

---

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2016-2017

---

3 OCTOBRE 2016

## **PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant à développer les investissements d'infrastructures du Groupe TEC**

déposée par

MM. Hazée et Henry

## RÉSUMÉ

---

*Le trafic routier est de plus en plus important. En outre, le Bureau fédéral du Plan a indiqué qu'à politique constante, le nombre de véhicules-kilomètres (vkm) augmentera de 22% d'ici 2030, diminuant la vitesse moyenne de 24% aux heures de pointe.*

*La présente proposition de résolution propose d'investir massivement dans les infrastructures des transports en commun, pour accroître leur vitesse commerciale et, plus globalement, leur attractivité (sites propres et bandes bus, feux intelligents, parkings-relais « P+R », parkings vélos, tram de Liège, ...), en y affectant 25% de la recette du prélèvement kilométrique sur les poids lourds.*

## DÉVELOPPEMENT

L'augmentation continue du trafic sur le réseau routier et le phénomène de la congestion automobile qui en découle s'avèrent de plus en plus problématiques et ont des incidences multiples: environnementales, économiques, sociales, etc.

De façon globale, le Bureau fédéral du Plan (BFP) a récemment publié une étude intitulée « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 »<sup>(1)</sup> qui doit être considérée comme une alerte, autant que comme un puissant encouragement à revoir significativement les politiques de mobilité. En effet, les scénarios dressés par le Bureau fédéral du Plan laissent augurer, à politique constante, une nouvelle détérioration en Belgique, alors même que la situation est déjà problématique.

Ainsi, le Bureau fédéral du Plan estime que le nombre de véhicules-kilomètres<sup>(2)</sup> (vkm) parcourus sur le réseau belge augmentera de 22% entre 2012 (année de référence choisie pour l'étude) et 2030, soit un taux de croissance annuel moyen de 1,1%. Cette hausse du trafic se traduira concrètement par une baisse de la vitesse moyenne sur les routes surtout aux heures de pointe (-24%) mais également durant les heures dites creuses (-10%). Le BFP souligne que cela implique par ailleurs une forte augmentation des coûts marginaux externes de congestion, c'est-à-dire des coûts en temps qu'un usager de la route supplémentaire impose aux autres usagers.

Sur le plan environnemental, cette augmentation du trafic conduit au maintien d'un niveau élevé en termes d'émissions polluantes et de particules fines, avec les conséquences que cela représente sur le plan de la santé<sup>(3)</sup>. Une telle évolution est également totalement incompatible avec une réelle stratégie en matière de lutte contre le dérèglement climatique et avec le respect des engagements internationaux à cet égard.

Touchant essentiellement les zones urbaines et suburbaines, la saturation du trafic impacte également de façon concrète la vie de très nombreux citoyens wallons. À titre illustratif, un concepteur de GPS a évalué la congestion automobile - entendue comme le temps supplémentaire nécessaire pour parcourir un trajet par rapport à un timing théorique - à 21% à Liège (+ 4% par rapport à 2014), à 18% à Charleroi (+2%) ainsi qu'à Namur (-4%)<sup>(4)</sup>.

En se penchant spécifiquement sur la demande au niveau régional, on constate que d'ici 2030, le nombre

de passagers-kilomètres (pkm)<sup>(5)</sup> parcourus sur le territoire wallon passe de 46,8 milliards en 2012 à 52,9 milliards, soit une croissance annuelle moyenne de 0,7%. À politique constante, c'est essentiellement la voiture qui absorbera cette hausse puisqu'elle continuera à représenter une part ultra-dominante des passagers-kilomètres effectués en Wallonie. Cette part augmenterait même légèrement en passant de 84% à 85% dans les 14 prochaines années. Par contre, le BFP s'attend à ce que la part modale des bus, déjà proportionnellement très faible à l'échelle du territoire belge, diminue encore en passant de 5% en 2012, à 4% en 2020 et enfin à 3% en 2030<sup>(6)</sup>.

