

Éco-efficience du secteur des transports

Dernière mise à jour : 11 janvier 2018


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


Le transport de personnes et de marchandises est à l'origine d'émissions de divers polluants dans l'air, en lien principalement avec la consommation d'énergie. Ces polluants ont un impact sur la qualité de l'air, avec des conséquences en matière de changements climatiques, de santé publique ou encore de dégradation des milieux.

Consommation d'énergie stabilisée depuis 2004

En 2014, les activités de transport (y compris le transport international et hors transport aérien) ont consommé 32,6 TWh d'énergie, soit 30 % de la consommation finale d'énergie en Wallonie. Entre 1990 et 2009^[1], l'augmentation de la consommation d'énergie (+ 25,2 %) a cependant été moins forte que celle de la demande en transport de personnes (+ 39,4 %) et de marchandises (+ 49,8 %). Ceci s'explique principalement par des améliorations dans le transport routier (optimisation du chargement des camions, renouvellement du parc automobile, baisse de cylindrée moyenne des véhicules...). À noter que la consommation énergétique du secteur du transport aérien est en forte croissance ces dernières années en Wallonie, en lien avec le développement de ces activités sur le territoire^[2]. Elle était évaluée à un peu plus de 4 TWh en 2014 contre 1,1 TWh en 2000.

Découplage des émissions, excepté pour les GES

Le transport routier est le mode de transport le plus utilisé en Wallonie, or il est encore largement dépendant des carburants traditionnels . Dès lors, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport évoluent de façon similaire à la consommation d'énergie^[3]. Un découplage est toutefois observé dès 1990 entre, d'une part, les émissions de substances acidifiantes, de précurseurs d'ozone et d'éléments traces métalliques et, d'autre part, la consommation d'énergie. Celui-ci s'explique principalement par :

- l'amélioration de la performance des moteurs (notamment grâce à l'établissement de normes EURO de plus en plus strictes qui ont limité progressivement les émissions de polluants des véhicules neufs) ;
- l'installation de pots catalytiques afin de satisfaire aux normes précitées ;
- l'imposition de modifications dans la composition des carburants sous l'effet de la directive 98/70 /CE  qui a interdit l'essence plombée et a poussé à la désulfuration des carburants.

Carburants renouvelables et panel de mesures pour réduire les émissions

La directive 2009/28/CE [↗](#) relative au développement des énergies renouvelables [↗](#) vise un objectif de 10 % de biocarburants ou d'électricité^[4] dans la consommation finale brute d'énergie du secteur des transports à l'horizon 2020 en Europe. Cette part était évaluée à 4,6 % en Wallonie en 2014^(a), principalement grâce à l'utilisation de biocarburants (90 %). Le Plan air climat énergie 2016 - 2022 [↗](#) définit par ailleurs un ensemble de mesures à mettre en oeuvre pour réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques liées au transport. Elles sont structurées autour de trois axes : (i) la rationalisation des besoins en mobilité, (ii) l'encouragement des transferts modaux et (iii) l'amélioration des performances des véhicules.

