

La dépendance à l'automobile en Wallonie : quels futurs possibles ?

Enseignements pour la mobilité en zones rurales

COLLOQUE AKT - Mobilité domicile-travail : quelles solutions loin des centres urbains ?
13/10/2026

Rafaël RITONDO

En Wallonie, l'emploi implique souvent l'utilisation d'une voiture

84,7 %

des trajets domicile-travail
wallons se font en voiture

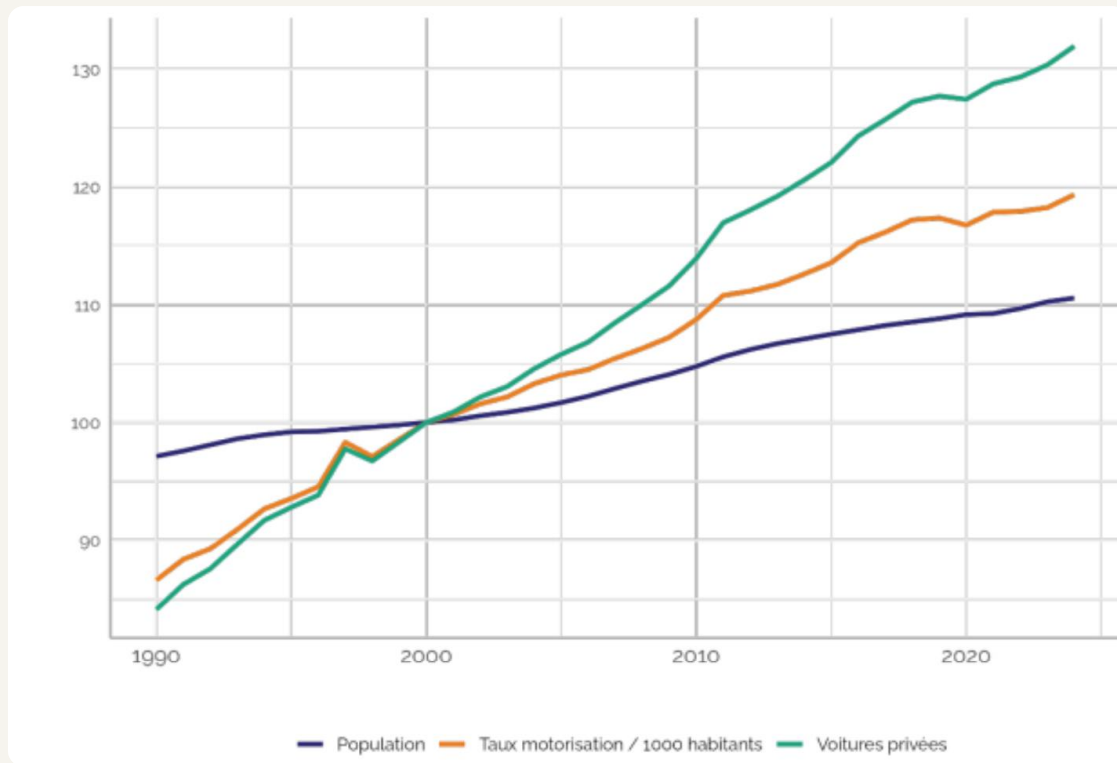
52 %

des chômeurs ruraux ont renoncé
à un emploi faute de mobilité

4

futurs possibles en 2050 pour la
place de la voiture en Wallonie

Le taux de motorisation wallon a augmenté de presque 20 % depuis 2000



