Wallonie mobilité SPW

EDIWALL

Wallonie Iweps

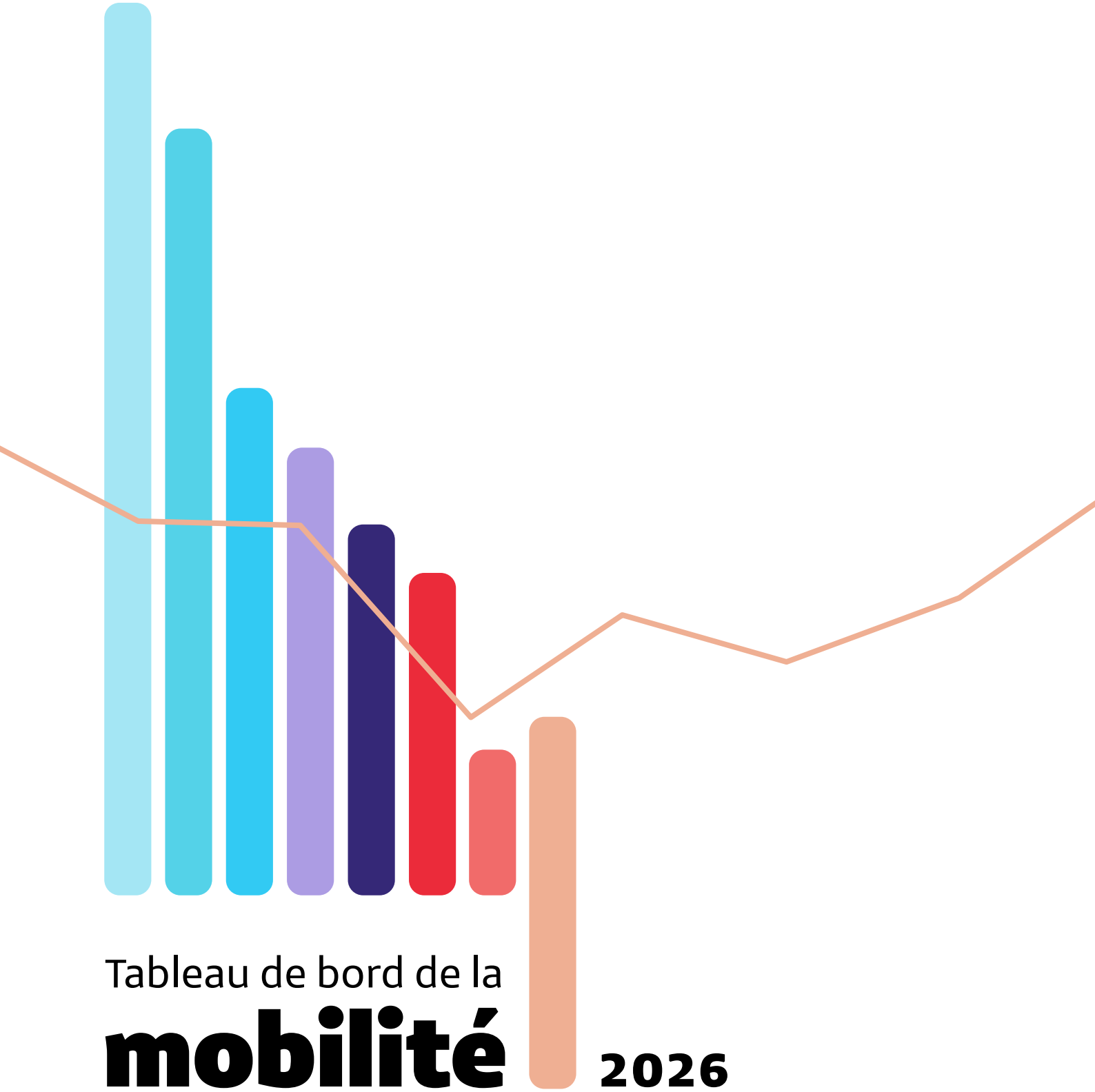


Tableau de bord de la mobilité 2026

Table des matières

4 Préambule & introduction

6 Les indicateurs

8 Les chiffres-clés

10 Les fiches par indicateur

- Part modale de la voiture 10
- Taux moyen d'occupation des voitures 14
- Demande de transport de personnes 16
- Part des déplacements pendulaires 20
- New Accessibilité piétonne aux arrêts de transports en commun 24
- Sécurité routière 28
- Part modale de la route dans le transport de marchandises 30
- Composition du parc de voitures 34
- Composition du parc de poids lourds 38
- Émissions de gaz à effet de serre du secteur transport 44
- New Coûts externes du transport de personnes et de marchandises 48

52 Conclusions et perspectives

54 Glossaire

58 Contact



Préambule

Réaffirmée par le Gouvernement wallon, la vision FAST 2030 fixe le cap et les objectifs de la mobilité en Wallonie. La Wallonie suit-elle aujourd'hui la trajectoire nécessaire pour les atteindre ? Comment évaluer la situation globale et l'évolution de la Mobilité sur notre territoire ? C'est pour répondre à ces questions qu'a été conçu le Tableau de Bord de la Mobilité (TBM), développé conjointement par le SPW Mobilité et Infrastructures et l'IWEPS. Référence pour le suivi des politiques régionales de mobilité, il s'inscrit dans la culture de l'évaluation portée par le Gouvernement wallon.

Le constat posé par cette nouvelle édition est sans équivoque : tant pour la mobilité des personnes ou le transport des marchandises, les évolutions observées demeurent insuffisantes pour atteindre les objectifs fixés. Malgré les progrès réalisés dans plusieurs domaines, la Wallonie n'est pas encore sur la trajectoire attendue.

Le Gouvernement wallon a demandé l'élaboration d'une nouvelle vision de la mobilité à l'horizon 2050. Cette nouvelle étape, indispensable, posera les bases du cadre stratégique pour les prochaines décennies. Elle conduira nécessairement à faire évoluer le Tableau de Bord de la Mobilité afin d'assurer le suivi des objectifs qui seront retenus.

Cette édition 2026 du Tableau de Bord franchit une première étape avec l'intégration de nouveaux indicateurs relatifs à l'accessibilité et aux externalités des transports. L'accessibilité rappelle que l'enjeu n'est pas uniquement de mieux se déplacer, mais aussi de garantir durablement l'accès aux services nécessaires aux citoyens et entreprises. La prise en compte des externalités répond quant à elle à une exigence croissante d'évaluation des coûts et des bénéfices collectifs des politiques de mobilité. Dans un contexte de transition, où chaque action mobilise des ressources importantes, mesurer ces impacts devient indispensable pour orienter les choix publics et évaluer leur efficacité.

Par ailleurs, le Tableau de bord de la mobilité aborde de manière intégrée les enjeux liés au transport des personnes et des marchandises. Ce choix reflète la volonté de la Wallonie de rapprocher davantage ces deux dimensions de la mobilité qui, bien que répondant à des besoins et à des logiques propres, partagent de nombreux objectifs et contraintes : accessibilité, efficacité, sécurité, transition énergétique, résilience des réseaux ou encore maîtrise des externalités.

Le TBM 2026 poursuit ainsi sa mission : fournir une lecture rigoureuse, transparente et partagée des transformations à l'œuvre afin d'accompagner la construction d'une mobilité plus performante, plus accessible et plus durable pour la Wallonie.

Pascal Moens
Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises - Directeur SPW-MI

Fabrice Piat
Direction des Études Stratégiques et de la Prospective - Directeur SPW-MI

Introduction

En 2017, la vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Santé et Transfert Modal) a fixé des objectifs à atteindre à l'horizon 2030 pour la mobilité des personnes et des marchandises en Wallonie. Dès 2019, la Stratégie Régionale de Mobilité a traduit cette ambition par un ensemble de chantiers à mettre en œuvre. En 2023, le Plan Air Climat Energie a repris à son compte une partie de ces objectifs en matière de mobilité afin de permettre à la Wallonie de rencontrer ses obligations européennes et internationales en matière climatique.

Il était attendu que le monitoring de l'ensemble des objectifs soit réalisé grâce à un Tableau de Bord de la Mobilité développé et alimenté par la Direction des Études Stratégiques et de la Prospective (DESP) du SPW Mobilité et Infrastructures (SPW MI) et par l'Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS). Une fiche projet en définit le périmètre et fixe les rôles et responsabilités respectifs de chacune des parties.

Disponible en ligne sur le portail wallon de la mobilité, le TBM prend la forme d'une infographie à partir de laquelle des fiches thématiques et méthodologiques peuvent être téléchargées. Ces dernières font l'objet d'une mise à jour annuelle et sont directement accessibles par un simple clic depuis l'infographie.

Au-delà de rendre possible la mise en lumière des écarts éventuels par rapport aux trajectoires escomptées par le Gouvernement wallon, le TBM a également pour ambition de contribuer au développement des connaissances dans les domaines principaux de la mobilité en Wallonie en devenant le référentiel wallon en la matière. C'est pourquoi, son périmètre est progressivement élargi à d'autres thématiques liées à la mobilité.

Dans cette troisième édition, deux nouvelles fiches thématiques font ainsi leur apparition. La première s'intéresse à l'accessibilité de la Wallonie en transport public. Elle permet d'évaluer les niveaux d'accessibilité des différentes zones du territoire et de mettre en évidence les disparités spatiales existantes. La seconde fiche propose une synthèse actualisée des connaissances relatives aux effets externes générés par les activités de transport, tant des personnes que des marchandises. Elle présente une estimation chiffrée de ces effets tenant compte des spécificités wallonnes, offrant ainsi une meilleure compréhension des conséquences économiques, sociales et environnementales liées à l'usage des différents modes de transport.

Les indicateurs

Le choix des indicateurs développés dans le TBM résulte, à la fois, de la traduction des objectifs fixés dans la vision FAST 2030 et dans la Stratégie Régionale de Mobilité et du besoin de mieux comprendre les comportements des Wallons en matière de mobilité ainsi que les logiques de transports de biens et de marchandises.

Un indicateur est le résultat d'une construction : il nécessite des données de base qui sont traitées et analysées pour en tirer des informations synthétiques, afin de décrire une situation ou encore de permettre des comparaisons dans le temps. La construction des indicateurs du TBM nécessite de collecter, pour chacun d'eux, divers types de données. Il convient de souligner qu'à l'origine les objectifs à atteindre n'ont pas bénéficié d'un cadrage précis quant à leurs sources. En effet, il n'existait pas systématiquement d'informations claires concernant les données mobilisées, ni sur les méthodes de collecte et de traitement de celles-ci. Cette absence de traçabilité s'est parfois aggravée par la disparition pure et simple de certaines données, rendant aujourd'hui impossible l'accès à ces informations.

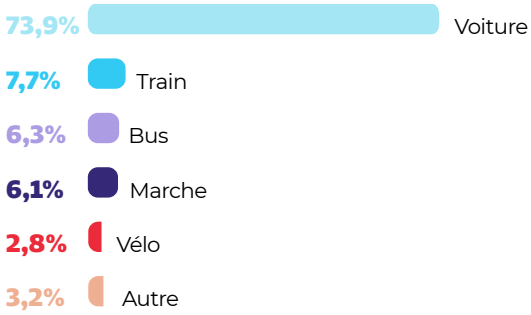
Dès lors, le travail a consisté à identifier, à collecter et à analyser des données potentiellement utilisables. Cela a conduit à la mise en place de collaborations spécifiques avec des partenaires internes et externes à l'administration régionale. De plus, la décision de recourir à l'une ou l'autre base de données a nécessité de reconstruire les séries chronologiques dans leur ensemble et de revoir la situation de départ. Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des indicateurs actuellement identifiés et détaille, pour chacun d'eux, les données mobilisées pour les construire et leur période de disponibilité. Le TBM fait l'objet d'une mise à jour intégrale en septembre de chaque année.

Les indicateurs	Données exploitées	Période de disponibilité des données
Part modale de la voiture	**Exploitation de données de comportements collectées deux fois par an (mars et novembre)** par le SPW MI auprès d'un panel de citoyens composé de 2.000 adultes et 1.000 parents. **Exploitation des données collectées lors de précédentes enquêtes** de mobilité menées tant au niveau de la Région (ERMM 2004 et MOBWAL 2017) qu'au niveau fédéral avec (MOBEL 1999, BELDAM 2010) ou sans (MONITOR 2017) contribution financière de la région.	Juin
Taux moyen d'occupation des voitures	**Exploitation de données statistiques portant sur l'accidentologie** (sources : Statbel, Agence Wallonne de Sécurité Routière et Police fédérale – Direction de l'information policière et ICT – Service Politique et Gestion).	Juin

Les indicateurs	Données exploitées	Période de disponibilité des données
Demande du transport des personnes	**Bus** : (1) Exploitation des données de fréquentation (nombre de montées) du réseau wallon de transport collectif qui sont collectées par l'Opérateur de Transport de Wallonie et qui font l'objet d'une publication dans le rapport d'activité annuel ; (2) Exploitation des chiffres-clés 2024 de la mobilité publiés par le Service Public Fédéral Mobilité et Transport ; (3) Exploitation des données de comportements issues des enquêtes mobilité réalisées annuellement (mars et novembre) depuis 2024 par le SPW MI auprès d'un panel de citoyens représentatif de la population wallonne via un questionnaire individuel. Le panel est composé de 2.000 adultes et de 1.000 parents. **Train** : (1) Exploitation de données de fréquentation des trains (montées dans les gares wallonnes) collectées par la SNCB et disponibles via l'outil Walstat ; (2) exploitation des chiffres-clés 2024 de la mobilité publiés par le Service Public Fédéral Mobilité et Transport ; (3) Exploitation des données de comportements issues des enquêtes mobilité réalisées annuellement (mars et novembre) depuis 2024 par le SPW MI auprès d'un panel de citoyens représentatif de la population wallonne via un questionnaire individuel. Le panel est composé de 2.000 adultes et de 1.000 parents. **Route** : (1) Exploitation des données générées par l'outil TRADEMEX de la Direction de l'Exploitation des réseaux routiers du SPW MI ; (2) Exploitation des données statistiques portant sur l'accidentologie (sources : Statbel, Agence Wallonne de Sécurité Routière et Police fédérale – Direction de l'information policière et ICT – Service Politique et Gestion) ; (3) Exploitation de données (véhicules.kilomètres de l'année) mises à disposition par l'IWEPS.	Juin Juin
Part des déplacements pendulaires	**Exploitation de données de comportements collectées deux fois par an (mars et novembre)** par le SPW MI auprès d'un panel de citoyens composé de 2.000 adultes et 1.000 parents.	Juin
Accessibilité	**Exploitation des données de l'OTW** pour l'offre de bus réguliers et de la SNCB pour l'offre en trains. Les données de population au lieu de domicile proviennent de Statbel.	Juin
Sécurité routière	**Exploitation de données statistiques portant sur l'accidentologie** (sources : Statbel, Agence Wallonne de Sécurité Routière et Police fédérale – Direction de l'information policière et ICT – Service Politique et Gestion).	Juin
Part modale de la route dans le transport des marchandises	**Transport fluvial** : exploitation des données statistiques collectées par le SPW MI. **Transport ferroviaire** : exploitation des données « tonne-kilomètre nette remorquée ayant circulé sur le réseau wallon » fournies par INFRABEL. **Transport routier** : exploitation des données collectées par l'outil TRADEMEX (Direction de l'Exploitation des infrastructures routières du SPW MI) et des données collectées par les systèmes de pesage dynamique (cellule métrologie légale du SPW MI).	Juin
Composition du parc de véhicules particuliers	**Exploitation des données collectées dans le cadre du projet Ecoscore développé par le VITO et la VUB**. Cet outil est financé par les trois régions du pays et est accessible via le lien suivant : Ecoscore	Avril
Composition du parc de poids lourds	**Utilisation de la base de données open data de la Direction de l'Immatriculation des Véhicules** (DIV) du Service Public Fédéral Mobilité et Transport (SPF MT).	Juin
Emissions de gaz à effet de serre du transport	**Exploitation de données mises à disposition par l'Agence Wallonne Air Climat** (AWAC) et portant sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) provoquées par l'homme en Wallonie.	Avril
Coûts externes du transport (de personnes et de marchandises)	**Exploitation de données via une revue ciblée de la littérature européenne**, en ce incluses les recommandations officielles; actualisation sur base de l'évolutionde la demande en transport, de l'indice santé et de l'évolution du PIB/wallon à prix constant.	Avril

