

Tableau de bord de la **mobilité**

2025

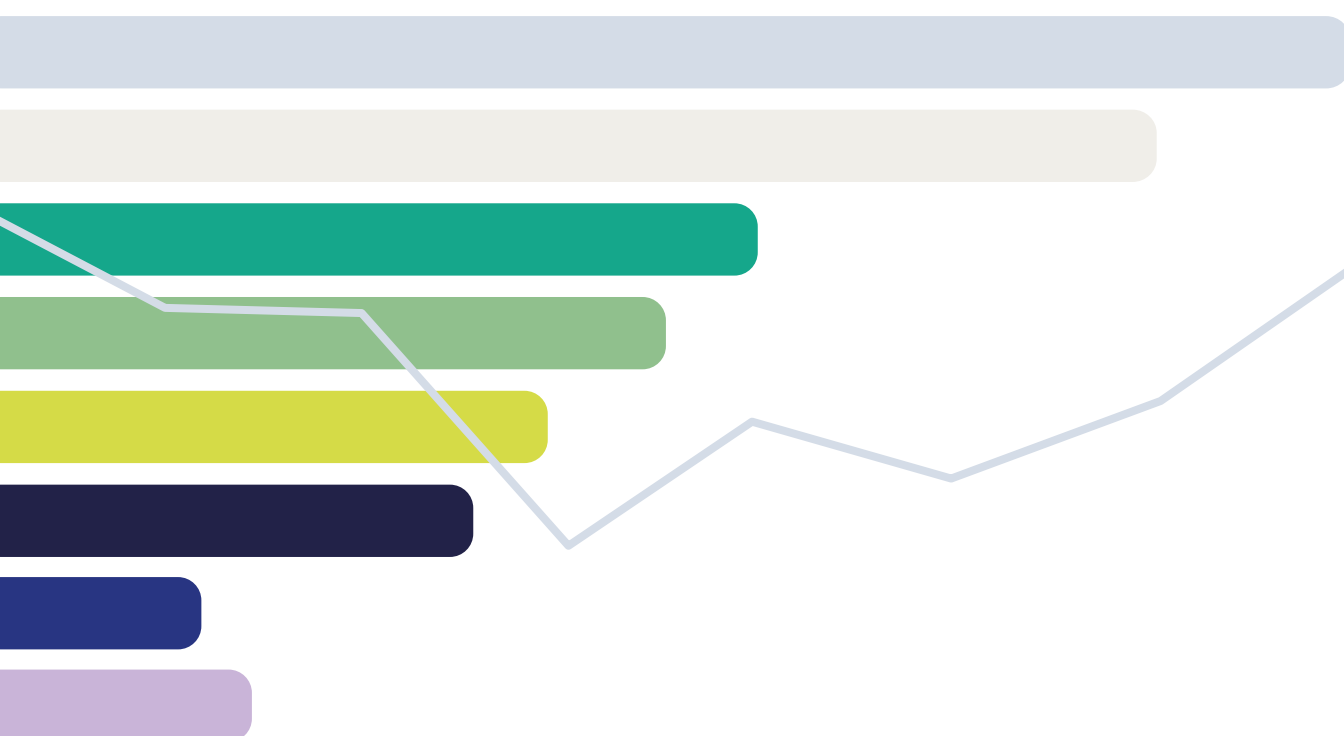


Table des matières

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
	Sécurité routière	24
	Part modale de la route dans le transport de marchandises	26
	Composition du parc de véhicules particuliers	30
	Composition du parc de poids lourds	34
	Émissions de gaz à effet de serre du secteur transport	40
44	Conclusions et perspectives	
46	Glossaire	
50	Contact	



Préambule

En 2024, le Gouvernement wallon a confirmé son engagement en faveur d'une mobilité durable en réaffirmant son adhésion à la **vision FAST 2030**. Cette vision ambitieuse – d'une mobilité **efficace, fluide, accessible, sûre, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, bénéfique à la santé et inclusive** – constitue un cap clair pour l'ensemble des acteurs publics.

Les objectifs climatiques de la Wallonie, dans l'attente de la révision du Plan Air Climat Énergie, restent inchangés. Cela témoigne d'une **volonté politique forte** : répondre aux défis environnementaux avec cohérence et détermination.

Par ailleurs, le Gouvernement affiche une ambition nouvelle : **développer une véritable culture de l'évaluation des politiques publiques**. Le **Tableau de Bord de la Mobilité (TBM)** s'inscrit pleinement dans cette dynamique. Il ne s'agit pas d'un simple outil de suivi, mais d'un **instrument stratégique** au service de l'amélioration continue des politiques de mobilité. Il permet de mesurer les écarts entre les objectifs et la réalité, d'orienter les décisions et de renforcer l'efficacité de l'action publique.

Le TBM repose sur des méthodologies rigoureuses et co-construites par l'IWEPS et le SPW-MI, garantissant une lecture commune et transparente des indicateurs. Il est proposé en 2025 dans une version proche de 2024. Le travail est en cours pour l'enrichir dès l'année prochaine avec de nouveaux axes de réflexion, notamment sur **l'accessibilité du territoire** et la **consommation énergétique**. Un **rapport d'activité de la Stratégie Régionale de Mobilité** viendra par ailleurs compléter cette approche, permettant ainsi de mettre en parallèle les évolutions observées et les actions concrètement mises en œuvre.

Mais au-delà de l'outil, le TBM 2025 nous adresse un message clair : **nous ne sommes pas encore sur une trajectoire qui mène aux objectifs fixés par les documents stratégiques de la Wallonie (vision FAST2030, SRM)**. La demande de transport continue de croître, les émissions de CO₂ liées à la mobilité restent trop élevées, la sécurité routière demeure préoccupante, l'électrification progresse mais trop lentement au regard des objectifs et le mode routier reste prépondérant.

Face à ce constat, **nous devons renforcer notre action**. Il nous appartient, collectivement, de faire plus, de faire mieux et de faire vite. Le TBM est là pour nous guider, pour nous challenger et pour nous permettre de construire une mobilité **plus durable, plus sûre et plus équitable** pour toutes et tous.

Pol Flamend

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 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 sera progressivement élargi à d'autres thématiques liées à la mobilité.