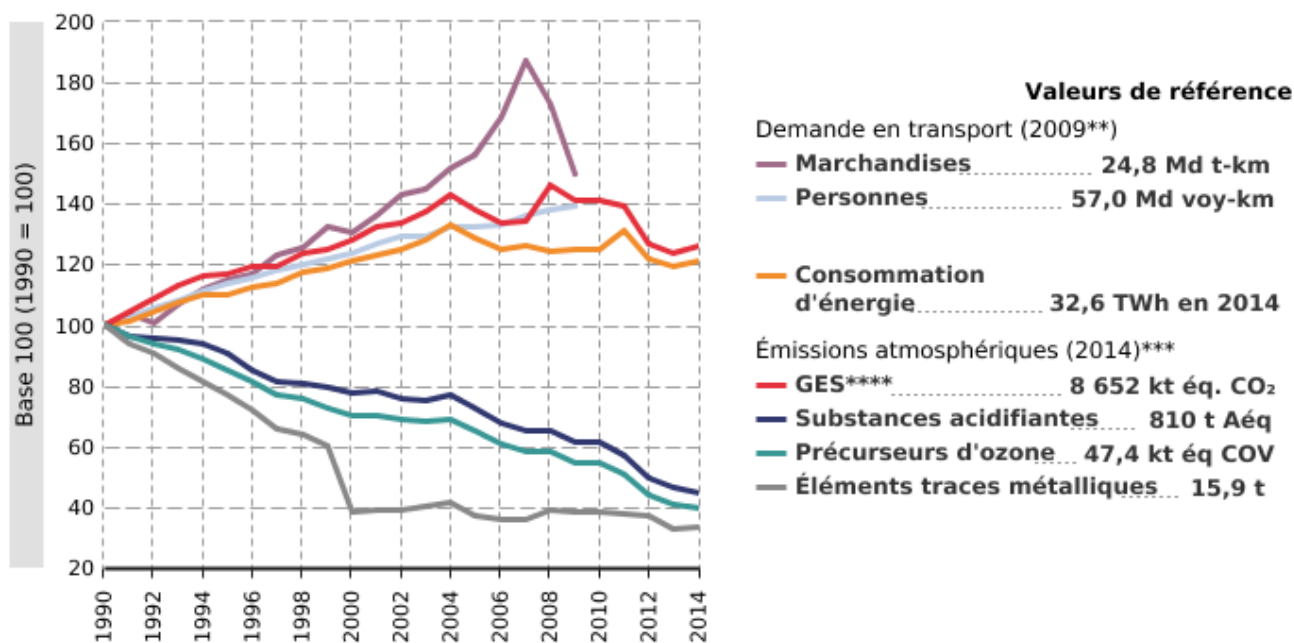
[1] Les dernières données régionales disponibles pour le ferroviaire datent de 2009, les demandes en transport de personnes et de marchandises ne peuvent pas être calculées pour les années suivantes.

[2] Voir l'indicateur relatif au transport de marchandises [↗](#) et l'indicateur relatif à la demande en transport de personnes [↗](#)

[3] Les données relatives aux émissions et aux énergies sont calculées selon des méthodologies différentes, ce qui peut expliquer certaines évolutions divergentes (p. ex. 2008) compliquant l'interprétation sur la période récente.

[4] Part produite à partir de sources d'énergie renouvelables

Éco-efficience du secteur des transports en Wallonie*



* Transport routier, ferroviaire et par voie navigable. Hors transport aérien

** Dernière année disponible pour les données ferroviaires

*** Hors émissions liées à la production de l'électricité consommée par le transport ferroviaire

**** Gaz à effet de serre. Hors CO₂ issu de la biomasse

REEW - Sources : SPW - AwAC (rapportage effectué en février et en juin 2016, données 2014 provisoires) ; SPF Mobilité et Transports ; IWEPS ; SNCB ; SPW - DGO2 ; SPW - DGO4 - DEBD

© SPW - 2018

Évaluation

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

État : Évaluation non réalisable

- Référentiel : principe de découplage
- Entre 1990 et 2009, un découplage est observé entre les demandes en transport et certaines émissions de polluants atmosphériques (substances acidifiantes, précurseurs d'ozone, éléments traces métalliques). Ce n'est par contre pas le cas pour la consommation d'énergie et les émissions GES. Ces évolutions contrastées ne permettent pas de réaliser une évaluation univoque de la situation.

Tendance : Évaluation non réalisable

Pour les émissions atmosphériques de substances acidifiantes, des précurseurs d'ozone et des éléments traces métalliques, la tendance entre 1990 et 2009 est à l'amélioration de l'efficacité. Par contre, pour la consommation d'énergie et les émissions de GES, les évolutions sont plus contrastées.

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

Informations complémentaires

Références bibliographiques

(a) ICEDD, 2016. Bilan énergétique de la Wallonie 2014. Bilan de production primaire et récupération (y compris cogénération et renouvelables). Bilan de transformation. Rapport intermédiaire. Bilan réalisé pour le compte du SPW - DGO4 – DEBD. 