

BATAILLE DES ARDENNES

La présence du président allemand a marqué les esprits, lundi, à Bastogne

P. 10



SANTÉ
En Belgique, un enfant sur quatre prend un médicament anti-asthme P. 5

FOOTBALL

Il pourrait y avoir deux descendants la saison prochaine en D1A

P. 22

LE SOIR



TOUJOURS PLUS DE KÉROSÈNE À LIÈGE ET CHARLEROI

Chaque année, le transport aérien à partir des aéroports wallons émet autant de CO₂ que 177.600 habitants de la Région ou... 7,9 milliards de kilomètres parcourus en voiture. De quoi sérieusement plomber les objectifs « climat » de la Région. Cela ne s'arrêtera hélas pas là. Avec l'arrivée du géant chinois Alibaba, à Liege Airport, les chiffres devraient encore progresser. **P. 6**

Arc-en-ciel : la Belgique coupée en deux

Si Wallons et Bruxellois y sont majoritairement favorables, ce n'est pas du tout le cas des Flamands qui la rejettent au profit d'une coalition « bourguignonne ».

Le Grand Baromètre | LE SOIR | RTL INFO | Ipsos

Sept mois après les élections du 26 mai et sept informateurs plus loin, la Belgique est plus divisée que jamais quant à la coalition à mettre en place au niveau fédéral. Arc-en-ciel (socialistes, libéraux et écologistes) ? Arc-en-ciel élargi au CD&V ? Bourguignonne (N-VA, socialistes, libéraux et, éventuellement, le CD&V) ? Selon le Grand Baromètre Le Soir - RTL - Ipsos, qui a questionné 2.508 citoyens belges entre le 29 novembre et le 6 décembre, rien n'est clair si on regroupe les réponses Région par Région.

L'arc-en-ciel élargi a en effet les faveurs de 53 % des Wallons et 59 % des Bruxellois, mais seulement de 32 % des néerlandophones ; alors que la bourguignonne plaît à 45 % des Flamands, contre 21 % des Wallons et 24 % des Bruxellois.

Il y a une curiosité quand même : côté flamand, aucune des deux coalitions ne recueille une majorité des suffrages, alors que l'arc-en-ciel réunit plus de 50 % des opinions favorables en Wallonie comme à Bruxelles.

Autrement dit, les Belges sont divisés entre nord et sud du pays. **P. 2 À 4**

Le 30 km/h dans Bruxelles divise aussi

« Faut-il limiter la vitesse autorisée à 30 km/h dans toute la Région bruxelloise sauf sur les grands axes ? », a-t-on aussi demandé aux sondés. Là aussi, la réponse divise. En moyenne, une personne sur deux estime l'idée mauvaise. Une sur trois la soutient ; une sur cinq n'a pas d'avis. C'est à Bruxelles que la part des personnes qui se disent favorables au projet (qui entrera en vigueur début 2021) est la plus élevée : 43 %.



ÉDITO

BÉATRICE DELVAUX ÉDITORIALISTE EN CHEF

Le cœur de la Belgique

C'est un livre qui va se trouver sous plus d'un sapin à Noël. *Le cœur de l'Angleterre*, de l'écrivain britannique Jonathan Coe, fait un tabac depuis sa sortie, il a d'ailleurs été sacré Prix du livre européen il y a quelques jours. Étrange en soi qu'une fiction reçoive un tel succès parce qu'elle décrit tellement bien la réalité. Mais de fait, si vous voulez comprendre pourquoi le Royaume-Uni a décidé de quitter l'Europe, si vous voulez entrer dans l'intimité et le cerveau/l'instinct de ceux qui ont voté oui au référendum sur le Brexit, vous devez lire ce « page turner » comme on dit de l'autre côté de la Manche. Certains en Belgique comptent aussi placer ce roman sous le sapin de leurs proches mais surtout d'un certain nombre d'autorités politiques et intellectuelles, non pas pour son côté explicatif d'une décision désormais actée, mais bien davantage pour ce qu'il donnerait à voir d'une situation belge en devenir. Il faudrait donc lire *Le cœur de l'Angleterre* pour mieux se projeter dans « le cœur de la Belgique ».

La fiction pour nous aider à être lucides et à ne pas être aveuglés sur notre sort par les opinions toutes faites ou les leçons du passé ? C'est aussi ce que proposait, il y a 13 ans exactement, « Bye Bye Belgium ». Cette fausse édition spéciale du JT de la RTBF projetait une pseudo-déclaration d'indépendance de la Flandre mettant fin un soir d'hiver à un pays où

Quatre Flamands sur dix se disent aujourd'hui pour la fin du pays contre 15 % en 2010

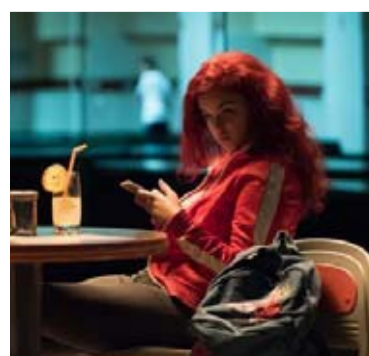
soudain les trams bruxellois s'arrêtaient et débarquaient leurs passagers à l'entrée du territoire flamand. Le sud du pays en était sorti en panique, le nord - un jour plus tard - s'était montré incroyablement vexé et en colère. Les auteurs de cette « galéjade » jugée de mauvais goût en avaient reçu, eux, pour leur grade. Opération insensée, scénario irréaliste : ils avaient été sommés de ranger leurs bêtises au vestiaire de la mauvaise science

