

**Tableau
de bord**

de la mobilité

2024



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 d'occupation moyen des voitures	14
	Demande du transport des personnes	16
	Part des déplacements pendulaires	20
	Personnes décédées dans un accident de la route	24
	Part modale de la route dans le transport de marchandises	26
	Parc de voitures particulières	30
	Parc de poids-lourds	34
	Emissions de gaz à effet de serre du transport	40
44	Conclusions et perspectives	
46	Glossaire	
50	Contact	



Préambule

La politique de mobilité se déploie, aujourd'hui, dans un contexte particulièrement exigeant et en constante évolution. Face aux défis climatiques, environnementaux et socio-économiques, les objectifs fixés par la Wallonie sont de plus en plus ambitieux et incontournables, tandis que les ressources apparaissent de plus en plus contraintes. La Région wallonne se doit donc de concilier deux impératifs, à savoir : affecter au mieux ses ressources et faire preuve d'agilité pour s'adapter et répondre adéquatement à ces évolutions brutales. Pour y arriver, un monitoring de la politique de mobilité apparaît comme une nécessité.

Le tableau de bord de la mobilité (TBM) s'inscrit pleinement dans cette démarche. Fondé sur les objectifs définis par le Gouvernement wallon dans la vision FAST 2030 et la Stratégie Régionale de Mobilité, il permet, au travers d'un ensemble d'indicateurs, de connaître les réalités wallonnes en matière de mobilité, leurs évolutions et leur positionnement au regard des objectifs assignés. Il permet de communiquer de manière transparente sur la situation et de visualiser l'impact des politiques mises en œuvre. Ce faisant, le TBM contribue à l'évaluation de la politique régionale de mobilité.

Ce projet se situe au point d'intersection et de synergie entre le rôle et les missions du SPW-MI (Service Public de Wallonie - Mobilité et Infrastructures) dans le domaine de la mobilité et l'expertise de l'IWEPS (Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique) en matière de statistiques et d'évaluation de politiques publiques. C'est donc naturellement grâce à une collaboration entre ces deux organismes que le projet a été mené.

Il est important de souligner que le résultat ici présenté n'est que la partie émergée de l'iceberg. Ce projet a, en effet, nécessité d'innover, notamment dans plusieurs méthodes d'acquisition et de traitement de données, ce qui a permis également le développement de nombreux indicateurs « métiers » indispensables et utiles aux missions de la planification de la mobilité de manière générale.

Enfin, ce TBM s'inscrit dans un processus itératif et continu ; il est susceptible d'évoluer afin de s'adapter aux enjeux retenus ou à venir par le Gouvernement ainsi qu'aux divers besoins des institutions en charge de la gestion de la mobilité et de ses impacts au quotidien en Wallonie.

Etienne Willame

Directeur Général SPW MI

Sébastien Brunet

Administrateur général - Chef statisticien IWEPS

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 Etudes Stratégiques et de la Prospective (DESP) du SPW Mobilité et Infrastructures (SPW MI) et par l'Institut Wallon de l'Evaluation, 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 accessibles d'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 matière de mobilité. C'est pourquoi, son périmètre sera progressivement élargi à d'autres thématiques liées à la mobilité.

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 transport 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. Ce ne fut pas un exercice aisé, notamment parce que les objectifs à atteindre n'étaient pas suffisamment sourcés à l'origine, sans réelles informations sur les données mobilisées et sur la manière dont elles ont pu être collectées et traitées ou tout simplement par leur disparition et la non-possibilité d'y accéder aujourd'hui. Dès lors, le travail a consisté à identifier, à collecter et à analyser des données potentiellement utilisables. Cela a nécessité 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 suivant 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

<p>Part modale de la voiture</p>	<p>Exploitation de données de comportements issues de l'enquête mobilité réalisée par le SPW MI (mars 2024). Enquête 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.</p> <p>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.</p>	<p>Mai</p>
<p>Taux d'occupation moyen des voitures</p>	<p>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).</p>	<p>Juin</p>
<p>Demande du transport des personnes</p>	<p>Bus : Exploitation des données de fréquentation (nombre de montées) du réseau wallon de transport collectif et collectées par l'Opérateur de Transport de Wallonie et exploitation des derniers chiffres-clés de la mobilité publiés par le Service Public Fédéral Mobilité et Transport.</p> <p>Train : Exploitation de données de fréquentation des trains (montées dans les gares wallonnes) collectées par la SNCB et disponibles via l'outil Walstat et exploitation des derniers chiffres-clés de la mobilité publiés par le Service Public Fédéral Mobilité et Transport.</p> <p>Route : Exploitation des données générées par l'outil TRADEMEX de la Direction de l'Exploitation des réseaux routiers du SPW MI.</p>	<p>Juin</p>
<p>Part des déplacements pendulaires</p>	<p>Exploitation de données de comportements issues de l'enquête mobilité SPW MI (mars 2024). Enquête 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.</p>	<p>Mai</p>
<p>Personnes décédées dans un accident de la route</p>	<p>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).</p>	<p>Juin</p>
<p>Part modale de la route dans le transport de marchandises</p>	<p>Transport fluvial : exploitation des données statistiques collectées par le SPW Mobilité et Infrastructures.</p> <p>Transport ferroviaire : exploitation des données « tonne-kilomètre brute remorquée (TKBR) ayant circulé sur le réseau wallon » fournies par INFRABEL.</p> <p>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).</p>	<p>Mars</p>
<p>Parc de voitures particulières</p>	<p>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</p>	<p>Avril</p>
<p>Parc de véhicules poids lourds</p>	<p>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).</p>	<p>Juin</p>
<p>Emissions de gaz à effet de serre du transport</p>	<p>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.</p>	<p>Mai</p>

Les chiffres-clés

Part modale de la voiture



71,4%

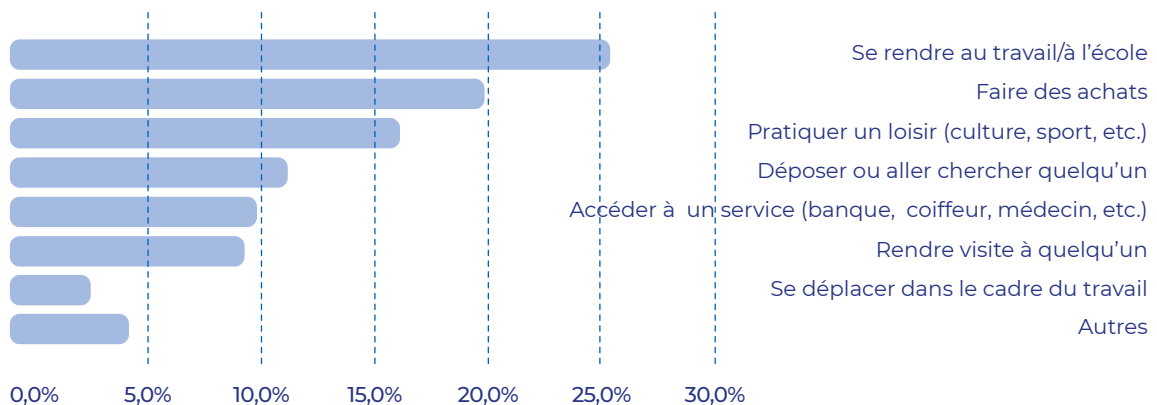
Taux d'occupation moyen des voitures

1,33
occupants

Demande du transport des personnes

59,29
passagers.km (en milliards) -
Voiture, train, bus

Part des déplacements pendulaires



25,6%

déplacements pour se rendre au travail/à l'école

Personnes décédées dans un accident de la route

225
personnes

Demande de transport de marchandises par la route

5,15
milliards de véhicules lourds.km

Part modale de la route dans le transport de marchandises

Route - **41.9 tonne.km (en milliards)**

91,4%

Rail - **2,57 tonne.km (en milliards)**

5,6%

Voie Navigable - **1,36 tonne.km (en milliards)**

2,9%

91,4%

Parc de voitures particulières

55,8% Essence

40,6% Diesel

1,7% PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)

1,1% BEV (Battery Electric Vehicle)

0,5% LPG

0,1% CNG

0,0% Hydrogène

1 830 233
véhicules

Parc de véhicules poids-lourds

85,76% Diesel

10,64% Autres

3,16% Essence

0,41% Gaz naturel

0,02% Hybride

0,01% Electrique

38 180
véhicules

Emissions de gaz à effet de serre du transport

Personnes **4 240**

Marchandises **2 681**

6 921
kTCO2

71,4%

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Part modale de la voiture

En 2024, près de trois-quarts des déplacements des Wallons ont été effectués en voiture.