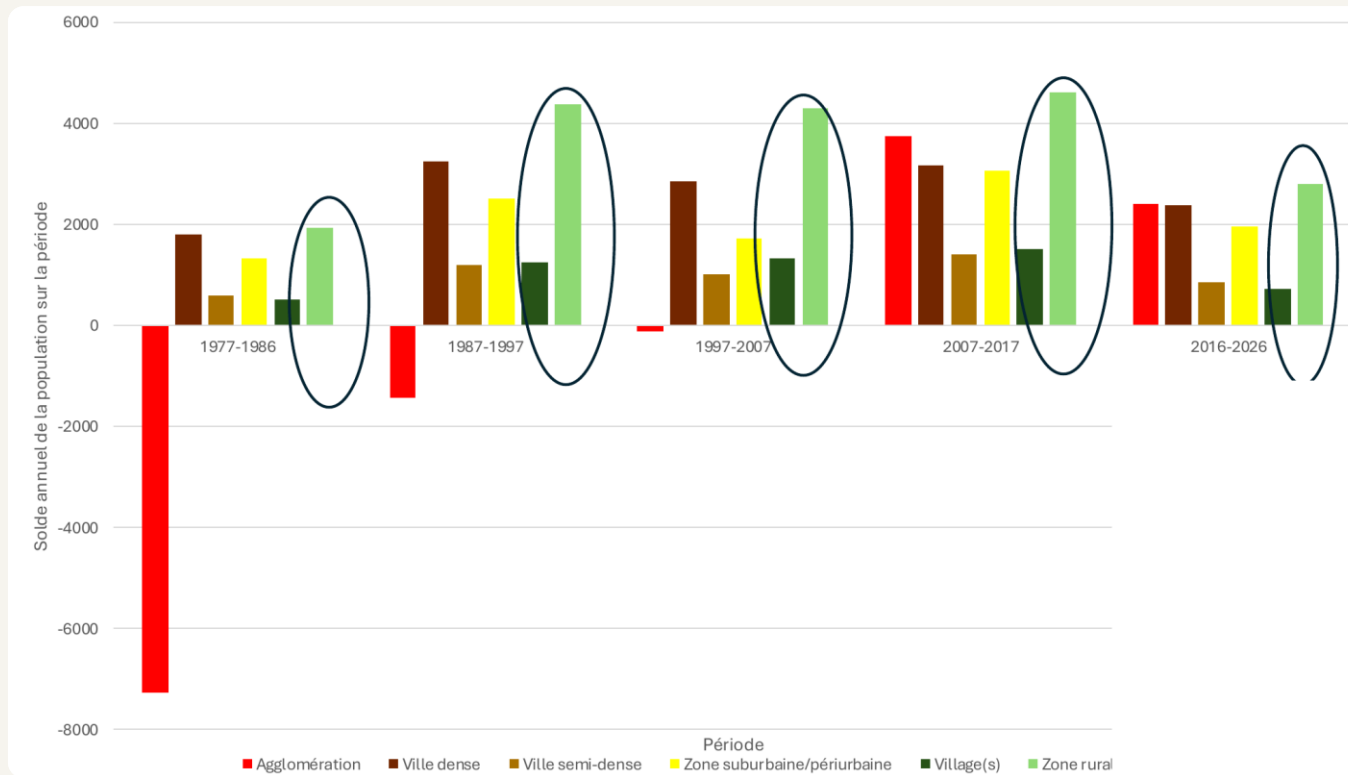
≈ **+32 %**

de voitures privées depuis 2000

≈ **+10 %**

d'habitants : le parc croît environ trois fois plus vite

Depuis 1977, le rural dispersé est la zone qui gagne le plus d'habitants



5 sur 5

décennies où la zone rurale dispersée (vert clair, entourée) affiche le plus fort solde annuel moyen

Les agglomérations retrouvent des soldes positifs depuis 2007, sans rattraper le rural.

Les zones sans accès piéton aux TC, 32 % de la population, ont capté 40 % de la croissance 2017-2023

Part de la population hors zone proches des TC (2023)



