

Infrastructures de transport

Dernière mise à jour : 22 juin 2022

 Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

Les réseaux de transport permettent la circulation des personnes^[1] et des marchandises  et participent à la création de richesse et d'activité. Toutefois, d'un point de vue environnemental, ils entraînent de multiples impacts tels que l'imperméabilisation des sols, la fragmentation du territoire ou encore l'expansion territoriale d'espèces exotiques envahissantes *via* les couloirs de dispersions qu'ils constituent. Leur utilisation implique également des pressions diverses sur l'environnement et la santé humaine (émissions de polluants atmosphériques , bruit^[2]...).

Un réseau dense et varié

Située au cœur de l'Europe, la Wallonie est une zone importante de transit et d'échanges. Les infrastructures de transport, qui couvraient 5,6 % du territoire wallon en 2021, y sont particulièrement développées. Elles comprennent les réseaux routier, ferroviaire et fluvial, les plateformes multimodales et les aéroports régionaux.

La densité du réseau routier en Wallonie s'élève à un peu plus de 4 800 km/1 000 km², une densité 4 fois plus élevée qu'au niveau européen (UE-27 : 1 102 km/1 000 km² en 2010)^[3]. Plus de 85 % des routes revêtues sont des voiries communales et ont une vocation locale, les 15 % restant sont destinés à la grande circulation (autoroutes et routes régionales). Le réseau routier est principalement utilisé par les véhicules motorisés, cependant celui-ci permet également l'implantation d'aménagements destinés aux modes de transport doux tels que le vélo. En 2021, des aménagements cyclables étaient présents sur 2 274 km des 7 082 km de routes régionales^[4] auxquels il faut ajouter un peu plus de 1 440 km de réseau autonome des voies lentes (RAVeL).

Le réseau ferroviaire wallon présente également une densité relativement élevée. Avec 98 km de lignes/1 000 km², le réseau ferroviaire wallon est près de 2 fois plus dense que la moyenne européenne (UE-27 : 49 km de lignes/1 000 km² en 2010)^[3].

La densité du réseau fluvial wallon est quant à elle de 27 km de voies navigables/1 000 km², soit une densité 3 fois plus élevée que la moyenne européenne (UE-27 : 9 km/1 000 km² en 2010)^[3]. Le réseau se caractérise par la présence de 4 ports autonomes^[5] (Liège, Namur, Charleroi et le port autonome du Centre et de l'Ouest).

Le réseau d'infrastructures de transport wallon compte en outre 11 plateformes multimodales pour

le transport de marchandises. Il s'agit de sites au sein du réseau permettant de passer d'un mode de transport à un autre. À titre d'exemple, le Liège Trilogiport, inauguré en 2015, combine les voies d'eau, le rail et la route. De telles plateformes présentent des atouts économiques et logistiques mais offrent également la possibilité de privilégier l'utilisation de modes de transport moins dommageables pour l'environnement, comme le transport ferroviaire ou fluvial.

Outre ces infrastructures dédiées aux transports terrestres, la Wallonie dispose également de deux aéroports : Liège Airport et Brussels South Charleroi Airport. Depuis le début des années 2000, ceux-ci ne cessent de se développer. Fin 2021, l'aéroport de Charleroi inaugurait l'allongement de sa piste. En passant de 2 550 m à 3 200 m, elle peut dès lors accueillir de gros porteurs et favoriser de la sorte le développement de vols long-courriers. Quant à l'aéroport de Liège, son développement s'est principalement porté sur le fret aérien et les activités de logistique (transport, tri, expédition...), notamment grâce à la croissance importante de l'e-commerce.