Réalisé en mars et novembre

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 MOB WAL 2017) qu'au niveau fédéral avec (MOBEL 1999, BELDAM 2010) ou sans (MONITOR 2017) contribution financière de la région.	Juin
Taux d'occupation moyen 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
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
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
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 circulée 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

Les chiffres-clés

Part modale de la voiture

72,8%  Voiture

7,3%  Train

6,4%  Bus

6,9%  Marche

3,0%  Vélo

3,7%  Autre

72,8%

Taux d'occupation moyen des voitures particulières

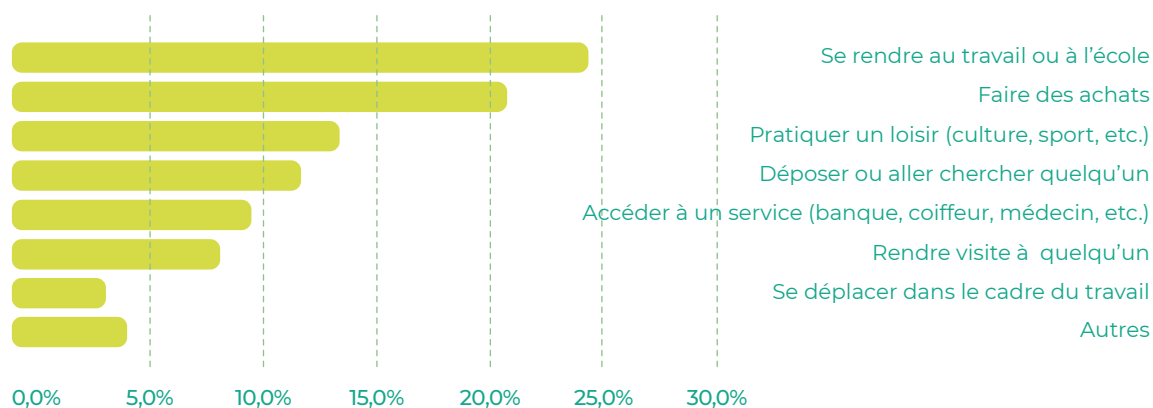
1,35
occupants

Demande de transport des personnes

56

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

Part des déplacements pendulaires



24,6%

déplacements pour se rendre au travail ou à l'école

Personnes décédées dans un accident de la route

206
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)

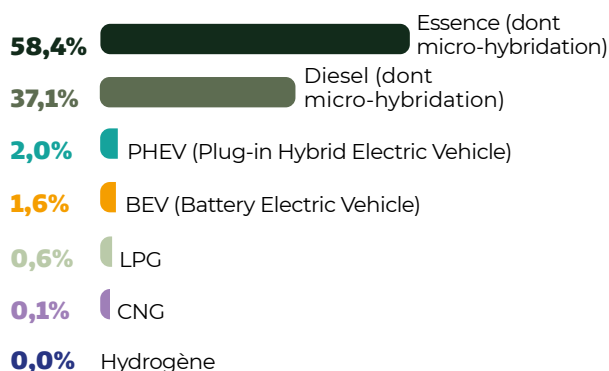
3,7%

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

2,6%

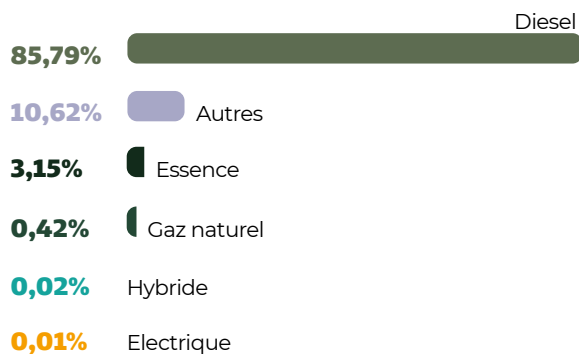
93,7%

Parc de voitures particulières



1 854 355
véhicules

Parc de véhicules poids-lourds



38 242
véhicules

Emissions de gaz à effet de serre du transport

Personnes 4 331

Marchandises 3 182

7 513
kTCO₂

72,8%

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Part modale de la voiture

En 2025, près de trois-quarts des déplacements des Wallons ont été effectués en voiture.

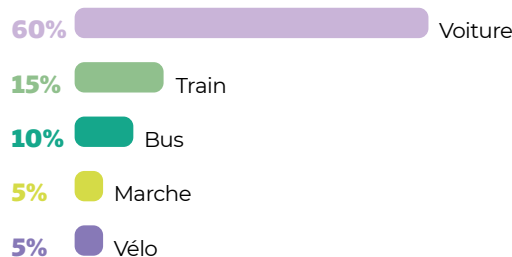
Vision FAST 2030

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 la 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 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.

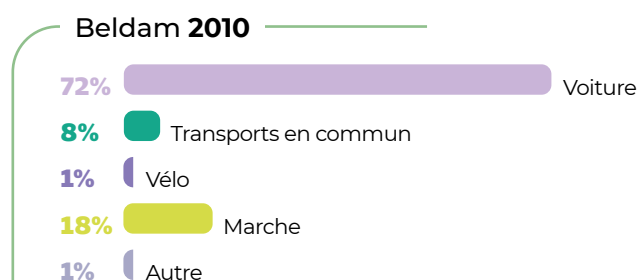
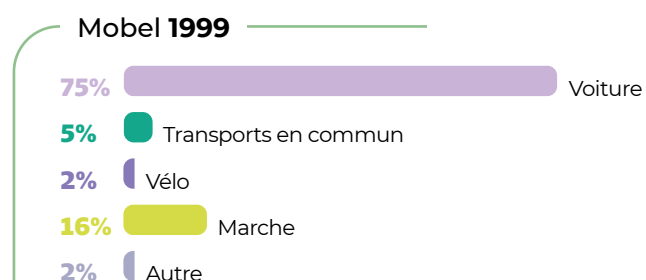
¹ Une autre méthode consiste à calculer les parts modales sur base des nombres de déplacements (voir à ce propos le point "Limites et sources").

Constat

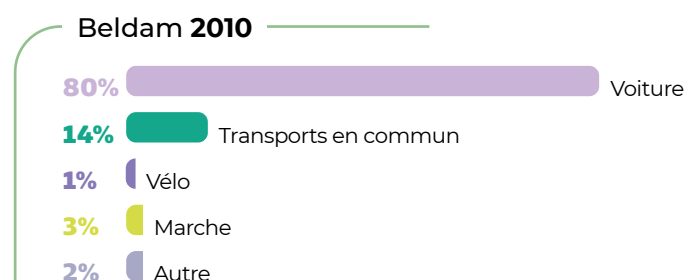
Trois enquêtes fédérales de mobilité sont disponibles (Mobel en 1999, Beldam en 2010 et Monitor en 2017)² et peuvent être utilisées pour approcher la trajectoire régionale passée. La comparaison doit néanmoins se faire avec prudence, les méthodologies n'étant pas strictement identiques. Toutefois, il 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 nombre de déplacements - Wallonie



Comparaison historique des parts modales, en distances - Wallonie

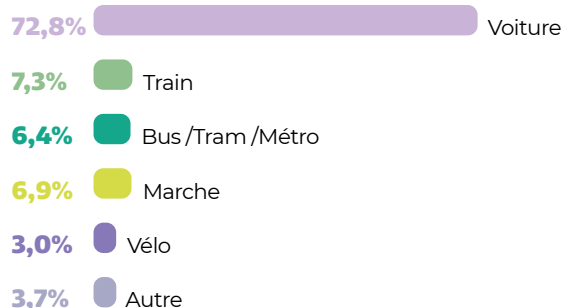


² Ces trois enquêtes sont disponibles via le lien suivant : mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges. La source du graphique comparatif est la suivante : WP IWEPS n°34 page 30 accessible via le lien suivant : <https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2022/03/WP34-1.pdf>

Le recensement exhaustif des 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 cet indicateur 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 été publiées en 2024 dans le précédent Tableau de bord de la mobilité.