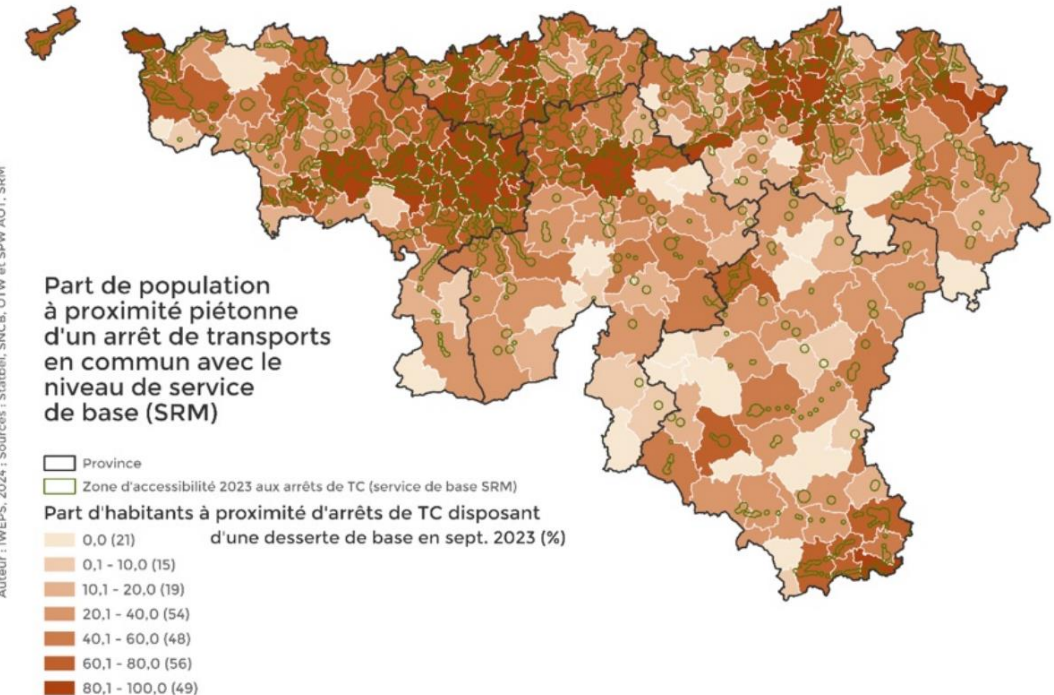
Part de la croissance démographique 2017-2023 hors zones proches TC



