

Parc de véhicules

Dernière mise à jour : 11 décembre 2024

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

En Wallonie, la majorité du transport terrestre de personnes  et de marchandises  se fait par la route. La taille et la composition du parc de véhicules et en particulier du parc de voitures constituent donc des paramètres importants pour l'évaluation des pressions du transport sur l'environnement et la santé humaine.

Un parc de véhicules majoritairement composé de voitures

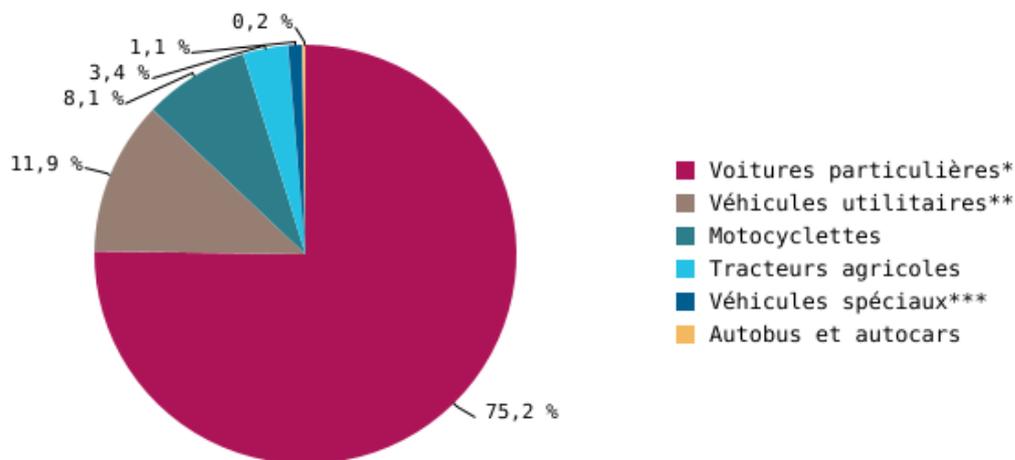
En 2024, le parc wallon était composé de près de 2,5 millions de véhicules. Entre 2000 et 2024, le parc a augmenté de 42 %.

Les voitures particulières^[1] représentaient 75,2 % du parc en 2024, soit un peu plus de 1,8 million de véhicules. Entre 2000 et 2024, leur nombre a augmenté de 32 %. Le parc de voitures particulières n'a connu qu'une seule baisse sur la période, en 2020 (- 0,2 % par rapport à 2019), suite à la crise sanitaire de la COVID-19 qui a impacté le marché automobile.

Les véhicules utilitaires^[2] représentaient quant à eux 11,9 % du parc, soit un peu moins de 300 000 véhicules. Entre 2000 et 2024, leur nombre a quasiment doublé (+ 99 %). Cette évolution s'explique par la progression importante des camionnettes^[3] pour notamment répondre au développement du commerce en ligne, qui a entraîné une augmentation des envois de colis.

Les autres catégories (motocyclettes, tracteurs agricoles, véhicules spéciaux^[4], autobus et autocars) totalisaient environ 13 % du parc. Entre 2000 et 2024, la progression a été plus marquée pour les motocyclettes, dont le nombre a plus que doublé (+ 114 %).

Composition du parc de véhicules en Wallonie, par types de véhicules (2024)



TOTAL : 2 494 104 véhicules

* Une voiture particulière est un véhicule routier automobile autre qu'une motocyclette, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf. Le terme "voiture particulière" couvre donc les voiturettes, les taxis et les voitures de location à condition qu'ils aient moins de dix places assises. Il couvre également les camionnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de passagers, ainsi que les ambulances et les autocaravanes. Les utilitaires légers, les autocars et autobus motorisés, de même que les minibus et minicars sont exclus^(a).

