



## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Dernière mise à jour : 15 janvier 2018

Les réseaux de transport permettent la circulation des personnes<sup>[1]</sup> et des marchandises  et participent à la création de richesses et d'activité. Cependant, en fragmentant le territoire, ils contribuent aussi à la création de barrières écologiques. Leur utilisation implique également des pressions diverses sur l'environnement et la santé humaine (émissions de polluants atmosphériques , bruit<sup>[2]</sup> ...)

### Un réseau dense

En 2015, les infrastructures de transport et de communication couvraient environ 5,3 % du territoire wallon. Avec plus de 4 820 km de routes<sup>[3]</sup>, près de 100 km de voies ferrées et 27 km de voies navigables exploitées pour 1 000 km<sup>2</sup> de territoire, les réseaux de transport en Wallonie sont parmi les plus denses d'Europe. La Wallonie dispose également de deux aéroports (Liège Airport et Brussels South Charleroi Airport) et de deux réseaux distincts de transport par conduites et pipelines, l'un civil, l'autre à destination de l'OTAN. Le réseau routier et autoroutier s'est principalement étendu entre 1970 et 1990. Depuis, le développement du réseau est essentiellement le fait des communes, la longueur du réseau de voies principales étant stable. 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).

### Intégration aux 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 améliorer l'interopérabilité (p. ex. *via* des plateformes multimodales) et à augmenter la part modale des modes doux. 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) ou à l'ouest avec la connexion au bassin Seine-Escaut (réseau fluvial).

### Priorités d'investissements

#### ÉVALUATION

État : Évaluation non réalisable

Pas de référentiel

Tendance : Évaluation non réalisable

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](#)

Les priorités d'investissements du Gouvernement wallon<sup>[4]</sup> pour le rail concernent aussi bien le transport de personnes (RER, axe 3 Bruxelles-Luxembourg) que de marchandises (entretien du réseau, optimisation des gares de formation des trains). Les investissements routiers wallons sont eux principalement axés sur le réseau secondaire (rénovation, sécurisation, intégration des modes doux) tandis que ceux concernant les voies navigables visent notamment l'entretien du réseau [↗](#) et le développement des liaisons stratégiques [↗](#).

---

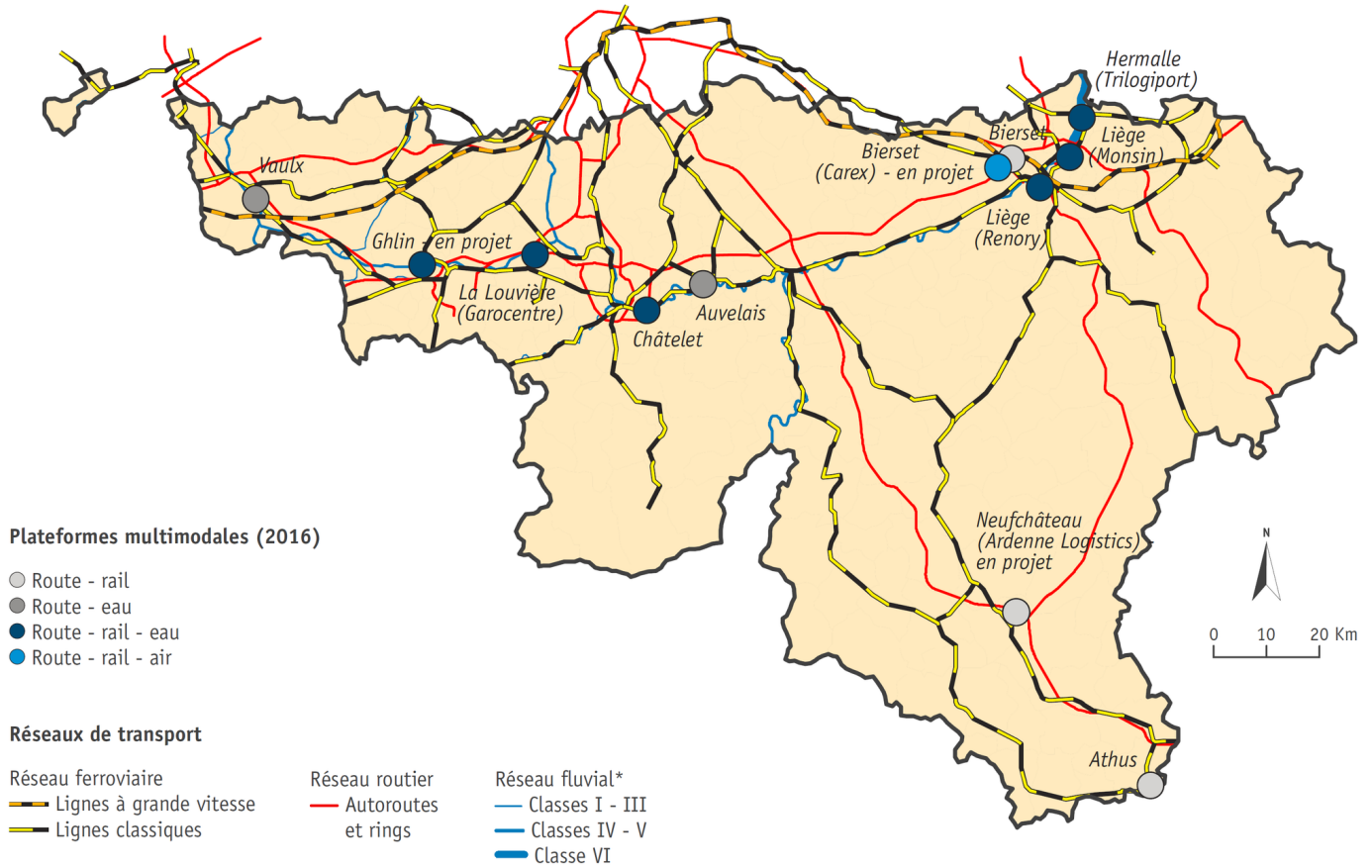
[1] Voir l'indicateur relatif à la demande en transport de personnes [↗](#) et l'indicateur relatif à la répartition modale du transport de personnes [↗](#).

[2] Voir les indicateurs relatifs à l'exposition au bruit du trafic routier [↗](#), ferroviaire [↗](#) et aérien [↗](#) et l'indicateur relatif à l'exposition au bruit en agglomération [↗](#).

[3] Y compris routes non revêtues

[4] L'approbation du plan d'investissement ferroviaire relève du fédéral, mais les Régions sont consultées.

## Réseaux de transport et plateformes multimodales



\*Répartition selon le système de classification CEMT

REEW – Sources : SPW - DGO1 ; SPW - DGO2 ; SNCB