

# Parc de véhicules

Dernière mise à jour : 21 décembre 2022

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

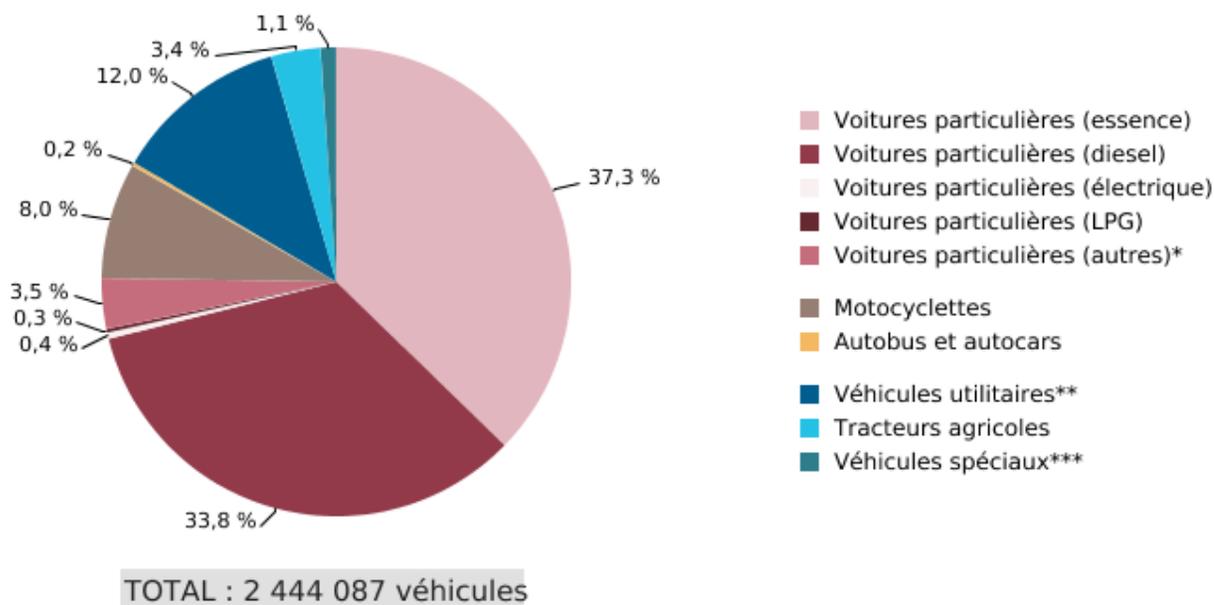
**En Wallonie, la majorité du transport terrestre de personnes  et de marchandises  se fait par la route. La taille et la composition du parc de véhicules et en particulier du parc automobile constituent donc des paramètres importants pour l'évaluation de l'impact du transport sur l'environnement et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

## Un parc de véhicules majoritairement composé de voitures

En 2022, le parc wallon était composé de près de 2,5 millions de véhicules (+ 39 % par rapport à 2000). Les voitures particulières<sup>[1]</sup> représentaient 75,3 % du parc, soit un peu plus de 1,8 million de véhicules. Entre 2000 et 2019, le nombre de voitures particulières a augmenté de 28 % avant de connaître une légère baisse en 2020 (- 0,2 % par rapport à 2019), le marché automobile ayant été impacté par la crise sanitaire de la COVID-19. En 2021 et 2022, le nombre de voitures particulières était à nouveau en augmentation.

Les véhicules utilitaires<sup>[2]</sup> représentaient quant à eux 12,0 % du parc, soit un peu moins de 300 000 véhicules. Entre 2000 et 2022, le nombre de véhicules utilitaires a quasiment doublé (+ 97 %). À noter qu'une évolution marquante dans cette catégorie est le recours croissant aux camionnettes<sup>[3]</sup>. Cette évolution résulte notamment du développement du commerce en ligne, qui a entraîné une augmentation des envois de colis.

## Composition du parc de véhicules en Wallonie, par types de véhicules (2022)



\* Les motorisations hybrides essence-électrique et diesel-électrique représentaient 87 % de cette catégorie "autres" en 2022.