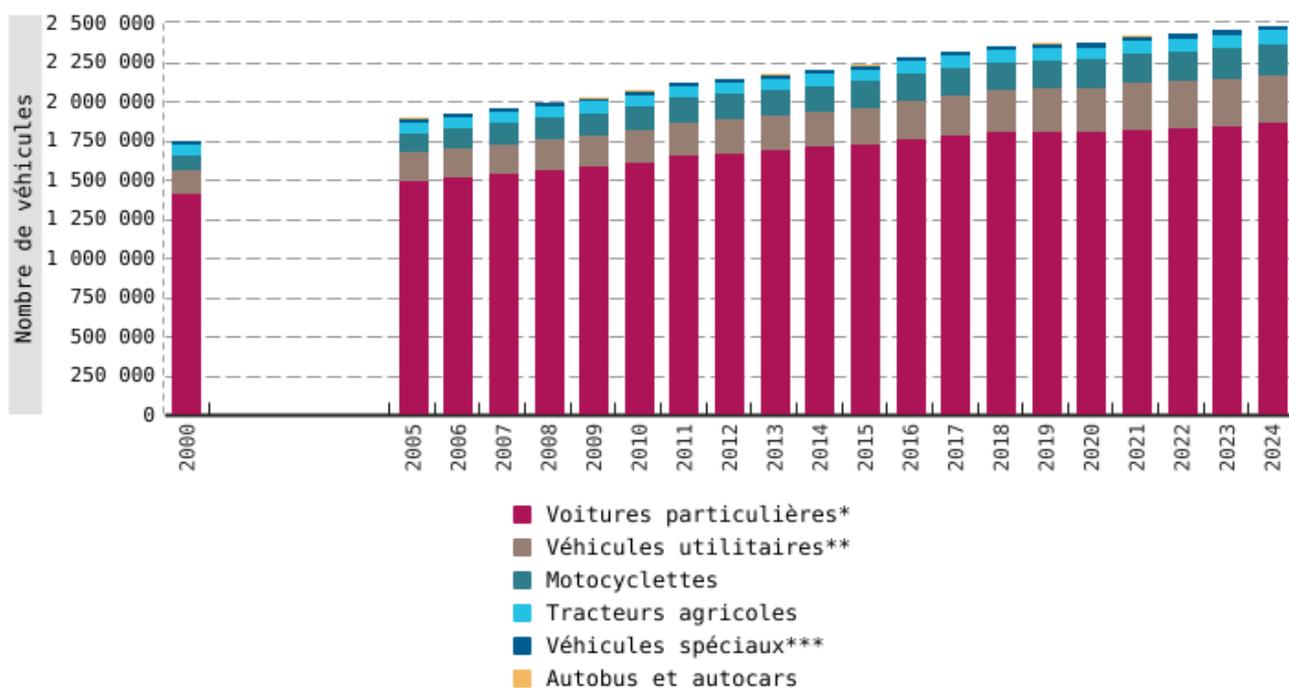
** Les véhicules utilitaires comprennent les camions, camionnettes, véhicules tout-terrain, camions-citernes et tracteurs routiers.

*** Les véhicules spéciaux sont des véhicules lents dont les dimensions ou le poids excèdent les valeurs maximales normalement admises pour effectuer un transport de marchandises. La masse maximale autorisée en Belgique est de 44 tonnes.

État de l'environnement wallon – Source : IWEPS

© SPW - 2024

Parc de véhicules en Wallonie, par types de véhicules



* Une voiture particulière est un véhicule routier automobile autre qu'une motocyclette, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf. Le terme "voiture particulière" couvre donc les voiturettes, les taxis et les voitures de location à condition qu'ils aient moins de dix places assises. Il couvre également les camionnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de passagers, ainsi que les ambulances et les autocaravanes. Les utilitaires légers, les autocars et autobus motorisés, de même que les minibus et minicars sont exclus^(a).

** Les véhicules utilitaires comprennent les camions, camionnettes, véhicules tout-terrain, camions-citernes et tracteurs routiers.

*** Les véhicules spéciaux sont des véhicules lents dont les dimensions ou le poids excèdent les valeurs maximales normalement admises pour effectuer un transport de marchandises. La masse maximale autorisée en Belgique est de 44 tonnes.

