

Notice méthodologique

TITRE DE LA FICHE D'INDICATEURS

Transport de personnes

CATÉGORIE PRINCIPALE

Activités humaines

THÉMATIQUE PRINCIPALE

Transport

CATÉGORIE SECONDAIRE

Activités humaines

THÉMATIQUE SECONDAIRE

Ménages

SECTION 1 : AUTEUR

Direction générale	SPW Agriculture, ressources naturelles et environnement
Département	Département de l'étude du milieu naturel et agricole
Direction	Direction de l'état environnemental
E-mail	eeew.dgo3@spw.wallonie.be

SECTION 2 : CONTEXTUALISATION DE LA FICHE D'INDICATEURS

Titre	Transport de personnes
Définition(s) de la fiche d'indicateurs	<p>Cette fiche d'indicateurs traite du transport de personnes terrestre et aérien.</p> <p>La <u>répartition modale</u> exprime la part relative de chaque mode de transport dans les déplacements d'une population donnée sur un territoire et une période déterminée. La part modale de chaque mode de transport est calculée comme la part des déplacements effectués avec un mode de transport dans le total des déplacements de tous les modes. Les modes actifs sont également pris en compte dans l'indicateur correspondant (marche, vélo, trottinette...).</p> <p>Le <u>voy-km</u> (voyageurs-kilomètres) est l'unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. Elle est obtenue en multipliant, pour chaque déplacement, le nombre de voyageurs par le nombre de kilomètres parcourus. Il s'agit de l'unité de mesure de la demande en transport.</p> <p>La <u>demande en transport de personnes</u> est composée de la demande en transport routier en véhicules légers, en transports en commun par route et par rail. Les modes actifs ne sont pas pris en compte dans l'indicateur correspondant.</p> <p>Les <u>véhicules légers</u> comprennent les voitures, taxis, motos et une partie des véhicules utilitaires légers. La distinction entre les véhicules légers et les véhicules lourds est réalisée <i>via</i> une signature magnétique laissée par les essieux des véhicules sur les boucles de comptage.</p>

Référence(s) (définition)	Eurostat, page « Glossaire transport » du portail « Statistics explained » relative aux termes passager-km (équivalent au voy-km) et mode de transport : https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Transport_glossary/fr
Raison d'être de la fiche d'indicateurs	<p>La mobilité est indispensable à notre société : elle conditionne l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins, aux loisirs... Toutefois, elle génère également des nuisances sur la santé et sur l'environnement : émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, pollution sonore, congestion, accidents de la circulation, etc.</p> <p>Cette fiche d'indicateurs présente une analyse de la répartition modale du transport de personnes en Wallonie en identifiant les modes de transport les plus utilisés par les Wallons. L'indicateur de part modale permet d'évaluer l'importance relative des différents modes de transport étudiés et permet de mesurer si les alternatives plus durables, sont plus ou moins exploitées en comparaison aux véhicules particuliers.</p> <p>Cette fiche d'indicateurs présente également l'évolution de la demande en transport, c'est-à-dire les besoins en transport sur le réseau routier wallon, en particulier pour les véhicules légers, mode de transport le plus représenté en Wallonie.</p> <p>Par ailleurs, l'évolution du transport de passagers pour le transport aérien y est également abordée. Le transport aérien exerce des pressions environnementales importantes (émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, bruit et pollution locale autour des aéroports. Bien que sa part dans les émissions totales de gaz à effet de serre du secteur des transports soit inférieure à celle du transport routier dans l'UE-27, la croissance de ses émissions est nettement plus rapide.</p> <p>Sur le plan politique, la vision FAST 2030 (Lien), adoptée par le Gouvernement wallon en 2017, reste le cadre stratégique de référence. Elle est déclinée dans la Stratégie régionale de mobilité (Lien) et monitorée par Tableau de bord de la mobilité (Lien) qui permet de suivre les progrès réalisés en matière de transfert modal, de multimodalité et de mobilité durable.</p> <p>La Déclaration de politique régionale 2024-2029 (Lien) vise une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, soutenant de la santé et inclusive. Le Gouvernement s'engage à mettre en œuvre ces principes à travers des actions concrètes.</p> <p>Le Plan Air Climat Énergie 2030 de la Wallonie (Lien) complète le cadre politique en intégrant des objectifs de décarbonation du secteur transport, avec une réduction de 43 % pour le secteur des transports en Wallonie pour 2030 par rapport à 2005.</p>