Les chiffres-clés

Part modale de la voiture



73,9%

des distances parcourues

Coûts externes du transport (en milliards d'€)

7,12

soit 4,9% du PIB régional

Taux d'occupation moyen des voitures particulières

1,33

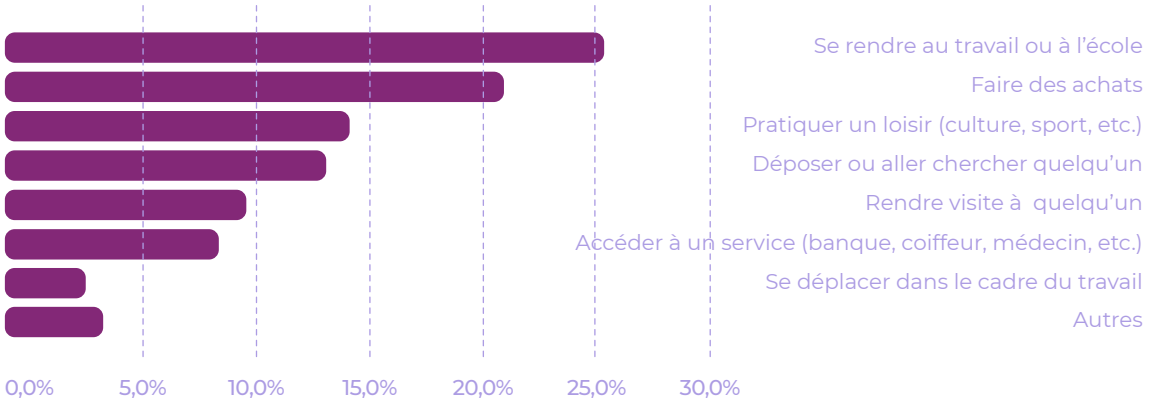
occupants

Demande de transport des personnes

56

passagers.km (en milliards) - Voiture, train, bus

Part des déplacements pendulaires



25,1%

déplacements pour se rendre au travail ou à l'école

Part de la population à distance piétonne d'un arrêt de transport en commun

68,2 %

Personnes décédées dans un accident de la route

202

personnes

Demande de transport de marchandises par la route

5,68

milliards de véhicules lourds.km

Part modale de la route dans le transport de marchandises

Route - **50,03 t.km (en milliards)**

93,7%

Rail - **1,95 t.km (en milliards)**

3,7%

Voie Navigable - **1,41 t.km (en milliards)**

2,6%

93,7%

des tonnes.kilomètres parcourues

Parc de voitures

60,9%	Essence (dont micro-hybridation)
33,5%	Diesel (dont micro-hybridation)
2,5%	PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)
2,4%	BEV (Battery Electric Vehicle)
0,1%	CNG
0,7%	LPG
0,0%	Hydrogène

1 881 683

véhicules

Parc de véhicules poids-lourds

85,9%	Diesel
10,6%	Autres
3,0%	Essence
0,5%	Gaz naturel
0,0%	Electrique
0,0%	Hybride

37 724

véhicules

Emissions de gaz à effet de serre du transport

Personnes **-11,5 %**

Marchandises **+6,8 %**

-4,2 %

par rapport au niveau des émissions enregistrées en 2005

73,9%

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Part modale de la voiture

En 2026, environ trois quarts des distances parcourues par les Wallons l'ont été en voiture.

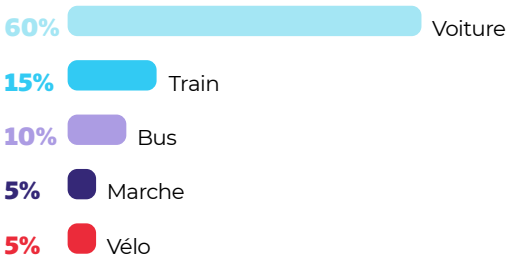
Vision FAST 2030

La vision Fast 2030 fixe un objectif ambitieux à atteindre en matière d'évolution des parts modales. Il est en effet prévu de réduire la part de la voiture de plus de 20% au bénéfice des modes actifs et, surtout, du transport public (avec conjointement une réduction de la demande de 5%, voir à ce sujet l'indicateur « demande du transport des personnes ») :

2017, parts modales en distances parcourues

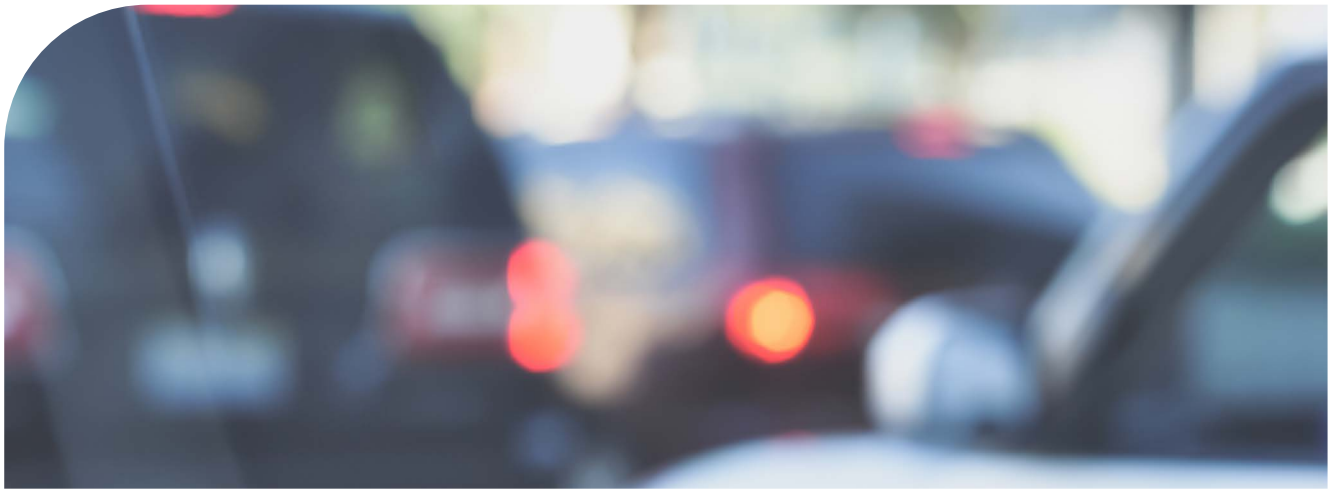


2030, objectifs de parts modales en distances parcourues



Le choix méthodologique posé dans la vision FAST 2030 est de calculer les parts modales sur la base des distances parcourues. Ces parts modales sont dès lors exprimées en passagers. kilomètres. Concernant les deux graphiques ci-contre, il faut noter que :

- **La méthodologie utilisée pour le calcul des parts modales en 2017 n'est pas connue ;**
- **La somme des parts modales fixée comme objectif pour 2030 est égale à 95%, cela traduit la volonté de réduire de 5% la demande totale.**



Constat

Trois enquêtes fédérales de mobilité sont disponibles (Mobel en 1999, Beldam en 2010 et Monitor en 2017)[1]. Leur utilisation pour approcher la trajectoire régionale passée doit néanmoins se faire avec prudence, les méthodologies n'étant pas strictement identiques. Toutefois, il apparait au travers de ces enquêtes que les parts modales ont été relativement stables dans le temps et qu'aucune tendance lourde ne peut être identifiée.

Le recensement exhaustif des trafics par différents modes de transport sur l'ensemble du territoire étant un processus difficile à mettre en place, il a été choisi de mettre à jour l' indicateur « parts modales » via une enquête auprès de la population. Une première enquête s'est déroulée en mars 2024. La Région wallonne a interrogé la mobilité de 2.000 adultes et de 1.000 enfants (via leurs parents) résidant en Wallonie au moyen d'une enquête par panel (voir également l'indicateur "Part des déplacements pendulaires"). Les parts modales estimées sur la base de cette enquête ont donc été publiées pour la première fois dans le Tableau de bord de la mobilité en 2024.

Depuis lors, une enquête réalisée en deux temps (novembre et mars) et interrogeant un panel d'une taille doublée permet de mettre à jour annuellement les parts modales qui s'établissent de la manière suivante en 2026 :

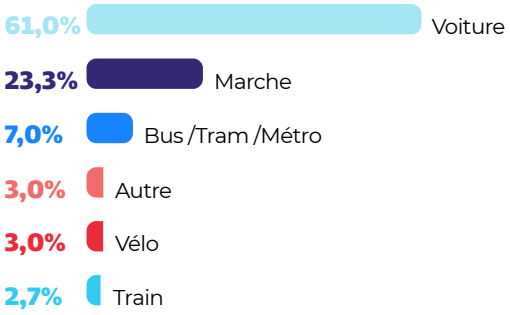
Parts modales sur base des distances parcourues
en 2026



[1] Ces trois enquêtes sont disponibles via le lien suivant : mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges. La source du graphique comparatif est la suivante : WP IWEPS n°34 page 30 accessible via le lien suivant : https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2022/03/WP34-1.pdf

Mais il est également possible de s'interroger sur le nombre de déplacements qui ont été réalisés avec chaque mode (et pas uniquement sur les distances parcourues) et d'en extraire une autre manière d'exprimer les parts modales. La différence entre les deux approches est bien entendu liée au fait que les déplacements à pied sont généralement plus courts que ceux effectués en voiture[2].

Parts modales sur base du nombre de déplacements
en 2026



La mobilité en Wallonie reste fortement dépendante de l'automobile. Elle représente à elle seule 73,9% des kilomètres parcourus et 61,0% des déplacements[3]. La marche occupe une place importante dans le nombre de déplacements (23,3 %), mais évidemment plus limitée dans les distances parcourues (6,1 %). Pour le vélo, ces parts s'élèvent respectivement à 3,0 % des déplacements et 2,8 % des kilomètres parcourus.

Limites et sources

L'enquête par panel a été réalisée durant deux vagues de deux semaines (en novembre 2025 et mars 2026), le contexte de mobilité analysé étant un contexte de période scolaire. De manière générale, l'enquête par panel n'est pas strictement équivalente, tant d'un point de vue méthodologique que du questionnaire administré, aux enquêtes fédérales précitées. Il convient donc d'être particulièrement prudent lors d'éventuelles comparaisons. La prudence est d'autant plus de mise que la méthodologie utilisée pour calculer les parts modales de la vision FAST 2030 (c'est-à-dire celles annoncées pour l'année 2017) n'est pas connue, ni sourcée. Pour plus de détails sur la méthodologie utilisée (et ses limites) afin de collecter les données utilisées dans le cadre de cette fiche, vous pouvez consulter la fiche relative à l'indicateur "Parts des déplacements pendulaires".

En revanche, la méthodologie de la première enquête panel datant de mars 2024 a été strictement reproduite, tous les six mois, lors des enquêtes suivantes (toujours en novembre et mars) permettant ainsi une comparaison directe. La réplication annuelle de cette méthodologie permettra d'ici quelques années d'établir des trajectoires précises.

[2] Les distances moyennes calculées (en km) sur la base des données collectées via l'enquête panel 2026 sont les suivantes : Marche (3,0) ; Vélo (11,3) ; Bus / tram / métro (10,3) ; Train (34,1) ; Voiture (14,2).

[3] En ce inclus les déplacements en moto.



1,33
occupants

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Taux moyen d'occupation des voitures

En 2025, le taux moyen d'occupation des voitures était de 1,33 occupant.

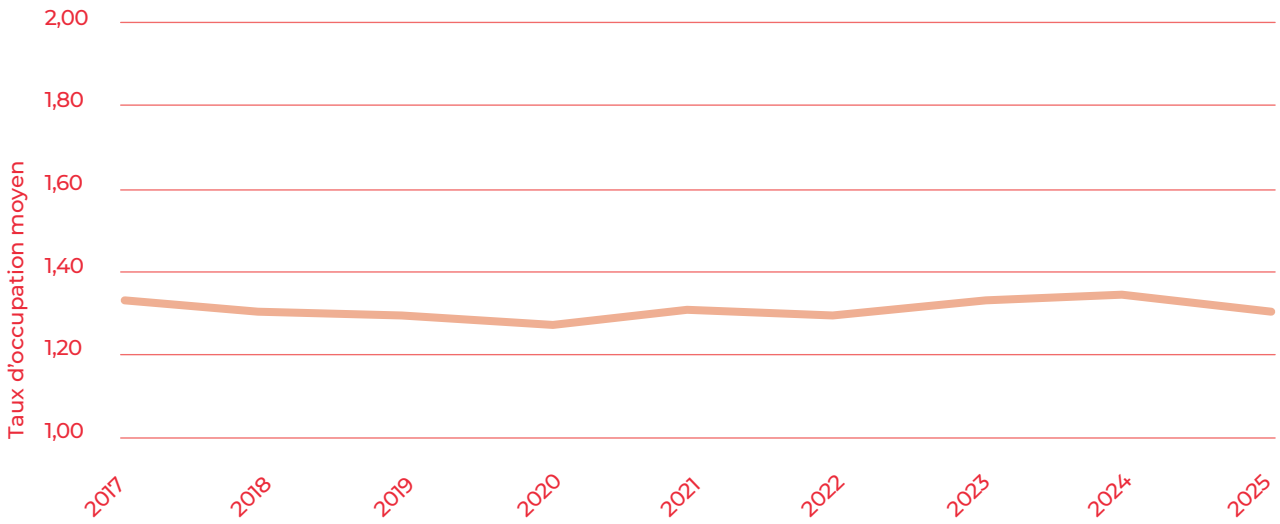
Vision FAST 2030

L'objectif fixé est d'amener la charge moyenne des voitures de 1,3 occupants en 2017 à 1,8 (soit 4 déplacements sur 5 s'effectuant avec 2 passagers) d'ici à 2030. Il s'agit d'un objectif global à atteindre au niveau de la Région sans déclinaison particulière au regard des jours de la semaine, des motifs de déplacement, des zones territoriales (urbaine, périphérique ou rurale) ou du type de réseau routier (autoroutier, régional ou communal). Il est à noter que le Plan Air Climat Energie (PACE) a jugé cet objectif difficilement atteignable à l'horizon 2030 et l'a ramené à 1,5.

Constat

Dans la mesure où les données utilisées dans la vision FAST 2030 pour calculer le taux moyen d'occupation des véhicules particuliers de l'année 2017 ne sont pas sourcées, une méthode de calcul a été développée. Elle consiste à déterminer un taux d'occupation moyen par année à partir de la base de données statistiques de la police relatives aux accidents de circulation avec lésions corporelles. Cette dernière renseigne, par année civile, par accident et par région, le nombre de personnes présentes dans les véhicules et ce, qu'ils soient victimes (tués ou blessés) ou indemnes. Ces statistiques sont collectées par les forces de l'ordre via procès-verbal. L'intérêt principal de ces données réside, à la fois, dans la prise en compte des variations temporelles et géographiques ainsi que dans une continuité méthodologique dans leur collecte. Une série chronologique depuis 2017 a ainsi pu être complètement reconstruite. Son analyse révèle (1) que le taux moyen d'occupation des voitures reste globalement stable (de 1,36 en 2017 à 1,33 en 2025) ; (2) que depuis 2017 il n'a jamais été supérieur à 1,36 ; et enfin (3) que la situation initiale de la vision FAST 2030 doit être corrigée de 1,30 occupants à 1,36 en 2017.

Taux d'occupation moyen des voitures - sur la base des données « accidentologie »



Limites et sources

Les données relatives à la période 2017-2025 ont été construites à partir des statistiques « accidentologie » collectées par la police, consolidées par Statbel[1] et mises à la disposition du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures par l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR). La méthode retenue propose des chiffres qui sont probablement sous-estimés car les forces de l'ordre ne sont pas tenues, lors du remplissage du formulaire destiné aux statistiques, d'enregistrer la présence et les informations relatives aux passagers indemnes. Les chiffres obtenus doivent donc être analysés au regard de cette limite.

[1] Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium) : Service Public Fédéral Direction Générale Statistique et Information Economique

56

passagers.km (en milliards) - Voiture, train, bus

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Demande de transport de personnes

En 2024, 56 milliards de passagers.kilomètres (transport international compris) ont fréquenté les réseaux routier et ferroviaire wallon (+7,86% par rapport à 2018).