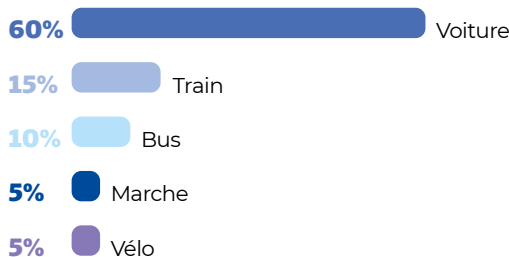
Vision FAST 2030

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 base des distances parcourues¹.

Ces parts modales sont dès lors exprimées en passagers.kilomètres. Concernant les deux graphiques ci contre, il faut noter que :

- la méthodologie 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% le souhait étant de diminuer de 5% la demande totale

¹ Une autre méthode consiste à calculer les parts modales sur base des nombres de déplacements (voir à ce propos le point "Limites et sources").



Constat

Trois enquêtes fédérales de mobilité sont disponibles (Mobel en 1999, Beldam en 2010 et Monitor en 2017)² et peuvent être utilisées pour approcher la trajectoire régionale passée. La comparaison doit néanmoins se faire avec prudence, les méthodologies n'étant pas strictement identiques. Toutefois, il apparaît que les parts modales ont été relativement stables dans le temps et qu'aucune tendance lourde ne peut être identifiée.

Comparaison historique des parts modales, en distances parcourues - Wallonie, Monitor 2017

Mobel 1999



Beldam 2010



Monitor 2017



² 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>

Le recensement exhaustif des différents modes de trafics sur l'ensemble du territoire étant un processus difficile à mettre en place, il a été choisi de mettre à jour cet indicateur au travers d'une enquête auprès de la population. 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 via une enquête par panel (voir également l'indicateur « part des déplacements pendulaires »). Les parts modales estimées sur base de cette enquête sont les suivantes :

Parts modales relatives aux déplacements des wallons - mars 2024 (exprimées en p.km)



Limites et sources

Il convient de distinguer deux types de parts modales : la part modale T (en pourcentage des déplacements effectués) et la part modale D (en pourcentage des distances parcourues)³. Pour mesurer la part modale T, il suffit de s'interroger sur le nombre de déplacements qui ont été réalisés avec chaque mode. Au contraire, pour calculer la part modale D qui est celle utilisée dans le cadre de cette fiche, il faut qu'en plus soient mesurées ou évaluées les distances parcourues. C'est bien entendu une difficulté supplémentaire dans le cadre de la mise en œuvre d'une enquête par panel car l'estimation des distances parcourues n'est pas toujours un exercice aisé pour les répondants⁴.

L'enquête par panel a été réalisée durant deux semaines en mars 2024, le contexte de mobilité analysé est donc un contexte de période scolaire. De manière générale, l'enquête par panel menée en 2024 n'est pas strictement équivalente, tant d'un point de vue méthodologique que du questionnaire administré, aux enquêtes qui l'ont précédée. 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) est inconnue. Pour plus de détails sur la méthodologie utilisée (et ses limites) pour collecter les données utilisées dans le cadre de cette fiche, vous pouvez consulter la fiche relative à l'indicateur « part des déplacements pendulaires ».

³ Il faut garder à l'esprit que la part modale T des modes utilisés pour les courtes distances est (plus ou moins largement) supérieure à leur part modale D.

⁴ Les distances moyennes calculées (en km) sur base des données collectées via l'enquête panel de mars 2024 sont les suivantes : Marche (3,3) ; Vélo / trottinette (10,1) ; Bus/tram/méto/autocar (11,7) ; Train (30,9) ; Voiture (17,9) ; Autres (17).



1,33

occupants

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 (autoroute, 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.

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

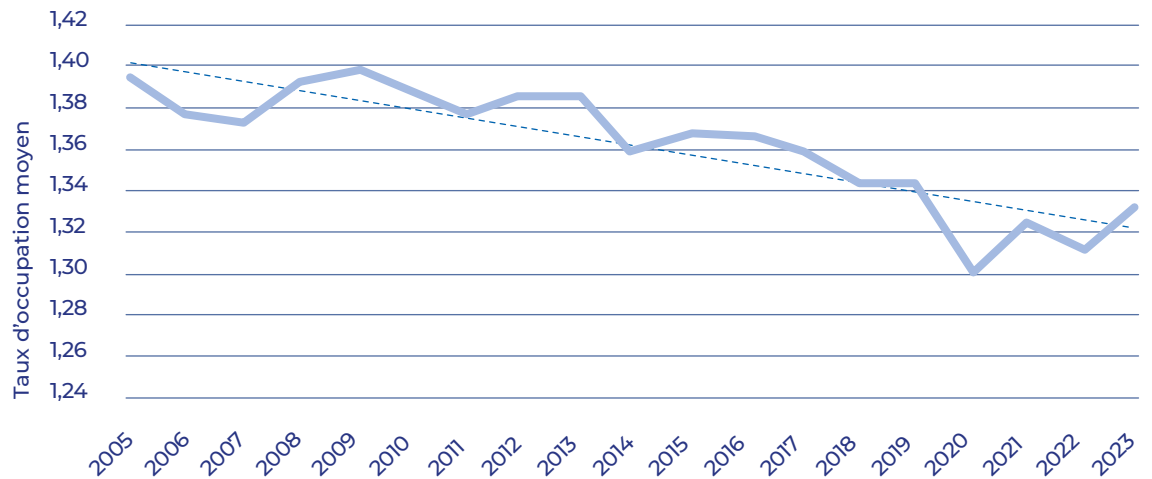
Taux d'occupation moyen des voitures

En 2023, le taux moyen d'occupation des voitures était de 1,33 occupants.

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 sur les 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. L'intérêt principal de ces données réside, à la fois, dans la prise en compte des variations temporelles et géographiques et dans une continuité méthodologique dans la collecte des données. Une série chronologique 2005-2023 a ainsi pu être complètement reconstruite. Son analyse révèle (1) que le taux moyen d'occupation des voitures est en diminution constante depuis de nombreuses années (de 1,39 en 2005 à 1,33 en 2023) ; (2) que depuis 2005 il n'a jamais été supérieur à 1,4 ; 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 2005-2023 ont été construites 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). 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. C'est pourquoi, la Région Wallonne examine actuellement d'autres pistes pour calculer à terme cet indicateur.

59,29passagers.km (en milliards) -
Voiture, train, bus

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 rationnel et par le développement de mesures visant à promouvoir le télétravail et le *coworking*. La modération de la demande de transport est chiffrée 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. De manière générale, la vision FAST vise avant toute chose à réduire la demande des modes de transports motorisés, lesquels ont le plus grand impact sur les infrastructures.

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Demande du transport des personnes

L'utilisation du réseau routier et ferroviaire wallon pour le transport des personnes (transport international compris) s'est intensifiée sur la période 2017-2023 (+13,30% de passagers.km).

Passagers.km (en milliards)¹

Mode	2017	2023
En véhicules légers ²	47,30	55,49
En transport en commun ³	5,03	3,80
Total	52,33	59,29

Constat

Au niveau du **transport par véhicules légers**, les charges de trafic par tronçons routiers permettent d'obtenir des véhicules légers.km. Ces derniers sont ensuite multipliés par le taux d'occupation annuel moyen⁴, pour obtenir des passagers.km.

¹ La méthodologie de calcul des passagers.km pour chaque mode de transport est détaillée dans cette fiche (voir "constat").

² La catégorie "véhicules légers" regroupe les voitures particulières, les motos et les taxis.

³ La catégorie "Transport en commun" regroupe les trains et les bus. Par défaut de données, les autocars ne sont pas pris en compte.

⁴ Voir à ce propos, la fiche sur le taux d'occupation moyen des voitures.

Année	Nombre de véhicules légers.km (tout réseau confondu) [*]	Taux d'occupation moyen ⁶	Nombre total de passagers.km ^{**}
2017	34,78	1,36	47,30
2023	41,72	1,33	55,49

* en milliards de véhicules.km parcourus/an

** en milliards de passagers.km /an

Pour le **transport par bus (hors autocars)**, le nombre de passagers.km se calcule en multipliant le nombre de voyageurs transportés annuellement par la distance moyenne parcourue par ces derniers.