Cette augmentation de la congestion a deux conséquences pour les transports en commun :

- une diminution de la qualité du service (ralentissement voire immobilisation) et de sa fiabilité (moindre capacité à respecter les horaires), avec pour effet de détourner certains « usagers non captifs » du Groupe TEC vers leur véhicule et d'aggraver encore la congestion; il en résulterait également, au plan social, une aggravation des écarts d'accessibilité en défaveur des « usagers captifs », non motorisés, pour qui les transports en commun constituent une nécessité;
- une diminution potentielle de l'offre puisqu'une augmentation des embouteillages conduit un bus à mettre davantage de temps pour effectuer son parcours et induit dès lors, à coût constant, à un nombre moindre de rotations sur la durée de son service.

Comme le résumaient justement des organisations représentatives des travailleurs, des organisations environnementales et des associations représentant les consommateurs et les navetteurs il y a quelques semaines, pour respecter cet engagement (traduit dans l'accord de Paris), et compte tenu des contraintes d'autres secteurs - industrie et agriculture en particulier - il n'y a d'autre choix que de réduire à zéro les émissions de gaz à effet de serre générées par les transports avant 2050. Aujourd'hui, celles-ci représentent plus de 22% des émissions totales en Belgique, et leur contribution est en constante augmentation.

Ensuite, la fuite en avant vers le transport routier individuel mène de manière de plus en plus perceptible vers une situation absurde, générant déjà de graves problèmes socio-économiques : coût de la congestion, stress, impact sur la santé publique et la qualité de vie, accès de tous à la mobilité... Chaque année, plus de 750 personnes perdent la vie sur les routes belges et, selon

(1) [http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118110.For\\_Transport\\_1230\\_10201\\_F.pdf](http://www.plan.be/admin/uploaded/201209171118110.For_Transport_1230_10201_F.pdf)

(2) L'unité « véhicule-km » correspond au déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

(3) Voir notamment tableaux en annexe.

(4) *Tomtom Traffic Index* ([http://www.tomtom.com/en\\_gb/traffindex/list](http://www.tomtom.com/en_gb/traffindex/list)).

(5) Un passager-kilomètre est une unité de mesure représentant le transport d'un passager par un moyen de transport déterminé (rail, route, air, mer, voies navigables intérieures) sur une distance d'un kilomètre.

(6) *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*, op. cit., pp. 81-82.

les chiffres de l'Agence européenne de l'environnement, plus de 3 600 décès prématurés sont imputables aux seules émissions de particules fines et d'oxydes d'azotes issues du trafic routier en Belgique (7). Les mêmes acteurs concluaient ainsi : Consacrons les moyens nécessaires à un entretien de qualité de la route, oui, mais fournissons surtout un effort massif pour le maintien et le développement de la desserte par le rail (mode de transport motorisé le moins polluant) et les transports en commun, et pour le développement des modes de transport « doux » (ou « actifs »).

Durant les dernières semaines, d'autres acteurs ont également rejoint ce constat. On connaît tous le problème des sous-investissements dans l'infrastructure et dans les transports en commun alors que le trafic et le nombre de voitures en circulation n'arrêtaient pas d'augmenter, indiquait Touring Mobilis. D'autres experts se sont exprimés dans le même sens. Le Gouvernement fédéral a aussi annoncé sa volonté d'investir dans la mobilité et souligné l'importance des investissements publics productifs, même si cette annonce, qui portait sur le RER, n'est encore qu'une annonce et qu'elle ne compense du reste qu'en partie le définancement programmé de la SNCB.

Les prévisions du Bureau fédéral du Plan illustrent, s'il le fallait encore, la nécessité d'une action déterminée des pouvoirs publics. Cela passe par une maîtrise de la demande de mobilité et une amélioration de l'accessibilité, notamment à travers les leviers dont ils disposent en matière d'aménagement du territoire. Cela passe en même temps par un transfert modal large afin de diminuer les kilomètres parcourus en voiture individuelle, notamment à travers un large développement du rôle des transports en commun. Vu le caractère structurant de ce mode de transport, cela vise en premier lieu le développement ferroviaire, qui relève des compétences fédérales. Plus particulièrement dans le cadre des compétences régionales, la Wallonie doit aussi, impérativement, augmenter la part modale des transports en commun relevant de ses compétences (bus, tram et métro).