Vision FAST 2030

La vision FAST 2030 cherche à encourager la réduction de la demande de transport par le développement d'un aménagement du territoire davantage régulé et par des mesures visant à promouvoir le télétravail et le *coworking*. L'objectif à atteindre en matière de demande de transport est chiffré implicitement puisque d'une base 100 en 2017, les parts modales ne forment plus qu'un total de 95 en 2030, actant le principe d'une diminution globale (tous modes terrestres motorisés confondus) de 5% des passagers.km. La réduction de la demande de transport telle qu'elle est envisagée dans la vision FAST 2030 ne précise pas si elle doit porter sur tous les modes ou uniquement la route. A cet égard, l'option choisie pour décliner cet objectif particulier dans le Plan Air Climat Energie a été de l'appliquer à travers tous les modes.

Constat

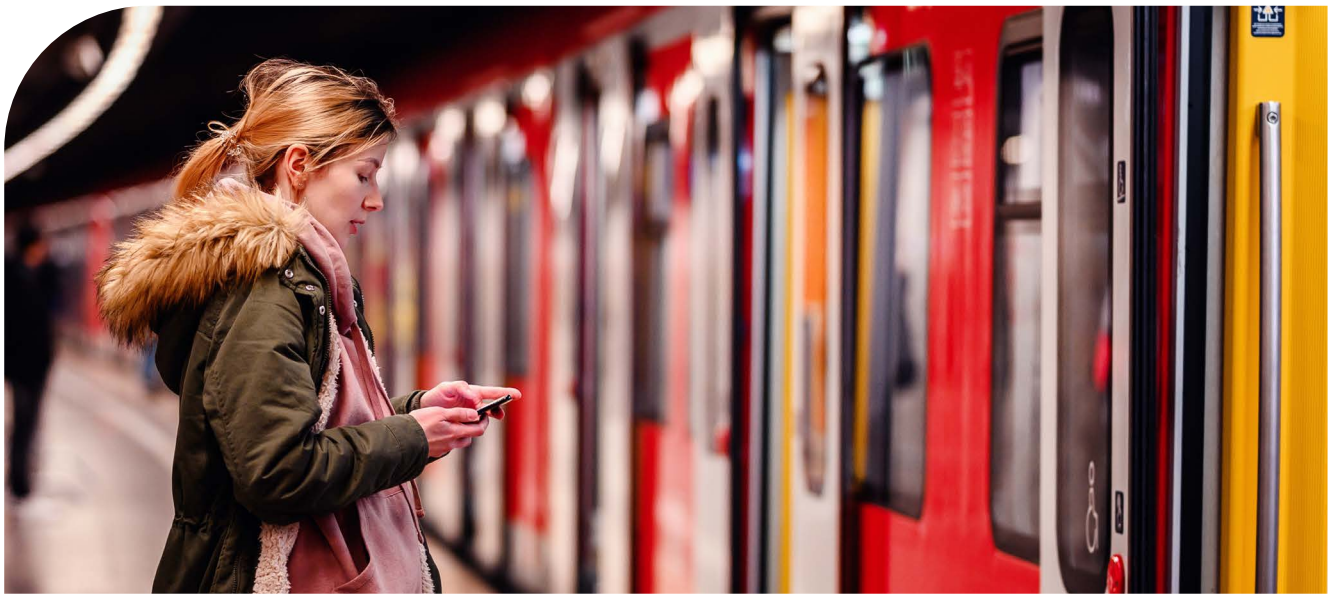
Jusque 2017, les passagers.km circulant en **véhicules légers**[1], étaient calculés par le SPF Mobilité et Transport. Ces données n'étant plus estimées ni disponibles pour les années suivantes, une autre méthode de calcul (inspirée de celle du fédéral) est dès lors proposée pour la période 2018-2024. Elle consiste à multiplier les véhicules légers.km, obtenus à partir de l'analyse des charges de trafic par tronçons routiers, par leur taux d'occupation annuel moyen[2], et ainsi obtenir des passagers.km. L'analyse des chiffres montre une évolution de cette demande de transport de 13,18%.

Année	Nombre de véhicules légers.km (tout réseau confondu) *	Taux d'occupation moyen	Nombre total de passagers.km**
2018	34,89	1,34	46,75
2019	35,54	1,34	47,62
2020	27,69	1,30	36,00
2021	36,60	1,32	48,31
2022	39,65	1,31	51,94
2023	41,73	1,33	55,50
2024	39,49	1,35	53,31
2025	NC	1,33	-

* en milliards de véhicules.km parcourus/an
** en milliards de passagers.km /an

[1] La catégorie "véhicules légers" comprend les voitures particulières, les motos, les taxis et les véhicules utilitaires légers.

[2] Il s'agit du taux d'occupation moyen pour les catégories de véhicules suivants : voitures particulières, motos et véhicules utilitaires légers. Ce chiffre est calculé à partir des statistiques "accidentologie" collectées par la police, consolidées par Statbel et mises à la disposition du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures par l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR).



Pour le **transport par bus (hors autocars),** le nombre de passagers.km a été estimé en multipliant le nombre de voyageurs, transportés annuellement par les bus de l'OTW, par la distance moyenne parcourue par un voyageur en bus. L'analyse de l'évolution de 2018 à 2024 montre une chute de 4% de cette demande de transport spécifique.

	2018	2025
Voyageurs transportés	155 420 167	159 434 791
Distances moyennes parcourues (en km)	11 km[3]	10,3 km[4]
Passagers.km (en milliards)	1,71	1,64

Concernant les déplacements **en train**, jusqu'en 2025, la SNCB communiquait des estimations des montées par jour dans les gares wallonnes. Depuis cette année, une nouvelle méthodologie a été développée combinant différentes sources de données : activations de titres de transport, ventes digitales, informations issues de différents canaux de vente, enquêtes, etc.

Pour 2025, la SNCB a comptabilisé 217.4 millions de voyageurs (207.8 millions comptabilisés + 9.6 millions de voyageurs non payants) dont 34.4% ayant a minima un départ ou une arrivée en Wallonie[3].

	2018	2025
Montées annuelles en Wallonie	68 757 482	74 785 600
Distance moyenne parcourue	48 km[5]	34,1 km[6]
Passagers.km (en milliards)	3,30	2,55

Pour les **modes actifs**, les calculs ne sont actuellement ni réalisés, ni réalisables. Il faut néanmoins relativiser leur importance car pour ce type d'indicateur, la part des modes actifs dans les passagers.km est faible (notamment parce que les distances parcourues sont, comparativement pour une période donnée, faibles vu les limites humaines et d'endurance).

[3] Sources SNCB 2026

Limites et sources

La comparaison entre les parts modales et la demande de transport ne peut pas être effectuée car elles monitorent des réalités différentes. D'un côté les parts modales renseignent sur les comportements de mobilité des personnes qui résident en Wallonie alors que l'indicateur « demande de transport » apportent des informations sur l'usage du réseau routier wallon. Il inclut le trafic de transit international et en provenance des autres régions du pays.

Les véhicules légers.km sont calculés par la Direction de l'Exploitation des réseaux routiers du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures sur la base d'une analyse des charges de trafic par tronçons routiers[4]. La limite méthodologique actuelle se situe dans l'incapacité technique à effectuer une répartition et une distinction précise entre les différentes catégories de véhicules qui circulent sur lesdits tronçons en Wallonie. Par approximation, le taux d'occupation appliqué aux véhicules.km est le taux moyen d'occupation des voitures. A noter, les chiffres 2025 de trafic n'ont pas pu être fournis.

L'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) fournit des données de fréquentation de son réseau via les nombres de montées dans les bus. Les chiffres fournis appellent les remarques suivantes :

- **Ils sont redressés pour prendre en compte le taux de fraude sur le réseau ;**
- **Ils ne prennent en compte que l'activité de l'OTW et de ses sous-traitants. L'activité bus par compagnies privées (Flixbus, navettes privées entreprises ou voyages, etc.) n'est pas comptabilisée dans notre estimation.**

Concernant la demande de transport en train, l'estimation du nombre de voyageur et leur répartition sont réalisés sur la base d'un modèle interne à l'opérateur. Dans la méthodologie retenue pour ce tableau de bord, les usagers vers une autre région ou un autre pays sont comptés sur l'ensemble de leur trajet (ce qui surestime la demande).

La mise en place d'un observatoire des mobilités actives et la réalisation d'enquêtes plus ciblées permettront d'appréhender et de monitorer plus adéquatement ces comportements dans le futur.

[4] D'un point de vue méthodologique, le réseau est découpé en tronçons sur lesquels le trafic est considéré comme constant. Sur le réseau autoroutier, les tronçons sont délimités par chaque échangeur centré sur un point schématique. Sur le réseau routier, les points de délimitation des tronçons sont les carrefours entre routes régionales ou éventuellement le début ou la fin de la route. À partir des données horaires de trafic, on calcule le trafic journalier moyen des jours ouvrables (lundi-vendredi), des samedi et dimanche pour chaque tronçon équipé d'un poste permanent de mesure. Pour les tronçons non équipés d'un poste permanent de mesure, le trafic journalier moyen est déterminé à partir d'une campagne de mesures temporaires ou en fonction du trafic des tronçons voisins ou encore sur base de floating car data. C'est cette estimation du trafic qui, multipliée par la longueur de chaque tronçon et par le nombre de jours dans l'année, donne pour résultat les véhicules.kilomètres parcourus sur le réseau. La distinction entre les véhicules légers et les véhicules lourds est réalisée par l'intermédiaire d'une signature magnétique laissée par les essieux des véhicules (nombre et distance) sur les boucles de comptage.



25,1%

déplacements pour se rendre au travail/à l'école

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Part des déplacements pendulaires[1]

Les Wallons se déplacent majoritairement pour se rendre au travail ou à l'école (25,1%) et pour faire des achats (21,2%).

Vision FAST 2030

La vision FAST 2030 ne fixe pas d'objectifs à atteindre en matière d'évolution des motifs de déplacement. Toutefois, connaître leur importance, leur récurrence dans l'espace et dans le temps apparaît fondamental car cela permet de mieux comprendre la demande de mobilité. En effet, les déplacements ne constituent pas une finalité en soi, mais visent avant tout à répondre à des besoins, qu'il s'agisse de travailler, d'étudier, de faire des achats ou d'accéder à des services.

Constat

La compréhension des comportements de mobilité nécessite la réalisation d'enquêtes auprès de la population. Par le passé, des enquêtes de mobilité au niveau des ménages ont été organisées soit par l'autorité fédérale avec la participation financière de la Région (Mobel[2] en 1999 et Beldam[3] en 2010) soit directement au niveau régional par la Région wallonne et par l'IWEPS (ERMM[4] en 2002 et en 2004 ; Mobwal[5] et GPSWAL[6] en 2017). Ces enquêtes ont été menées auprès d'échantillons représentatifs de la population tirés au sort dans le registre national. Ce type d'enquête, reconnu pour sa robustesse méthodologique, requiert toutefois des délais importants de préparation, de collecte et de traitement des données. Il mobilise également des ressources humaines et financières conséquentes, ce qui limite généralement sa fréquence de réalisation.

Afin de disposer d'informations plus régulières sur les pratiques de déplacement, le Service Public Fédéral Mobilité et Transport et l'Institut Vias ont innové en 2017 en menant une enquête "simplifiée" auprès d'un panel volontaire de citoyens belges[7]. Depuis mars 2024, la Région wallonne a adopté une démarche similaire en interrogeant chaque année un échantillon de 4.000 adultes et 2.000 enfants résidant

[1] Les déplacements pendulaires désignent les trajets effectués de manière régulière entre le domicile et un lieu d'activité habituel, principalement le lieu de travail ou l'établissement scolaire. Ils se caractérisent par leur caractère répétitif et par un mouvement d'aller-retour entre deux lieux fixes, généralement réalisé quotidiennement ou plusieurs fois par semaine.

[2] Mobilité quotidienne des Belges. Cette enquête est disponible via le lien suivant : https://mobilit.belgium.be/fr/publications/rapport-mobel-1999

[3] Belgian Daily Mobility. Cette enquête est disponible via le lien suivant : https://mobilit.belgium.be/fr/publications/rapport-beldam-2012

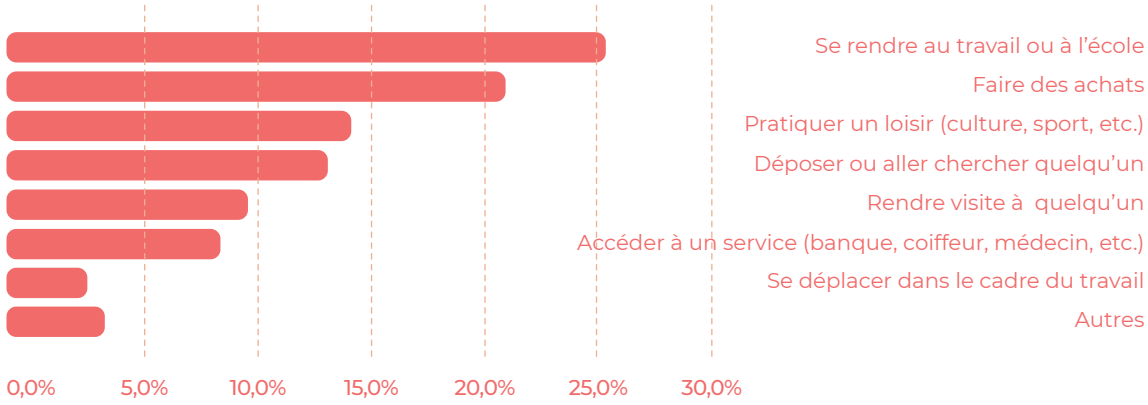
[4] Enquête Régionale sur la Mobilité des Ménages.

[5] Mobilité des Wallons. Cette enquête a été réalisée par l'IWEPS. Vous trouverez plus d'information via le lien suivant : MOBWAL : l'enquête Mobilité par interview de l'IWEPS - Iweps

[6] GPSWAL : l'enquête Mobilité par smartphone de l'IWEPS - Iweps

[7] Vous trouverez plus d'informations sur les enquêtes réalisées par le Service Public Fédéral via le lien suivant : mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges

Part des déplacements par motifs - 2026



en Wallonie. Décomposée en deux vagues équivalentes (novembre et mars), cette enquête fournit une photographie régulière des habitudes de déplacement des wallons et permet d'actualiser les indicateurs de mobilité. Les résultats présentés sont établis à partir de l'ensemble des déplacements renseignés par les répondants pour une journée de référence[8], puis recalibrés afin de tenir compte des caractéristiques sociodémographiques de la population wallonne (sexe, âge, niveau de diplôme et zones urbaine et rurale) et de la proportion adultes/enfants. Ils montrent que les déplacements liés aux achats et ceux effectués pour se rendre au travail ou à l'école constituent les principaux motifs de mobilité en Wallonie, confirmant le rôle structurant de ces activités dans l'organisation des déplacements quotidiens.

Limites et sources

Les enquêtes par panel sont intéressantes, car elles présentent des avantages en termes de rapidité d'exécution et de coûts relativement faibles. Dans la dernière enquête régionale, comme lors des précédentes, les participants ont été interrogés sur l'ensemble de leurs déplacements (effectués la veille de la complétion du questionnaire), y compris durant les week-ends, mais en dehors des périodes de vacances scolaires et des jours fériés. Les données recueillies reflètent donc principalement les habitudes de mobilité observées en période scolaire et en situation de fonctionnement ordinaire des activités économiques et sociales.

Cette méthodologie présente néanmoins certaines limites dont il convient de tenir compte dans l'interprétation des résultats. Le principal biais potentiel réside dans le recours à un panel de volontaires. Contrairement à un échantillon aléatoire issu du registre national, les personnes qui acceptent de participer à ce type d'enquête peuvent présenter des caractéristiques ou des sensibilités particulières vis-à-vis des questions de mobilité. Bien que des méthodes de recalibrage statistique soient appliquées afin de garantir la représentativité des résultats, des différences entre le panel et l'ensemble de la population wallonne peuvent subsister.

Par ailleurs, les informations reposent sur les déclarations des répondants concernant leurs déplacements de la veille. Comme pour toute enquête déclarative, des imprécisions peuvent apparaître en raison d'erreurs de mémorisation, de compréhension des questions ou d'encodage des réponses. Malgré ces limites, la taille de l'échantillon, la répétition annuelle de l'exercice et les procédures de pondération mises en œuvre permettent d'obtenir des résultats robustes et particulièrement utiles pour suivre les grandes tendances en matière de mobilité et l'évolution des principaux motifs de déplacement des Wallons.

[8] Concrètement, les répondants étaient interrogés sur leurs déplacements de la veille.