	2017	2023
Voyageurs transportés	158.216.990 ⁷	151.639.865 ⁸
Distances moyennes parcourues (en km)	11 km ⁹	10,1 km ¹⁰
Passagers.km (en milliards)	1,74	1,53

⁵ Autoroutes, réseau régional et réseau communal

⁶ Pour la période 2017 à 2022, l'indicateur "taux d'occupation moyen" est construit sur base des données "accidentologie" disponibles sur Statbel. Pour l'année 2023, il est construit sur base de données non consolidées par Statbel et provenant de la Police fédérale – Direction de l'information policière et ICT – Service Politique et Gestion (BIPOL). Pour plus de précisions, vous pouvez consulter les fiches "Sécurité Routière" et "Taux d'occupation moyen des véhicules".

⁷ Les chiffres relatifs aux voyageurs transportés proviennent du rapport d'activité 2017 du TEC. Il est accessible via le lien suivant : [TEC - Rapport d'activités 2017 | TEC SRWT \(letec.be\)](#)

⁸ Les chiffres relatifs aux voyageurs transportés proviennent du rapport d'activité 2023 du TEC. Il est accessible via le lien suivant : [TEC - Rapport d'activités 2023 \(letec.be\)](#)

⁹ Nous ne disposons pas de chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau TEC pour l'année 2017. Pour pallier ce défaut, nous avons utilisé le kilométrage moyen réalisé par les usagers des bus renseigné dans le rapport "Chiffres clés de la mobilité (version 27/5/2024)" publié par le SPF Mobilité et Transport. Ce dernier renseigne, pour l'année 2016, une distance moyenne de 11 km.

mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/chiffres-clés-de-la-mobilite

¹⁰ Nous ne disposons pas de chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau TEC pour l'année 2023. Pour pallier ce défaut, nous avons utilisé le résultat obtenu à l'issue d'une enquête sur les comportements de mobilité des Wallons menée par le Service Public de Wallonie en mars 2024 auprès d'un échantillon de 2.000 adultes wallons et 1.000 enfants.

Pour le **transport par train**, la méthodologie est sensiblement la même que pour l'estimation de la demande de transport par bus, soit une multiplication des montées dans les gares wallonnes par la distance moyenne parcourue par les utilisateurs du réseau.

	2017	2023
Montées annuelles en Wallonie¹¹	68.487.556	73.564.264
Distance moyenne parcourue	48 km ¹²	30.9 km ¹³
Passagers.km (en milliards)	3,29	2,27

¹¹ Les chiffres de la SNCB sont disponibles sur WalStat via le lien suivant : [Catalogue des indicateurs statistiques - WALSTAT \(iweeps.be\)](#). Le nombre total de montées en Wallonie sur l'année concernée a été calculé de la manière suivante :

(Nombre de montées en semaine*nombre de jours ouvrables sur l'année) + (Nombre de montées le samedi*nombre de samedis sur l'année) + (Nombre de montées le dimanche*nombre de dimanches sur l'année)

¹² Nous ne disposons pas de chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau SNCB pour l'année 2017. Pour pallier ce défaut, nous avons utilisé le kilométrage moyen réalisé par les usagers des bus renseigné dans le rapport "Chiffres clés de la mobilité (version 27/05/2024)" publié par le SPF Mobilité et Transport. Ce dernier renseigne, pour l'année 2016, une distance moyenne de 48 km

mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/chiffres-clés-de-la-mobilite

¹³ Nous ne disposons pas de chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau SNCB pour l'année 2023. Pour pallier ce défaut, nous avons utilisé le résultat obtenu à l'issue d'une enquête sur les comportements de mobilité des Wallons menée par le Service Public de Wallonie en mars 2024 auprès d'un échantillon de 2.000 adultes wallons et 1.000 enfants.

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 » apporte des informations sur l'usage du réseau routier wallon. Il inclut donc 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 routiers¹⁴. La limite méthodologique se situe dans l'incapacité technique actuelle à effectuer une distinction précise des différents types de véhicules circulant en Wallonie. En effet, le système se limite actuellement à distinguer deux catégories de véhicules : les véhicules légers et les véhicules lourds¹⁵. La catégorie véhicules légers regroupe donc différents types de véhicules auxquels on applique un taux d'occupation similaire.

¹⁴ 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.

¹⁵ Pour plus d'information sur la catégorie des véhicules lourds, nous vous renvoyons à la fiche sur les parts modales du transport des marchandises.

¹⁶ Ces chiffres sont ensuite repondérés pour couvrir l'entièreté de l'année considérée.

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 de compagnies privées (Flixbus, navettes privées entreprises ou voyages, etc.) n'est pas prise en compte.

Les montées dans les gares wallonnes sont fournies annuellement par la SNCB sur la base de comptages visuels réalisés par le personnel des gares (INFRABEL) et par le personnel d'accompagnement des trains (SNCB), durant 9 jours consécutifs (5 jours ouvrables encadrés de 2 week-ends) en octobre¹⁶. La méthode consiste à relever le nombre de voyageurs montés et descendus pour tous les trains du service intérieur et dans toutes les gares et les points d'arrêt. Cette technique présente deux limites :

- Une absence de discrimination des données sur la base des périodes scolaires et des jours fériés. Il s'en suit que les chiffres sont probablement surestimés.
- Les usagers vers une autre région ou un autre pays sont comptés sur l'ensemble de leur trajet (ce qui surestime la demande) mais uniquement dans un sens puisque le retour se fera par une montée en dehors du territoire (ce qui sous-estime la demande).

Les données présentées ci-dessus ne tiennent pas compte **des modes actifs**, car les calculs ne sont actuellement ni réalisés, ni réalisables. La mise en place d'un observatoire des mobilités actives et la réalisation d'enquêtes permettront d'appréhender cette donnée dans le futur. Il faut néanmoins relativiser son importance car la part des modes actifs dans les passagers.km est faible (notamment car les distances parcourues sont généralement faibles vu les limites humaines et d'endurance).



25,6%

déplacements pour se rendre
au travail/à l'école

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Part des déplacements pendulaires

En 2024, les wallons se déplacent majoritairement pour se rendre au travail ou à l'école et faire des achats.

Vision FAST 2030

La vision FAST ne fixe pas d'objectifs à atteindre en matière d'évolution des motifs de déplacement. Toutefois, leur connaissance est fondamentale car elle permet de mieux comprendre la demande de mobilité. En effet, les individus ne se déplacent pas pour le plaisir mais bien pour satisfaire un besoin de déplacement.

Constat

La compréhension des comportements de mobilité passe par des enquêtes auprès de la population. Par le passé, des enquêtes ménages ont été organisées soit par l'autorité fédérale en collaboration avec les régions (Mobel¹ en 1999 et Beldam² en 2010) soit directement par la Région Wallonne en collaboration avec l'IWEPS (ERMM³ en 2002 et en 2004 ; Mobwal⁴ et GPSWAL⁵ en 2017). Ces enquêtes sont menées auprès d'échantillons représentatifs de la population tirés au sort dans le registre national. Ce type d'enquête prend du temps, mobilise de nombreuses ressources et est relativement coûteux. En 2017, le Service Public Fédéral Mobilité et Transport et l'Institut Vias ont innové en menant une enquête simplifiée sur les pratiques de mobilité auprès d'un panel volontaire de citoyens belges⁶. En mars 2024, la Région Wallonne a opté pour une formule similaire pour interroger la mobilité de 2.000 adultes et de 1.000 enfants résidant en Wallonie. Un prestataire externe a été désigné pour la réalisation de cette enquête nouvelle mouture. Le graphique suivant reprend la répartition des motifs pour l'ensemble des déplacements renseignés par les répondants dans le détail de leur journée⁷. Ils ont été établis

¹ Mobilité quotidienne des Belges. Cette enquête est disponible via le lien suivant : <https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges>

² Belgian Daily Mobility. Cette enquête est disponible via le lien suivant : <https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges>

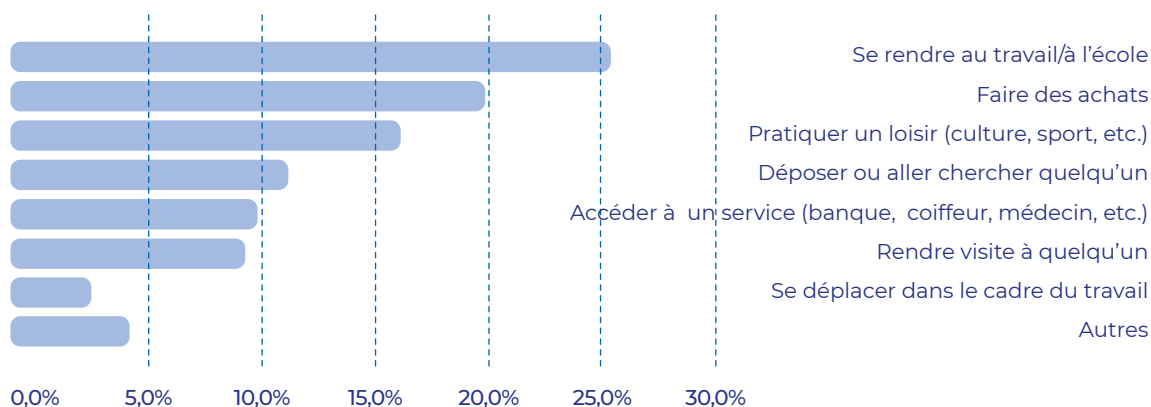
³ Enquête Régionale sur la Mobilité des Ménages Wallons.