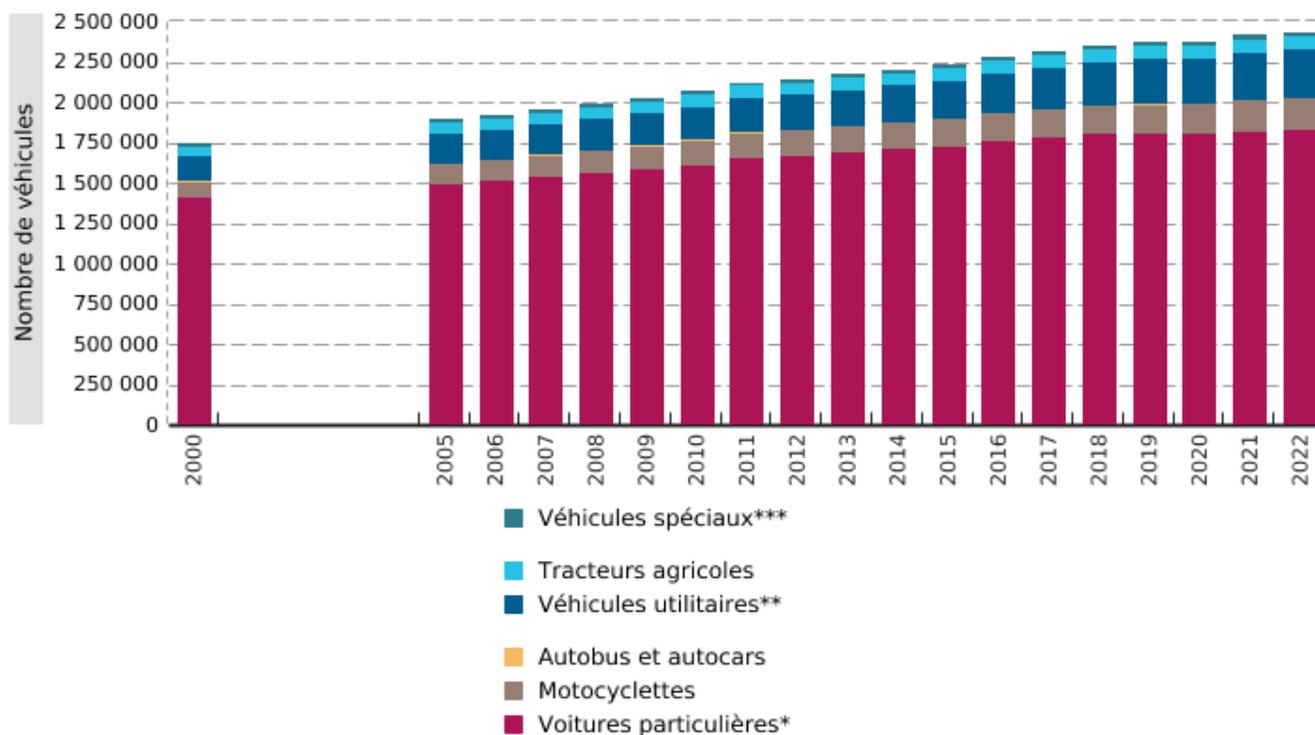
\*\* Les véhicules utilitaires comprennent les camions, camionnettes, véhicules tout-terrain et camions-citernes.

\*\*\* 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.

REEW – Source : IWEPS

© SPW - 2022

## Parc de véhicules en Wallonie, par types de véhicules



\* Tous types de motorisation confondus

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

\*\*\* 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.