68,2%

de la population à distance piétonne d'un arrêt de transport

New

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Accessibilité piétonne aux arrêts de transports en commun

En novembre 2025, 68,2% de la population résidant en Wallonie, soit environ 2 527 000 personnes, habitent à une distance piétonne d'un arrêt de transports en commun bénéficiant d'une desserte minimale en transport en commun.

Vision FAST 2030

La vision FAST 2030 vise à garantir l'accès pour tous, notamment en zone rurale, aux biens et services, tout en augmentant la part des transports en commun. Pour en favoriser l'usage, en particulier par les personnes sans voiture, il est utile d'analyser l'adéquation entre l'offre existante et la demande potentielle. L'accès piéton au réseau depuis le domicile constitue en effet une condition importante de son utilisation.
La SRM-personnes définit un « service de base » pour le réseau structurant de bus. Les indicateurs retiennent les arrêts qui atteignent ce niveau à l'horizon 2025, soit 14 bus par jour et par sens, ou 28 départs au total, toutes lignes confondues. Pour simplifier le calcul, seuls les jours ouvrables non scolaires sont pris en compte.
La compétence relevant du fédéral, la SRM ne définit pas de « service de base » pour le train. Sa prise en compte dans l'indicateur faisant sens, des niveaux spécifiques lui sont attribués.

Constat

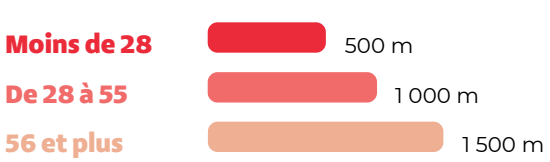
L'objectif des indicateurs est de suivre l'évolution de la population wallonne qui a accès à un arrêt de transports en commun avec un minimum de desserte à proximité piétonne de son domicile. Les niveaux d'offre variant selon les modes, la proximité est définie distinctement pour les bus ordinaires, les bus express[1] et les trains :

[1] Bus express : ligne de bus structurante reliant rapidement des pôles principaux en Wallonie, grâce à un nombre limité d'arrêts et un itinéraire direct.



- **Bus ordinaires :** tous les lieux situés à moins de 500 m d'un arrêt de bus dont les fréquences par jour ouvrable de vacances scolaires sont de minimum 14 par sens.
- **Bus express :** tous les lieux situés à moins de 1 000 m d'un arrêt de bus dont les fréquences de bus express par jour ouvrable de vacances scolaires sont de minimum 14 par sens.
- **Train :** tous les lieux situés autour des gares et arrêts de train sont retenus, en fonction de la fréquence, dans un rayon autour des gares de :

Nombre de départs de train par jour ouvrable depuis la gare -deux sens confondus[2]



[2] Pour les gares terminus, seul le sens de départ est à considérer et donc seul le nombre de départs par heure est comptabilisé ici. Exemples : Louvain-la-Neuve, Binche, Quiévrain, Couvin, Spa-Géronstère, Eupen ou les gares frontalières comme Quévy et Erquelinnes. Leur offre en nombre de départs est donc relativement moins élevée. C'est le même constat pour les gares qui sont des terminus effectifs pour certaines liaisons uniquement (exemple de Dinant).

Les zones d'accessibilité peuvent ensuite être croisées géographiquement avec la demande potentielle, soit la population à son lieu de domicile, définissant ainsi un « taux de couverture ».

L'évolution de ce taux de couverture, soit de la population dans et hors des zones d'accessibilité, peut être le résultat de deux facteurs[3] :

- **une amélioration/détérioration de l'offre en TC que ce soit en termes de localisation d'arrêts (nouveaux arrêts ou suppression) ou de fréquence de desserte des arrêts existants ;**
- **une (dé)croissance de la population dans les zones d'accessibilité définies (numérateur) et en Wallonie (dénominateur).**

Les résultats suivants sont obtenus :

Répartition de la population wallonne dans et hors d'une zone d'accessibilité à un arrêt de transports en commun (niveau de service de base de la SRM) – situation 2017-2023-2025

Année	Population hors d'une zone d'accessibilité aux TC	Population dans une zone d'accessibilité aux TC	Population totale	Taux de couverture (%)
2017	1 273 376	2 341 097	3 614 473	64,8%
2023	1 185 992	2 495 583	3 681 575	67,8%
2025	1 176 653	2 527 172	3 703 825	68,2%
Solde 2025-2017	-96 723	186 075	89 352	

Le nombre de personnes habitant à proximité d'un arrêt a connu une augmentation nette : + 186 075. Le taux de couverture de la population wallonne a évolué positivement depuis 2017, passant de 64,8% à 68,2%.

Sources : OTW, AOT, SNCB et IWEPS – Offre de bus de janvier 2017, de septembre 2023 et de novembre 2025, offre de trains de décembre 2017, de décembre 2022 et de décembre 2024.

Note : En 2017-2018, les bus express n'existaient pas encore sous cette appellation (octobre 2020) et dans l'objectif souhaité (voir explication dans le texte).

[3] Les zones d'accessibilité utilisées étant des aires concentriques théoriques autour des arrêts, le développement des réseaux piétons pour accéder à l'arrêt à partir de cette aire n'a pas d'influence sur les résultats.

L'analyse détaillée montre que davantage de territoires et de population sont couverts par les transports en commun, notamment grâce au développement des bus express entre 2017 et 2023. La tendance régionale est donc positive, malgré des réalités locales contrastées (Charlier et Juprelle, 2024). En neutralisant l'effet de l'offre, l'impact démographique apparaît toutefois moins favorable : la population a aussi augmenté en dehors des zones proches des arrêts, sous l'effet de l'étalement résidentiel, ce qui limite les gains d'accessibilité. Par ailleurs, les destinations des déplacements ne sont pas abordées ici, alors qu'elles sont déterminantes pour atteindre les objectifs de la stratégie wallonne.

Limites et sources

Les indicateurs présentés sont issus de travaux collaboratifs de l'IWEPS et du SPW Mobilité. Ils sont construits à partir de différentes sources. Concernant l'offre de transports en commun, les données viennent des opérateurs suivants : l'OTW pour l'offre de bus réguliers et la SNCB pour l'offre en trains. Les données de population au lieu de domicile proviennent de Statbel.

Plus d'informations sur les sources et la méthodologie : Charlier J. et Juprelle J., 2024. Quelle accessibilité géographique des Wallons et des Wallonnes aux transports en commun ?, Working Paper n°41 de l'IWEPS, Namur, mai 2024, 48p.https://www.iweps.be/publication/quelle-accessibilite-geographique-des-wallons-et-des-wallonnes-aux-transports-en-commun/

Croiser l'offre de transport et la demande potentielle aide à la construction d'une offre plus rationnelle et mieux ciblée. Cependant, la proximité à un arrêt de transports en commun bien desservi n'implique pas nécessairement son utilisation. Depuis un arrêt donné, son utilisation dépend en particulier des ressources territoriales accessibles par ce moyen en un temps et à un coût donné et donc de la qualité des liaisons qu'offre le réseau des TC (en type et en nombre[4]) et des localisations des destinations des déplacements. L'indicateur ne prend pas en compte la demande effective de déplacement, soit de savoir si l'arrêt à proximité du domicile permettrait de réaliser réellement le déplacement souhaité dans un délai acceptable.

Enfin, l'approche développée ne prend pas en compte la spécificité de l'accès pour les personnes à mobilité réduite.

[4] Le niveau de desserte d'un arrêt ne se limite pas à la fréquence de passage, mais également au type de moyen de transport (train, bus ordinaire, bus express...) intégrant la vitesse commerciale, la fiabilité et le confort du déplacement, ainsi que le nombre de « lieux d'intérêts » pouvant être desservis en un temps donné.

202

personnes

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Sécurité routière

En 2025, la Wallonie déplorait 202 décès des suites d'un accident de la route.

Vision FAST 2030

L'amélioration de la sécurité routière est un objectif majeur de la vision FAST 2030 avec la fluidité, l'accessibilité, la santé et le transfert modal. L'objectif fixé initialement dans la Stratégie Régionale de Mobilité concernait l'année 2020 (maximum 200 décès). Le Gouvernement wallon, dans sa Déclaration de Politique Régionale de 2024[1], a confirmé sa volonté de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière pour diminuer le nombre de décès sur les routes wallonnes ; il a dès lors inscrit la Wallonie dans une vision Zéro pour 2050. Cet objectif a été réaffirmé en 2025 à l'occasion du lancement des États Généraux Wallons de la Sécurité Routière[2]. Pour en assurer la mise en œuvre concrète, la Wallonie s'est fixée des objectifs intermédiaires à l'horizon 2030 : ne pas dépasser 100 décès et 400 blessés graves.

Constat

Sur la base des données disponibles, nous constatons que, depuis 2017, la tendance générale est à la baisse, tant pour les décès que les blessés graves (-29%, soit de 286 à 202 personnes décédées sur place ou des suites de leurs blessures dans les 30 jours suivant l'accident et -15% de personnes gravement blessées suite à un accident de la route). L'AWSR via son *Tableau de bord de l'accidentalité wallonne 2023*[3] dressait le constat suivant : "*La crise de Covid qui a impacté la mobilité et la sécurité routière en 2020 et 2021 semble avoir marqué une rupture dans les données d'accidentalité. Celles-ci ont en effet enregistré une chute brutale que nous craignions de voir remonter année après année. Il semblerait qu'il n'en soit rien et que ce nouveau palier soit la norme.*". Toutefois, l'atteinte des objectifs 2030 et 2050 nécessitera d'enclencher une nouvelle tendance à la baisse.

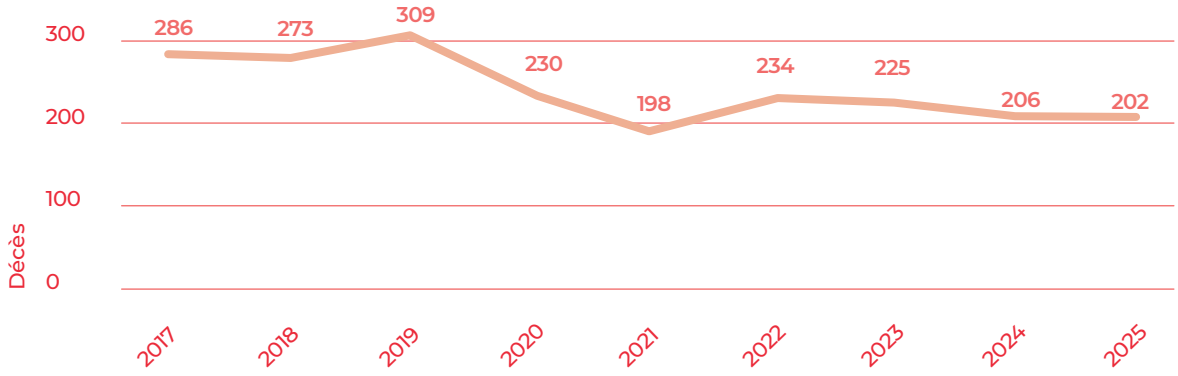
Il est également important de noter que la part de piétons et de cyclistes dans le nombre total de décès s'élevait encore à près de 16% des décès en 2025 (soit 33 décès).

[1] DPR2024-2029.pdf (wallonie.be), page 76

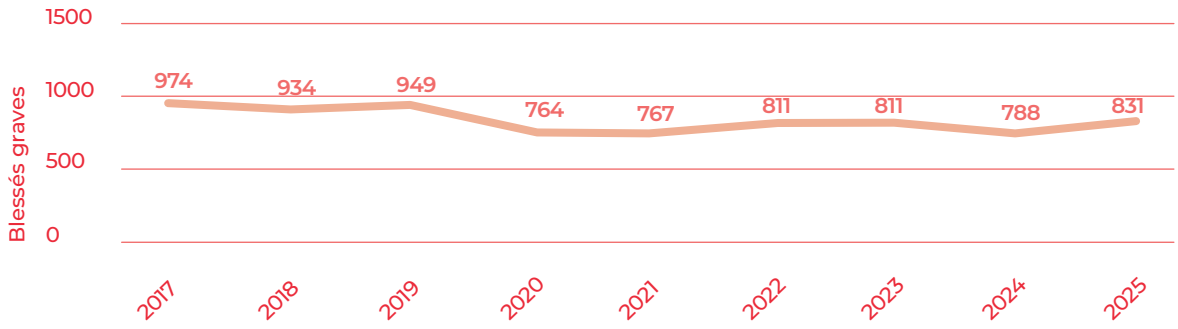
[2] Lancement des états généraux de la sécurité routière.

[3] Tableau de bord de l'accidentalité wallonne (mcusercontent.com), page 3

Nombre de personnes décédées suite à un accident de la route - en Wallonie (sur place et endéans les 30 jours)



Nombre de personnes gravement blessées suite à un accident de la route - en Wallonie



Année	Part des piétons et des cyclistes dans le nombre total de décès 30 jours
2017	18%
2018	15%
2019	19%
2020	18%
2021	19%
2022	25%
2023	21%
2024	19%
2025	16%

[4] Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium) : Service Public Fédéral Direction Générale Statistique et Information Economique

Les données sont accessibles via le lien suivant : be.STAT (fgov.be)

Limites et sources

L'indicateur « nombre de décès 30 jours » est construit annuellement par Statbel[4] au départ de la base de données statistiques alimentée par les services de police (procès-verbal). Il reprend l'ensemble des personnes décédées sur les lieux de l'accident ou des suites de leurs blessures dans les 30 jours suivant l'accident. Il peut être considéré comme fiable dans la mesure où les accidents entraînant des lésions corporelles (avec et sans décès) font systématiquement l'objet d'une intervention de la police ou des parquets. L'indicateur « nombre de blessés graves » est également construit par Statbel et comptabilise toute personne blessée dans un accident de roulage dont l'état nécessite l'hospitalisation pour une durée supérieure à 24 heures. Ces deux indicateurs se caractérisent donc à la fois par une prise en compte des variations temporelles et géographiques et par une continuité méthodologique dans leur collecte.

93,7%

5,68
milliards de véhicules.km

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

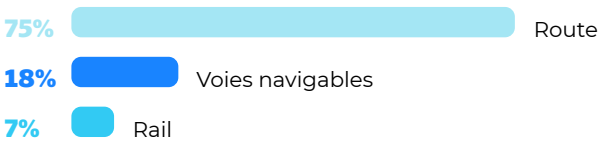
Part modale de la route dans le transport de marchandises

En 2024, le transport routier représentait plus de 93% des 53 milliards des tonnes. kilomètres transportées par modes terrestres sur le territoire wallon (transport international compris). Après une baisse des tonnages transportés ces dernières années, ceux-ci sont nettement repartis à la hausse en 2024.[1]

Vision FAST 2030

En ce qui concerne la répartition des parts modales pour la mobilité des marchandises (exprimées en tonnes.kilomètres), la volonté de la vision FAST 2030 est de tendre, en 2030 et au départ de la situation de 2017[2], vers une diminution de 0,6% par an de la part de la route et une augmentation de 2,7% par an des parts du ferroviaire et du fluvial, afin d'atteindre une diminution de 7% de la part modale du transport routier.

Objectif de répartition modale du transport de marchandises - à l'horizon 2030



La vision FAST 2030 vise également à limiter les tonnes-kilomètres tous modes confondus à leur valeur initiale (soit au niveau de 2017). Cet objectif traduit, au-delà du rééquilibrage modal, l'ambition de contenir l'évolution globale de la demande de transport.

Subsidiairement, de manière à améliorer également l'efficacité du secteur "route", le nombre de véhicules lourds (+3.5T) s'y rapportant doit diminuer de 5% d'ici 2030 à demande constante ce qui équivaut, en d'autres termes, à une augmentation du tonnage moyen des "camions" de 5%.

[1] Il est important de noter que les limites pour le calcul de ces indicateurs sont à l'heure actuelle importantes. Un travail est en cours pour fiabiliser les méthodes d'estimation.

[2] La vision FAST 2030 renseigne, pour l'année 2017, la répartition modale suivante pour le transport de marchandises :

- **Route** : 82%
- **Eau** : 14%
- **Rail** : 4%

Attention, ces chiffres et les objectifs qui ont été définis par la Vision FAST 2030 ne correspondent pas à la réalité, notamment pour la voie d'eau. C'est la raison pour laquelle la Stratégie Régionale de Mobilité a fait le choix de travailler uniquement sur la réduction de la part modale de la route.