État de l'environnement wallon – Source : IWEPS

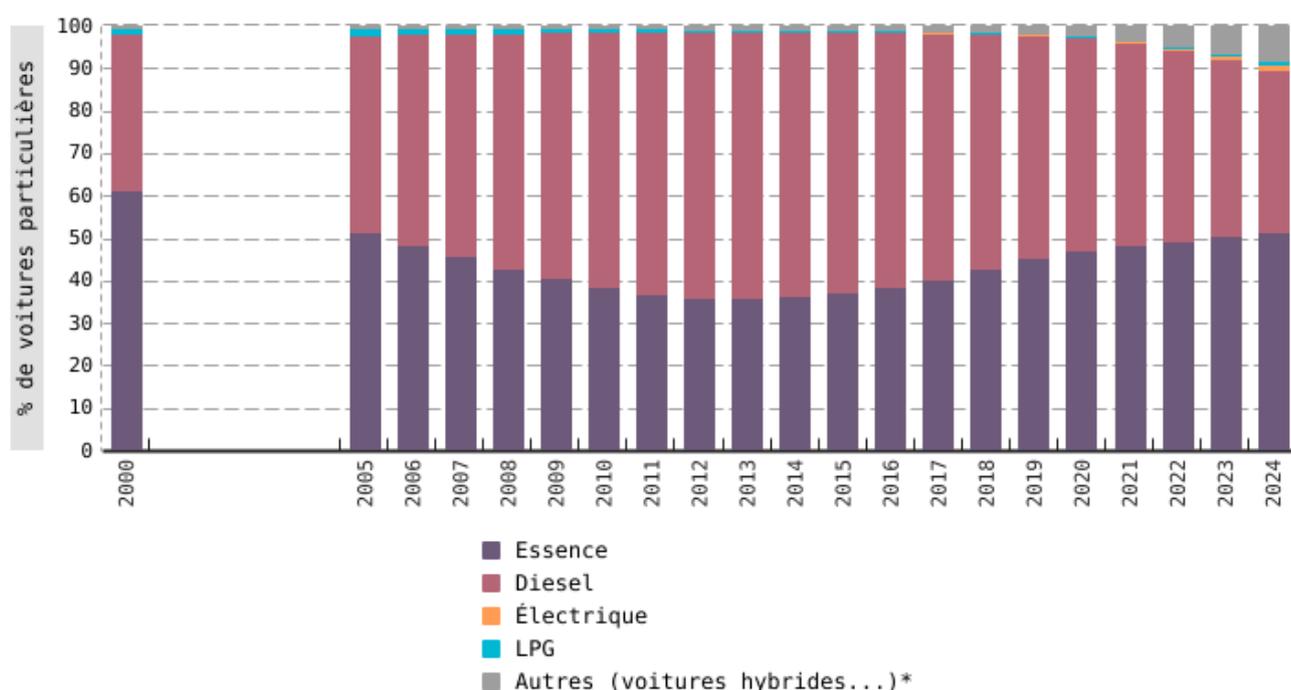
© SPW - 2024

Des voitures à motorisation diesel de moins en moins attractives

En 2000, les voitures roulant au diesel représentaient 36,9 % du parc de voitures particulières (524 509 voitures), contre 62,7 % (1 063 593 voitures) en 2013. Sur la même période, la part des voitures roulant à l'essence est passée de 61,2 % (870 696 voitures) à 36,0 % (611 060 voitures). À partir de 2013, la tendance inverse s'est enclenchée pour atteindre, en 2024, 38,1 % de motorisations diesel et 51,7 % de motorisations essence. Toutefois, en chiffres absolus, c'est à partir de 2015 que s'est amorcée une baisse des motorisations diesel au profit des voitures essence.