⁴ 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](#)

⁵ GPSWAL : [l'enquête Mobilité par smartphone de l'IWEPS - Iweps](#)

⁶ 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 - mars 2024



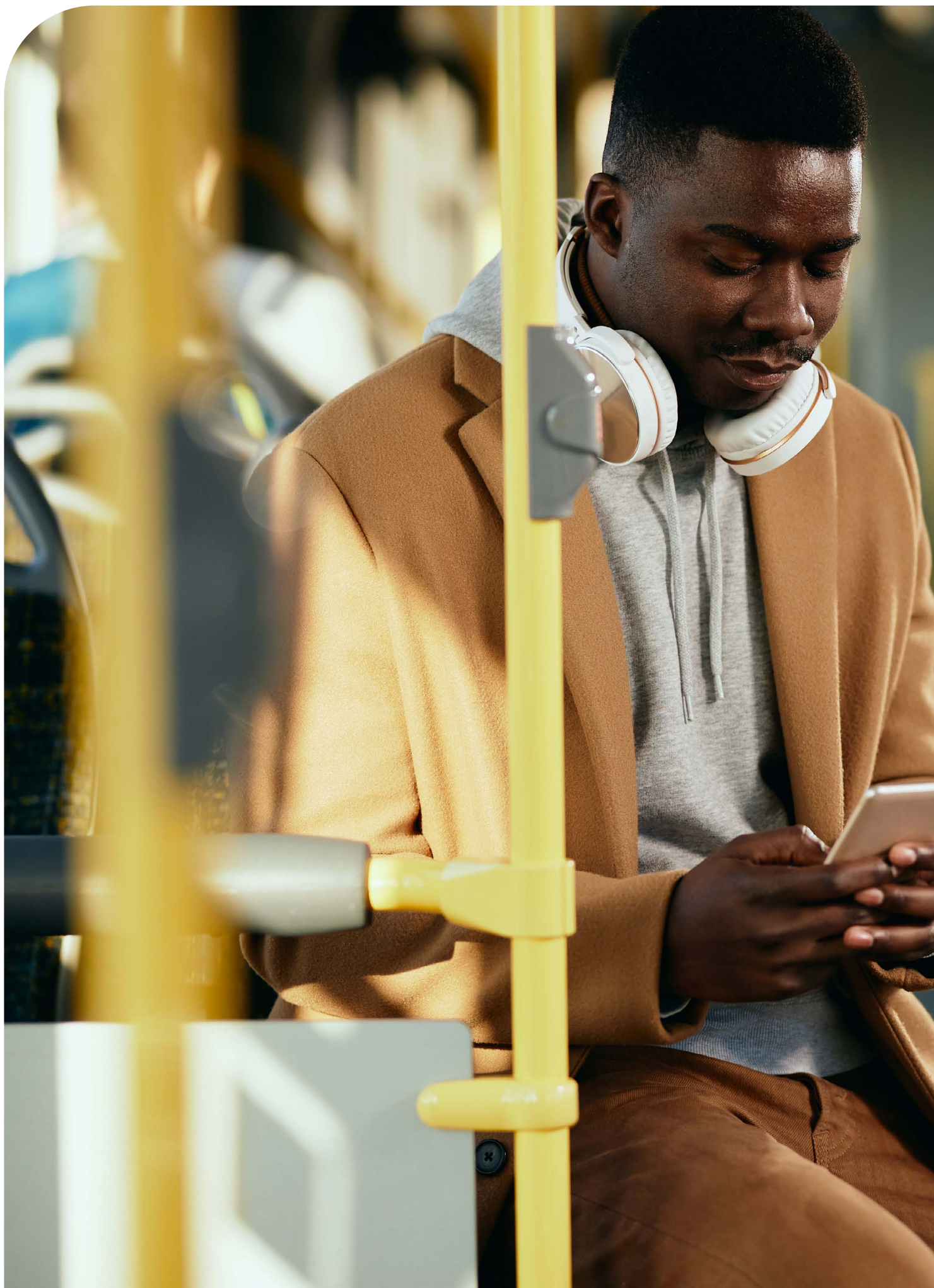
sur la base du nombre de déplacements puis ont été recalibrés suivant les caractéristiques des répondants (sexe, âge, niveau de diplôme et zones urbaine et rurale). Les deux échantillons ont ensuite été recombinaés en tenant compte des proportions adultes/enfants. Il en ressort que les wallons se déplacent principalement pour se rendre au travail ou à l'école et pour faire des achats.

Limites et sources

Les enquêtes par panel sont intéressantes car elles présentent des avantages en termes de rapidité d'exécution (+/- 4 mois) et de coûts relativement faibles⁷. Dans l'enquête régionale de mars 2024, les répondants ont été interrogés sur leurs comportements d'un jour de la semaine (la veille de la complétion du questionnaire). Le contexte de mobilité analysé est donc un contexte de période scolaire. Le principal biais de cette méthode se situe dans la sélection du panel et du contrôle de l'exactitude des informations encodées par les volontaires en échange d'un incitant (matériel ou financier), contrairement à un échantillon tiré aléatoirement dans le registre national sur la base d'informations administratives et permettant l'utilisation des règles classiques de statistiques.

⁷ Concrètement, les répondants étaient interrogés sur leurs déplacements de la veille.

⁸ Le coût de l'enquête menée en mars 2024 s'élevait à 20.816,84 € TVAC.





225

personnes

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 concernait l'année 2020 (maximum 200 décès). La Déclaration de Politique Régionale 2024-2029 inscrit la sécurité routière dans une vision 0 décès en 2050¹.

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Personnes décédées dans un accident de la route

En 2023, la Wallonie déplorait 225 décès provoqués par un accident de la route.

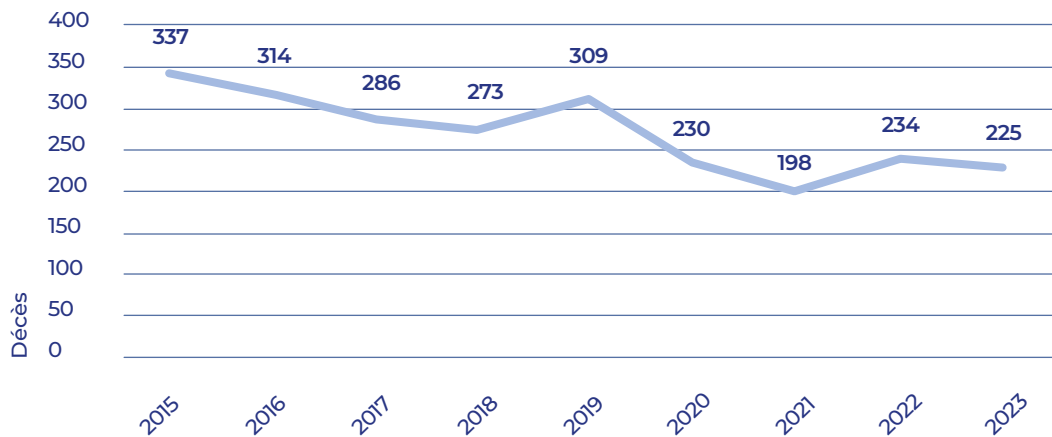
Constat

Sur la base des données disponibles, nous constatons que, depuis 2015, la tendance générale est à la baisse (-35%, soit de 337 à 217 personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident). Toutefois, et comme le relève l'Agence Wallonne de la Sécurité Routière dans son *Tableau de bord de l'accidentalité wallonne 2023*²: "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 craignons de voir remonter année après année. Il semblerait qu'il n'en soit rien et que ce nouveau palier soit la norme. Il faudrait maintenant que nous enclenchions une nouvelle tendance à la baisse si nous voulons pouvoir atteindre les objectifs de 2030 (ne pas dépasser 100 tués)."