Constat

La répartition modale de l'année 2017 a été calculée par le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures via les données relatives au transport fluvial et des estimations calculées par le SPF Mobilité et Transport pour les modes routier et ferroviaire. Les données ferroviaires et routières du fédéral n'étant pas disponibles à un niveau régional pour les années suivantes, d'autres méthodes de calcul des t.km annuelles sont dès lors proposées pour la période 2019-2024[3]. Concernant le transport fluvial, les données ont été collectées et traitées de manière identique à celles de l'année 2017.

Pour les estimations du transport routier de marchandises, la méthode de calcul proposée consiste à calculer les t.km en multipliant les véhicules lourds.km par un tonnage moyen transporté.

Pour le transport ferroviaire de marchandises, la méthode utilisée se base sur une estimation des trafics de marchandises sur le territoire wallon. Cette dernière est réalisée par INFRABEL, le gestionnaire belge de l'infrastructure ferroviaire.

Au niveau du mode fluvial, les données sont issues de la base de donnée de trafic récoltées par le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures auprès des opérateurs de transport concernés.

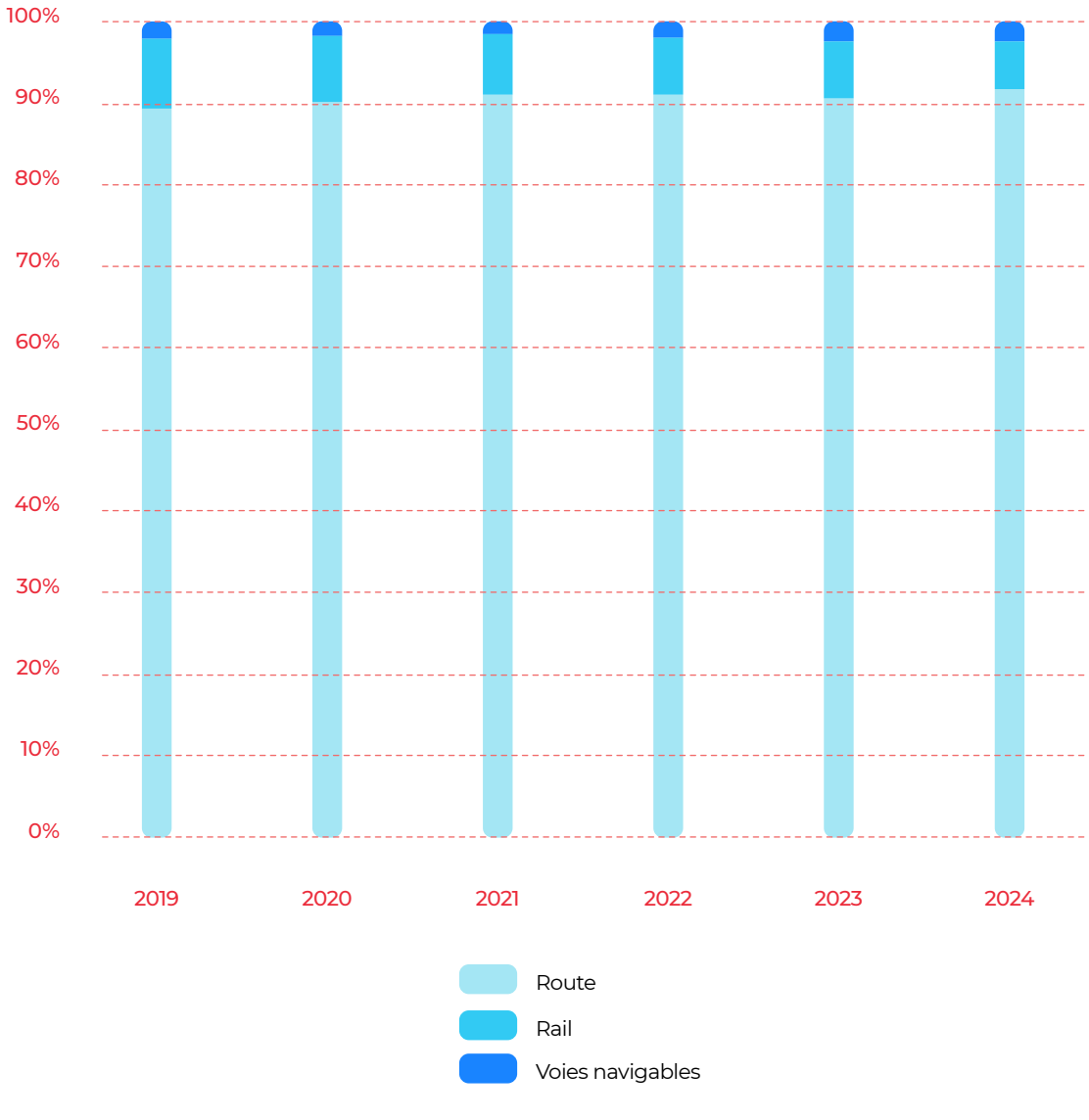
Au regard des chiffres disponibles, nous relevons que l'évolution des t.km (tous modes terrestres confondus, transport international inclus) fluctue d'une année à l'autre sans qu'une tendance claire puisse être dégagée. En 2024, ces t.km sont cependant supérieures de 4% à celles enregistrées en 2019.

En revanche, la répartition modale ne va clairement pas dans le sens attendu par la vision FAST 2030. En effet, elle renseigne, pour l'année 2024, une part davantage prépondérante pour le transport routier (93,71%) alors que les transports par les voies ferroviaires et navigables sont respectivement de 3,65% et de 2,64%.

[3] Les données régionalisées ne sont pas disponibles pour l'année 2018.

Année	Route t.km (en millions)	Rail t.km (en millions)	Voies navigables t.km (en millions)	Total t.km (en millions)
2019	46 598	2 839	1 685	**51 121**
2020	45 426	2 584	1 423	**49 434**
2021	55 300	2 447	1 505	**59 252**
2022	49 492	2 058	1 438	**52 988**
2023	41 840	1 889	1 360	**45 089**
2024	50 031	1 947	1 410	**53 388**
2025	NC	2 044	1 244	-

Evolution des parts modales du transport de marchandises



- Part modale de la route dans le transport de marchandises

Pour traiter de la question de l'efficacité du transport routier, l'analyse de l'évolution des véhicules lourds.km (voir tableau ci-dessous) montre une augmentation du trafic routier de 19,7% sur la période 2019-2024. Le « tonnage routier moyen » peut, quant à lui, être estimé à 8,8 tonnes en 2024.

Année	Véhicules lourds.km (en milliers)	Tonnage routier moyen
2019	4 750 000	9,810
2020	4 347 000	10,450
2021	5 530 000	10,000
2022	5 150 000	9,610
2023	5 140 000	8,140
2024	5 684 000	8,802
2025	NC	NC

Limites et sources

Pour le trafic fluvial, les t.km sont calculées sur la base des données de trafic récoltées par le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures. Le système permet une collecte exhaustive de tous les voyages empruntant le réseau des voies navigables wallonnes ; il ne s'agit donc pas d'estimations.

Pour le trafic ferroviaire, les estimations ont été réalisées à partir des tonnes nettes remorquées ayant circulé sur le territoire wallon, du nombre de convois chargés et des trains-kilomètres fournis par INFRABEL.

Pour le transport routier, le recensement des véhicules est réalisé par la Direction de l'Exploitation des réseaux routiers du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures sur la base de l'analyse des charges de trafic par tronçon routier[4]. La limite méthodologique se situe dans l'incapacité du système de recensement à distinguer précisément les différents types de véhicules circulant en Wallonie. En effet, le système effectue une répartition entre les véhicules dédiés au transport des personnes (soit les véhicules légers) et les véhicules dédiés au transport des marchandises (soit les véhicules lourds). Pour cette dernière catégorie, le recensement effectué ne permet pas de distinguer les parts respectives des poids lourds (+3,5T) et des véhicules utilitaires lourds. Cela a pour conséquence que le tonnage routier moyen a été estimé à partir des quantités transportées par les poids lourds et par les véhicules utilitaires. Ces quantités ont été collectées par le système *Weigh In Motion*[6] des stations de pesage dynamique de Louvain-la-Neuve et Saint-Ghislain. Elles couvrent la période de 2019 à 2024.

[4] D'un point de vue méthodologique, le réseau est découpé en tronçons sur lesquels le trafic est considéré comme constant. Sur le réseau autoroutier, les tronçons sont délimités par chaque échangeur centré sur un point schématique. Sur le réseau routier, les points de délimitation des tronçons sont les carrefours entre routes régionales ou éventuellement le début ou la fin de la route. A partir des données horaires de trafic, on calcule le trafic journalier moyen des jours ouvrables (lundi-vendredi), des samedi et dimanche pour chaque tronçon équipé d'un poste permanent de mesures. Pour les tronçons non équipés d'un poste permanent de mesures, le trafic journalier moyen est déterminé à partir d'une campagne de mesures temporaires ou en fonction du trafic des tronçons voisins ou encore sur base de floating car data. C'est cette estimation du trafic qui, multipliée par la longueur de chaque tronçon et par le nombre de jours dans l'année, donne pour résultat les véhicules.kilomètres parcourus sur le réseau, La distinction entre les véhicules légers et les véhicules lourds est réalisée par l'intermédiaire d'une signature magnétique laissée par les essieux des véhicules (nombre et distance) sur les boucles de comptage.

[6] Le SPW mène une politique répressive à l'encontre des véhicules en surcharge pour trois raisons principales : diminuer la détérioration de l'infrastructure routière, lutter contre la concurrence déloyale et renforcer la sécurité routière. Pour agir, il dispose notamment de stations de pesage qui se basent sur un dispositif piézoélectrique innovant surnommé **WIM** (*Weigh In Motion*). Elles permettent de détecter les poids lourds en surcharge grâce à des capteurs installés dans le revêtement autoroutier. Le système WIM fonctionne avec :

- des caméras de reconnaissance des plaques d'immatriculation ;
- des boucles, dans la surface de la route, qui détectent les véhicules qui passent et déterminent leur longueur ;
- des capteurs de pesage, sur la surface de la route, qui détectent les essieux et enregistrent les charges par essieu.

1 881 683

véhicules

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Composition du parc de voitures

En 2025, le parc wallon des voitures était composé de 1.881.683 véhicules (en hausse de 6,3% par rapport à 2017).

Vision FAST 2030

Selon la vision FAST, l'électrification du parc de voitures devra contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Pour y parvenir, la Stratégie Régionale de Mobilité reprend à son compte l'objectif de composition du parc de voitures à l'horizon 2030 fixé dans le Plan Air Climat Energie 2030 de la Wallonie (PACE 2030)[1].

Constat

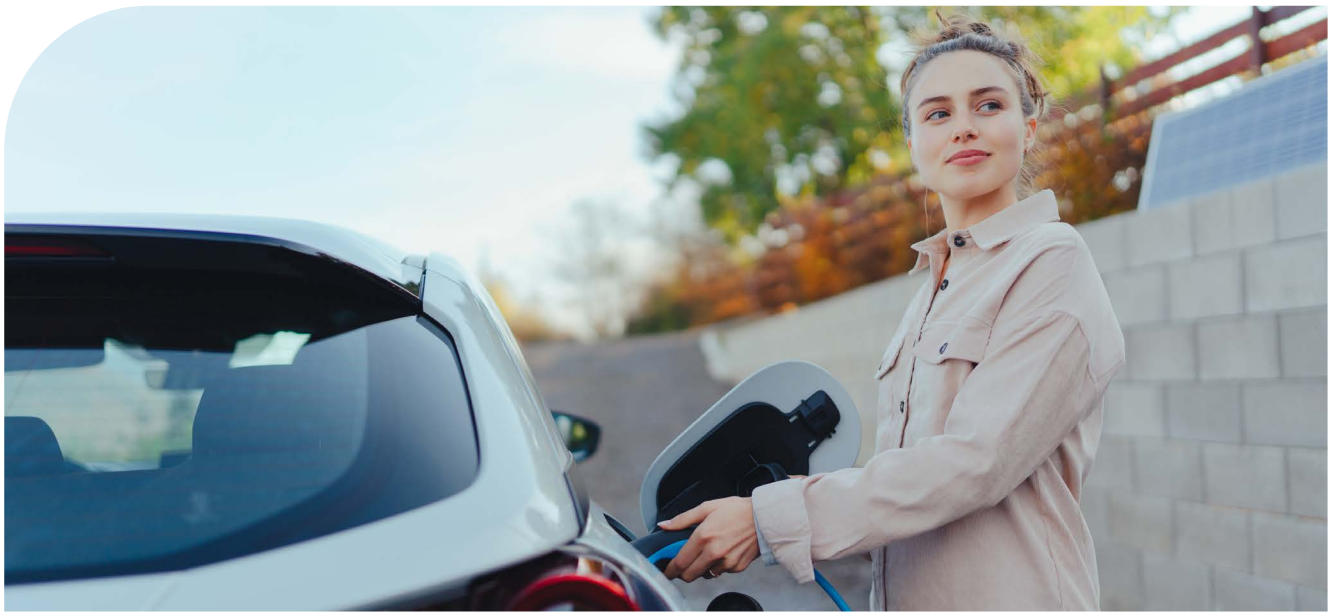
En 2025, les véhicules électriques (Battery Electric Vehicle) sont encore peu présents dans le parc automobile wallon. Ils ne représentent que 44.224 véhicules (soit 2,35% du parc). L'essence (y inclus les micro-hybridations[2]) est actuellement la technologie la plus importante dans le parc automobile wallon et représente 60,9% des véhicules. Les véhicules diesel n'ont, quant à eux, plus le vent en poupe et ne représentent plus que 33,5% du parc en 2025, un chiffre continuellement en baisse depuis 2017.

[1] Plus d'information sur ce plan via le lien suivant : 21/03/2023 : Plan Air Climat Énergie 2030 - Site énergie du Service public de Wallonie.

[2] Par micro-hybridation, nous entendons les véhicules dotés d'une motorisation électrique mais non rechargeable.

[3] Catalogue des indicateurs statistiques - WALSTAT

[4] Les immatriculations de véhicules neufs et d'occasions concernent tant les véhicules privés que les véhicules inscrits au nom d'une société de leasing (y compris les véhicules d'entreprise). Ces derniers sont tous enregistrés à l'adresse (commune) du siège (social) de la société. Il en découle que le nombre de véhicules immatriculés sur un territoire ne reflète pas forcément le nombre de véhicules disponibles sur ce même territoire.