REEW – Source : IWEPS

© SPW - 2022

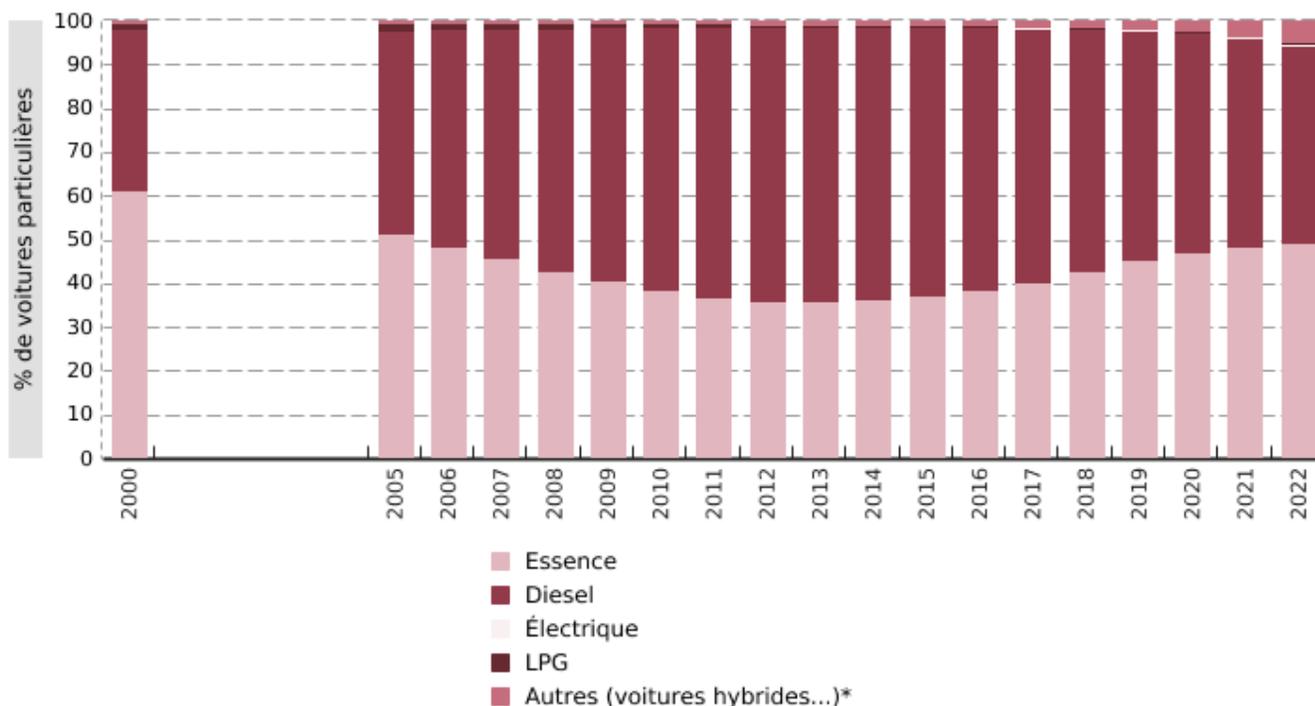
## Des motorisations diesel de moins en moins attractives

Alors que les voitures roulant au diesel ne représentaient que 36,9 % du parc automobile en 2000 (524 509 voitures), elles représentaient 62,7 % (1 063 593 voitures) de celui-ci en 2013. La part des voitures roulant à l'essence est quant à elle passée de 61,2 % (870 696 voitures) à 36,0 % (611 060 voitures) sur cette même période. Après avoir ralenti au début des années 2010, la tendance à la diésélisation s'est arrêtée en 2013 au profit des voitures à motorisation essence. En 2022, la part des motorisations diesel était de 44,9 % contre 49,5 % pour les motorisations essence (826 331 voitures contre 911 125 voitures).

Cette réduction du parc roulant au diesel a été initialement encouragée par la réforme des accises entamée en 2015<sup>[4]</sup>, portée en partie pour des motifs environnementaux. Le décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules [↗](#), adopté en 2019, contribue

également à rendre moins attractifs les véhicules roulant au diesel *via* la fixation de zones de basses émissions et l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants<sup>[5]</sup>. À puissance équivalente, les moteurs diesel rejettent généralement moins de CO<sub>2</sub> que les moteurs à essence<sup>[6]</sup>. Ils émettent cependant davantage d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), des composés susceptibles d'induire des effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement<sup>[7]</sup>.

## Voitures particulières en Wallonie, par types de motorisations



\* Les motorisations hybrides essence-électrique et diesel-électrique représentaient 87 % de cette catégorie "Autres" en 2022.