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

² [Tableau de bord de l'accidentalité wallonne \(mcusercontent.com\)](#), page 3

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



Limites et sources

L'indicateur "nombre de décès 30 jours" est construit annuellement par Statbel³ au départ de la base de données statistiques alimentée par les services de police. Il reprend l'ensemble des personnes décédées dans les 30 jours suivant un accident de la route. Il est fiable car les accidents entraînant des lésions corporelles font systématiquement l'objet d'une intervention de la police ou des parquets. Sur le plan méthodologique cet indicateur est donc comparable dans le temps et dans l'espace.

³ Les données sont accessibles via le lien suivant [be.STAT \(fgov.be\)](https://be.STAT.fgov.be)

91,4%

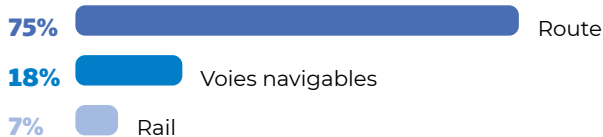
5,15

milliards de véhicules.km

Vision FAST 2030

En ce qui concerne la répartition des parts modales pour la mobilité des marchandises (exprimées en tonnes.kilomètres), la volonté est de tendre, en 2030 et au départ de la situation de 2017², 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 de la route. La vision FAST 2030 prévoit les objectifs suivants :

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



Un objectif complémentaire limitant les tonnes-kilomètres tous modes confondus à leur valeur initiale (soit au niveau de 2017) traduit, au-delà du rééquilibrage modal, l'ambition de contenir l'évolution globale de la demande.

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%.

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Part modale de la route dans le transport de marchandises

En 2023, le transport routier représentait plus de 91% des 45 milliards de tonnes.kilomètres transportées par modes terrestres sur le territoire wallon (transport international compris). En revanche, le trafic routier de marchandises s'est stabilisé et une baisse est même constatée sur les tonnages transportés.¹

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 donc les objectifs qui ont été définis à l'époque ne correspondent pas à la réalité, notamment pour la voie d'eau. La stratégie régionale de mobilité a donc fait le choix de travailler sur la réduction attendue 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 pour les années suivantes, d'autres méthodes de calcul des t.km annuelles sont dès lors proposées pour la période 2019-2023³. 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.

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

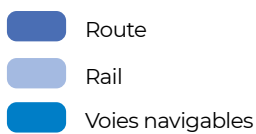
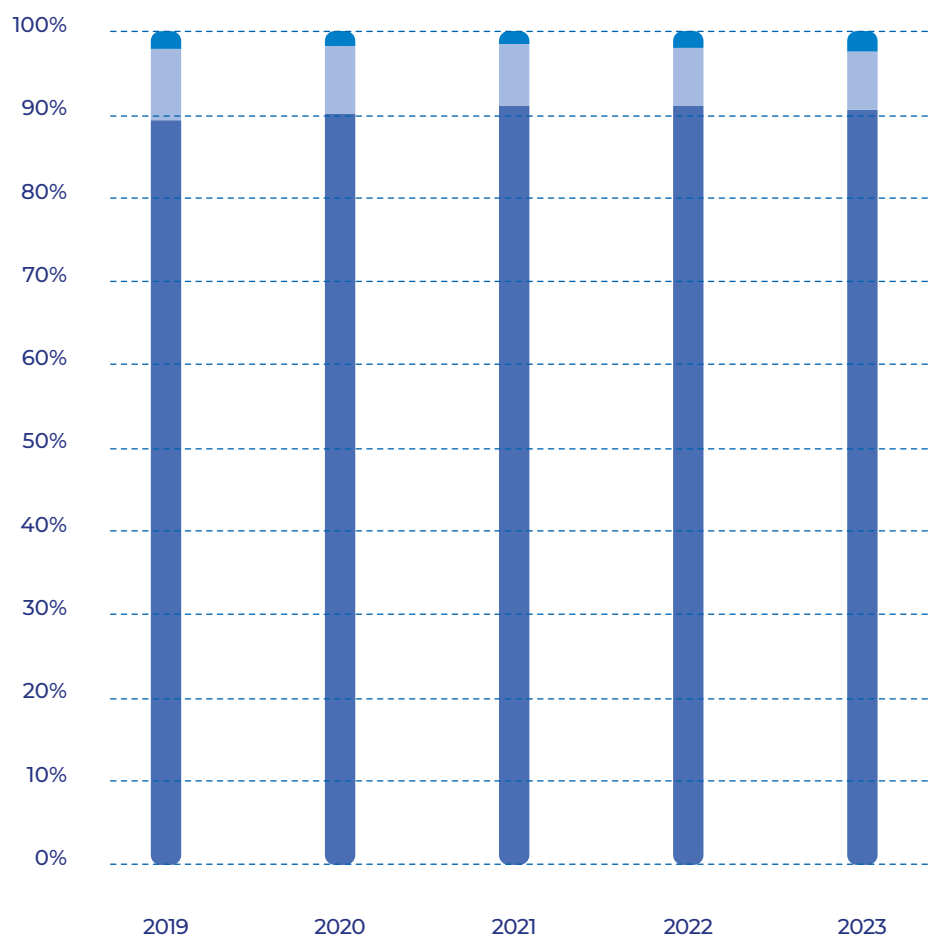
Au regard des chiffres disponibles, nous relevons que l'évolution des t.km (tous modes terrestres confondus, transport international inclus) n'a pas augmenté ces dernières années. Les t.km ont même diminué de 12,31% sur la période 2019-2023. Cela est principalement dû au chargement moyen routier en diminution alors que le trafic est lui plutôt stable.

La répartition modale ne va en revanche pas dans le sens attendu par la vision FAST 2030. En effet, elle renseigne, pour l'année 2023, une part davantage prépondérante pour le transport routier (91,42%) alors que les transports par les voies ferroviaires et navigables sont respectivement de 5,61% et de 2,97%.

³ Des données lacunaires en 2018 empêchent le calcul pour cette année.

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	3 908	1 685	52 190
2020	45 458	3 441	1 423	50 322
2021	55 300	3 235	1 505	60 039
2022	49 492	2 785	1 438	53 715
2023	41 921	2 573	1 360	45 854

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 8.42% sur la période 2019-2023. Le "tonnage routier moyen" peut, quant à lui, être estimé à 8,14 tonnes en 2023.

Année	Véhicules lourds.km (en milliers)	Tonnage routier moyen
2019	4 750 000	9,810
2020	4 350 000	10,450
2021	5 530 000	10,000
2022	5 150 000	9,610
2023	5 150 000	8,140

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 schématisé. 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.

⁵ 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.

Limites et sources

Pour le trafic fluvial, les t.km sont calculées sur la base des données de trafics 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 données "tonne.kilomètre brute remorquée (TKBR)" fournies par INFRABEL. Le tonnage brut inclut à la fois le poids de la marchandise et du matériel roulant (locomotive, wagon, etc) ; les tonnes nettes ont dès lors été fixées (par hypothèse) à 2/3 des tonnes brutes.

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 tronçons routiers⁴. 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. 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*⁵ des stations de pesage dynamique de Louvain-la-Neuve et de Saint-Ghislain. Elles couvrent la période 2019 à 2023.

1 830 233

véhicules

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Parc de voitures particulières

En 2023, le parc wallon des voitures particulières était composé de 1.830.233 véhicules.

Vision FAST 2030

Pour la vision FAST, l'électrification¹ du parc de voitures particulières permettra de réduire les émissions de gaz à effets de serre du secteur du transport. Pour y parvenir, la Stratégie Régionale de Mobilité reprend à son compte l'objectif de composition du parc de véhicules particuliers à l'horizon 2030 fixé dans le Plan Air Climat Energie 2030 de la Wallonie (PACE 2030)².