Pour les auteurs de la présente proposition de résolution, à côté d'un développement de l'offre en transport en commun, il est essentiel d'améliorer la vitesse commerciale des transports en commun pour augmenter leur part modale, afin de renforcer leur attractivité et leur compétitivité par rapport au transport automobile.

En effet, aujourd'hui, la circulation des bus dans les zones urbaines et suburbaines est trop souvent et trop longtemps entravée par les embouteillages, problème que leur utilisation doit pourtant contribuer à résoudre. Dès lors, lorsque les bus sont englués dans le trafic à l'arrêt, les usagers qui en ont la possibilité ne sont pas encouragés à privilégier l'utilisation des transports en commun à celle de leur véhicule automobile, d'autant qu'ils peuvent, avec leur véhicule, avoir l'impression de

pouvoir adapter leur trajet au gré des difficultés de trafic et d'avoir ainsi une prise sur la réalité, même si cette impression est souvent illusoire. De même, les usagers qui doivent combiner le bus avec le train peuvent manquer leur correspondance lorsque le bus ne peut respecter son horaire en raison du trafic, ce qui affaiblit encore l'option du déplacement via les transports en commun. L'évolution prospective annoncée par le Bureau fédéral du Plan à politique constante ne va rien arranger. À politique inchangée, tout contribue donc à enfermer les transports en commun, et l'efficacité des moyens affectés par la Wallonie, dans un cercle vicieux.

À l'inverse, lorsque les bus peuvent échapper à la congestion grâce aux aménagements permettant leur circulation prioritaire (sites propres, bandes bus ou autres feux intelligents, ...), ils peuvent améliorer considérablement leur vitesse commerciale et dès lors gagner en efficacité et en fiabilité (en particulier à travers le respect des temps de parcours). Subsidiairement, voir le bus remonter rapidement la file de véhicules à l'arrêt constitue un élément supplémentaire pour encourager les automobilistes qui le peuvent à emprunter les transports en commun et à contribuer à la décongestion, au bénéfice de tous les usagers.

Par ailleurs, il faut encore observer qu'en libérant les bus des embouteillages, c'est l'offre qui pourra s'en trouver mécaniquement augmentée, puisqu'une diminution significative des temps de parcours peut permettre une augmentation du nombre de services à ressources quasi constantes (bus en service et chauffeurs en activité en tout cas, sous réserve d'une augmentation marginale des frais de carburant). Or, dès lors qu'il est reconnu qu'en matière de transports publics, c'est en grande partie l'offre qui détermine la demande, cette évolution contribuera à renforcer la dynamique vertueuse engagée. On pourrait de la sorte casser le cercle vicieux décrit au profit d'un cercle vertueux.

Afin de réduire la pollution et la congestion automobiles et les nuisances qu'elles engendrent, il est donc essentiel de développer tous les aménagements spécifiques qui permettent aux bus de circuler plus rapidement dans le trafic, prioritairement sur les axes de pénétration des centres, à proximité des gares, ... et, plus largement, qui encouragent un transfert modal. Si le Groupe TEC procède régulièrement à de tels aménagements, ces projets représentent actuellement une part beaucoup trop réduite des investissements régionaux en matière d'infrastructure (en 2015 par exemple, 5,14 millions d'euros pour les sites propres et les voies (8); un budget de 3,175 millions d'euros est prévu pour le même poste en 2016).

Le contexte budgétaire dans lequel s'inscrivent les politiques régionales de mobilité vient de changer de façon profonde, puisque le prélèvement kilométrique à charge des poids lourds vient d'entrer en vigueur en date du 1<sup>er</sup> avril 2016 et doit générer, selon les estimations du Gouvernement, une recette complémentaire nette pour la Wallonie de 155,6 millions d'euros en 2016 et de 200 millions d'euros par an à partir de 2017. Cette enveloppe récurrente est considérable et doit permettre de financer une

(7) Marie-Hélène Ska, secrétaire générale CSC; Vincent De Brouwer, directeur Greenpeace Belgique; Jean-Philippe Ducart, manager Lobby & Press, Test-Achats; Gianni Tabone, président Navetteurs.be; Christophe Schoune, secrétaire général Inter-Environnement Wallonie; Marc Goblet, secrétaire général FGTB (<http://www.lesoir.be/1220707/article/debats/cartes-blanches/2016-05-25/infrastructures-mobilite-bons-choix-s-imposent>, mis en ligne en date du 25 mai 2016).