La Wallonie au cœur des réseaux européens

Le développement important des infrastructures wallonnes est dû aux spécificités du territoire (densité de population, importance historique des activités industrielles et manufacturières) mais aussi au fait que la Wallonie est située sur des grands axes européens d'échanges de personnes et de marchandises, ce qui accroît les flux de transit. La Wallonie est intégrée au réseau transeuropéen de transports (RTE-T) qui vise entre autres à développer les échanges au sein du marché intérieur, à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité (p. ex. *via* des plateformes multimodales) et à augmenter la part modale des transports alternatifs à la route. Plusieurs axes européens traversent la Wallonie, principalement du nord au sud (axe européen Mer du Nord-Méditerranée) mais également à l'est *via* Montzen (réseau ferroviaire) et à l'ouest avec la connexion au bassin Seine-Escaut (réseau fluvial)^[6].

Investir pour favoriser les transports moins impactants

Afin d'atteindre l'objectif ambitieux de neutralité carbone en 2050 tel que défini dans la Déclaration de politique régionale 2019 - 2024 ^[5], il est nécessaire que la contribution du secteur des transports soit significative. Pour ce faire, différentes priorités et actions ont été fixées dans la Vision FAST 2030 ^[7] et la Stratégie régionale de mobilité^[7] qui l'opérationnalise, dans le Plan "Mobilité et infrastructures pour tous 2020 - 2026" ^[8] ainsi que dans le Plan de relance de la Wallonie ^[9]. Ces politiques publiques mettent l'accent sur la multimodalité et en particulier sur le transfert modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Elles donnent lieu au développement d'infrastructures adaptées à une mobilité douce et active (création de voies express dédiées aux vélos, aménagement de tronçons supplémentaires de RAVeL), à des aménagements de voiries pour favoriser les transports collectifs (création de voies dédiées aux bus, de gares, d'arrêts...), à un soutien aux pouvoirs locaux dans la création de "Mobipôles"^[8] et à une prise en compte systématique des transports publics et de la mobilité active lors d'aménagements de voiries, d'infrastructures et d'espaces publics. Des moyens sont investis pour soutenir le développement du transport fluvial (relèvement de 4 ponts du canal Albert, mise en

place de la télégestion des ouvrages d'art et des écluses...) ainsi que pour la poursuite de l'entretien et la sécurisation des infrastructures routières. Quant aux infrastructures du secteur aérien, la politique aéroportuaire menée en Wallonie vise à soutenir et poursuivre le développement des aéroports wallons. Le Gouvernement entend toutefois concilier les développements économiques et les objectifs environnementaux pour ce secteur. À cette fin, il prévoit de soutenir les exploitants dans leur souhait de faire des deux aéroports wallons des aéroports "zéro carbone" au niveau de l'infrastructure, à l'horizon 2030.

[1] Voir les fiches d'indicateurs "Demande en transport de personnes" [↗](#) et "Répartition modale du transport de personnes" [↗](#)

[2] Voir les fiches d'indicateurs "Exposition au bruit du trafic routier" [↗](#), "Exposition au bruit du trafic ferroviaire" [↗](#), "Exposition au bruit du trafic aérien" [↗](#) et "Exposition au bruit en agglomération" [↗](#)

[3] Les données sur le réseau routier et sur le réseau ferroviaire concernent l'année 2010 (dernière année disponible pour les routes communales et dernière année comparable pour la donnée du réseau européen).

[4] La donnée des aménagements cyclables sur les voiries communales n'est pas disponible à l'échelle de la Wallonie.