Croissance relative : **+2,34 %** hors zones, **+1,63 %** dans les zones

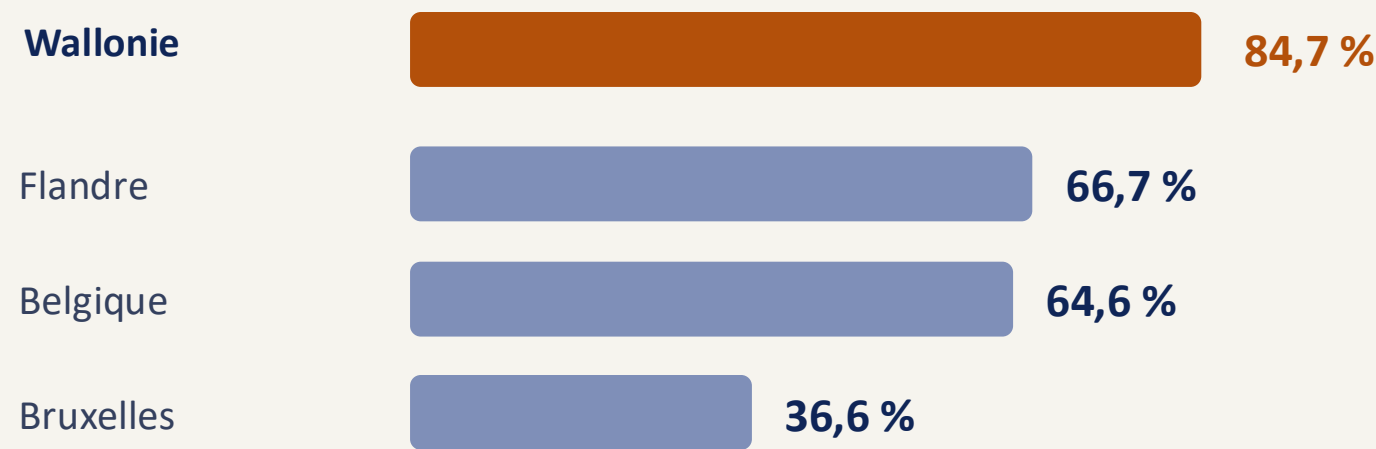
La couverture progresse de 64,8 à 67,8%

L'étalement urbain limite les gains



Plus de 8 trajets domicile-travail wallons sur 10 se font en voiture

Part de la voiture dans les trajets domicile-travail, 2023

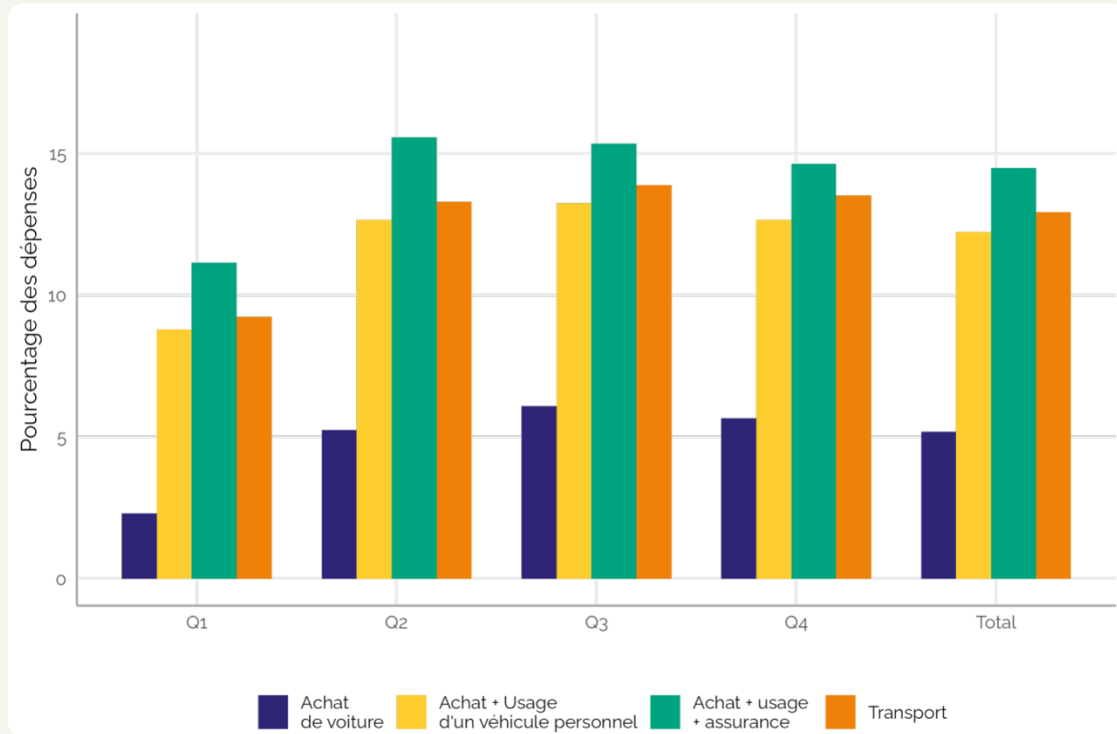


Les alternatives en Wallonie

Train	3,5 %
Bus, tram, métro	3,2 %
Marche	2,8 %
Vélo	2,4 %

Source : SPF Mobilité & Transports 2023, calculs IWEPS ; répartition selon le lieu de travail

La voiture absorbe près de 15 % du budget d'un ménage wallon



≈ 5 %

achat de la voiture

≈ 12 %

achat + usage

≈ 14,5 %

achat + usage + assurance

LA PRESSION DU PRÉSENT • LA POSSESSION

Hors des grandes villes, 37 % des ménages les plus modestes n'ont pas de voiture

32 %
des ménages sans voiture dans les grandes villes

12 %
dans les autres communes



Source : SILC 2025 ; Ghesquière, F. (à paraître), Avoir ou ne pas avoir de voiture en Wallonie ?

Un chômeur sur deux, en zone rurale comme en ville, a renoncé à un emploi faute de mobilité

« Ces 5 dernières années, il m'est arrivé de devoir renoncer à un emploi (ou de postuler) uniquement en raison de difficultés de transport ou de mobilité »

Chômeurs

Rural



Semi-urbain



Urbain



Inactifs

Rural



Semi-urbain



Urbain



Travailleurs

Rural



Semi-urbain



Urbain



Un système de l'automobilité verrouillé, mais sous tension

POIDS DU PASSÉ

Un parc, un réseau, un club

- 1,93 million de véhicules en 2026, plus de 1,1 par ménage
- 23 000 emplois (ETP) et plus de 2 Md€ de valeur ajoutée dans l'économie automobile (2023)
- 15,5 à 18 km² artificialisés par an de 1985 à 2023

POUSSÉE DU PRÉSENT

Vulnérabilité qui augmente

- Budget des ménages : près de 15 % pour la voiture
- Actualité forte de la dépendance aux énergies fossiles...
- Incertitudes sur les recettes et moyens (publics) futurs

ATTRACTION DU FUTUR

Innovations techniques et action publique

- Électrification (coût d'utilisation en baisse ?)
- Objectifs politiques (Vision FAST, SDT)
- Véhicules intermédiaires et autonomes : individuels ? à la demande ? publics ?