(8) Rapport annuel 2015 du Groupe TEC. Durant le même exercice, De Lijn pouvait investir 18 millions € en Flandre pour la fluidité du trafic.

réelle politique de mobilité dans toutes ses dimensions. Si une part significative des moyens doit permettre d'assurer la réhabilitation du réseau routier existant, les auteurs de la proposition de résolution estiment qu'ils doivent aussi permettre de financer les investissements nécessaires au développement des alternatives à la voiture individuelle. Cette recette nouvelle constitue donc une opportunité historique pour investir également dans les transports en commun, afin d'augmenter leur vitesse commerciale et leur attractivité et démentir ainsi les prévisions du Bureau fédéral du Plan à politique constante. Les émissions CO<sub>2</sub>, de NOX et de particules fines du secteur des transports pourront enfin baisser de manière significative et l'évolution de la congestion du trafic pourra être inversée, au bénéfice des usagers des transports en commun mais également de l'ensemble des usagers du réseau routier.

Une telle option avait du reste déjà été envisagée par le passé, non seulement sous la précédente législature, mais également bien antérieurement, dès les prémices de la réflexion ayant abouti à la redevance kilométrique. Ainsi, déjà en 2005, le Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine indiquait que le dernier quart des recettes de la redevance kilométrique est affecté à la politique de transport en Région wallonne. Les TEC bénéficieront ainsi d'une source de revenus complémentaires pour financer à la fois l'exploitation, mais également les aménagements d'infrastructures nécessaires à une meilleure circulation des transports en commun en Région wallonne<sup>(9)</sup>. Ces déclarations, faites il y a plus de dix ans, sont plus actuelles que jamais face aux défis identifiés. Pourtant, le Gouvernement wallon actuel a malheureusement fait un autre choix, en transférant l'entièreté des moyens à la SOFICO et en les affectant quasi exclusivement à la réhabilitation et à l'extension du réseau (auto-)routier, sauf une part réduite accroissant les moyens dévolus aux voies d'eau<sup>(10)</sup>. La présente proposition de résolution vise à prendre position et à demander au Gouvernement de revoir son approche.

Il faut également souligner que réduire de la sorte la congestion sur les axes importants de transport en commun améliore de façon significative l'accessibilité des centres des petites et grandes villes concernées, dont bon nombre sont en grande difficulté en termes de dynamisme commercial, selon les observations récentes du Service d'étude en géographie économique fondamentale et appliquée (SEGEFA) de l'Université de Liège sur la « Vitalité des principaux centres-villes commerçants ».

Les sociétés du Groupe TEC ont déjà une série de projets dans leurs cartons. Des projets sont également réfléchis au sein de certaines villes et communes. Nonobstant le degré variable d'aboutissement des projets ou études, on peut citer à titre illustratif et non exhaustif les projets en cours d'étude ou de réflexion suivants :

- le projet de site propre / Bus à haut niveau de service (BHNS) à Charleroi, de la gare de Bomerée sur la N53 au Bultia sur la N5 en passant par le Boulevard Tirou;

<sup>(9)</sup> Cité par Tom De Schutter, UVCW, en décembre 2005 : <http://www.uvcw.be/articles/33,102,37,37,1309.htm>

<sup>(10)</sup> Le Plan Infrastructures du Gouvernement n'a du reste intégré les transports en commun que de façon marginale dans les investissements qu'il a retenus.