SECTION 3 : MÉTHODOLOGIE

INDICATEUR N°1	
Titre	Répartition modale* du transport de personnes en Wallonie (2025) * Sur base des distances parcourues.
Description des paramètres présentés	<ul style="list-style-type: none"> • Données relatives aux 5 modes de transports de personnes étudiés, pour l'année 2025 : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Voiture (voitures, taxis et motos) ➤ Train ➤ Bus ➤ Marche ➤ Vélo ➤ Autres (trottinettes, engins de micromobilité...) • Les objectifs pour la voiture, le train, le bus, la marche et le vélo. Ces derniers ont été formalisés dans la Stratégie régionale de mobilité (SRM) en 2019 et revus dans le Plan air climat énergie 2030 de la Wallonie (PACE 2030).
Unité(s)	%
DONNÉES UTILISÉES POUR CONSTRUIRE LES PARAMÈTRES	
Données relatives à la voiture, au train, au bus, à la marche, au vélo et aux autres modes de transport	
Fournisseur des données	Tableau de bord de la mobilité (Lien) <ul style="list-style-type: none"> - SPW Mobilité et infrastructures - IWEPS (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique)
Description des données	Les données utilisées pour tous les paramètres représentés dans cet indicateur sont issues d'une enquête menée en deux temps (novembre 2024 et mars 2025) par le SPW Mobilité et infrastructures. Elle repose sur un échantillon de 6 000 personnes pour analyser les déplacements quotidiens, y compris ceux des enfants. L'échantillon est représentatif de la population selon plusieurs critères (genre, âge, milieu de vie...). Les participants ont renseigné leurs trajets sur une journée complète, incluant les motifs, les moyens de transport utilisés, les distances parcourues et les caractéristiques des véhicules. L'enquête, réalisée sur deux semaines en période scolaire, a assuré une répartition équitable des réponses entre les jours de la semaine, chaque jour représentant 1/7 des données.
Traitement des données	Pas de traitement, les données sont utilisées telles que repris dans le Tableau de bord de la mobilité.
INDICATEUR N°2	
Titre	Demande en transport de personnes* en Wallonie (2018 - 2024) * La demande en transport de personnes désigne les besoins de déplacements de personnes pour un territoire et une période donnée. Elle s'exprime en voyageur-kilomètre (voy-km). L'unité voy-km correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance de 1 km.

Description des paramètres présentés	<p>La demande en transport, exprimée en voy-km, pour les années 2018 et 2024 est calculée pour :</p> <p><u>Les véhicules légers</u> : à partir du trafic routier (exprimé en véhicules-km) multiplié par le taux d'occupation annuel moyen calculé pour cette catégorie de véhicules. Les véhicules légers comprennent les voitures, taxis, motos et une partie des véhicules utilitaires légers. La distinction entre les véhicules légers et les véhicules lourds est réalisée via une signature magnétique laissée par les essieux des véhicules sur les boucles de comptage.</p> <p><u>Les bus</u> : à partir du nombre de voyageurs transportés annuellement multiplié par la distance moyenne parcourues par ceux-ci.</p> <p><u>Les trains</u> : à partir du nombre de montées dans les gares multiplié par la distance moyenne parcourue par les utilisateurs du réseau.</p>
Unité(s)	Milliards de voy-km
DONNÉES UTILISÉES POUR CONSTRUIRE LES PARAMÈTRES	
Véhicules légers	
Fournisseur des données	Tableau de bord de la mobilité (Lien) <ul style="list-style-type: none"> - IWEPS (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique) - SPW Mobilité et infrastructures
Description des données	<p><u>Le trafic routier</u> pour les véhicules légers, exprimé en véhicules-km, est calculé par la Direction de l'Exploitation des réseaux routier (SPW MI) sur base d'une analyse des charges de trafic par tronçons routiers (autoroutes, réseaux régional et communal).</p> <p>Le réseau routier est divisé en tronçons où le trafic est supposé constant. Sur les autoroutes, ces tronçons sont délimités par les échangeurs, et sur les routes régionales, par les carrefours ou les extrémités de la route. Le trafic journalier moyen est calculé à partir de données horaires pour chaque tronçon équipé d'un poste de mesure permanent. Pour les tronçons non équipés, des mesures temporaires, des données des tronçons voisins ou des données de véhicules flottants sont utilisées. Ce trafic estimé, multiplié par la longueur du tronçon et le nombre de jours dans l'année, permet de calculer les véhicules-kilomètres parcourus. La distinction entre véhicules légers et lourds se fait grâce à la signature magnétique des essieux sur les boucles de comptage.</p> <p><u>Les taux d'occupation des voitures</u> pour la période 2018 à 2024 est calculé à partir des données statistiques d'accidentologie collectées par la police, consolidées par Statbel et fournies au SPW MI et l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR).</p>
Traitement des données	Pas de traitement, les données sont utilisées telles que reprises dans le Tableau de bord de la mobilité.
Bus (hors autocars)	

