomètre parcouru par un passager ; une tonne-kilomètre est un kilomètre parcouru par une tonne de marchandise.

A politique inchangée, l'intensification du transport de personnes et de marchandises en Belgique se traduirait par une détérioration accrue des conditions de circulation sur le réseau belge. En 2030, la vitesse moyenne sur la route aux heures de pointe serait 23% plus basse qu'en 2005. Pendant les heures creuses, la vitesse moyenne diminuerait d'environ 15%. L'augmentation persistante des coûts de congestion reste

une source de préoccupation. De nouvelles mesures s'imposent à cet égard. Deux réponses possibles sont analysées dans le rapport. Cette analyse vise davantage à étudier les impacts possibles qu'à formuler des propositions concrètes.

Internalisation des coûts externes de congestion et environnementaux

La première option politique envisagée est centrée sur l'internalisation des coûts externes des transports, à savoir ceux qui résultent de la congestion du réseau routier et des nuisances environnementales, et ce par une adaptation de la tarification des différents moyens de transport. Pour ce faire, une tarification routière est progressivement introduite (avec un prix différent pour les heures de pointe et les heures creuses), et les subventions d'exploitation pour les transports publics sont supprimées. Une taxe environnementale est également prélevée sur les transports publics, ainsi que sur le transport de marchandises par rail et par navigation intérieure. L'Eurovignette et les taxes sur l'achat et la possession de véhicules routiers sont, quant à elles, progressivement supprimées. Les moyens budgétaires publics supplémentaires engendrés par la nouvelle tarification et la diminution des subsides sont utilisés pour diminuer les charges sur le travail ou la fiscalité générale.

Pour le transport de personnes, une telle politique se traduirait avant tout par une diminution du nombre de passagers-kilomètres (-5 % en 2030 par rapport au scénario de référence). Comme le montre le tableau ci-dessous, elle engendrerait en outre un ajustement significatif du poids respectif des différents moyens de transport utilisés. Elle provoquerait aussi un transfert

d'une partie des déplacements vers les heures creuses.

Principaux résultats, en 2030, des deux options politiques envisagées (écart en % par rapport au scénario de référence)

	Internalisation des coûts externes	Transports "durables" plus rapides
Transport de marchandises (tonnes-kilomètres)		
Rail	-4%	11%
Navigaton intérieure	-5%	3%
Camionnettes	-6%	0%
Camions	3%	-1%
Total	0%	1%
Transport de personnes (passagers-kilomètres)		
Voiture avec un seul occupant	-8%	-3%
Covoiturage	14%	-3%
Rail	-30%	60%
Bus, tram, métro	-49%	48%
Non motorisé	50%	-34%
Total	-5%	4%

Pour le transport de marchandises, la tarification adaptée se traduirait avant tout par une baisse de 34 % du tonnage en transit par rapport au scénario de référence. Parmi le transport routier, on assisterait à une augmentation de la part des camions au détriment du transport par camionnettes, ceci afin d'augmenter le taux de chargement moyen et ainsi réduire les coûts dus à la nouvelle tarification. Par ailleurs, le prix plus élevé du rail et de la navigation intérieure entraînerait une diminution de la part relative de ces deux modes de transport.

En 2030, le flux du trafic durant les heures de pointe serait de 15% inférieur à celui que l'on aurait à politique inchangée. En conséquence, en 2030, la vitesse sur le réseau routier pendant les heures de pointe serait de 32 % supérieure à celle calculée dans le scénario de référence.

Il ressort de notre analyse que l'effet de l'internalisation des coûts de congestion et des coûts environnementaux est un bénéfice net significatif pour la société. En effet, trois effets positifs peuvent être mis en avant : (1) une diminution considérable des problèmes de congestion en raison d'une utilisation plus efficace de l'infrastructure de transport existante, (2) un effet positif au plan environnemental, et (3) l'impact de la disponibilité de moyens budgétaires supplémentaires engendrés par la nouvelle tarification. Cependant, il est essentiel que ces moyens budgétaires nouveaux soient

utilisés de manière optimale si l'on veut qu'un bénéfice net soit dégagé pour la société.

Des transports "durables" plus rapides

Une deuxième option politique consiste à rendre la navigation intérieure, le rail et les bus, trams et métros plus attrayants en augmentant progressivement leur vitesse.

En ce qui concerne le transport de personnes, l'augmentation de la vitesse des trains, bus, trams et métros entraînerait un transfert modal au profit des transports publics. L'utilisation de la voiture reculerait ainsi de 5 % aux heures de pointe et de 2 % aux heures creuses.

Pour le transport de marchandises, la vitesse accrue du rail et de la navigation intérieure – tant en Belgique qu'à l'étranger – déboucherait sur une légère hausse de la part de ces deux modes de transport par rapport au transport routier. Ce transfert modal serait toutefois limité. L'impact serait plus important pour les transports internationaux sur longues distances que pour les transports nationaux. Les coûts plus faibles du rail et de la navigation intérieure en Belgique devraient par ailleurs attirer une plus grande part de transport de transit que dans le scénario de référence.

La combinaison de ces différents éléments devrait se traduire par une légère augmentation de la vitesse moyenne sur les routes, surtout en heure de pointe (+ 3 % par rapport au scénario de référence). En comparaison avec la première option envisagée, l'impact sur la congestion est, par contre, plus limité, tandis que l'impact sur l'environnement serait légèrement négatif.

Dans l'ensemble, cette option ne conduirait qu'à un bénéfice net limité pour la société. Ce dernier aspect doit être évalué à la lueur des coûts qui doivent être consentis afin d'accroître la vitesse des moyens de transport durables. Cette évaluation sort toutefois du cadre de cette étude.

Perspectives à long terme du transport en Belgique : scénario de référence et deux scénarios alternatifs, Working Paper 12-08, Inge Mayeres, juillet 2008.

La publication peut être commandée, consultée et téléchargée via les sites www.plan.be et www.mobiliteit.fgov.be.

Pour plus d'informations, vous pouvez contacter: Inge Mayeres, im@plan.be; tél. 02 507 73 25.