- la création de sites propres à Charleroi en amont de carrefours encombrés, notamment à Gosselies, Montigny-le-Tilleul, Fleurus et Châtelet;
- l'aménagement de la N51 depuis Mons jusque Saint-Ghislain;
- l'aménagement de la N90, Avenue Reine Astrid, à Mons, depuis le plateau de l'UCL Mons jusqu'au carrefour de la place de Flandre;
- la réalisation d'un site propre partage bus / vélo sur l'allée latérale de l'Avenue Maistriau à Mons;
- la poursuite du site propre sur la N535, chaussée Paul Houtart, à La Louvière entre la rue du cimetière et le centre-ville et la réalisation du P+R au pont d'Houdeng; de même que les aménagements nécessaires entre Manage et La Louvière;
- les investissements visant la mise en œuvre du plan Nam'in Move à Namur (aménagement des pénétrantes comme la chaussée de Louvain, la chaussée de Waterloo ou la N4 vers Erpent, parkings P + R de Bouge et Erpent, ...) <sup>(11)</sup>;
- les investissements liés à la réorganisation du réseau urbain et des 14 axes de bus structurants complémentaires au tram (et la création de deux tronçons nouveaux : un troisième axe vers le Sart-Tilman et un axe vers le futur hôpital du Mont-Légia et la gare d'Ans), dans l'agglomération de Liège, ainsi que la création de plusieurs P+R;
- les aménagements nécessaires, en particulier aux abords des villes, au déploiement efficace de lignes express : Liège – Marche, Gembloux – Louvain-la-Neuve – Wavre, Eupen – Saint-Vith, Charleroi-Sud – aéroport, ... (y compris les aménagements en termes de connexion intermodale avec ces lignes).
- les aménagements requis en termes d'intermodalité pour le développement du RER, pour ce qui relève des compétences régionales.

Cette liste est strictement illustrative et ne prétend pas à l'exhaustivité. Par ailleurs, l'expérience montre que le délai entre la décision de réaliser une infrastructure en faveur des transports en commun et sa concrétisation est de plusieurs années. L'affectation de moyens que porte la présente proposition de résolution, permettant à coup sûr de passer à l'étape de la réalisation d'un aménagement, doit aller de pair avec une réduction au maximum des différents délais (étude, finalisation du dossier, passation du marché, réalisation, mise en exploitation).

Les projets en cours d'étude ou de réflexion pourront ainsi voir leur réalisation accélérée par l'accroissement des moyens y consacrés. Plus largement, garantir sur la durée l'affectation récurrente d'une part des recettes complémentaires dégagées par le prélèvement kilométrique des poids lourds permettra d'accentuer la dynamique au sein du groupe TEC et de systématiser la réflexion visant à réaliser progressivement tous les investissements utiles à l'amélioration de la vitesse commerciale des bus en Wallonie.

<sup>(11)</sup> A cet égard, il faut noter qu'un montant de 700 000 euros a été prévu au sein du Plan Infrastructures du Gouvernement pour la sécurisation de la chaussée de Waterloo.

Concrètement, le Gouvernement a décidé que c'est la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) qui bénéficierait des recettes du prélèvement kilométrique. Il est donc proposé que pour assurer le financement du mécanisme, le Gouvernement diminue les autres crédits qu'il continue à octroyer à la SOFICO d'un montant correspondant à 25 % des recettes du prélèvement kilométrique et qu'il affecte annuellement ce montant à un fonds budgétaire à constituer pour le financement des investissements d'infrastructures des transports en commun nécessaires à l'amélioration de la vitesse commerciale des bus.

Ce fonds budgétaire pourra ainsi chaque année octroyer au Groupe TEC une subvention complémentaire d'investissements, en vue du développement de tous les aménagements spécifiques qui permettront aux bus de circuler plus rapidement dans le trafic (sites propres, bandes bus, feux intelligents, ...) et, plus largement, les investissements qui encourageront un transfert modal vers les transports en commun (parkings P+R, intermodalité, amélioration du confort d'utilisation, par-

kings vélos, ...). Il pourra également financer les travaux réalisés par la SOFICO ou par le Service public de Wallonie (SPW) sur leur propre réseau, pour la part visant les infrastructures priorisant les transports en commun et réalisés avec l'assistance technique de la Société régionale wallonne du transport (SRWT). Ces crédits pourront également renforcer les moyens d'études de la SRWT, en appui à la réflexion, à la conception, à l'élaboration, à l'exécution et au suivi de ces projets.

Ces moyens pourront aussi être utilisés pour contribuer à relancer la réalisation du tram de Liège <sup>(12)</sup>.

La technique du fonds budgétaire permet par ailleurs d'assurer une lisibilité budgétaire, de garantir une affectation aux investissements définis et de fonctionner avec une souplesse nécessaire par rapport à l'annualité budgétaire pour de tels investissements.