Une seconde enquête, réalisée en deux temps (novembre 2024 et mars 2025) et interrogeant un panel d'une taille doublée, a permis de mettre à jour les parts modales qui s'établissent de la manière suivante en 2025 :

Parts modales relatives aux déplacements des wallons en 2025 (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 dans le chef des répondants⁴.

L'enquête par panel a été réalisée durant deux vagues de deux semaines (en novembre 2024 et mars 2025), 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) pour 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 lors de la seconde enquête (novembre 2024 et mars 2025) permettant ainsi une comparaison directe. La réplication annuelle de cette méthodologie permettra à l'avenir d'établir des trajectoires.

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 la base des données collectées via l'enquête panel 2025 sont les suivantes : Marche (3,3) ; Vélo (11,4) ; Bus / tram / métro (7,8) ; Train (28) ; Voiture (15,6).



1,35

occupants

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Taux moyen d'occupation des voitures

En 2024, le taux moyen d'occupation des voitures était de 1,35 occupants.

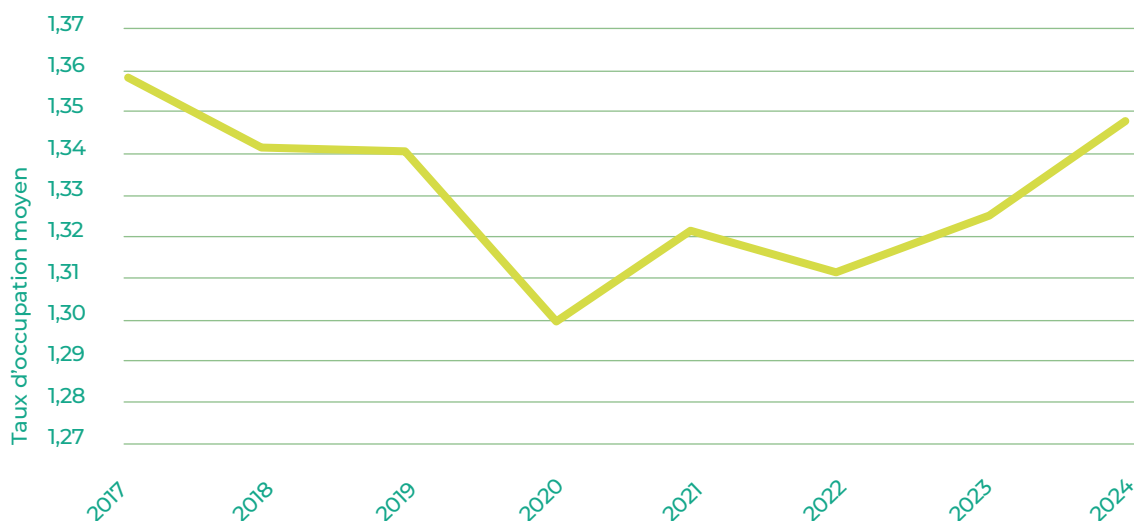
Vision FAST 2030

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 (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 1,35 en 2024) ; (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 2017-2024 ont été construites à partir des statistiques « accidentologie » collectées par la police, consolidées par Statbel¹ 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.

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).

Constat

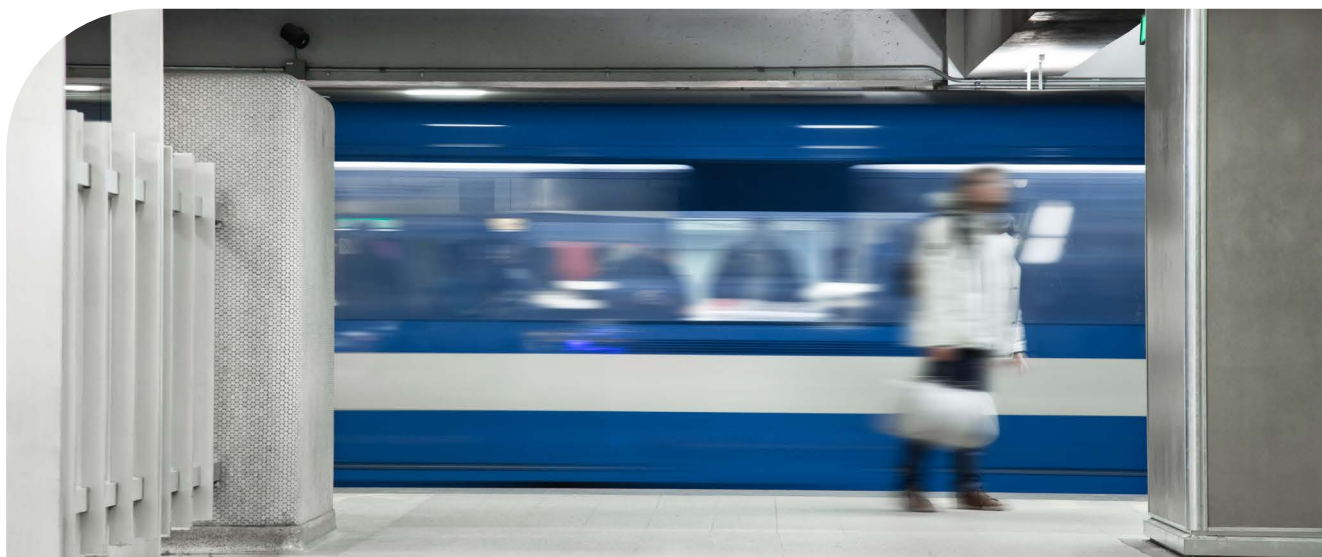
Jusque 2017, les passagers.km circulant en **véhicules légers**¹, étaient calculés par le SPF Mobilité et Transport. Ces données n'étant plus estimées ni disponibles pour les années suivantes, une autre méthode de calcul (inspirée de celle du fédéral) est dès lors proposée pour la période 2018-2024. 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 moyen², 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	1,32	46,05
2019	35,54	1,32	46,91
2020	27,69	1,27	35,17
2021	36,60	1,3	47,58
2022	39,65	1,29	51,15
2023	41,73	1,3	54,25
2024	39,49	1,32	52,12

* en milliards de véhicules.km parcourus/an

** en milliards de passagers.km /an

- Demande de transport de personnes



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 8,77% de cette demande de transport spécifique.

