Le transport routier dominera le modal split les prochaines décennies

A politique inchangée, le transport de marchandises en Belgique augmentera de 60% entre 2005 et 2030. C'est ce que révèle une prévision du Bureau Fédéral du Plan. Si un glissement de la route vers le rail et le fluvial se manifestera ces vingt prochaines années, le transport routier restera néanmoins prédominant.

Pieterjan Van Wyngene

En 2030, la vitesse moyenne sur les routes sera inférieure de 31% à celle de 2005.

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. Il part de l'hypothèse d'une poursuite de la politique des prix actuelle. L'étude couvre tant le transport de personnes que de marchandises, qui enregistreront tous deux une forte croissance d'ici 2030.

Le transport de personnes croîtra de 30% entre 2005 et 2030. La croissance est plus prononcée encore dans le transport de marchandises. Les tonnes-kilomètres parcourues en Belgique augmenteront de 60% durant cette période. "L'augmentation la plus significative concerne les entrées et les sorties du territoire", souligne le rapport. "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 restera dominant."

CONGESTION ET POLLUTION

La croissance du transport de personnes et de marchandises conduira 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%. Selon le Bureau Fédéral du Plan, 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.

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, NOx, particules, SO2 et COVNM) se réduisent substantiellement en dépit de la croissance du transport. En 2030, la baisse par rapport à 2005 atteint 54% pour le CO, 40% pour les NOx, 63% pour les particules, 79% pour le SO2 et 54% pour les COVNM.

"Les émissions directes de gaz à effet de serre augmenteront de 18% entre 2005 et 2030", prévient cependant le Bureau Fédéral du Plan. L'effet d'un recours accru à des véhicules qui consomment moins et aux biocarburants sera 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%."

INTERNALISATION

L'évolution prévue dans la projection de référence est-elle optimale en termes d'efficacité du système de transport? Le diagnostic peut selon le rapport être posé en comparant les taxes payées par kilomètre et les coûts marginaux externes. "Actuellement, les taxes n'internalisent pas tous les coûts externes des transports", indique le rapport. "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", poursuit le rapport.

Pour la navigation intérieure et le transport ferroviaire, il n'y a pas de concordance non plus entre les taxes et les coûts externes, soulignent les auteurs. "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."

Le transport ferroviaire provoque 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", reconnaît le Bureau Fédéral du Plan. 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 resteront importants, d'autant plus qu'une capacité accrue attire de nouveaux usagers qui étaient auparavant découragés par les problèmes de congestion."

CRISE

La projection de référence est basé sur les perspectives économiques publiées mi-2008 et n'intègre donc pas 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", conclut le Bureau Fédéral du Plan.

www.mobilit.fgov.be

Evolution du transport de personnes et de marchandises entre 2005 et 2030 en Belgique

TRANSPORT DE MARCHANDISES	2005	2030	CROISSANCE
Tonnes-kilomètres (route, rail, navigation intérieure en mia.)			
National	31	44	40%
Entrées	14	28	99%
Sorties	14	24	73%
Transit sans transbordement	10	15	52%
TOTAL	**70**	**112**	**60%**

Part des moyens de transport dans les tonnes-kilomètres	2005	2030
Camion	72%	67%
Camionnette	3%	3%
Train	12%	15%
Navigation intérieure	13%	14%

Infographie LL

Taxes et coûts externes – 2005 et 2030 (euro par 100 véhicules-km, passagers-km ou tonnes-km)

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

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