Fournisseur des données	Tableau de bord de la mobilité (Lien) <ul style="list-style-type: none"> - IWEPS (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique) - SPW Mobilité et infrastructures
Description des données	<p><u>Données de fréquentation du réseau wallon de transport collectif :</u></p> <p>Les chiffres relatifs au nombre de montées dans les bus sont collectés par l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et sont publiés dans les rapports d'activités annuels.</p> <p><u>Données de distances moyennes parcourues par les usagers :</u></p> <p>Les chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau TEC pour l'année 2018 ne sont pas disponibles. À défaut, une estimation du kilométrage moyen réalisé par les usagers des bus a été utilisée à partir du 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.</p> <p>Les chiffres sur le trajet moyen d'un passager sur le réseau TEC pour l'année 2024 ne sont pas disponibles dans les sources officielles du TEC. À défaut, une estimation a donc été réalisée sur la base des résultats 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 et 1 000 enfants.</p>
Traitement des données	Pas de traitement, les données sont utilisées telles que repris dans le Tableau de bord de la mobilité.
Trains	
Fournisseur des données	Tableau de bord de la mobilité (Lien) <ul style="list-style-type: none"> - IWEPS (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique) - SPW Mobilité et infrastructures
Description des données	<p><u>Données de fréquentation des trains :</u></p> <p>Les données concernant le nombre de montées à bord des trains en Wallonie sont collectées par la SNCB et sont disponibles sur WalStat, via le lien suivant : Catalogue des indicateurs statistiques – WALSTAT (iweps.be)</p> <p><u>Données de distances moyennes parcourues par les usagers :</u></p> <p>Concernant la distance moyenne parcourue par passager, aucune donnée spécifique n'est disponible pour l'année 2018. Une estimation issue du rapport "Chiffres clés de la mobilité" (version du 27/05/2024), publié par le SPF Mobilité et Transports est utilisée. Ce rapport indique qu'en 2016, la distance moyenne parcourue par un usager du train était de 48 km.</p> <p>De même, pour l'année 2024, aucune donnée directe n'est disponible. Les résultats d'une enquête sur les comportements de mobilité des Wallons, réalisée par le Service Public de Wallonie en mars 2024, auprès d'un échantillon de 2 000 adultes et 1 000 enfants ont été utilisés.</p>

Traitement des données	Pas de traitement, les données sont utilisées telles que repris dans le Tableau de bord de la mobilité.
INDICATEUR N°3	
Titre	<p>Demande en transport de personnes* pour les véhicules légers** en Wallonie (2018-2024)</p> <p>* La demande en transport de personnes désigne les besoins de déplacements de personnes pour un territoire et une période donnée. Elle s'exprime en voyageur-kilomètre (voy-km). L'unité voy-km correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance de 1 km.</p> <p>** Les véhicules légers comprennent les voitures, taxis, motos et une partie des véhicules utilitaires légers.</p>
Description des paramètres présentés	Évolution de la demande en transport pour les véhicules légers, exprimée en voy-km, pour les années allant de 2018 à 2024.
Unité(s)	Milliards de voy-km
DONNÉES UTILISÉES POUR CONSTRUIRE LES PARAMÈTRES	
Véhicules légers	
Fournisseur des données	<p>Tableau de bord de la mobilité (Lien)</p> <ul style="list-style-type: none"> - IWEPS (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique) - SPW Mobilité et infrastructures
Description des données	<p><u>Le trafic routier</u> pour les véhicules légers, exprimé en véhicules-km, est calculé par la Direction de l'Exploitation des réseaux routier (SPW MI) sur base d'une analyse des charges de trafic par tronçons routiers (autoroutes, réseaux régional et communal).</p> <p>Le réseau routier est divisé en tronçons où le trafic est supposé constant. Sur les autoroutes, ces tronçons sont délimités par les échangeurs, et sur les routes régionales, par les carrefours ou les extrémités de la route. Le trafic journalier moyen est calculé à partir de données horaires pour chaque tronçon équipé d'un poste de mesure permanent. Pour les tronçons non équipés, des mesures temporaires, des données des tronçons voisins ou des données de véhicules flottants sont utilisées. Ce trafic estimé, multiplié par la longueur du tronçon et le nombre de jours dans l'année, permet de calculer les véhicules-kilomètres parcourus. La distinction entre véhicules légers et lourds se fait grâce à la signature magnétique des essieux sur les boucles de comptage.</p> <p><u>Les taux d'occupation des voitures</u> pour la période 2018 à 2024 est calculé à partir des données statistiques d'accidentologie collectées par la police, consolidées par Statbel et fournies au SPW MI et l'AWSR.</p>
EN SAVOIR PLUS	
Titre	Transport aérien de passagers en Wallonie