Cette réduction du parc roulant au diesel a été encouragée entre autres par la réforme des accises entamée en 2015^[5], initiée en partie pour des motifs environnementaux. En effet, à puissance équivalente, même si les moteurs diesel rejettent généralement moins de CO₂ par km que les moteurs à essence, ils émettent cependant davantage d'oxydes d'azote (NO_x), des composés susceptibles d'induire des effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement^[6].

Voitures particulières en Wallonie, par types de motorisations



* Les motorisations hybrides essence-électrique et diesel-électrique représentaient 93 % de cette catégorie "Autres" en 2024.

État de l'environnement wallon – Source : IWEPS

© SPW - 2024

Une faible part de motorisations alternatives mais en progression

Même si elles sont en progression, les motorisations alternatives (hybrides, électriques, gaz...) ne représentaient qu'une faible part du parc de voitures particulières en 2024.

Les voitures hybrides étaient au nombre de 145 982 en 2024, soit 7,8 % du parc de voitures wallon. Elles ont augmenté de 38 % par rapport à 2023 (+ 40 225 voitures).

Les voitures électriques, quant à elles, ne représentaient que 1,4 % du parc de voitures wallon en 2024 mais elles ont toutefois vu leur nombre augmenter de manière considérable ces 10 dernières années, passant de 305 à 26 053 véhicules entre 2014 et 2024. Entre 2023 et 2024, leur augmentation était de 51 % (+ 8 754 voitures). Bien que cette motorisation n'engendre pas d'émission de CO₂ lors de l'utilisation, son impact environnemental n'est pas nul : la production de

batteries nécessite notamment des métaux rares et la majorité de l'électricité nécessaire au fonctionnement de ces voitures est produite à partir de sources non renouvelables^[7].

Favoriser les véhicules moins polluants

La réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en Wallonie représente un enjeu majeur pour lequel le secteur des transports a un rôle essentiel à jouer [↗](#). Outre des mesures visant au transfert modal vers des modes de transport moins impactants et à la rationalisation des besoins en déplacements (renforcement de l'offre de transports en commun, développement de plateformes multimodales et de parkings de délestage...), des initiatives doivent également être prises sur le parc de véhicules, ce dernier étant encore fortement dépendant des énergies fossiles.

Parmi les objectifs de composition du parc qui ont été définis dans le Plan air climat énergie 2030 de la Wallonie (PACE 2030) [↗](#), il est prévu que les voitures particulières électriques représentent 25 % du parc de voitures en 2030 (la proportion était de 1,4 % en 2024) et les motorisations essence, 44 %^[8] (51,7 % en 2024). Les voitures particulières roulant au diesel, quant à elles, ne représenteraient plus que 15 % du parc de voitures wallon. Des changements dans la composition du parc de véhicules utilitaires sont également prévus à l'horizon 2030, avec une plus grande part pour les motorisations à carburants alternatifs^[9].

Parmi les mesures visant à atteindre ces objectifs, citons notamment la récente réforme wallonne de la fiscalité automobile qui a pour objectif d'inciter à l'achat de véhicules moins lourds, moins puissants et moins émetteurs de CO₂. Cette réforme porte sur la taxe de mise en circulation et entrera en vigueur le 01/07/2025 [↗](#).

Des mesures spécifiques aux véhicules utilitaires sont également prévues : il est notamment envisagé de renforcer le contrôle des émissions de particules fines pour les camions lors du contrôle technique ou encore de moduler la redevance kilométrique selon la performance énergétique des véhicules.

Au niveau fédéral, des dispositions visent à favoriser l'achat de véhicules de sociétés moins émetteurs de CO₂ à travers une fiscalité plus avantageuse pour les voitures électriques notamment. Enfin, au niveau européen, il est prévu d'interdire dès 2035 la vente de voitures et de véhicules utilitaires légers neufs dont les émissions en CO₂ ne sont pas nulles [↗](#).

[1] Une voiture particulière est un véhicule routier automobile autre qu'une motocyclette, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf. Le terme "voiture particulière" couvre donc les voiturettes, les taxis et les voitures de location à condition qu'ils aient moins de dix places assises. Il couvre également les camionnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de passagers, ainsi que les ambulances et les autocaravanes. Les utilitaires légers, les autocars et autobus motorisés, de même que les minibus et minicars sont exclus^(a).