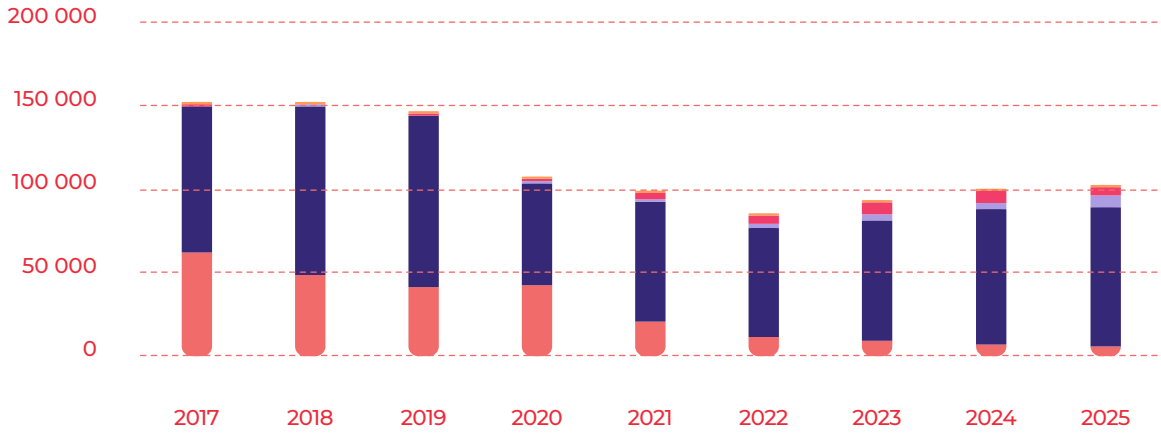
Composition du parc de voitures en Wallonie

Motorisation	2017	2025	Objectif PACE 2030
Diesel (dont micro-hybridation)	57,4%	33,5%	15%
Essence (dont micro-hybridation)	42,1%	60,9%	44%
CNG	0,0%	0,1%	5%
BEV (Battery Electric Vehicle)	0,1%	2,4%	25%
PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)	0,1%	2,5%	10%
Hydrogène	0,0%	0,0%	1%
LPG	0,3%	0,7%	0%
TOTAL (en nombre de véhicules)	**1 770 135**	**1 881 683**	

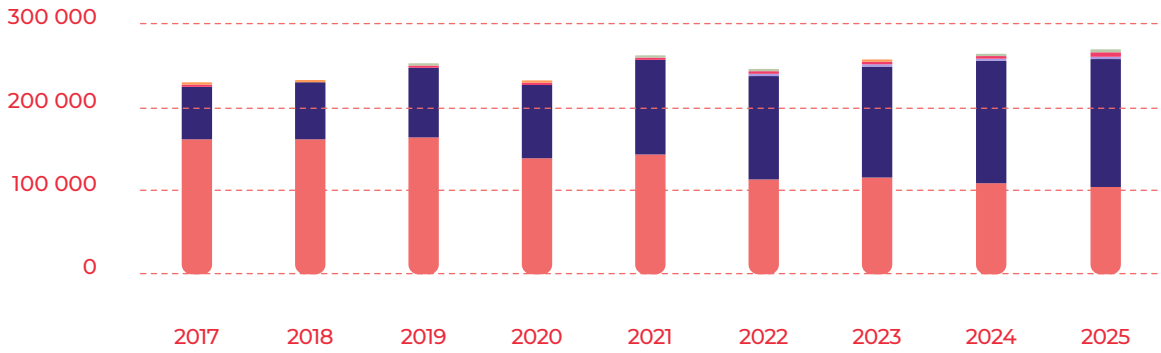
De manière générale, l'évolution à la hausse du parc de voitures particulières (+6,3% par rapport à 2017) laisse entrevoir une grande dépendance à l'automobile en Wallonie. En effet, la croissance de la taille du parc de voitures immatriculées en Wallonie a été plus rapide que la croissance de la population wallonne sur la même période (+2,5%)[3]. En l'absence de mesures incitatives fortes et eu égard aux tendances actuelles, il est peu probable que l'objectif d'un parc composé à hauteur de 25% de véhicules électriques en 2030 soit atteint. Les objectifs fixés pour les autres types de motorisation dans un objectif de décarbonation ont également peu de probabilité d'être atteints en 2030 (PHEV, CNG et hydrogène).

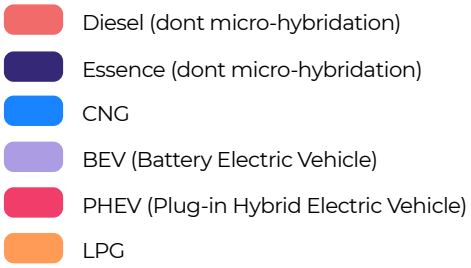
Pour appréhender les tendances récentes au sein de la société, il convient d'analyser conjointement l'évolution du parc automobile et celle des immatriculations des véhicules neufs et des occasions[4]. Nous constatons ainsi, qu'en 2025, 105.960 véhicules neufs ont été immatriculés en Wallonie parmi lesquels 11% de BEV et 5,3% de PHEV. Ces deux motorisations ont cependant moins de succès sur le marché de l'occasion (263 837 véhicules immatriculés en 2025), où les BEV et les PHEV représentent respectivement 2,5% et 2,3% des immatriculations, loin derrière les véhicules essence (58,5%) et diesel (36,2%).

Évolution des immatriculations des voitures neuves - par type de motorisation



Évolution des immatriculations des voitures d'occasion - par type de motorisation





L'analyse des graphiques ci-contre nous permet de dégager les tendances suivantes :

- **Une diminution des immatriculations de voitures neuves (105.960) qui ne correspondent plus qu'à 29% des immatriculations totales en 2025 (369.797) alors qu'en 2017 elles représentaient encore 40% du volume total. Cette baisse des immatriculations de voitures neuves est toutefois largement compensée par les immatriculations des voitures d'occasion, lesquelles ont le vent en poupe avec 263.837 immatriculations en 2025 ;**
- **Une augmentation de la part des BEV dans les immatriculations, tant sur le marché de l'occasion (6.592 unités, +66% par rapport à 2024) que sur celui du neuf (11.658 unités, +37% par rapport à 2024). Sur ce dernier segment, les immatriculations de BEV sont désormais deux fois plus nombreuses que celles de véhicules diesel (5.938 unités). Toutefois, malgré cette forte croissance, les volumes annuels de véhicules électriques immatriculés restent encore insuffisants pour entraîner une transformation massive du parc automobile.**
- **Après une progression continue entre 2019 et 2023, les immatriculations de PHEV neufs ont atteint un pic annuel de 10.412 unités avant de reculer au cours des deux dernières années, pour s'établir à 5.624 unités en 2025. À l'inverse, les PHEV poursuivent leur progression sur le marché de l'occasion, dans une tendance à la hausse observée depuis 2017. Cependant, sur ce segment, il se vend désormais davantage de BEV que de PHEV.**
- **Une diminution des nouvelles immatriculations des motorisations essence (de 84.625 en 2017 à 80.439 en 2025) mais une augmentation importante sur le marché des occasions (de 72.992 en 2017 à 154.448 en 2025).**

Limites et sources

Les données utilisées pour construire cet indicateur proviennent du projet Ecoscore[5], lequel est financé par les trois régions du pays. Il a été décidé de privilégier les données issues d'Ecoscore car elles disposent d'une même ventilation des véhicules par type de motorisation que celle recherchée dans le PACE. L'origine des données et les limites méthodologiques sont détaillées sur le site web : Ecoscore

Dans la mesure où la majorité des véhicules de société ne sont pas immatriculés en Wallonie, le parc « roulant » wallon est sensiblement plus important et d'une composition différente de celle suggérée par les seules données d'immatriculation.

[5] Le projet Ecoscore a pour objectif de renseigner, par véhicule, une indication de son impact environnemental sur une échelle de 0 à 100. Plus le score est élevé, plus le véhicule est respectueux de l'environnement. Subsidiairement, le projet Ecoscore propose également une multitude d'informations sur la composition du parc de véhicules particuliers et sur les immatriculations de véhicules particuliers au sein des trois régions du pays. Le Service Public de Wallonie est partie prenante à ce projet via l'AwAC (Agence wallonne de l'Air et du Climat).

37 724

véhicules

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Composition du parc de poids lourds

immatriculés en Wallonie par type de motorisation

En 2025, 86% du parc de poids lourds immatriculés en Wallonie était composé de véhicules dotés d'une motorisation diesel.

Vision FAST 2030

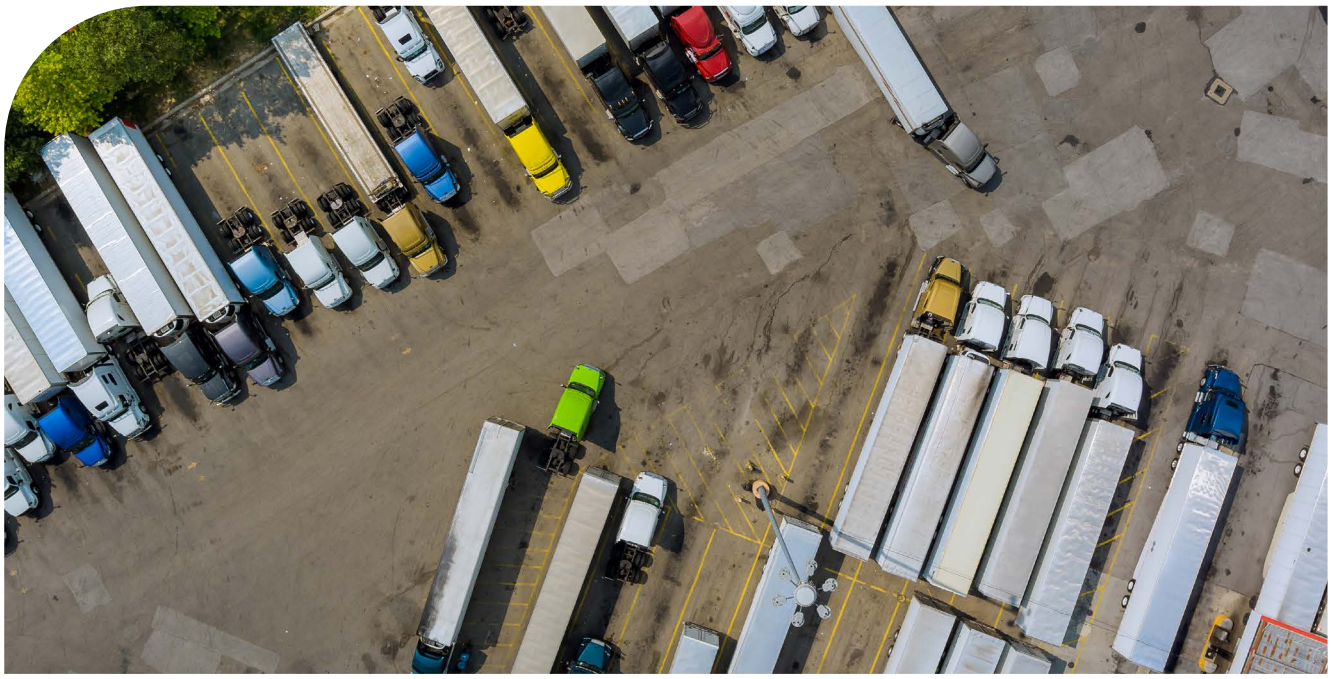
Initialement, l'objectif fixé dans la Stratégie Régionale de Mobilité concerne une diminution de 15% des émissions moyennes de CO_2 des véhicules lourds du parc wallon d'ici à 2030. Il n'est cependant pas précisé s'il s'agit du parc immatriculé ou du parc circulant en Wallonie ; les deux sous-ensembles pouvant s'avérer très différents. Le Plan Air Climat Energie (PACE 2030) propose, quant à lui, un objectif relatif aux motorisations utilisées par les poids lourds (voir *infra*).

Constat

Aujourd'hui, il n'existe pas de manière simple et rapide d'estimer les émissions moyennes de CO_2 des poids lourds et ce, tant pour le parc immatriculé que pour les véhicules circulant en Wallonie. Les principales raisons sont que :

- **Les émissions sont variables entre les différentes catégories de véhicules et, en pratique, fortement dépendantes de leurs vitesses et de leurs chargements ;**
- **Il n'est actuellement pas possible d'extraire les normes CO_2 des données mises à disposition par la Direction des Immatriculations des Véhicules (DIV) du Service Public Fédéral Mobilité et Transport ;**
- **Cette information n'est pas non plus accessible via les données collectées dans le cadre de la redevance kilométrique « poids lourds »[1] qui ne repose, actuellement, que sur les normes EURO ;**

[1] Pour plus d'informations sur la redevance kilométrique, vous pouvez consulter la page web suivante : Poids lourd - Prélèvement kilométrique (PKM) - Portail du SPW Finances



Par ailleurs, compte tenu de l'évolution assez rapide des flottes de véhicules lourds, l'objectif fixé dans la SRM se révèle un peu dépassé, notamment au regard de ceux fixés par la législation européenne. En effet, le règlement UE 2019/1242 établit les standards d'émissions de CO_2 pour les nouveaux véhicules lourds immatriculés[2]. Il prévoit une réduction des émissions de CO_2 de -30% en 2030, avec une cible intermédiaire de -15% en 2025. Ce règlement est en cours de révision avec des propositions plus ambitieuses encore pour 2030 (-45 %), 2035 (-65 %) et 2040 (-90 %), en plus de l'objectif de réduction de 15% d'ici à 2025.

Le PACE 2030 aborde, quant à lui, la question du verdissement de la flotte de camions de manière un peu différente en partant des types de motorisations/carburants. Il insiste sur la percée du gaz naturel liquéfié (GNL) dans le fret lourd et sur la nécessité de renforcer le potentiel des camions hybrides ou électriques purs en fonction de l'évolution technologique et du développement des bornes de rechargement. A terme, il identifie également l'hydrogène comme un carburant important dans cette dynamique.

Comme il est actuellement encore trop complexe de préjuger des évolutions technologiques permettant une électrification du secteur, le PACE 2030 se limite à fixer un objectif de 25% du parc de camions converti au gaz naturel à l'horizon 2030, sans préciser s'il s'agit du parc immatriculé ou circulant. Les données actuellement disponibles au sein de la DIV permettent d'obtenir, pour le parc immatriculé et pour l'année 2025, la répartition suivante :

Composition du parc de poids lourds (véhicules > 3.5T) immatriculés en Wallonie au plus tard en 2025 (source DIV)

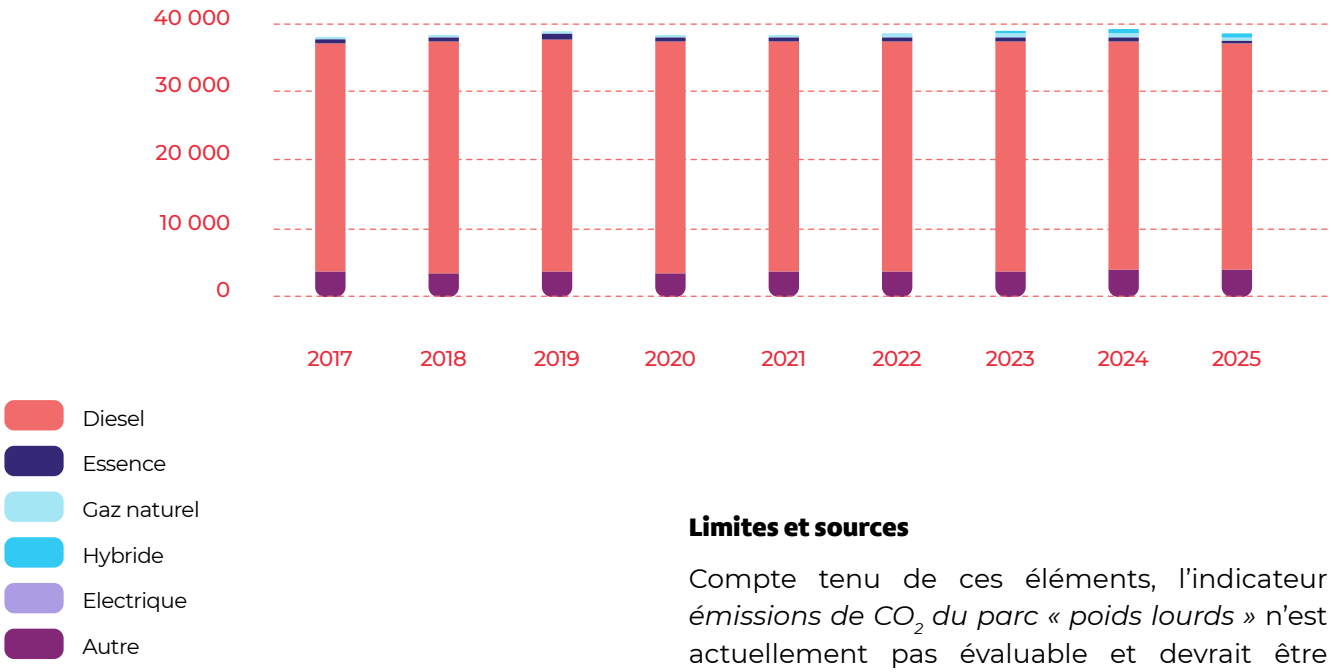
Motorisation	Nombre	% du parc
Diesel	32 396	85,9%
Electrique	13	0,0%
Essence	1 131	3,0%
Gaz naturel	187	0,5%
Hybride	8	0,0%
Autre[3]	3 989	10,6%
Total	**37 724**	

[2] Les obligations de réduction d'émissions de CO_2 s'appliquent sur les émissions moyennes du parc de véhicules neufs par constructeur, par rapport aux émissions moyennes de CO_2 de la période de référence de l'année 2019. Les dispositions se basent sur un raisonnement au « pot d'échappement ».

[3] La catégorie « autre » regroupe les motorisations suivantes : LPG + essence, gasoil + LPG, bio-ethanol, essence + CNG, essence + diesel et essence + LNG

Les tendances observées sur la période 2017-2025 montrent que les motorisations diesel dominent fortement le parc immatriculé en Wallonie et que le gaz naturel n'évolue pas dans le sens attendu par le PACE 2030. Cependant, pour préparer l'avenir et la montée en puissance de la filière de l'hydrogène à partir de 2030, le Gouvernement wallon, a adopté en mai 2024, un plan stratégique pour le développement de la filière de production et de valorisation de l'hydrogène.