	2018	2024
Voyageurs transportés	155.191.088	155.420.167
Distances moyennes parcourues (en km)	11 km ³	10,1 km ⁴
Passagers.km (en milliards)	1,71	1,56

³ Nous ne disposons pas de chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau TEC pour l'année 2018. 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-cles-de-la-mobilite

⁴ 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 parents.

⁵ Nous ne disposons pas de chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau SNCB pour l'année 2018. Pour pallier ce défaut, nous avons utilisé le kilométrage moyen réalisé par les usagers des trains 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-cles-de-la-mobilite

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 un utilisateur du service ferroviaire. L'analyse de l'évolution de 2018 à 2024 indique une chute de 30% de cette demande de transport spécifique.

	2018	2024
Montées annuelles en Wallonie	68.757.482	74.710.035
Distance moyenne parcourue	48 km ⁵	30.9 km ⁶
Passagers.km (en milliards)	3,30	2,31

Pour les **modes actifs**, les calculs ne sont actuellement ni réalisés, ni réalisables. Il faut néanmoins relativiser leur importance, 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).

⁶ 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 parents.

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 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 routiers⁷. 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**. Il s'ensuit que le taux d'occupation appliqué aux véhicules.km est le taux moyen d'occupation calculé pour les 3 catégories de véhicules concernés (motos, voitures et véhicules utilitaires légers).

⁷ 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.

⁸ 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 par compagnies privées (Flixbus, navettes privées entreprises ou voyages, etc.) n'est pas comptabilisée dans notre estimation.

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 octobre⁸. 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 autres 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'ensuit 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).

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.



24,6%déplacements pour se rendre
au travail/à l'école

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Part des déplacements pendulaires

Les Wallons se déplacent majoritairement pour se rendre au travail ou à l'école (24,6%) et pour faire des achats (21,1%).

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 individus ne se déplacent pas pour le plaisir mais bien pour satisfaire un besoin, accéder à un service et/ou réaliser une activité.

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 (Mobel¹ en 1999 et Beldam² en 2010) soit directement au niveau régional par la Région wallonne et par l'IWEPS (ERMM³ en 2002 et en 2004 ; Mobwal⁴ et GPSWAL⁵ 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 prend du temps tant dans sa préparation que dans sa réalisation, mobilise de nombreuses ressources et est relativement coûteux. En connaissance de cause, le Service Public Fédéral Mobilité et Transport et l'Institut Vias ont dès lors innové en 2017 en menant une enquête "simplifiée" sur les pratiques de mobilité en recourant à 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 avec la désignation d'un prestataire externe pour le travail de terrain

¹ Mobilité quotidienne des Belges. Cette enquête est disponible via le lien suivant : <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/rapport-mobel-1999>

² Belgian Daily Mobility. Cette enquête est disponible via le lien suivant : <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/rapport-beldam-2012>

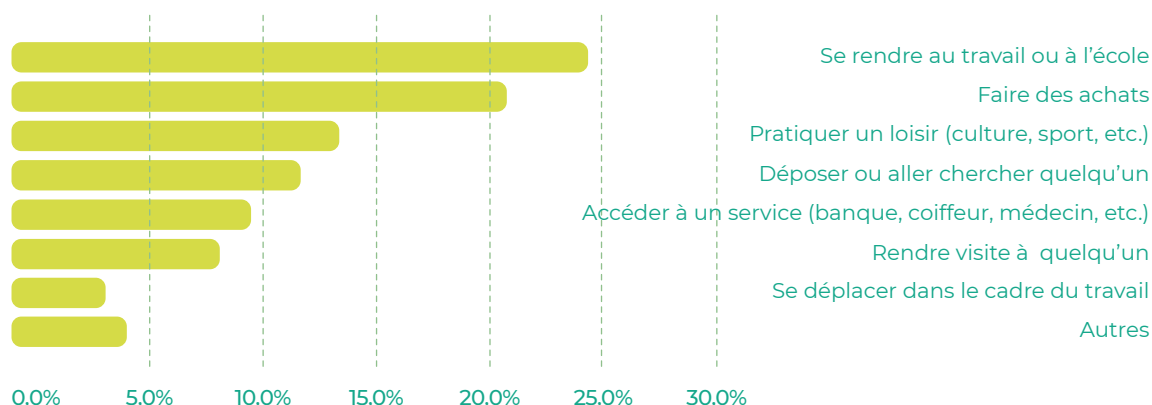
³ Enquête Régionale sur la Mobilité des Ménages.

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 - 2025



de cette enquête nouvelle mouture. Depuis, une seconde enquête, réalisée en deux temps (novembre 2024 et mars 2025) et interrogeant un panel d'une taille doublée, a permis une mise à jour de la répartition des motifs pour l'ensemble des déplacements renseignés par les répondants dans le détail de leur journée⁷. Ils ont été établis 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 faire des achats et pour se rendre au travail ou à l'école.

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 l'enquête régionale 2025 (novembre et mars), les répondants ont été interrogés sur leurs comportements d'un jour de la semaine (la veille de la complétion du questionnaire, week-end compris), hors périodes de vacances et jours fériés. 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 donc du contrôle de l'exactitude des informations encodées par les volontaires en échange d'un incitant (matériel ou financier), contrairement à un échantillon issu du registre national car les individus y sont tirés aléatoirement sur la base d'informations administratives ce qui permet ensuite l'utilisation des règles classiques de statistiques pour l'analyse des résultats.

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





ACCES DE SECOURS

206

personnes

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Sécurité routière

En 2024, la Wallonie déplorait 206 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 2024¹, 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 2050².

Constat

Sur la base des données disponibles, nous constatons que, depuis 2017, la tendance générale est à la baisse (-28%, soit de 286 à 206 personnes décédées sur place ou des suites de leurs blessures dans les 30 jours suivant l'accident). L'AWSR via son *Tableau de bord de l'accidentalité wallonne 2023*³ dresse 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 craignons de voir remonter année après année. Il semblerait qu'il n'en soit rien et que ce nouveau palier soit la norme.* ». En effet, force est de constater que les chiffres de l'année 2024 sont en baisse par rapport à ceux de 2023 (eux-mêmes en baisse par rapport à 2022), ce qui confirme la tendance positive observée par l'AWSR. Toutefois, l'atteinte des objectifs 2030 et 2050 nécessitera de renforcer la tendance observée depuis 2020.