[2] Les véhicules utilitaires comprennent les camions, camionnettes, véhicules tout-terrain, camions-citernes et tracteurs routiers.

[3] En 2023, d'après les données issues du SPF Mobilité et transports, 91 % des nouvelles immatriculations pour les véhicules utilitaires en Wallonie (hors remorques) concernaient des camionnettes.

[4] Les véhicules spéciaux sont des véhicules lents dont les dimensions ou le poids excèdent les valeurs maximales normalement admises pour effectuer un transport de marchandises. La masse maximale autorisée en Belgique est de 44 tonnes.

[5] AR du 26/10/2015 [↗](#) et loi du 27/06/2016 [↗](#).

[6] Voir les fiches d'indicateurs "Ozone dans l'air ambiant (santé)" [↗](#), "Ozone dans l'air ambiant (végétation, forêt)" [↗](#), et "Polluants acidifiants dans l'air ambiant" [↗](#).

[7] La production nette d'électricité renouvelable en Wallonie représentait 14 % de la production nette d'électricité totale en 2021. Pour plus d'informations, voir l'indicateur statistique "Part d'énergie renouvelable dans la production énergétique" sur le site internet de l'IWEPS [↗](#).

[8] Dont 20 % de micro-hybridations (hybrides non rechargeables par une prise de courant externe).

[9] Pour les camionnettes, il est prévu une part de motorisation électrique de 30 % ainsi qu'une part de motorisation diesel de 50 % à l'horizon 2030. En ce qui concerne les poids lourds, il est prévu une part de 25 % pour le gaz naturel liquéfié. La part pour l'hydrogène et l'électrique n'est pas encore définie en raison de la difficulté à prévoir les futures évolutions technologiques.

Évaluation

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

État : Évaluation non réalisable

Référentiel : Plan air climat énergie 2030 de la Wallonie (PACE 2030) [🔗](#).

- Le Plan fixe notamment comme objectifs de composition du parc de véhicules à l'horizon 2030 :
 - voitures particulières : 25 % de motorisations électriques et 15 % de motorisations diesel;
 - camionnettes : 30 % de véhicules électriques et 50 % de motorisations diesel.
- L'état sera évalué au terme de la période. À titre informatif :
 - voitures particulières électriques : la situation en 2024 est encore fortement éloignée de l'objectif (1,4 % contre 25 %);
 - parc de camionnettes : les données de composition du parc de véhicules utilitaires wallon ne permettent pas de distinguer les données propres aux camionnettes (situation en 2024).

Il est à noter que la composition du parc en termes motorisations ne permet pas d'évaluer l'ensemble des pressions environnementales liées au transport routier car celles-ci dépendent également d'autres données non disponibles ou non exploitées (âge, équipement et poids des véhicules, fréquence d'utilisation, respect des normes environnementales...).

Tendance : Évaluation non réalisable

- Pour les voitures particulières, les motorisations électriques ont récemment amorcé une tendance à la hausse (1,4 % du parc en 2024 contre 0,02 % en 2014), tandis que les motorisations diesel montrent une tendance à la baisse (38,1 % en 2024 contre 62,7 % en 2013).
- Pour les camionnettes, l'évolution des différentes motorisations n'est pas connue, les données de composition du parc de véhicules utilitaires wallon ne permettant pas de distinguer les données propres aux camionnettes (situation en 2024).

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

Informations complémentaires

Références bibliographiques

(a) Eurostat, 2021. Page internet "*Eurostat Statistics Explained* - Glossaire : voiture particulière". 

Ressources utiles

- Indicateur "Parc automobile et immatriculations". IWEPS. 

Indicateur "Parc de véhicules". Statbel (Office belge de statistique). 

- Indicateur "*New registrations of electric vehicles in Europe*". EEA. 