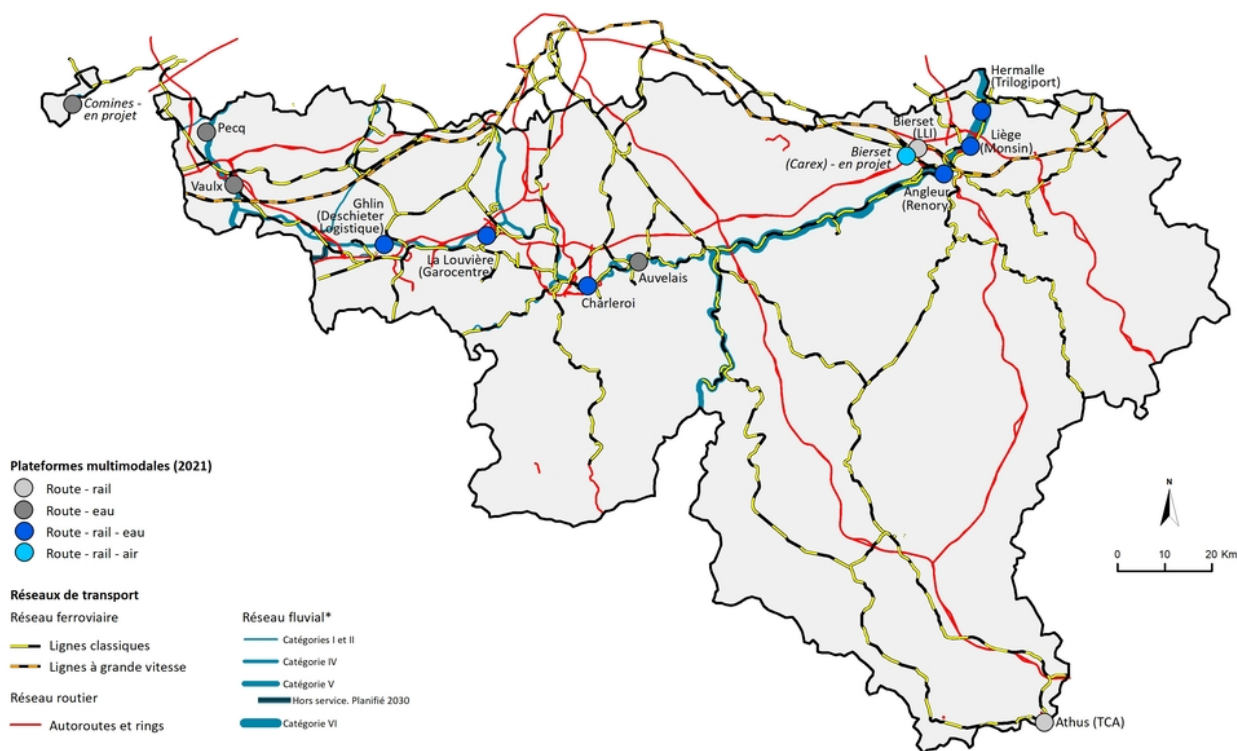
[5] Organisme d'intérêt public gérant une zone portuaire. À titre d'exemple, le port autonome de Liège assure la gestion de 33 zones portuaires le long de la Meuse et du canal Albert. Plus d'informations sur le portail Infrastructures du Service public de Wallonie [↗](#)

[6] Voir la carte interactive du RTE-T [↗](#)

[7] Volet "Mobilité des personnes" [↗](#) et volet "Marchandises" [↗](#)

[8] Il s'agit de lieux où les divers modes de transport se rencontrent, afin de favoriser leur utilisation combinée.

Réseaux de transport et plateformes multimodales en Wallonie



* Répartition selon le système de classification CEMT

État de l'environnement wallon – Sources : SPW MI, SPW Digital, Infrabel

© SPW - 2022

Évaluation

? Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

État : Évaluation non réalisable

Les pressions et impacts des infrastructures de transport ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation globale. Les infrastructures de transport sont multiples, certaines pouvant favoriser une hausse des pressions et impacts sur l'environnement et d'autres une baisse, ces pressions et impacts étant par ailleurs avant tout liés à l'utilisation de ces infrastructures.

Tendance : Évaluation non réalisable

Pour les mêmes raisons, l'évolution de l'ensemble des infrastructures de transport n'est pas directement interprétable en termes d'amélioration ou de détérioration. Par ailleurs, depuis 2010, des données exhaustives sur la longueur des réseaux de transport en Wallonie ne sont plus disponibles. Entre 2005 et 2010, la longueur totale du réseau routier a augmenté de moins de 2 %.

[En savoir plus sur la méthode d'évaluation](#)

Informations complémentaires

Ressources utiles

- Indicateur "Densité des infrastructures de transport". IWEPS. 

- Indicateur "*Transport infrastructure density*". BFP 