Description des paramètres présentés	Nombre de passagers comptés dans les deux aéroports wallons principaux entre 1999 et 2024.
Unité(s)	Passagers (x 1 000)
DONNÉES UTILISÉES POUR CONSTRUIRE LES PARAMÈTRES	
Données pour les aéroports <i>Brussels South Charleroi Airport</i> et <i>Liège Airport</i>	
Fournisseur des données	SPW Mobilité et infrastructures
Description des données	Nombre de passagers transportés dans les aéroports <i>Brussels South Charleroi Airport</i> et <i>Liège Airport</i> .
Traitement des données	Pas de traitement

SECTION 4 : LIMITES DES INDICATEURS

Fiabilité et imprécision des données	<p><u>Répartition modale</u></p> <p>Les données utilisées pour tous les paramètres représentés dans cet indicateur sont issues d'une enquête menée en deux temps (novembre 2024 et mars 2025) par le SPW Mobilité et infrastructures. Elle repose sur deux échantillons, chacun composé de 2 000 adultes et 1 000 enfants (réponses encodées par les parents), pour analyser les déplacements quotidiens, y compris ceux des enfants. Les échantillons sont représentatifs de la population wallonne selon plusieurs critères (genre, âge, milieu de vie...). Les participants ont renseigné leurs trajets sur une journée complète, incluant les motifs, les moyens de transport utilisés, les distances parcourues et les caractéristiques des véhicules. L'enquête, réalisée sur deux semaines en période scolaire, a assuré une répartition équitable des réponses entre les jours de la semaine, chaque jour représentant 1/7 des données. La répartition modale est calculée sur base des distances parcourues exprimées en voy-km, conformément à la vision FAST 2030. Cette approche présente toutefois plusieurs limites :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fiabilité des réponses : L'exactitude des données encodées repose sur la rigueur des répondants (déclaratif). Cela peut affecter la qualité des informations, notamment pour des éléments difficiles à estimer comme les distances parcourues. ➤ Il est également à noter que l'enquête wallonne de 2025 n'est pas strictement équivalente aux enquêtes antérieures (MOBEL, BELDAM, MONITOR), tant sur le plan méthodologique que sur le contenu du questionnaire. Il est donc recommandé d'être prudent lors d'éventuelles comparaisons avec les résultats des enquêtes précédentes. <p><u>Demande en transport</u></p>
---------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

La demande est exprimée en voyageurs-kilomètres et est calculée pour les modes de transport suivants : véhicules légers, train et bus. Le calcul de ces données présente certaines limites :

- Sources hétérogènes : Les données proviennent de plusieurs opérateurs (TEC, SNCB), avec des méthodes de collecte différentes selon les modes.
 - La demande en transport pour les véhicules légers est calculée à partir de charges de trafic par tronçons routiers et de statistiques d'accidentologie alors que la demande en transport pour les transports en communs est calculée à partir de données issues de différents rapports et enquêtes.
 - Les données relatives aux montées en gare sont collectées par observation directe (comptage visuel des montées et descentes) pendant une période de neuf jours consécutifs en octobre. Cette méthode ne permet pas de tenir compte des variations liées aux congés scolaires ou aux jours fériés, ce qui limite la représentativité des résultats. Il est donc probable que les chiffres soient surestimés. Par ailleurs, Les déplacements ferroviaires vers ou en provenance d'une autre région ou d'un autre pays sont comptabilisés à partir des montées et descentes effectuées en Wallonie. Cette méthode conduit à une surestimation de la demande lorsque la montée a lieu en Wallonie, une partie du trajet étant alors réalisée en dehors du territoire, et à une sous-estimation lorsque la montée s'effectue hors Wallonie, les kilomètres parcourus sur le territoire wallon n'étant dans ce cas pas pris en compte.
- Estimation indirecte : Pour certaines années, les distances moyennes parcourues par les usagers des bus et des trains ne sont pas disponibles. Des valeurs issues d'enquêtes ou de rapports fédéraux sont utilisées à titre de substitution (ex. : 11 km pour le bus en 2018, 48 km pour le train en 2018).
- Incapacité faire une distinction précise des différents types de véhicules circulant en Wallonie. La catégorie « véhicules légers » regroupe plusieurs types de véhicules, auxquels est appliqué un taux d'occupation moyen annuel des véhicules.
 - Le taux d'occupation moyen est estimé à partir des données d'accidentologie en analysant le nombre de personnes présentes dans les véhicules impliqués dans des accidents corporels. Cette approche présente également certaines limites :
 - Sous-estimation probable : Les forces de l'ordre ne sont pas tenues d'enregistrer les passagers indemnes dans les formulaires statistiques, ce qui peut fausser les résultats.
 - Méthode indirecte : Le taux est calculé à partir d'accidents, ce qui peut présenter un biais, le taux ne reflétant pas nécessairement les comportements de conduite en situation normale.
 - Précision des données : Le taux moyen ne distingue pas les variations selon les jours, les motifs de déplacement ou les zones géographiques. Il s'agit d'une moyenne globale sans déclinaison territoriale ou temporelle.
- La demande en transport ne peut être directement comparée à la répartition modale, même si les deux sont exprimées dans une unité commune. En effet,