REEW – Source : IWEPS

© SPW - 2022

## Un parc de voitures électriques encore faible mais en croissance importante

Les voitures électriques représentaient une part négligeable du parc wallon de voitures en 2022 (0,6 %). Elles ont toutefois vu leur nombre augmenter de manière considérable entre 2012 et 2022, passant de 84 à 10 723. Entre 2021 et 2022, l'augmentation était de 71 %. Bien qu'elles ne constituent pas une source d'émission de CO<sub>2</sub> lors de leur utilisation, leur impact environnemental n'est pas nul : la production de batteries nécessite des métaux rares tandis que la majorité de l'électricité nécessaire au fonctionnement de ces voitures est produite à partir de sources non

renouvelables<sup>[8]</sup>.

Les voitures hybrides, quant à elles, étaient au nombre de 74 135 en 2022, soit 4,0 % du parc de voitures wallon. Elles ont augmenté de 49 % par rapport à 2021.

## Favoriser les véhicules moins polluants

La réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en Wallonie est un enjeu majeur pour lequel le secteur des transports a un rôle important à jouer. Le parc de véhicules wallon étant encore fortement dépendant des énergies fossiles, des mesures ont été prises pour limiter leurs impacts. Le décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules [☞](#) vise par exemple l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants ou encore le renforcement du contrôle technique des véhicules en ce qui concerne certaines émissions de polluants atmosphériques.

Le Plan air climat énergie à l'horizon 2030 (PACE 2030), en cours d'élaboration, prévoit plusieurs mesures à mettre en œuvre d'ici 2030 afin de verdir le parc automobile wallon et le renforcement des transports en commun<sup>[9]</sup>. À titre d'exemple, la réforme de la fiscalité automobile, qui devrait entrer en vigueur en 2023, a pour objectif d'inciter à l'achat d'un véhicule moins puissant, moins lourd et moins polluant. D'autres mesures visant un transfert modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement sont également prévues dans la Stratégie régionale de mobilité<sup>[10]</sup>.

---

[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 et les autocars et autobus motorisés, de même que les minibus et minicar sont exclus.

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

[3] En 2021, d'après les données issues du SPF Mobilité et transports, 93 % des nouvelles immatriculations pour les véhicules utilitaires en Wallonie (hors remorques) concernaient des camionnettes.

[4] AR du 26/10/2015 [☞](#) et Loi du 27/06/2016 [☞](#)

[5] À noter que les zones de basses émissions et l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants sont deux mesures qui s'appliquent également aux voitures roulant à l'essence. Les critères d'application sont toutefois moins stricts.

[6] Cet avantage peut cependant être partiellement annulé par l'augmentation du poids et du niveau d'équipement des véhicules.

[7] Voir fiche d'indicateurs "Ozone dans l'air ambiant (végétation, forêt)" [☞](#), "Ozone dans l'air ambiant (santé)" [☞](#) et "Polluants acidifiants dans l'air ambiant" [☞](#)

[8] À noter que la production nette d'électricité renouvelable représentait 19,9 % de la production nette d'électricité totale en 2020. Pour plus d'informations, voir l'indicateur statistique "Part d'énergie renouvelable dans la production énergétique" sur le site internet de l'IWEPS [↗](#)

[9] Ces mesures sont détaillées dans le projet de PACE 2030 adopté par le Gouvernement wallon en 2019 [↗](#). Les objectifs et les mesures de ce plan font cependant l'objet d'un travail de mise à jour, en vue de répondre aux engagements de la Déclaration de politique régionale 2019 - 2024 [↗](#).

[10] Voir le volet "Mobilité des personnes" [↗](#) et le volet "Marchandises" [↗](#) de la Stratégie régionale de mobilité

## Évaluation

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

**État : Évaluation non réalisable**

Pas de référentiel

**Tendance : Évaluation non réalisable**

La composition du parc de véhicules ne permet pas d'évaluer les impacts environnementaux liés au transport car ceux-ci dépendent des types de motorisations mais aussi d'autres données non disponibles ou non exploitées (taux d'équipement, âge du parc, respect de normes...). À noter qu'entre 2000 et 2022, le parc automobile a augmenté de 29,3 %.

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

## Informations complémentaires

### Ressources utiles

- Indicateur "Parc automobile et immatriculations". IWEPS. [↗](#)

- Indicateur "New registrations of electric vehicles in Europe". EEA. [↗](#)