Évolution de la composition du parc de poids lourds immatriculés en Wallonie - entre 2017 et 2025



Limites et sources

Compte tenu de ces éléments, l'indicateur *émissions de CO_2 du parc « poids lourds »* n'est actuellement pas évaluable et devrait être remplacé par l'indicateur *composition du parc de poids lourds immatriculés en Wallonie par type de motorisation/carburant* en relation avec les objectifs PACE 2030. Ce dernier peut être calculé annuellement grâce à la base de données du parc automobile de la DIV.

Le PACE 2030 fixant également des objectifs spécifiques au parc de camionnettes (ou VUL), l'indicateur pourrait dans un second temps être étendu à ce type de véhicules.

Depuis 2025, le Service public fédéral Mobilité et Transports diffuse les données relatives aux parcs de véhicules selon un nouveau format. Cette évolution méthodologique est susceptible d'entraîner des variations entre les données de 2025 et celles des années antérieures.

- Composition du parc de poids lourds



-4,2%

par rapport au niveau des émissions enregistrées en 2005

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Émissions de gaz à effet de serre du secteur transport

Avec 27% du total des émissions wallonnes de gaz à effet de serre (GES), dont plus de 99% sont dues aux seuls véhicules routiers, le secteur des transports est, en 2024[1] et après l'industrie, le principal contributeur au réchauffement climatique.

Vision FAST 2030

La vision FAST affiche la volonté de se mettre en « conformité » avec les objectifs européens de réduction de GES. C'est pourquoi la Wallonie s'est engagée à viser une réduction de -47% des GES, à l'horizon 2030 et par rapport à 2005, dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'agriculture (secteurs non-ETS). Cet engagement, conjugué aux réductions attendues dans le cadre de l'ETS[2], doit permettre de respecter l'objectif de réduction de -55% en 2030 par rapport à 1990 adopté par le Gouvernement Wallon.

L'effort demandé au secteur des transports à travers le PACE 2030[3] est une réduction de -43% des émissions par rapport à 2005. C'est proportionnellement moins que l'effort moyen (-47% voir ci-avant), reconnaissant ainsi explicitement que le secteur des transports est un secteur critique, encore largement captif des énergies fossiles et pour lequel la transition vers une décarbonation est délicate. Cette réduction correspond à un plafond d'émissions de GES pour le secteur de 4,574 millions de tonnes de CO_2 éq[4] par an à l'horizon 2030[5].

[1] Les soumissions officielles à l'Europe des émissions de gaz à effet de serre se rapportent toujours à l'année t-2.

[2] Emission Trading Scheme

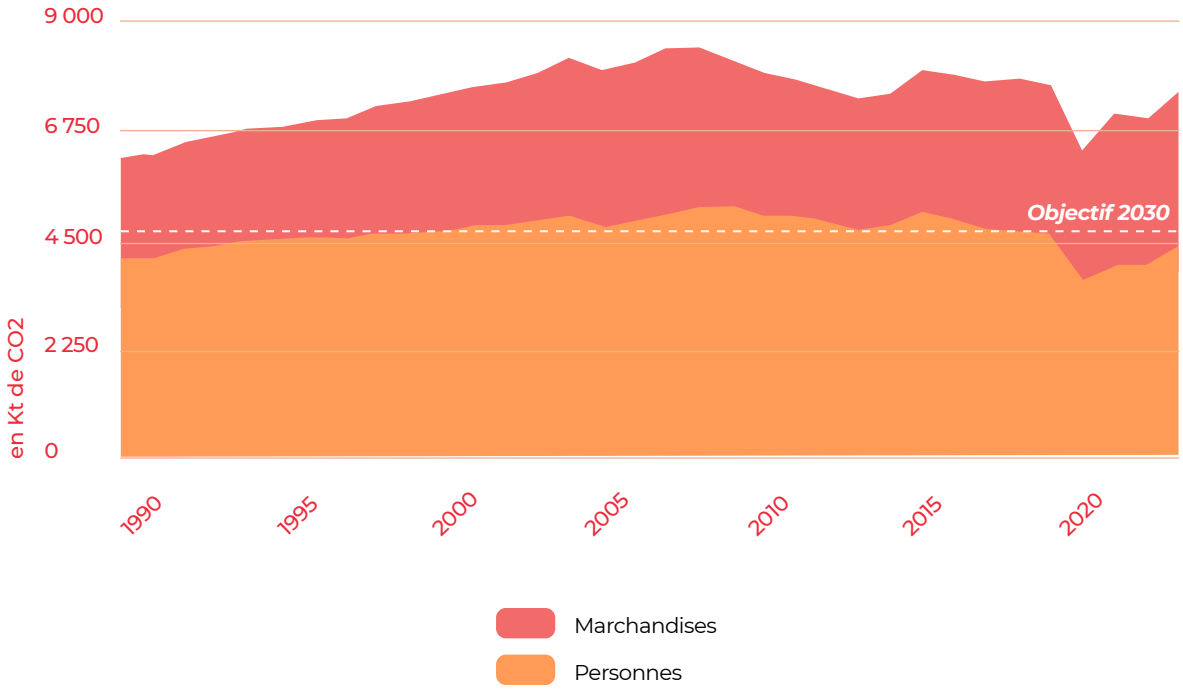
[3] PACE est l'acronyme de « Plan Air Climat Énergie ». L'objet de ce plan est de décrire de manière intégrée les actions menées dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, ainsi qu'en faveur de la diminution de notre consommation d'énergie. Le PACE s'inscrit dans la mise en œuvre du Décret Climat du 19 février 2014 qui a pour objet d'instaurer des objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet ainsi qu'en matière de qualité de l'air ambiant et de mettre en place les instruments pour veiller à ce qu'ils soient réellement atteints.

[4] L'équivalent dioxyde de carbone (équivalent CO_2) est une mesure métrique utilisée pour comparer les émissions de divers gaz à effet de serre sur la base de leur potentiel de réchauffement global (PRG), en convertissant les quantités des divers gaz émis en la quantité équivalente de dioxyde de carbone ayant le même potentiel de réchauffement. Ainsi, pour les gaz liés aux transports, le PRG pour le méthane est de 25 et pour l'oxyde nitreux de 298.

[5] Le PACE 2030 fait état d'un plafond à 5,601 millions de tonnes de CO_2 éq (calculé en référence aux inventaires 2021). Il s'agit ici d'une estimation plus récente réalisée sur la base du dernier inventaire disponible, soumis en mars 2026 à l'Europe.

Constat

Evolution des émissions de CO_2 éq. du transport[6]



en $kTCO_2$	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Personnes	4 050	4 459	4 648	4 734	4 830	4 847	3 447	3 712	3 960	4 066	4 192
	65%	65%	62%	59%	61%	61%	54%	52%	54%	54%	55%
Marchandises	2 109	2 309	2 786	3 243	3 066	3 119	2 953	3 388	3 314	3 375	3 463
	34%	34%	37%	40%	39%	39%	46%	48%	45%	45%	45%
Autres	65	43	29	48	46	29	28	29	28	28	30
	1%	1%	0,0%	1%	1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	**6 225**	**6 812**	**7 463**	**8 025**	**7 943**	**7 994**	**6 428**	**7 130**	**7 302**	**7 470**	**7 685**

[6] Les séries chronologiques des inventaires sont recalculées chaque année jusqu'à l'année 1990 et les chiffres d'émissions varient parfois de façon sensible en fonction de nouvelles méthodologies, de nouvelles répartitions sectorielles ou suivant la consolidation des sources de données.

L'amélioration des moteurs, notamment grâce à l'établissement de normes EURO de plus en plus strictes et l'augmentation du taux d'incorporation de bio-carburants, ont permis de réduire les émissions de GES malgré la croissance du trafic et du parc de véhicules.

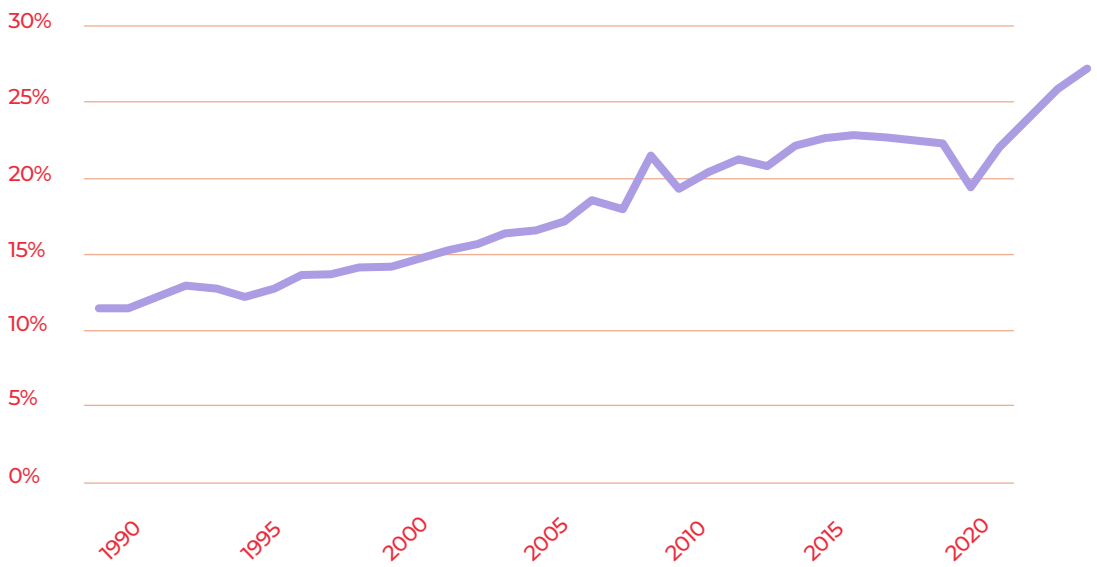
Cela étant, ce « gain technologique » s'est largement essoufflé ces dernières années, principalement en raison :

- **d'une diminution très significative du nombre de voitures « diesel » et de son remplacement par des motorisations « essence » dont on sait qu'elles sont davantage génératrices de CO_2 ;**
- **d'une augmentation de la consommation moyenne des véhicules, qui doit être mise en relation avec l'augmentation sensible de la puissance et du poids des véhicules ;**
- **d'une évolution des émissions liées aux véhicules utilitaires légers (VUL) qui ont plus que triplé depuis 1990 (de 288 kT CO_2 à 895 kTCO_2 en 2024), notamment en raison d'une croissance de trafic de ce type de véhicules très importante.**

Le secteur dans sa globalité n'émet que 4,2% de moins qu'en 2005 et, surtout, ses émissions sont à nouveau en croissance (+2,9% durant l'année écoulée). L'effort à consentir reste donc considérable. Atteindre les objectifs fixés par le Gouvernement Wallon imposera de réduire encore de plus de 3.000 kT les émissions actuelles.

Par ailleurs, les émissions de CO_2 liées au transport ont un poids croissant au sein des émissions wallonnes. Alors qu'elles représentaient moins de 17% des émissions régionales en 2005, leur part atteint désormais 27 % en 2024. La décarbonation du transport constitue donc un des principaux défis de la transition climatique en Wallonie.

Évolution de la part du transport dans les émissions régionales de CO_2 éq.



- Émissions de gaz à effet de serre du secteur transport



Vecteurs énergétiques

Les émissions de gaz à effet de serre sont étroitement liées à la consommation énergétique des transports en Wallonie, car celle-ci repose encore très majoritairement sur l'utilisation de carburants fossiles. Ainsi, chaque augmentation de la demande énergétique dans les transports se traduit directement par une hausse des émissions, et la dépendance à la voiture individuelle et au transport de marchandises par route accentue d'autant l'impact climatique des déplacements.

La part croissante prise par l'électricité va permettre de réduire simultanément la consommation d'énergie fossile et les émissions de gaz à effet de serre. Cela étant, dans un contexte marqué par des objectifs de sobriété énergétique, il deviendra essentiel à l'avenir de suivre non seulement l'évolution des émissions, mais aussi celle de la consommation énergétique globale du secteur.

Limites et sources

L'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC), chargée des inventaires des émissions de GES par secteur, propose des valeurs désagrégées pour le secteur des transports avec une répartition modale et avec les superpositions suivantes : types de carburant (CNG, diesel, essence, LPG), avec ou sans biomasse, types de GES (CO_2, CH4, N_2O).

La méthode d'estimation est basée sur le « fuel sold ». Il s'agit d'une obligation européenne, suivant en cela les directives du GIEC. À défaut d'une estimation consensuelle et précise des consommations, qui implique *a minima* de connaître l'évolution des divers trafics avec une granularité suffisante, il n'y a pas vraiment d'alternative à cette méthode.

Néanmoins, et pour simplifier, l'hypothèse est que les carburants vendus en Wallonie constituent une bonne approximation de ce qui y est consommé.

Les estimations et les objectifs sont chiffrés en éq. CO_2 hors biomasse. Très concrètement, cela veut donc dire que l'introduction de biocarburants dans les combustibles permet de réduire les éq. CO_2 tels que pris en compte.

Les méthodes d'évaluation concernent uniquement les émissions directes. En ce sens, pour le secteur des transports, les seules émissions qui sont prises en compte sont celles liées spécifiquement à la consommation d'énergie sur le territoire wallon et non à sa production.

7,120
milliards €/an

New

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Coûts externes du transport

de personnes et de marchandises

En 2024[1], l'estimation totale du coût des externalités liées aux transports s'élève à 7,1 milliards d'€, soit 4,9 % du PIB régional.

Vision FAST 2030

La vision FAST ne fixe pas d'objectifs monétarisés à atteindre en matière de réduction des coûts externes liés à l'activité transport. La référence à ceux-ci est néanmoins explicite puisque « fluidité, sécurité, santé doivent être les caractéristiques du système de mobilité en 2030 ».

Constat

Si les différents modes de transport procurent de nombreux avantages, ils produisent également des effets indésirables auxquels nous sommes quotidiennement et collectivement exposés : pollution atmosphérique, bruit, accidents, congestion, etc. Ces effets entraînent des coûts (qualifiés d'externalités) qui ne sont pas directement supportés par les usagers/utilisateurs, mais bien par la société dans son ensemble.

Pour évoluer vers un système plus durable, il est essentiel de tenir compte des coûts non pris en charge directement par les usagers des transports, qu'il s'agisse des déplacements de personnes ou de marchandises. Par exemple, quand la pollution d'un mode de transport a des impacts sur la santé, mais que ces impacts ne sont pas inclus dans son coût pour l'utilisateur, ce mode paraît artificiellement moins cher. Résultat : il est utilisé plus qu'il ne faudrait, tandis que des options moins polluantes sont moins choisies. Plus largement, lorsque les prix ne reflètent pas les limites réelles (comme la capacité

[1] Comme pour les émissions de gaz à effet de serre, 2024 est la dernière année pour laquelle l'ensemble des données utiles au chiffrage des coûts externes est disponible.

de l'air à absorber la pollution), cela encourage une consommation excessive de transport et augmente le trafic. Et malheureusement, les progrès technologiques et les normes environnementales ne suffisent pas à compenser cette hausse.

Pour contribuer à la traduction du concept de mobilité durable en termes opérationnels, une approche possible consiste à évaluer les coûts externes dont sont responsables les activités de transport et à leur donner une valeur monétaire. Bien entendu, cette valorisation se prête difficilement au consensus puisqu'il s'agit de se mettre d'accord sur les valeurs monétaires à attribuer à des phénomènes souvent rétifs au chiffrage. Il est en effet particulièrement difficile d'identifier et de mesurer physiquement l'ensemble des dommages produits, ceux-ci pouvant être immédiats ou non, certains ou controversés.

Malgré la difficulté de quantifier et de monétariser précisément les impacts des différents modes de transport, une série de coûts externes unitaires ont pu être estimés pour la Wallonie.



Coûts unitaires (en centimes d'euro/pkm) des différents types de véhicules pour le transport de voyageurs en Wallonie - en 2024

Type de véhicule	Accidents	Bruit	Pollution de l'air	Changement climatique[2]	Effets de coupure	Effets en amont	TOTAL	Congestion
Voiture essence	4,01	0,97	0,41	1,68	0,46	0,84	8,39	5,59
Voiture diesel	4,01	1,10	1,35	1,75	0,46	0,76	9,44	5,59
Voiture électrique	4,01	0,78	0,36	0,00	0,46	0,43	6,05	5,59
Transport en commun	0,80	0,43	0,41	0,91	0,00	0,69	3,32	0,88
Train électrique	0,13	1,50	0,00	0,00	0,40	0,62	2,67	0,00
Train diesel (ligne non électrifiée)	0,16	1,35	1,71	0,39	0,47	0,36	4,38	0,00

[2] Seules les émissions directes, ,liées à la consommation de carburant, sont prises en compte.