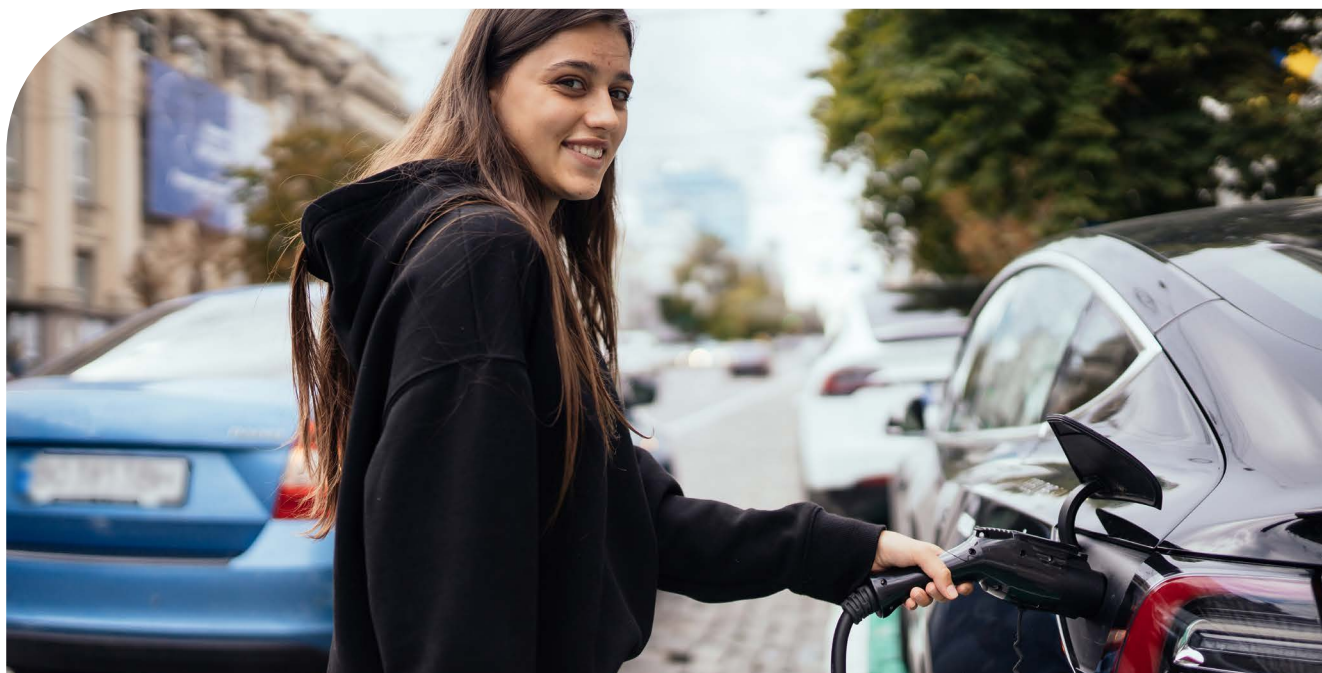
Constat

Actuellement, les véhicules dit "zéro émission" (Battery Electric Vehicle et Hydrogène) sont encore peu présents dans le parc automobile wallon. Ils ne représentent que 20.566 véhicules (soit 1.1% du parc). L'essence (y inclus les micro-hybridations³) est actuellement la technologie la plus importante dans le parc automobile wallon et représente 55,8% des véhicules.

¹ Initialement, l'électrification du parc de véhicules particuliers était accompagnée d'une sortie du diesel via des interdictions de circulation progressives pour les différentes normes euros d'émissions de polluants pour les véhicules légers. Toutefois, en avril 2024, le Gouvernement Wallon a décidé de changer de cap et d'abandonner cette mesure.

² 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](#).

³ Par micro-hybridation, nous entendons les véhicules dotés d'une motorisation électrique mais non rechargeables.



Motorisation

Composition du parc de voitures particulières en Wallonie en 2017

Composition du parc de voitures particulières en Wallonie en 2023

Objectif PACE 2030

Motorisation	Composition du parc de voitures particulières en Wallonie en 2017	Composition du parc de voitures particulières en Wallonie en 2023	Objectif PACE 2030		
Diesel (dont micro-hybridation)	57,4%	1 016 966	40,6%	743 316	15%
Essence (dont micro-hybridation)	42,1%	744 445	55,8%	1 022 344	44%
CNG	0,0%	417	0,1%	2 398	5%
BEV (Battery Electric Vehicle)	0,1%	1 079	1,1%	20 566	25%
PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)	0,1%	2 714	1,7%	32 778	10%
Hydrogène	0,0%	-	0,0%	6	1%
LPG	0,3%	4 514	0,5%	8 825	0%
TOTAL (en nombre de véhicules)		1 770 135		1 830 233	

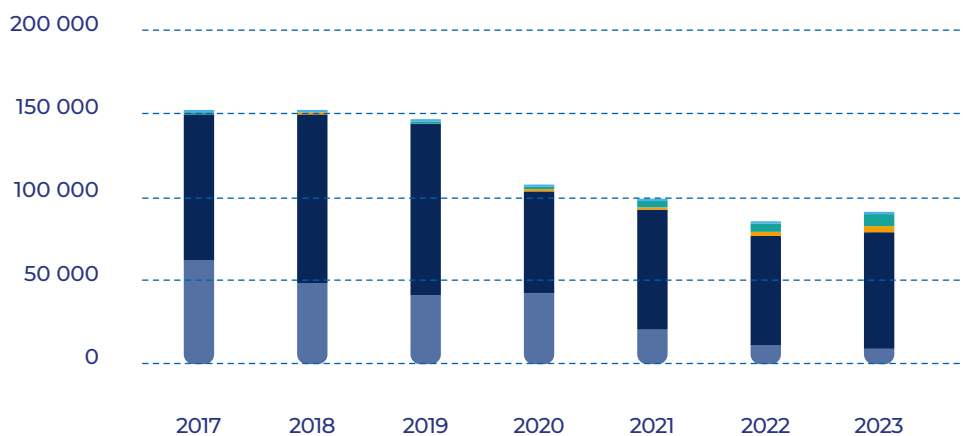
Pour appréhender les tendances récentes en vigueur au sein de la société, il convient d'analyser conjointement l'évolution du parc automobile et celle des immatriculations des véhicules neufs et des occasions⁴.

⁴ Les immatriculations de véhicules neufs et d'occasion 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.

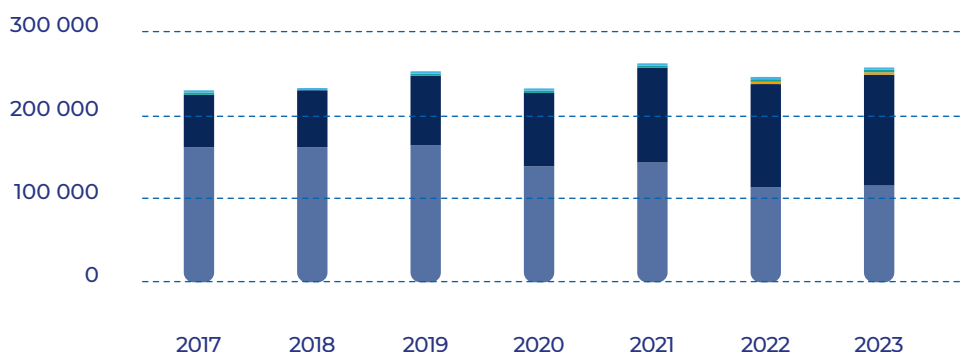
Tableau de bord de la mobilité - 2024

Evolution des immatriculations des voitures neuves - par type de motorisation

- 32 -



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



- Diesel (dont micro-hybridation)
- Essence (dont micro-hybridation)
- CNG
- BEV (Battery Electric Vehicle)
- PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)
- LPG

En 2023, 96.703 véhicules neufs ont été immatriculés en Wallonie parmi lesquels 7,72 % de BEV et 10,77 % de PHEV. Parmi les 252.336 véhicules d'occasion immatriculés, peu renvoient aux nouveaux types de motorisation (6.412 au total pour les catégories BEV, PHEV et hydrogène). Toutefois, l'analyse des données nous permet de dégager les tendances suivantes :

- **Un effondrement récent des immatriculations de voitures neuves qui, globalement, ne correspondent plus qu'à 1/4 des immatriculations totales en 2023, alors que le marché de l'occasion reste relativement stable dans le temps ;**
- **Une augmentation progressive mais continue des véhicules BEV et PHEV neufs (18,49% des immatriculations neuves en 2023) à laquelle s'ajoute un marché de l'occasion émergeant dans ce type de motorisation (2,54% des immatriculations d'occasion en 2023) ;**
- **Une diminution de plus en plus marquée des immatriculations des motorisations diesel tant au niveau des véhicules neufs (de 65.100 en 2017 à 11.269 en 2023) que des occasions (de 149.324 en 2017 à 115.778 en 2023) ;**
- **Une diminution des nouvelles immatriculations des motorisations essence (de 84.625 en 2017 à 65.532 en 2022) mais une augmentation forte sur le marché des occasions (de 72.991 en 2017 à 116.825 en 2023).**

Limites et sources

Les données utilisées pour construire cet indicateur proviennent du projet Ecoscore⁵, lequel est financé par les trois régions du pays. L'origine des données et les limites méthodologiques sont détaillées sur le site web : [Ecoscore](#)

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. Subsidièrement, 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).