	<p>elles reflètent des réalités distinctes : la répartition modale illustre les habitudes de mobilité des Wallons, tandis que la demande en transport correspond à l'utilisation du réseau routier wallon, calculée à partir de comptages de véhicules sur différents tronçons. Ces deux indicateurs répondent à des logiques d'analyse différentes et ne doivent pas être confondus.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les objectifs de répartition modale et de demande en transport à l'horizon 2030 ont été initialement définis sur la base des données disponibles pour l'année 2017. Toutefois, la méthodologie utilisée pour établir les parts modales en 2017 n'est pas documentée. <p>En ce qui concerne la demande en transport, les données antérieures à 2018 proviennent du SPF Mobilité et transports, tandis que les données postérieures à 2018 sont issues du SPW Mobilité et infrastructures (SPW MI). Afin d'assurer la cohérence et la comparabilité de la série temporelle, l'année de référence retenue dans cette fiche d'indicateur est donc 2018.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Manque de données	<p><u>Demande en transport</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les déplacements à pied, à vélo ou en trottinette ne sont pas pris en compte dans les calculs de demande en raison de la complexité de leur estimation. ➤ Les données de fréquentation des bus sont issues de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et correspondent uniquement au nombre de montées dans les bus. Seule l'activité de l'OTW et de ses sous-traitants est prise en compte. Les services assurés par des compagnies privées ne sont pas pris en compte, ce qui entraîne une sous-estimation de la demande réelle. ➤ Indisponibilité de données de distances parcourues par les usagers des bus et des trains pour les années présentées (2018 à 2024).
--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SECTION 5 : ÉLABORATION DE L'ÉTAT ET DE LA TENDANCE

Paramètre évalué par le pictogramme	<ul style="list-style-type: none"> - Répartition modale du transport de personnes - Evolution de la demande en transport de personnes - Charge moyenne par voiture
--------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ÉTAT

Méthode d'attribution	Comparaison à un objectif wallon pour les différents paramètres.
------------------------------	------------------------------------------------------------------

Norme utilisée (si pertinent)	Les objectifs ont été formalisés en 2019 dans la Stratégie régionale de mobilité (SRM) et revus dans le Plan air climat énergie 2030 de la Wallonie (PACE 2030) :
--------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		Dernières années disponibles	Objectifs PACE 2030
Répartition modale	Marche	6,9 % (2025)	5 %
	Vélo	3,0 % (2025)	5 %
	Bus	6,4 % (2025)	11 %
	Train	7,3 % (2025)	16 %
	Voiture	72,8 % (2025)	63 %

	Évolution de la demande	+ 9,7 % entre 2018 et 2024	- 5 % entre 2017 et 2030
	Taux d'occupation moyen des voitures	1,35 (2024)	1,5
Référence(s) pour cette norme	SRM (Lien) PACE 2030 (Lien)		
TENDANCE			
Méthode d'attribution	Évaluation de l'évolution pour les différents paramètres entre 2017 et 2025.		
Norme utilisée (si pertinent)	Les objectifs ont été formalisé dans la SRM et revus dans PACE 2030.		
Référence(s) pour cette norme	SRM (Lien) PACE 2030 (Lien)		

SECTION 6 : MISES À JOUR

Date de dernière mise à jour de cette notice méthodologique	Mai 2026
--------------------------------------------------------------------	----------