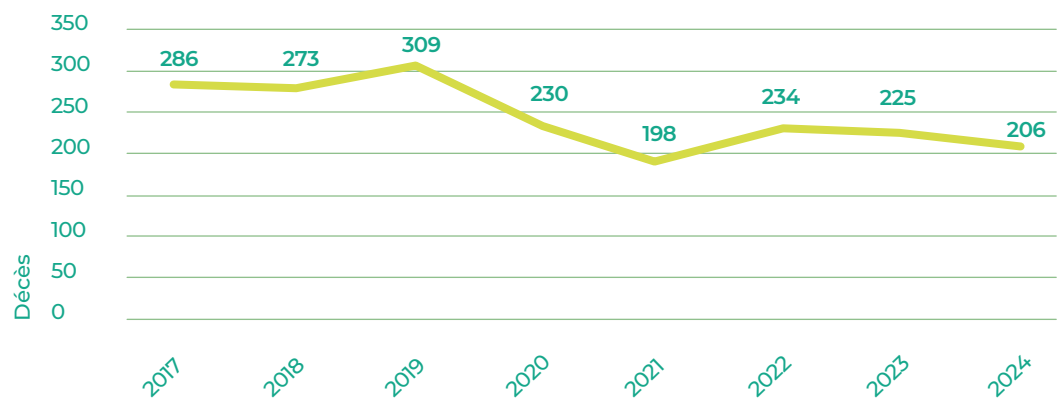
Il est également important de noter que la part de piétons et de cyclistes dans le nombre total de décès s'élevait encore à près de 19% des décès en 2024 (soit 39 décès sur les 206).

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

² Un objectif intermédiaire de 165 décès en 2030 est également fixé.

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 décès endéans les 30 jours)



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%

Limites et sources

L'indicateur « nombre de décès 30 jours » est construit annuellement par Statbel⁴ 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. Il se caractérise donc à la fois par une prise en compte des variations temporelles et géographiques et par une continuité méthodologique dans sa collecte.

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 \(fgov.be\)](https://be.STAT.fgov.be)

93,7%

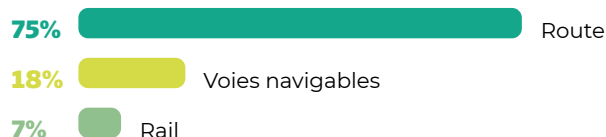
5,68

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 de la vision FAST 2030 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 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%.

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

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 2019-2024³. 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

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

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.

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.

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 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 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.

1 854 355

véhicules

Vision FAST 2030

Selon 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 voitures particulières à l'horizon 2030 fixé dans le Plan Air Climat Energie 2030 de la Wallonie (PACE 2030)².

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Composition du parc de véhicules particuliers

En 2024, le parc wallon de voitures particulières était composé de 1.854.355 véhicules (en hausse de 4,76% par rapport à 2017).

Constat

En 2024, les véhicules dits « zéro émission » (Battery Electric Vehicle et Hydrogène) sont encore peu présents dans le parc automobile wallon. Ils ne représentent que 29.670 véhicules (soit 1,6% du parc). L'essence (y inclus les micro-hybridations³) est actuellement la technologie la plus importante dans le parc automobile wallon et représente 58,4% des véhicules. Les véhicules diesel n'ont, quant à eux, plus le vent en poupe et ne représentent plus que 37,1% du parc en 2024.

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 rechargeable.

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 particulières en Wallonie

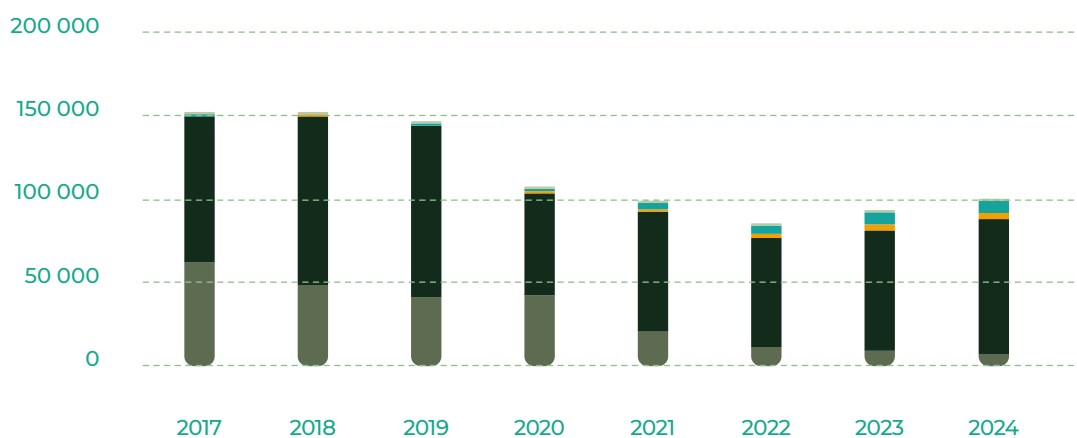
Motorisation	2017	2024	Objectif PACE 2030
Diesel (dont micro-hybridation)	57,4%	37,1%	15%
Essence (dont micro-hybridation)	42,1	58,4%	44%
CNG	0,0%	0,1%	5%
BEV (Battery Electric Vehicle)	0,1%	1,6%	25%
PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)	0,1%	2,0%	10%
Hydrogène	0,0%	0,0%	1,0%
LPG	0,3%	0,6%	0,0%
TOTAL (en nombre de véhicules)	1 770 135	1 854 355	

De manière générale, l'évolution à la hausse du parc de voitures particulières (+4,76% par rapport à 2017) laisse entrevoir une grande dépendance à l'automobile en Wallonie. 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.

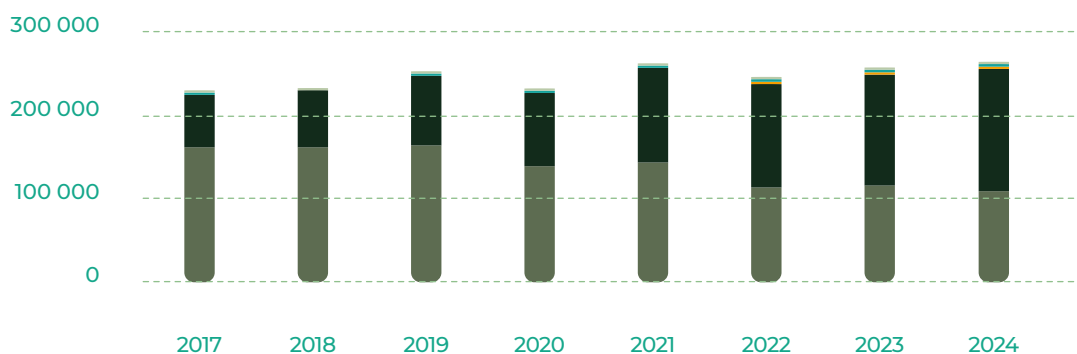
Pour appréhender les tendances récentes au sein de la société, il convient d'analyser conjointement

l'évolution du parc automobile et celle des immatriculations des véhicules neufs et des occasions⁴. Nous constatons ainsi, qu'en 2024, 103.299 véhicules neufs ont été immatriculés en Wallonie parmi lesquels 8,22 % de BEV et 6,78 % de PHEV. Parmi les 259.951 véhicules d'occasion immatriculés, peu renvoient aux nouveaux types de motorisation (8.398 au total pour les catégories BEV, PHEV et hydrogène soit 3,23% du total des immatriculations des véhicules d'occasion).

