

4-3 RÉPARTITION MODALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les différents modes de transport terrestre de marchandises (route, rail, voie d'eau) peuvent être distingués d'un point de vue opérationnel (vitesse, accessibilité...) mais aussi sur base de leurs impacts environnementaux (consommation d'énergie, pollution atmosphérique, bruit...).

■ MESSAGE CLÉ

En 2011, le transport de marchandises en Wallonie¹ s'élevait à 24,9 milliards de t-km, dont 82 % sont attribués à la route. La part du transport routier est en hausse par rapport à 1990, aux dépens du transport ferroviaire avec une part modale passant de 27 % en 1990 à 11 % en 2011. La prédominance du transport routier s'explique notamment par sa grande flexibilité, accentuée par la forte croissance du parc de véhicules légers (camionnettes), ainsi que par une infrastructure routière très bien développée en Wallonie.

Les impacts environnementaux du transport routier sont généralement plus élevés que ceux du transport ferroviaire ou fluvial. Les émissions de CO₂ par km parcouru via le rail sont par exemple 2 à 10 fois inférieures à celles des camions (selon le tonnage transporté). Les coûts liés à ce type d'impact seront partiellement répercutés sur le secteur du transport avec l'introduction en Belgique en 2016² d'un prélèvement kilométrique visant les camions³ et tenant compte du poids des véhicules, de leur norme Euro et du type de route empruntée. Par ailleurs, dans le cadre de sa Déclaration de politique régionale 2014-2019, le Gouvernement wallon souhaite favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du rail.

Evaluation

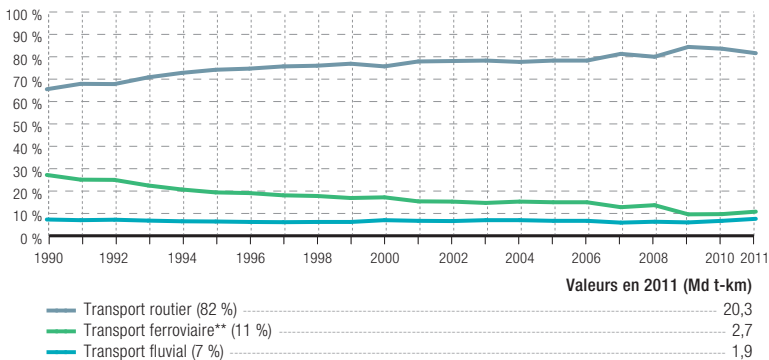
Situation défavorable et en détérioration

[1] Transit international compris ; hors transport aérien

[2] Accord de coopération interrégional du 30/01/2014 relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique

[3] Véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes

Fig. 4-3 Répartition modale du transport de marchandises* en Wallonie



* Transport international compris; hors transport aérien

** Estimation pour 2010 et 2011

ICEW 2014 – Sources : SPF Mobilité et Transports ; SNCB ; IWEPS ; ICEDD