38 180

véhicules

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Parc de poids-lourds

En 2023, 86% du parc de véhicules 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 CO2 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 PACE 2030 fixe, quant à lui, un objectif relatif aux motorisations utilisées par les poids lourds.

Constat

Aujourd'hui, il n'existe pas de manière simple et rapide d'estimer les émissions moyennes de CO2 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 CO2 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 » qui ne repose, actuellement, que sur les normes EURO ;**



Par ailleurs, compte tenu de l'évolution assez rapide des flottes de véhicules lourds, l'objectif fixé 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 CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds immatriculés⁵. Il prévoit une réduction des émissions de CO₂ 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 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 se limite à fixer un objectif d'1/4 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 2023, la répartition suivante :

Composition du parc de poids lourds (véhicules > 3.5T) immatriculés en Wallonie au plus tard en 2023 (source DIV)

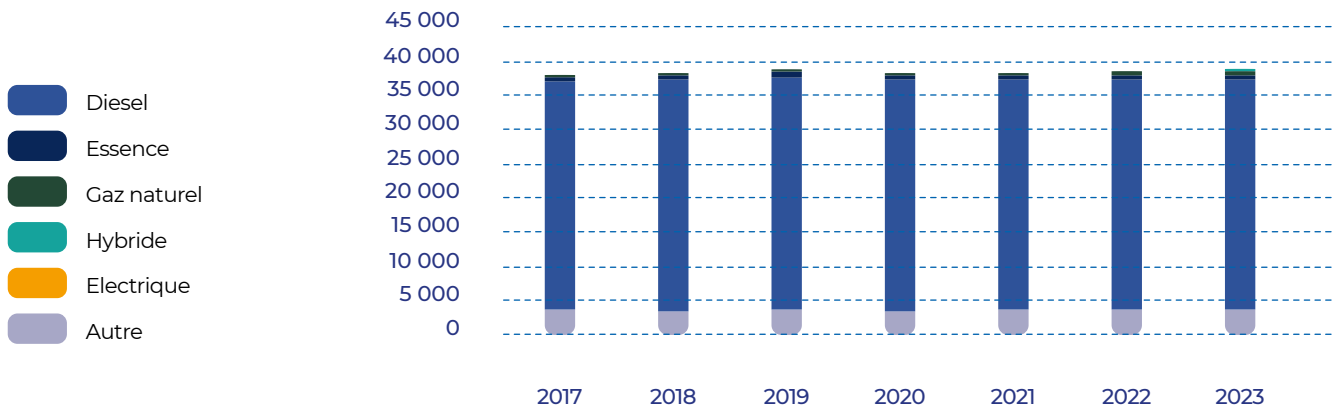
Motorisation	Nombre	% du parc
Diesel	32 745	85,76%
Essence	1 207	3,16%
Gaz naturel	156	0,41%
Hybride	7	0,02%
Electrique	3	0,01%
Autre*	4 062	10,64%
Total	38 180	100%

⁵ Les obligations de réduction d'émissions de CO₂ s'appliquent sur les émissions moyennes du parc de véhicules neufs par constructeur, par rapport aux émissions moyennes de CO₂ de la période de référence de l'année 2019. Les dispositions se basent sur un raisonnement au « pot d'échappement ».

* 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 2017-2023 montrent que les motorisations diesel dominent fortement le parc immatriculé en Wallonie et que le gaz naturel n'évolue pas encore 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.

Evolution de la composition du parc de poids lourds immatriculés en Wallonie



Limites et sources

Compte tenu de ces éléments, l'indicateur *émissions de CO2 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 fixant également des objectifs spécifiques au parc de camionnettes, l'indicateur pourrait dans un second temps être étendu à ce type de véhicules.







6 921

kTCO2

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Emissions de gaz à effet de serre du transport

Avec 22% du total des émissions wallonnes de gaz à effet de serre (GES), dont près de 99% sont dues aux seuls véhicules routiers, le secteur des transports reste en 2022¹ un des principaux contributeurs 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 en ETS², doit permettre de respecter l'objectif de réduction de -55% par rapport à 1990 adopté par le Gouvernement wallon.

L'effort demandé au secteur des transports à travers le nouveau PACE 2030³, adopté par le Gouvernement wallon le 21 mars 2023, 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 4,573 millions de tonnes de CO2 éq⁴ par an à l'horizon 2030⁵.

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, [Emissions ETS 2021 en Wallonie - Awac - Agence wallonne de l'air et du climat](#)

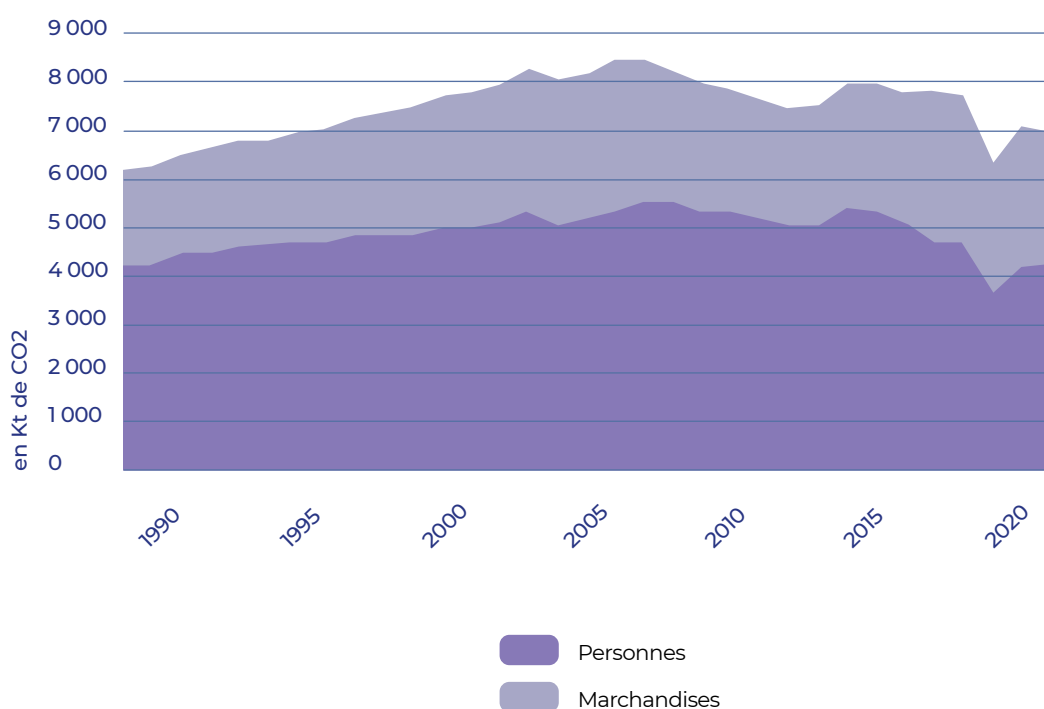
³ PACE est l'acronyme de « Plan Air Climat Énergie ». L'objet de ce plan est de décrire de manière intégrée les actions menées dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, ainsi qu'en faveur de la diminution de notre consommation d'énergie. Le PACE 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 de serre 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 CO2) 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 CO2 éq (calculé en référence aux inventaires 2021). Il s'agit ici de l'estimation la plus récente réalisée sur la base du dernier inventaire disponible, soumis en mars 2024 à l'Europe.