Sources :

Automobilité : Urry, 2004 ;

Effets parcs, réseaux, clubs : Dupuy, 1999 ;

VA : Dupuy, 2020 ; Matagne, 2026

Chiffres : Cahier de prospective n°10 (IWEPS, 2025) : EBM 2022 ; Charlier et Reginster, 2024 ; Centrales des bilans, Banque Nationale de Belgique (Calculs : TML) ;

Trois incertitudes distinguent les quatre futurs

L'Europe (contexte géopolitique)

Redressement

puissance industrielle et dépendances réduites

Affaiblissement

protectionnisme, lobbys et fragmentation

L'énergie

Approvisionnement stable

carburants fossiles disponibles ou électrification organisée

Choc pétrolier

prix multipliés, sobriété forcée

L'action publique

Volontarisme

Mise en œuvre effective et progression vers les objectifs des différentes stratégies

Inertie

protection du système automobile, gouvernance minimale

QUATRE FUTURS 2050

Quatre futurs en 2050, de la transition organisée au pro-auto

Scénario	Part modale de la voiture	Véhicules par ménage	GES du transport vs 2025
S1 Transition organisée	≈ 50 %	moins de 1	–70 % et plus
S2 Inertie et dépendance fossile	plus de 70 %	plus de 1,15	–20 %
S3 Sobriété contrainte	moins de 50 %	moins de 1	–80 %
S4 Politique pro-auto	75 à 80 %	plus de 1,15	baisse inférieure à 5 %

Source : Cahier de prospective n°10 (IWEPS, 2025), annexe 2 ; ce ne sont pas des prédictions mais des explorations contrastées

Pas de futur souhaitable : le rural est sous pressions dans tous les scénarios

S1 TRANSITION

Protégés, sous conditions

Réduction des distances profite aux zones déjà denses ; dualisation nette fondée sur la localisation

S2 INERTIE

Captif de la voiture, tendanciel dégradé

Part modale de la voiture durablement élevé ; ménages modestes et véh. occasion vétuste ; dualisation se poursuit

S3 SOBRIÉTÉ

Débrouille

Rupture et débrouille: covoiturage structuré, aide solidaire ; la population quitte les zones rurales (quand elle le peut)

S4 PRO-AUTO

Préservés, au début

Population rurale en hausse, desserte TC en baisse, précaires laissés de côté

Recommandations AUTOWAL50

Quel que soit le futur...

1 Piloter par des indicateurs

Suivre la dépendance automobile et les inégalités de transport, mieux comprendre le système transport-localisation

2 Choisir les infrastructures à privilégier... et assumer les arbitrages

assumer des fermetures là où les coûts sont trop élevés.

3 Définir un socle minimal d'alternatives pour anticiper les fractures

Transport à la demande, hubs multimodaux, solutions partagées : limiter l'exclusion, même dans les futurs contraints.

4 Articuler mobilité, aménagement et logement

Travailler sur la structure territoriale héritée : localisations futures des emplois et des logements, réduire l'écart de "vitesse" entre la voiture et les alternatives

Source :

Cahier de prospective n°10 (IWEPS, 2025), §5.2 « Des convergences robustes » ;

Juprelle J. et Charlier J. (16 octobre 2025), Mobilité et Accessibilité. Une question vitale sur le chemin du travail, Présentation : Mobilité sur le territoire du Bassin de Namur

Conclusion

La dépendance à l'automobile en zone rurale va durer, et suppose d'anticiper les risques dès maintenant

- 1 L'étalement a fait de la voiture la condition d'accès à l'emploi : 84,7 % des trajets domicile-travail wallons, 52 % de renoncement chez les chômeurs ruraux.
- 2 Les quatre futurs divergent sur le contexte géopolitique, l'énergie et l'action publique ; dans chacun, les fractures sociales et territoriales peuvent s'accroître.
- 3 Un socle minimal d'alternatives doit être proposé, et poursuivre l'articulation entre mobilité et organisation du territoire (lieux d'activités, logements) ; Implique d'accepter des renoncements ?