Évolution des immatriculations des voitures particulières neuves - par type de motorisation



Évolution des immatriculations des voitures particulières 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

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

- Une diminution des immatriculations de voitures neuves (103.299) qui ne correspondent plus qu'à 28% des immatriculations totales en 2024 (363.250) 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 259.951 immatriculations en 2024 ;
- Une augmentation progressive des véhicules BEV et PHEV neufs (15% des immatriculations neuves en 2024) et d'occasion (3,23% des immatriculations d'occasion en 2024) ;
- Une diminution de plus en plus marquée des immatriculations des motorisations diesel tant au niveau des véhicules neufs (de 65.100 en 2017 à 8.425 en 2024) que des occasions (de 149.324 en 2017 à 107.810 en 2024) ;
- Une diminution des nouvelles immatriculations des motorisations essence (de 84.625 en 2017 à 77.040 en 2024) mais une augmentation importante sur le marché des occasions (de 72.992 en 2017 à 115.781 en 2024).

Limites et sources

Les données utilisées pour construire cet indicateur proviennent du projet Ecoscore⁵, 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](#)

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).

38 242

véhicules

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 Plan Air Climat Energie (PACE 2030) propose, quant à lui, un objectif relatif aux motorisations utilisées par les poids lourds (voir *infra*).

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Composition du parc de poids lourds

immatriculés en Wallonie par type de motorisation

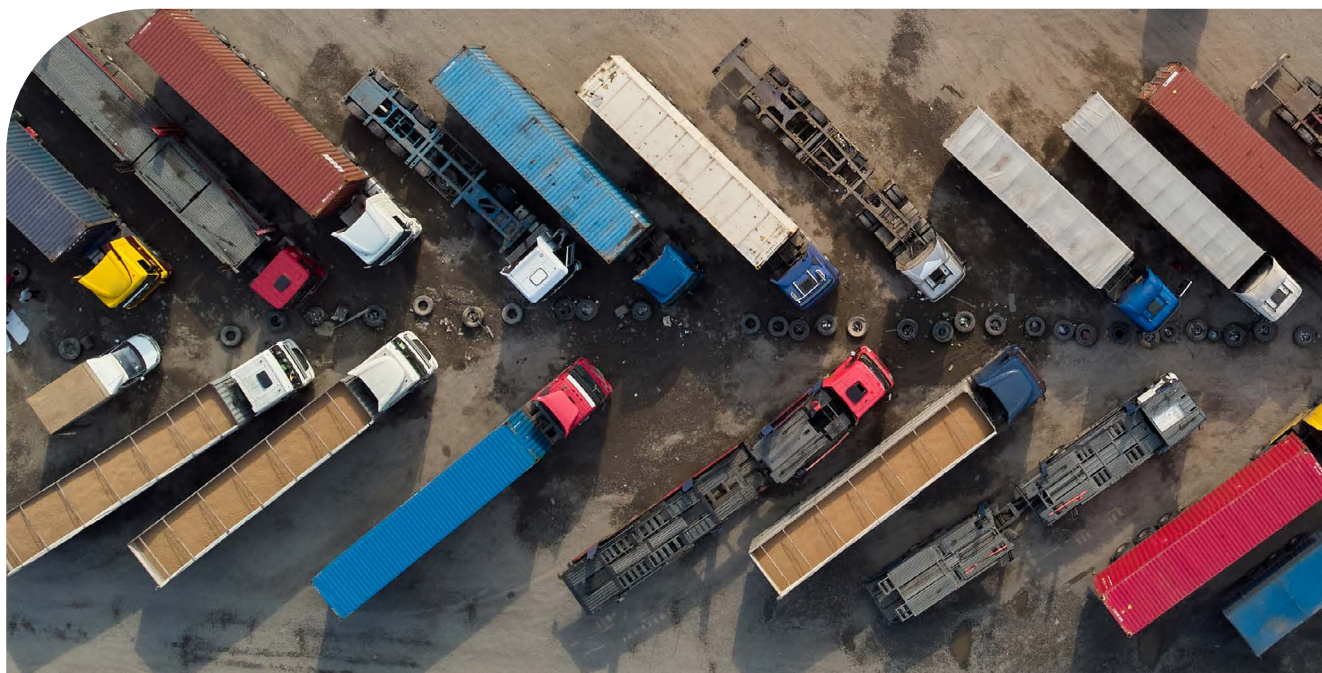
En 2024, 86% du parc de poids lourds immatriculés en Wallonie était composé de véhicules dotés d'une motorisation diesel.

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 »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 CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds immatriculés². 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 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 2024, la répartition suivante :

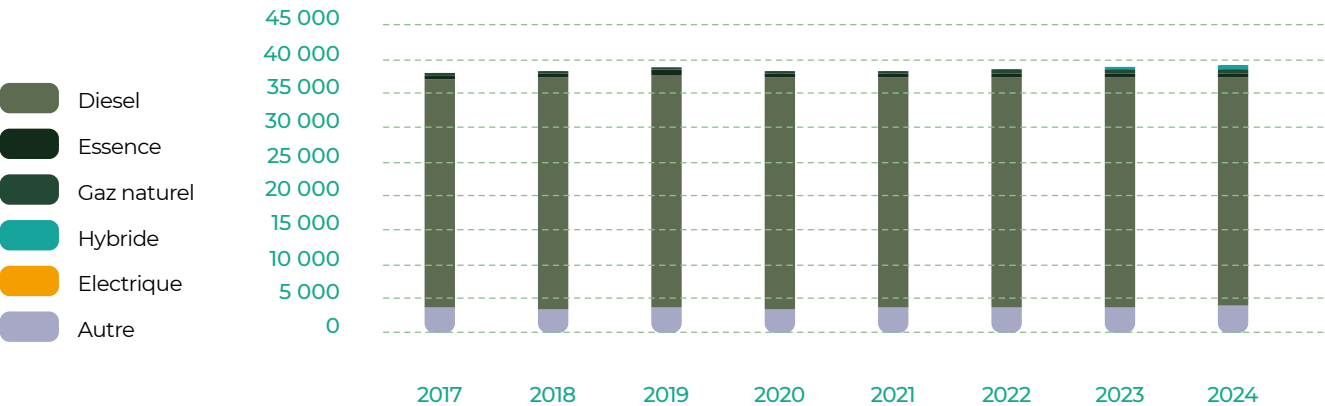
Composition du parc de poids lourds (véhicules > 3.5T) immatriculés en Wallonie au plus tard en 2024 (source DIV)

Motorisation	Nombre	% du parc
Diesel	32 808	85,79%
Electrique	5	0,01%
Essence	1 204	3,15%
Gaz naturel	159	0,42%
Hybride	6	0.02%
Autre	4 060	10,62%
Total	38 242	

² 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 ».