---

<sup>(12)</sup> En la matière, le Gouvernement a pris une option incompréhensible en mars 2016, en reportant le dossier sine die et en reprenant à zéro une procédure vouée à l'échec. Tôt ou tard, il s'agira de relancer réellement le dossier. Le fonds budgétaire pourra y contribuer.

# PROPOSITION DE RÉOLUTION

## visant à développer les investissements d'infrastructures du Groupe TEC

Le Parlement de Wallonie,

- A. Considérant les indicateurs alarmants en matière d'augmentation du trafic automobile, d'émissions de CO<sub>2</sub> et de particules fines dans le secteur des transports, ainsi que de congestion du trafic, et leur impact sur le plan économique, social et environnemental;
- B. Considérant l'étude intitulée « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 » publiée par le Bureau fédéral du Plan en décembre 2015 qui, à politique inchangée, annonce une détérioration significative de cette situation déjà problématique;
- C. Vu le décret de la Région wallonne du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes et les recettes nouvelles qui en découlent, estimées par le Gouvernement wallon à hauteur de 200 millions d'euros en année pleine;
- D. Vu l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 pris au sein de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et les engagements qui en découlent pour la Wallonie;
- E. Considérant l'obligation d'une action déterminée des pouvoirs publics en vue d'opérer un transfert modal large afin de diminuer les kilomètres parcourus en voiture individuelle, notamment à travers un large développement des transports en commun et partant, à l'échelle régionale, une augmentation de la part modale des bus;
- F. Considérant l'importance, pour ce faire, d'améliorer la vitesse commerciale des transports en commun afin de renforcer leur attractivité et leur compétitivité par rapport au transport automobile, et dès lors la nécessité d'amplifier les investissements permettant leur circulation prioritaire (sites propres, bandes de bus ou autres feux intelligents, ...) et, plus largement, encourageant un transfert modal;
- G. Considérant les externalités positives pour l'ensemble des usagers de la voie publique d'une plus grande utilisation des transports en commun;

Demande au Gouvernement wallon,

- 1. de mettre sur pied un mécanisme de financement visant à amplifier les investissements d'infrastructures du Groupe TEC nécessaires pour augmenter la vitesse commerciale du transport par bus et, de manière plus générale, l'attractivité et la qualité de service des transports en commun;
- 2. de prévoir d'affecter chaque année au mécanisme de financement visant à amplifier les investissements d'infrastructures 25% des recettes du prélèvement kilométrique à charge des poids lourds et de diminuer les crédits octroyés à la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) du montant correspondant;
- 3. à partir des moyens dégagés, de financer les aménagements spécifiques permettant aux bus de circuler plus rapidement dans le trafic et, plus largement, les investissements encourageant un transfert modal vers les transports en commun (intermodalité, parkings-relais P+R et parkings vélos,...), réalisés par ou avec l'assistance technique de la Société régionale wallonne du transport (SRWT);
- 4. de renforcer les moyens d'études de la Société régionale wallonne du transport (SRWT), en appui à la réflexion, à la conception, à l'élaboration, à l'exécution et au suivi des projets d'investissements;
- 5. d'adapter le contrat de service public de la Société régionale wallonne du transport (SRWT) et le contrat de gestion de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO), ainsi que les conventions subséquentes, pour intégrer les orientations de financement visant à amplifier les investissements d'infrastructures du Groupe TEC.

S. HAZÉE

P. HENRY

## ANNEXE 1

**Tableau 4.7 : coûts externes unitaires pour les différents modes de transport en Wallonie**

(voyageurs uniquement)

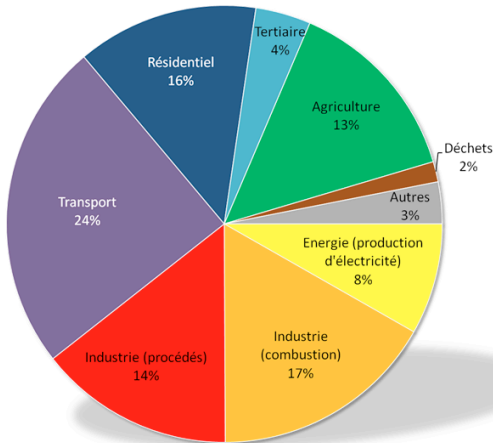
(Source : EEW 2014)