Constat

Evolution des émissions de CO2 éq. du transport

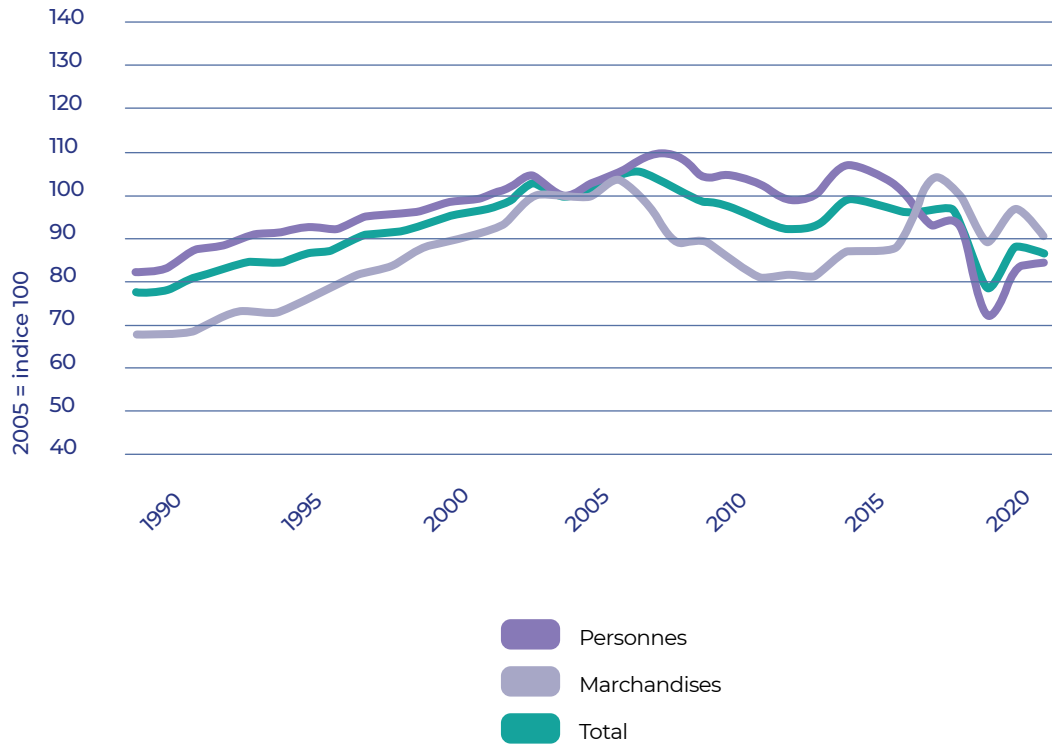


en kTCO2	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022
Personnes	4 150	4 604	4 845	5 018	5 251	5 374	3 631	4 149	4 240
	67%	68%	65%	63%	66%	67%	58%	59%	61%
Marchandises	1 998	2 157	2 584	2 954	2 643	2 564	2 646	2 870	2 681
	32%	32%	35%	37%	33%	32%	42%	41%	39%
Autres*	75	50	34	51	47	25	31	31	31
	1%	1%	0,0%	1%	1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	6 222	6 811	7 462	8 023	7 941	7 963	6 308	7 051	6 952

* La composante « autres » est constituée du transport aérien intérieur belge, de l'off-road (machines de génie civil, véhicules agricoles, ...), du transport militaire et des pipelines.

Les séries chronologiques des inventaires sont recalculées chaque année et les chiffres d'émissions varient parfois de façon sensible en fonction des avancées méthodologiques. Il n'est donc pas inutile de représenter l'évolution des émissions de manière relative, et ce d'autant plus que les objectifs spécifiques sont également formulés de cette manière.

Evolution des émissions de CO2 éq. du transport



L'amélioration des moteurs, notamment grâce à l'établissement de normes EURO de plus en plus strictes, a permis de réduire les émissions de GES malgré la croissance du trafic. Cela étant, ce « gain technologique » semble s'essouffler ces dernières années, ce qui va évidemment de pair avec la modernisation progressive du parc de véhicules⁶.

Si le secteur dans sa globalité émet 13% de moins qu'en 2005, l'effort à consentir reste considérable. Atteindre les objectifs fixés par le Gouvernement Wallon imposera de réduire encore de plus de 34% les émissions actuelles.

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 (CO₂, CH₄, N₂O).

La méthode d'estimation est basée sur le « fuel sold ». Il s'agit d'une obligation européenne, suivant en cela les guidelines 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 « fuel sold ».

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. CO₂ hors biomasse. Très concrètement, cela veut donc dire que l'introduction de biocarburants dans les combustibles permet de réduire les éq. CO₂ 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 et uniquement à la consommation d'énergie sur le territoire wallon et non à sa production.

⁶ Une attention doit toutefois être réservée à l'évolution des émissions liées aux camionnettes car elles ont plus que triplé depuis 1990 (de 285 KTCO₂ à 838 KTCO₂ en 2022) et ne semblent pas avoir été contenues par les évolutions technologiques, notamment en raison d'une croissance de trafic de ce type de véhicules très importante.

Conclusions & perspectives

- 44 -

Le développement du TBM répond à un objectif principal : **la mise en place d'un système de collecte, de centralisation et d'analyse des données visant à assurer un monitoring de la mobilité au niveau régional** et permettant notamment de déceler tout écart par rapport aux trajectoires escomptées par le Gouvernement wallon. Les différentes informations qui ont été recueillies concernent **tant le transport des personnes que celui des marchandises**, en vue d'améliorer à terme l'usage de chaque mode de transport dans une perspective de développement durable. Ainsi, le TBM permet (1) d'asseoir la connaissance des matières à traiter (constat historique et actuel) et (2) d'assurer l'évaluation de la progression vers la réalisation des objectifs stratégiques.

Ce TBM permet de dresser un **état des lieux** mais a aussi **pour objet** d'établir un **constat** critique évolutif, prospectif et transversal sur les différentes composantes du système de transport et sur les différentes pressions qui sont liées à son fonctionnement. A terme, cet outil a également pour but d'améliorer **les statistiques régionales** existantes et à **en élaborer de nouvelles** afin de mieux comprendre l'évolution des comportements de la population et les mutations récentes du transport de marchandises (achats en ligne, distribution urbaine, ...). La fourniture d'un cadre référentiel commun, basé sur une consolidation des données, permettra la construction, le suivi et l'évaluation des politiques wallonnes dans ces matières. Le TBM est mis à disposition du Gouvernement wallon, des administrations régionales et infra-régionales et à la société civile, sous divers canaux, et notamment par la mise à disposition de fiches méthodologiques et statistiques via un portail dédié.

Le projet se réalisant pas-à-pas, les premières thématiques traitées dans le TBM concernent en priorité les indicateurs stratégiques au regard de la vision FAST 2030, particulièrement ceux relatifs aux parts modales, aux trafics, à l'accidentologie et aux émissions de GES du secteur des transports. À terme, son ambition est de questionner un ensemble de thèmes divers en matière de mobilité, notamment :

- Infrastructures et services,
- Véhicules et matériel de transport,
- Trafic et circulation (dont congestion),
- Consommation des ménages et comportements de mobilité,
- Mobilité inclusive (accès, droit et discrimination),
- Consommation d'énergie,
- Émissions polluantes,
- Coûts externes,
- Fiscalité,
- Financement public par mode (fédéral, régional et communal),
- Perspectives d'évolution de la demande,
- Durabilité et valeur de l'activité transport.

Il est également important de garder à l'esprit que **la situation du transport visée dans le cadre du TBM est celle relative au niveau régional**, même si d'autres échelles pertinentes pourraient être étudiées par la suite, notamment celle des futurs bassins de mobilité.

Glossaire

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 composé 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).

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 (CO₂), 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 voitures présentes 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 automobile et celle des immatriculations des voitures neuves 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 1^{er} août de chaque année pour le parc et au 31 décembre pour les immatriculations.

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, par exemple) 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 phénomène de 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 du déplacement pendulaire est liée à la régularité de ces déplacements, qui ont lieu en général cinq jours par semaine et à des horaires variant très peu.

Poids lourds	Véhicules 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. Le taux d'occupation moyen est généralement utilisé pour calculer le nombre de passagers.km par année. Il est alors multiplié par le nombre de véhicules.km recensé 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
Etienne Willame, Directeur général
Boulevard du Nord 8 - 5000 Namur

Octobre 2024

Photos • Envato

Mise en page • Deligraph

Dépôt légal • D/2024/11802/141

Numéro ISBN • 978-2-8056-0639-7

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