Les tendances observées sur la période 2017-2024 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](#).

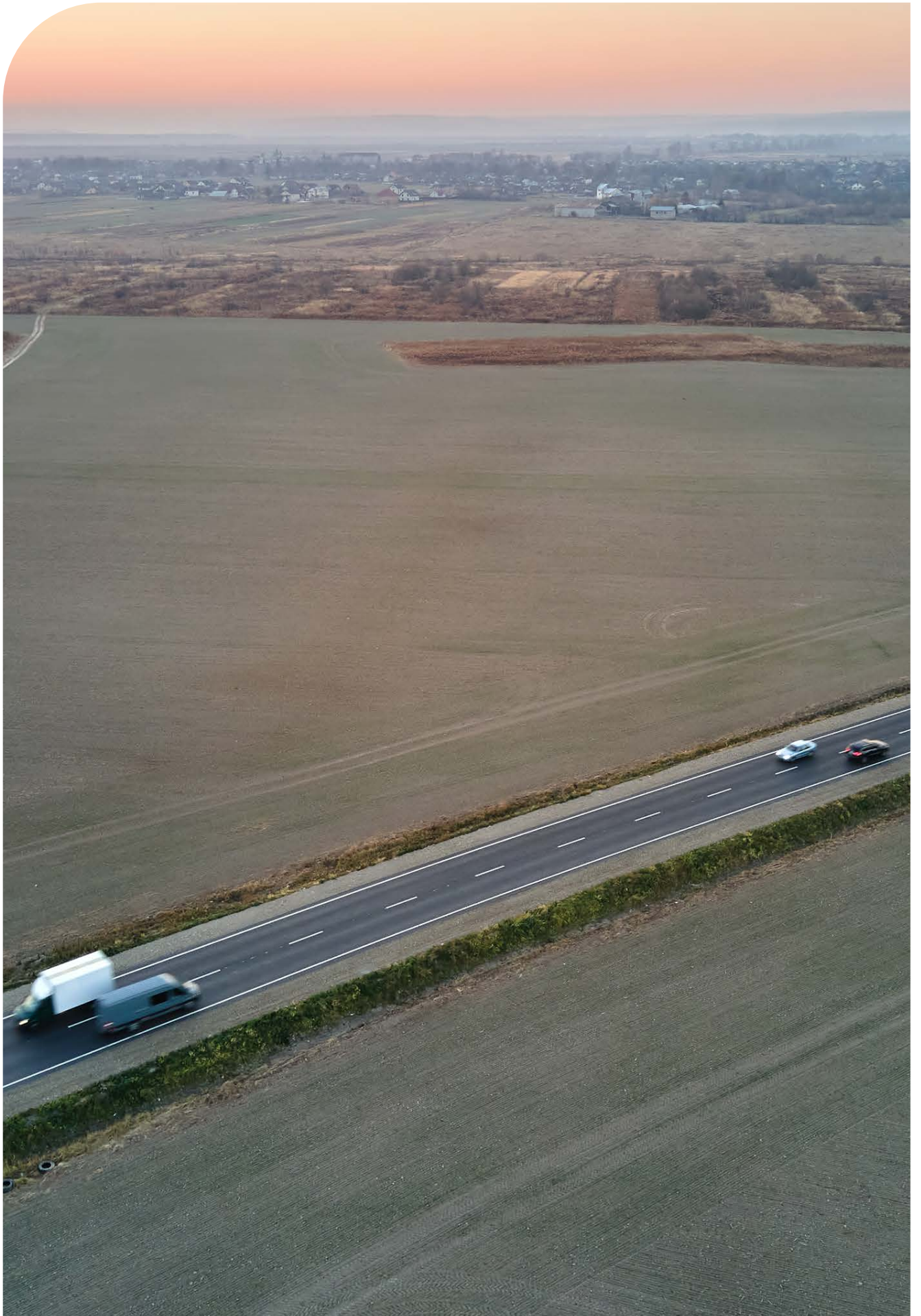
Évolution de la composition du parc de poids lourds immatriculés en Wallonie - entre 2017 et 2024



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 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.







7 513

kTCO2

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 PACE 2030³ 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.

Les fiches méthodologiques « Indicateurs »

Émissions de gaz à effet de serre du secteur transport

Avec 25,6% 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 2023¹ un des principaux contributeurs au réchauffement climatique.

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

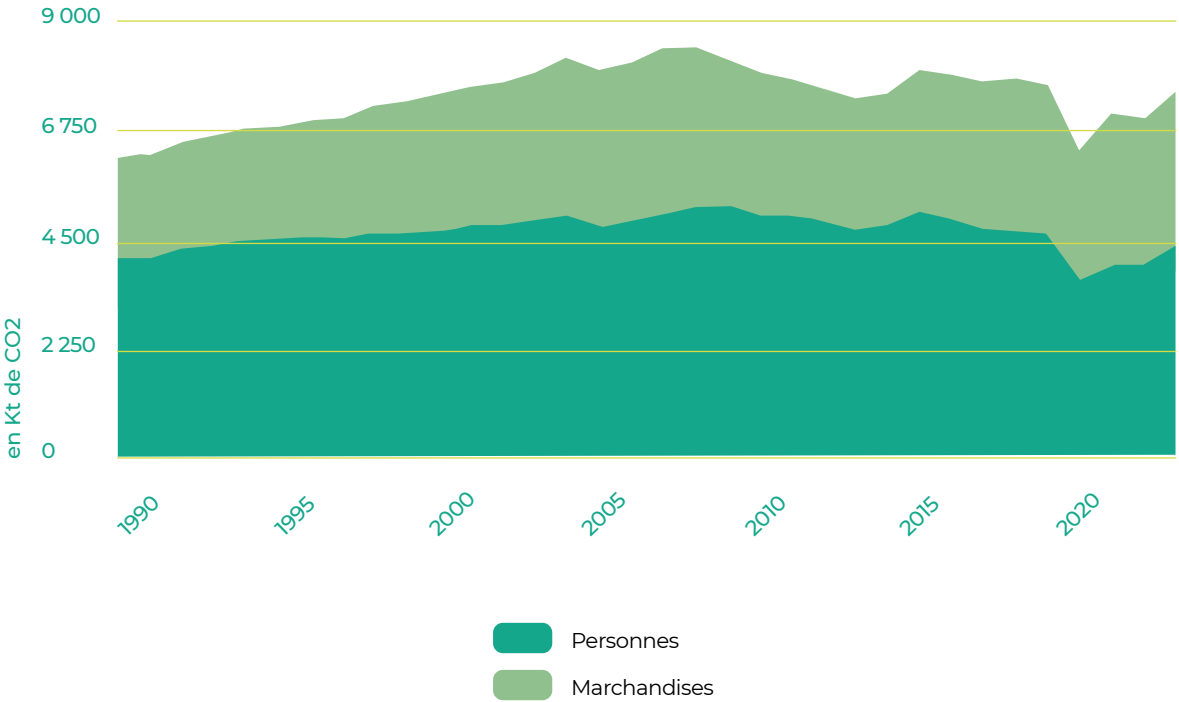
³ PACE est l'acronyme de « Plan Air Climat Énergie ». L'objet de ce plan est de décrire de manière intégrée les actions menées dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, ainsi qu'en faveur de la diminution de notre consommation d'énergie. Le PACE 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 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 d'une estimation plus récente réalisée sur la base du dernier inventaire disponible, soumis en mars 2025 à l'Europe.