	Coût par passager (en €/voy-km)			
	Route			Train
	Voiture	Bus/car	2R motorisé	
Nuisances sonores	0,59	0,15	1,92	0,44
Consommation d'espace	0,41	0,10	0,30	0,09
Accidents	3,91	0,30	23,90	0,11
Congestion	11,45 – 35,37	0,60 – 1,83	nc	0,22

## ANNEXE 2

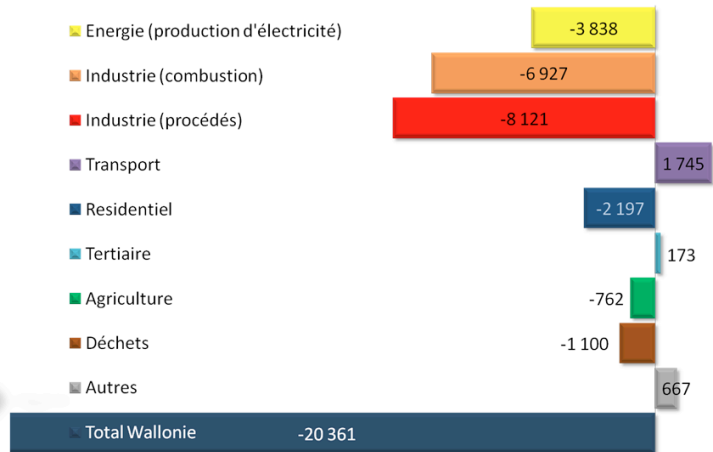
Source : AWAC

**Répartition sectorielle des émissions wallonnes de GES en 2014**



Source: AwAC

**Evolution des émissions entre 1990 et 2014 (en kt CO<sub>2</sub>e)**



### ANNEXE 3

Source : Projet de plan wallon Air-climat-énergie mis à l'enquête publique.

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010
Energie	16,45	16,48	11,48	9,84	8,28	5,89	5,02	4,54
Résidentiel	5,39	5,84	4,65	4,68	3,68	4,38	3,85	4,01
Tertiaire	1,14	1,29	1,11	1,1	1,02	1,2	1,13	1,25
Industrie	49,75	49,44	49,82	44,08	40,09	34,65	22,34	27,05
Transport	75,61	72,41	57,2	51,91	49,92	44,74	41,72	40,67
Agriculture	2,96	0,32	4,14	3,04	3,02	3,03	3,05	2,98
Déchet	0,21	0,27	0,19	0,17	0,07	0,1	0,16	0,24

Figure: Evolution des émissions de NO x en Wallonie (en ktNO x )

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Energie	2,27	1,25	1,5	1,12	0,76	0,53	0,52
Résidentiel	1,08	0,91	0,94	0,89	1,02	1,1	1
Tertiaire	0,06	0,06	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06
Industrie	14,68	9,44	8,95	7,68	7,56	3,55	4,24
Transport	3,83	3,11	2,98	2,92	2,64	2,48	2,42
Agriculture	1,43	1,45	1,41	1,42	1,43	1,43	1,42
Déchets	0,0007	0,00097	0,00046	0,00016	0,00021	0,00057	0,0001