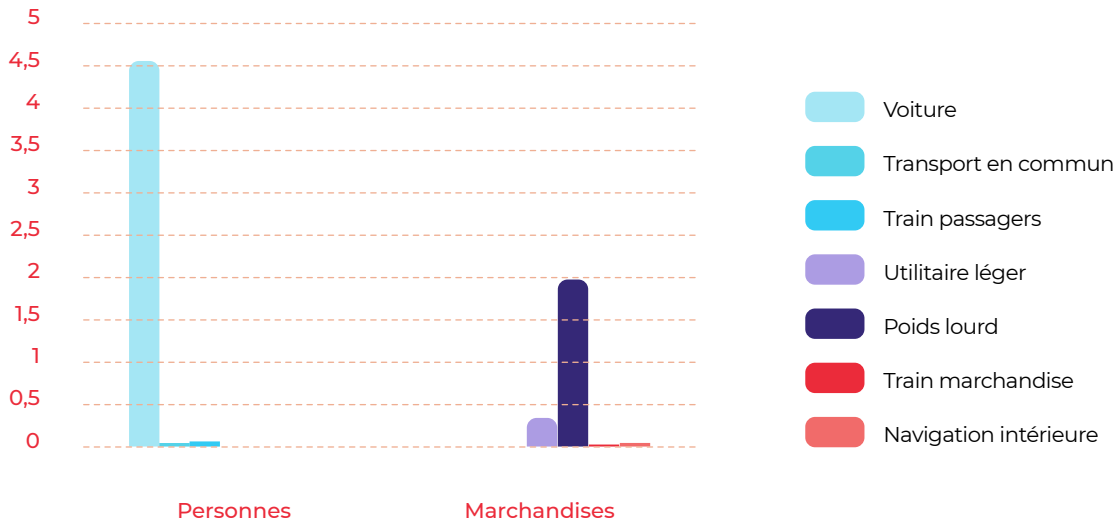
Coûts unitaires (en centimes d'euro/tkm) des différents types de véhicules pour le transport de marchandises en Wallonie - en 2024

Type de véhicule	Accidents	Bruit	Pollution de l'air	Changement climatique	Effets de coupure	Effets en amont	TOTAL	Congestion
Utilitaire léger essence	3,26	2,00	0,80	3,31	0,68	1,66	11,74	14,73
Utilitaire léger diesel	3,26	2,00	3,16	3,97	0,68	1,72	14,83	14,73
Poids lourd	0,66	0,86	1,31	0,83	0,09	0,43	4,20	1,65
Train électrique	0,00	0,97	0,00	0,00	0,07	0,11	1,17	0,00
Train diesel (ligne non électrifiée)	0,00	0,54	0,30	0,27	0,07	0,05	1,26	0,00
Navigation intérieure	0,00	0,00	2,62	0,38	0,00	0,18	3,19	0,00

La mise en relation de ces coûts unitaires avec l'intensité de la demande en transport par mode (lien avec les fiches « demandes ») permet d'estimer des coûts totaux par mode de transport et de donner un aperçu de l'ampleur des impacts cumulés du transport routier par rapport aux autres modes.

À cela s'ajoute encore l'impact de la congestion routière qui peut être évaluée à 4,08 milliards d'euros.

Coûts externes totaux - hors congestion, en milliards d'euros.



- Coûts externes du transport (de personnes et de marchandises)

Limites et sources

En ce qui concerne les bénéfices externes, soit ceux qui profitent à des tiers en dehors d'un marché, il ressort de nombreuses études qu'ils sont quantitativement très réduits. Il est donc fort peu rentable d'investiguer en ce domaine pour internaliser ces bénéfices.

L'estimation des valeurs unitaires, coût par véhicule.kilomètre (v.km) et par passager et tonne.kilomètre (p.km et t.km), a été réalisée via une revue ciblée de la littérature européenne, en ce inclus les recommandations officielles des pays voisins en cette matière. Si de multiples sources ont été consultées, trois documents ont été les plus souvent privilégiés :

- **handbook européen sur les coûts externes (CE Delft 2019 pour la Commissions Européenne),**
- **fiches outils pour l'évaluation des projets d'infrastructure de transport en France (DGITM 2019),**
- **le modèle allemand TREMOD pour les émissions des différents types de véhicules.**

Les détails de cette estimation figurent intégralement dans le document : Définition et validation des coûts liés aux externalités du transport en région wallonne, Rapport d'étude, 2021, STRATEC.

Les calculs des valeurs unitaires concernant les poids-lourds et les utilitaires légers ont été réétalonnés sur base des dernières estimations de chargements moyens qui sont respectivement de 12,88 et 0,87 tonnes.

L'étude initiale datant de 2019, les valeurs proposées doivent être actualisées pour l'année 2024 en raison de l'inflation. Si on se base sur l'indice santé, l'actualisation peut se faire avec les valeurs suivantes : 80,34 (2019) et 97,44 (2024).

Pour les externalités dont l'évaluation est basée sur des préférences sociales, l'actualisation doit prendre en compte un correctif supplémentaire lié à l'évolution du niveau de revenu. La base conceptuelle est que plus le revenu augmente, plus l'individu est disposé à payer pour réduire les nuisances, ce qui donne plus de valeur à ces nuisances. Les externalités concernées sont le bruit et les accidents. Ces deux externalités sont donc également indexées par l'évolution du PIB/ wallon à prix constant qui est la suivante : 31.414 (2019) et 32.939 (2024).

Conclusions & perspectives

L'édition 2026 du Tableau de Bord de la Mobilité confirme l'utilité d'un suivi régulier et objectivé des évolutions du système de mobilité wallon. Les résultats observés montrent que, malgré certaines inflexions, notamment en matière d'électrification du parc automobile, la Wallonie n'est pas encore sur une trajectoire permettant d'atteindre l'ensemble des objectifs fixés à l'horizon 2030. Les enjeux restent importants, tant pour les déplacements des personnes que pour le transport de marchandises. La mobilité demeure largement automobile, individuelle et, thermique, avec des externalités nombreuses et coûteuses.

Cette édition marque également une étape importante dans l'évolution du TBM à travers l'intégration d'un premier indicateur relatif à l'accessibilité. Cette démarche traduit une évolution progressive du regard porté sur la mobilité. En effet, l'objectif d'un système de transport ne se limite pas à permettre aux individus et aux entreprises de se déplacer davantage ou plus rapidement ; il vise avant tout à garantir un accès durable aux services, à l'emploi, à l'éducation, aux soins, aux commerces qui structurent le quotidien.

L'élaboration d'une nouvelle vision de la mobilité wallonne à l'horizon 2050 constitue désormais une perspective majeure. Cette réflexion conduira naturellement à adapter et à enrichir le Tableau de Bord de la Mobilité afin qu'il reflète les nouvelles ambitions qui seront définies.

Pour autant, sa vocation fondamentale restera inchangée : fournir un outil de monitoring stratégique robuste, transparent et partagé, capable d'éclairer les choix publics, de mesurer les progrès réalisés et d'objectiver les écarts qui subsistent. Plus qu'un simple tableau d'indicateurs, le TBM a vocation à demeurer un instrument d'évaluation et d'aide à la décision au service de la vision de mobilité de la Wallonie.



Glossaire

Accessibilité

L'accessibilité désigne la facilité avec laquelle un lieu, un service, une infrastructure ou une ressource peut être atteint ou utilisé par les individus, compte tenu des moyens de transport, des distances, du temps de parcours et des éventuelles contraintes physiques, économiques ou organisationnelles.

Demande en transport

La demande en transport de personnes (tous modes - sauf aérien) est composée de la demande en transport routier en véhicules particuliers (voitures, véhicules utilitaires légers et motos), en transports en commun par route (bus) et par rail (train). Elle est exprimée en passagers.km (p.km).

La demande en transport de marchandises (tous modes - sauf aérien) est composée de la demande en transport routier de marchandises par voie terrestre (camion), fluviale (péniche) et ferroviaire (train de marchandises). Elle est exprimée en tonnes.kilomètre (t.km).

Externalité (négative)

Une externalité négative désigne une situation dans laquelle l'activité d'un agent économique engendre des nuisances (et donc des coûts) pour d'autres agents, sans que ces derniers ne reçoivent de compensation.

Floating car data

Il s'agit des données GPS émises par les véhicules connectés.

Gaz à effets de serre

Gaz d'origine naturelle (vapeur d'eau) ou anthropique (liée aux activités humaines) absorbant et réémettant une partie des rayons solaires (rayonnement infrarouge), phénomène à l'origine de l'effet de serre. Les principaux gaz à effets de serre (GES) liés aux activités humaines sont le dioxyde de carbone (CO_2), le méthane (CH4), l'oxyde nitreux ou protoxyde d'azote (N2O) et des gaz fluorés.



Motif de déplacement

La mobilité se mesure au regard des déplacements des individus. La définition de la notion de déplacement est précise : un point de départ et un point d'arrivée, un motif et le recours à un ou plusieurs modes de transport. En effet, un déplacement peut s'effectuer grâce à des modes de transport individuels privés (marche à pied, vélo, cyclomoteur ou motocyclette, voiture particulière, etc.), individuels publics (taxi, vélo ou trottinette en libre-service, etc.) ou collectifs (bus, tramway, métro, train, avion). Enfin, un motif caractérise toujours le déplacement, puisque tout changement de motif entraîne un nouveau déplacement. Principalement, nous pouvons nous déplacer pour travailler, se former, faire des achats, des loisirs (sport, culture...), ou encore pour des affaires personnelles (santé, démarches administratives, accompagnement de personnes...).

Parc de voitures particulières et immatriculations

Le parc de voitures particulières inscrites en Wallonie permet de disposer d'une vue globale sur les véhicules présents en Wallonie à un instant T (e.a. leur nombre et leur répartition par type de motorisation). Pour appréhender les tendances récentes en vigueur au sein de la société, il convient d'analyser conjointement l'évolution du parc et celle des immatriculations des véhicules neufs et des occasions. L'analyse des immatriculations permet d'anticiper les évolutions à venir dans la composition du parc automobile et d'identifier rapidement les "technologies" émergentes. Ces données sont donc complémentaires. Les décomptes se font au 1er août de chaque année pour le parc et au 31 décembre pour les immatriculations de véhicules.

Part modale

La part modale renseigne sur le poids des différents modes de transport dans les déplacements des personnes et des marchandises. La répartition modale des transports indique la part relative de chaque mode de transport (routier ou ferroviaire, p. ex.) en passagers-kilomètres (p.km) pour le transport de personnes et en tonnes-kilomètres (t.km) pour le transport de marchandises (ou fret). Généralement, la répartition modale est donnée pour une zone géographique et/ou une période précise. En pratique, certains modes de transport peuvent être exclus de l'analyse de la répartition modale. C'est le cas dans la Vision FAST 2030 qui exclut le transport aérien.

Passager-kilomètre (p.km)

Un passager-kilomètre ou p.km est une unité de mesure représentant le transport d'un individu par un moyen de transport déterminé sur une distance d'un kilomètre. Un bus transportant 25 personnes sur 10 km correspond à 250 p.km.

Pendulaire

Le déplacement pendulaire correspond au déplacement que des travailleurs réalisent quotidiennement pour rejoindre leur lieu de travail depuis leur lieu de vie le matin, puis inversement le soir. Par extension, le terme englobe également les déplacements des personnes scolarisées entre le domicile et l'école. La spécificité des déplacements pendulaires est liée à leur régularité. Ils ont lieu en général cinq jours par semaine et à des horaires variant très peu.

Poids lourds Véhicules dédiés au transport de marchandises et dont le poids est supérieur à 3,5T.

Sécurité routière Cette notion désigne l'ensemble des mesures et des actions mises en place pour prévenir les accidents de la route, réduire les risques d'incident, et minimiser les conséquences en termes de blessures et de décès. Elle englobe divers aspects tels que la régulation du trafic, l'amélioration des infrastructures routières, la sensibilisation du public, l'application des règles de conduite, et le développement de technologies visant à rendre les déplacements sur la route plus sûrs. L'objectif principal de la sécurité routière est de créer un environnement routier où les usagers, tels que les conducteurs, les piétons et les cyclistes, peuvent coexister de manière sécurisée et minimiser les risques d'accidents.

Taux d'occupation moyen Ce concept renseigne le nombre moyen d'occupants des voitures, y compris le conducteur, lors d'un déplacement. Il peut également mesurer le nombre de sièges occupés dans le cas d'un moyen de transport en commun. Il est alors exprimé en pourcentage de sièges occupés. Le taux d'occupation moyen est généralement utilisé pour calculer le nombre de passagers. km par année et pour les principaux modes de transport. Il est alors mutiplié par le nombre de véhicules.km recencé durant l'année concernée.

Tonne-kilomètre (t.km) Une tonne-kilomètre ou t.km est une unité de mesure correspondant au transport d'une tonne de marchandises (y compris le conditionnement et la tare des unités de transport intermodal) par un moyen de transport (route, rail, air, mer, voies navigables intérieures, gazoduc/oléoduc, etc.) sur une distance d'un kilomètre. Un camion transportant 20 tonnes de marchandises sur 10km représente 200 t.km.

Transfert modal Le transfert modal désigne le report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre, par exemple de la route vers le rail (pour le transport des marchandises) ou de la voiture vers le train (pour la mobilité des personnes). La notion de report modal est similaire à celle de transfert modal

Véhicule-kilomètre (v.km) L'unité véhicule-kilomètre ou v.km correspond au déplacement d'un véhicule routier sur une distance d'un kilomètre.

Contact

Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité, Direction des études stratégiques et de la Prospective, **Boulevard du Nord 8 à 5000 Namur**.

Tableau de bord de la mobilité



Editeur responsable

SPW Mobilité & infrastructures
Pol Flamend, Directeur général
Boulevard du Nord 8 - 5000 Namur

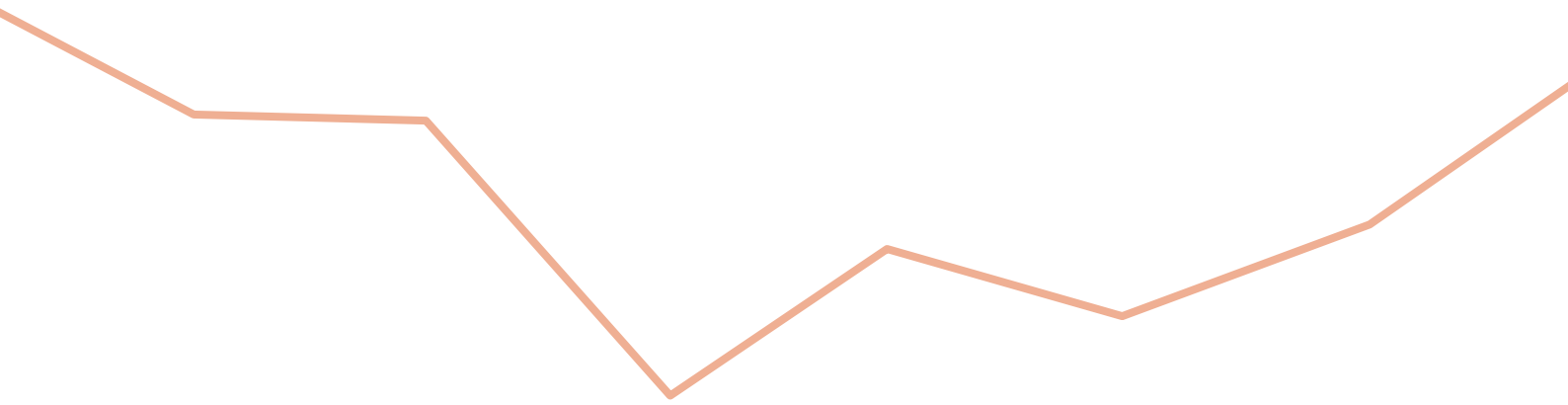
Octobre 2026

Photos • Envato

Mise en page • Deligraph

Numéro ISSN • 3118-3204 (N)

www.wallonie.be • https://mobilite.wallonie.be



Wallonie mobilité SPW

EDIWALL

Wallonie

Iweps