Constat

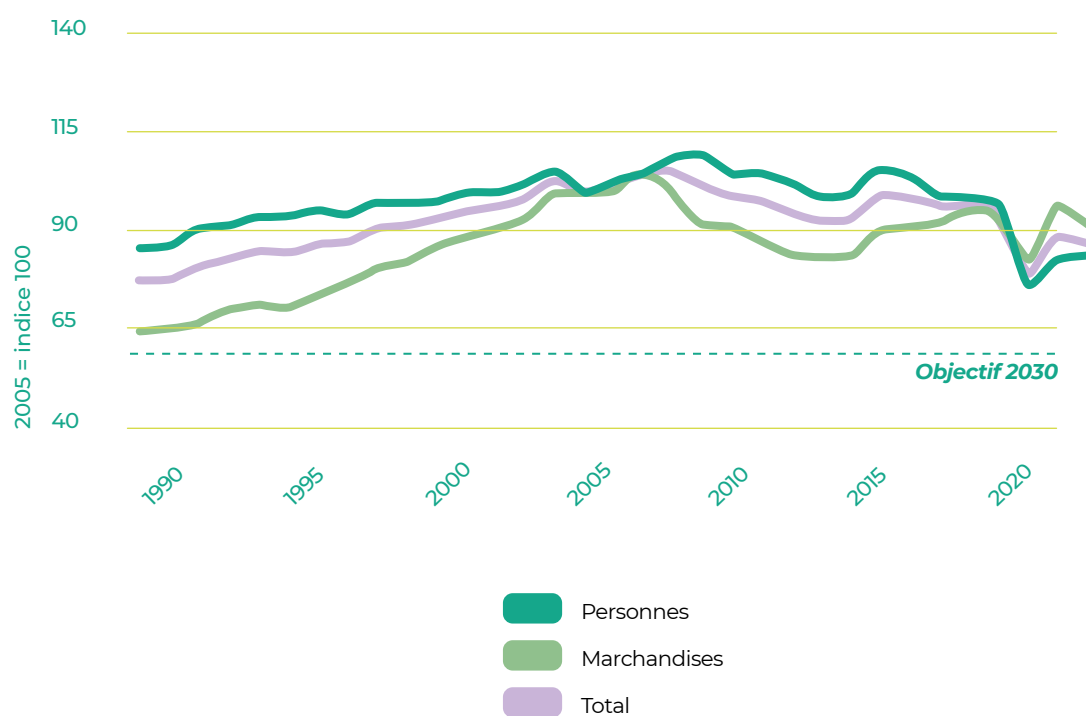
Evolution des émissions de CO₂ éq. du transport



en kTCO ₂	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Personnes	4 056	4 465	4 633	4 728	4 951	5 009	3 618	3 923	3 959	4 331
	65%	66%	62%	59%	62%	63%	57%	55%	57%	57%
Marchandises	2 103	2 302	2 800	3 247	2 942	2 923	2 678	3 130	2 989	3 182
	34%	34%	38%	40%	37%	37%	42%	44%	43%	42%
Autres	65	43	29	48	49	31	34	36	36	36
	1%	1%	0,0%	1%	1%	0,0%	1%	1%	1%	0,0%
TOTAL	6 224	6 811	7 462	8 023	7 942	7 963	6 330	7 089	6 984	7 548

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 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.

Évolution des émissions de CO₂ eq. du transport



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. 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.

Le secteur dans sa globalité n'émet que 6% de moins qu'en 2005. L'effort à consentir reste donc considérable. Atteindre les objectifs fixés par le Gouvernement Wallon imposera de réduire encore de plus d'un tiers 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 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. 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 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 véhicules utilitaires légers (VUL) car elles ont plus que triplé depuis 1990 (de 290 KT CO₂ à 992 KT CO₂ en 2023) 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 Tableau de Bord de la Mobilité répond à un objectif fondamental : **mettre en place un système structuré de collecte, de centralisation et d'analyse des données**, permettant un **monitoring rigoureux et continu de la mobilité à l'échelle régionale**. Cet outil vise à éclairer les décisions publiques en identifiant les écarts entre les trajectoires observées et les objectifs fixés par le Gouvernement wallon.

Ce nouvel opus confirme que, malgré les efforts engagés, **la Wallonie n'est pas sur la trajectoire permettant d'atteindre les objectifs de la vision FAST à l'horizon 2030**. Le constat est clair : la mobilité reste majoritairement **automobile, individuelle, thermique**, générant des **émissions de CO₂ importantes**, et le **transport de marchandises demeure quasi exclusivement dépendant du camion**. Ces éléments doivent nous inciter à **intensifier nos actions** et à accélérer la transition vers des modes de transport plus durables.

Si le TBM répond aux objectifs de la vision FAST 2030 et de la SRM, **les liens avec l'aménagement du territoire et la politique énergétique** doivent être renforcés. Parmi les prochaines évolutions du tableau de bord figurera une mesure de l'accessibilité au territoire et de l'évolution de la consommation énergétique des différents modes. Ce dernier pourrait également intégrer de nouveaux indicateurs spécifiques aux marchandises (flux, externalités, performance logistique, etc.).

Enfin, les réflexions engagées par le Gouvernement sur la **gouvernance de la mobilité** ouvrent de nouvelles perspectives. L'émergence des **bassins de vie** et l'obligation européenne de concevoir des **plans urbains de mobilité à l'échelle des agglomérations** invitent à adapter nos outils de suivi aux nouvelles réalités territoriales. Le TBM devra accompagner ces transformations, en intégrant ces changements d'échelle et en renforçant sa capacité à soutenir la décision publique à ce niveau.

Le TBM est un **outil vivant**, au service d'une ambition collective. Il nous invite à la lucidité, mais surtout à l'engagement. **C'est en renforçant notre mobilisation, en agissant de manière coordonnée et en innovant dans nos approches que nous pourrons répondre aux défis de la mobilité de demain.**



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 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).

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 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 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
Pol Flamend, Directeur général
Boulevard du Nord 8 - 5000 Namur

Octobre 2025

Photos • Envato

Mise en page • Deligraph

Numéro ISSN • 3118-3204 (N)

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