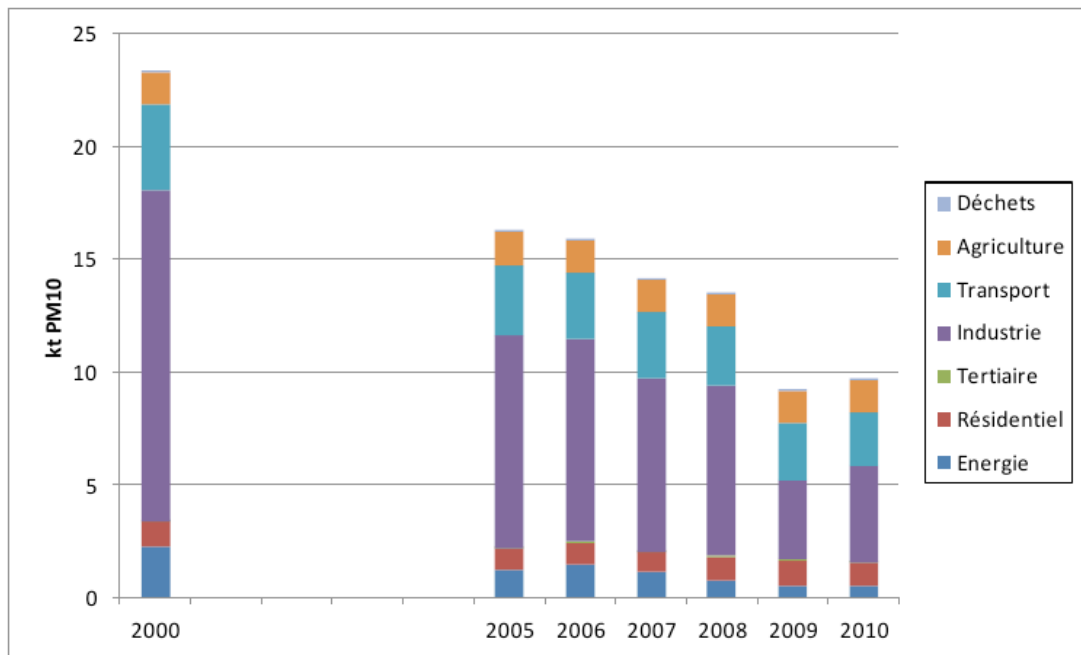


Figure 58: Evolution des PM10 depuis 2000 (ktPM10)

Figure : Evolution des PM10 depuis 2000 (ktPM10)

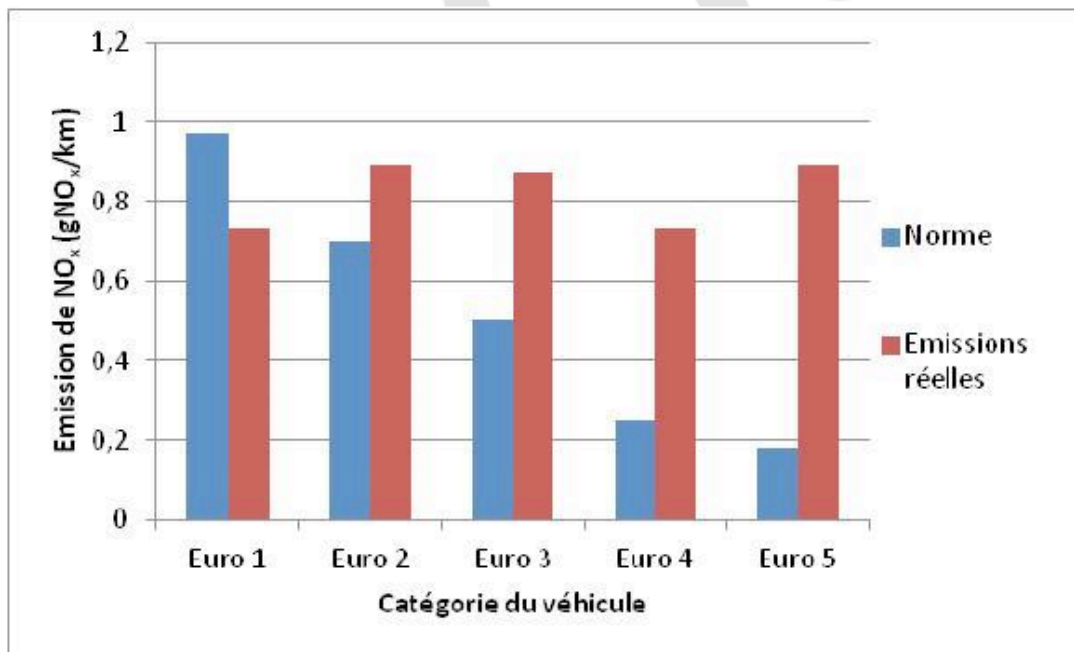


Figure 61: Emissions théoriques et réelles de NO<sub>x</sub> des véhicules diesel<sup>37</sup>