politique. Treize ans plus tard, nous vous invitons à ne pas écarter d'un revers de la main la suite de notre sondage. Les Belges y disent certes globalement leur intérêt et leur lien avec leur pays. Sur la base de ces chiffres basés sur les opinions d'un échantillon - une sorte de fiction aussi en fait -, on peut même conclure qu'un référendum sur l'avenir de la Belgique récolterait 60 % d'opinions contre la scission du pays. Ouf ? Pas si vite. Parce que *primo*, on constate une vraie différence entre les Flamands à 50 % contre la scission et les Wallons et les Bruxellois, à 70 % opposés. Et que *secundo*, quatre Flamands sur dix se disent aujourd'hui pour la fin du pays contre 15 % en 2010 (à l'époque, il est vrai, on leur proposait plusieurs options). Qu'en conclure ? Qu'organiser un référendum sur le sujet serait extrêmement dangereux. Et qu'il est encore temps de voir ce qui pourrait nous éviter le « Vlexit » qu'un de nos meilleurs écrivains pourrait décrire avec brio mais lui aussi, après coup.



LITTÉRATURE
Pourquoi nos romancières sont moins soutenues que nos romanciers P. 20

EUROPALIA
Le cinéma roumain fait sa révolution P. 19



FRANCE
La grève, une tuile pour le commerce et le tourisme P. 8

PUBLICATION
Le nouvel atlas historique mondial : 515 cartes racontent la marche du monde P. 18



RÉGIONS 14 NÉCROLOGIE 24 MOTS CROISÉS 25 SUDOKU 25
LOTÉRIE 25 MÉTÉO 25 BON À DÉCOUPER 25 MARCHÉS 26
TÉLÉVISION 27 DEMAIN LA TERRE 28 PETITE GAZETTE 28

L'avion fait du mal aux objectifs de la Wallonie



La consommation de fuel vendu à Charleroi et à Liège a atteint environ 5.493 gigawatts-heure (GWh) en 2017.

© PHOTO NEWS

Chaque année, le transport aérien à partir de la Wallonie émet autant de CO₂ que 177.600 habitants de la Région ou 7,9 milliards de kilomètres en voiture.

MICHEL DE MUELENAERE

La question du transport aérien est très sensible dans le dossier climatique. Le monde veut limiter la hausse de la température mondiale bien en dessous de 2 °C (c'est l'accord de Paris), mais cette ambition est notamment freinée par les progrès fulgurants de l'aviation et ceux qu'elle va encore accomplir dans les prochaines années. Le même raisonnement s'applique au transport maritime dont les émissions sont aussi en pleine croissance mais échappent aux obligations de réduction s'appliquant aux autres secteurs.

Comme les autres Régions de Belgique, la Wallonie veut diminuer ses rejets de gaz à effet de serre. Installé il y a peu, le nouveau gouvernement wallon s'est engagé à réduire les émissions de 55 % en 2030 par rapport à 1990 dans les secteurs industriels et non industriels. Contrairement à Bruxelles qui a promis de réduire ses émissions indirectes, générées par les importations de biens et de services, la Wallonie vise uniquement ses émissions directes. Pour le secteur aérien, aucune contrainte, ce qui est légalement correct.

A scénario inchangé, dans 25 ans, Liege Airport, à lui seul, émettra plus de CO₂ que toute la Wallonie

Pierre Ozer
chargé de recherche à l'ULiège

”

Mais le reste n'est pas sans importance. Même s'il n'apparaît pas dans les statistiques officielles sur les émissions de gaz à effet de serre, le secteur aérien pèse lourd en Wallonie. A Liège, en cinq ans, le kérosène consommé a presque doublé, passant de 248 à 469 millions de litres en 2018, selon les chiffres de l'aéroport obtenus par *Le Soir*. Le transport de fret est passé de 561.000 à 872.000 tonnes, une croissance de 55 %. En 2019, l'aéroport principal, qui confirme « accueillir de plus en plus de vols intercontinentaux », espère atteindre les 960.000 tonnes de marchandises transportées. Selon les projections, la consommation pourrait

atteindre 570 millions de litres de Jet A1.

Et cela ne s'arrêtera pas là. Avec l'arrivée du géant chinois de l'e-commerce Alibaba, les chiffres devraient encore progresser. Alors qu'en 2017, 384.000 colis ont transité par Liege Airport, en 2018, ils étaient près de 9,5 millions. Mais 272 millions entre janvier et octobre 2019. C'est très simple, résumait récemment Luc Partoune, patron de l'aéroport, Liège a pour ambition « d'entrer dans le top 3 des aéroports cargos en Europe » dans dix ans. Il est actuellement le huitième, selon les chiffres de la Commission européenne.

3,04 kg de CO₂ par litre de kérosène
Pour cela, l'exploitant a d'ailleurs récemment introduit une demande de permis pour une citerne additionnelle de 1.760 m³ (1,76 million de litres) de kérosène. Tout le monde n'est pas enchanté de cette course à la taille, pointant l'impact climatique croissant des activités aériennes alors que l'étude des incidences sur l'environnement pour cette citerne ne fait pas mention du CO₂ qui en sortira. Sachant qu'une tonne de kérosène émet environ 2,5 tonnes de CO₂, cela veut dire que les émissions totales dues au fuel écoulé à Liège sont passées de 629.176 tonnes de CO₂ en 2013 à 1.158.239 tonnes en 2018 (+84 %). « Cela fait en moyenne 290 tonnes par jour depuis 2013 », explique Pierre Ozer, chargé de recherche à l'ULiège, l'un des plus fervents opposants à l'arrivée d'Alibaba à Liège. « Et, au total, le dioxyde de carbone que 66.133 Wallons émettent sur une année. »

Et encore, il s'agit d'un calcul conservateur : si on ajoute les émissions issues de l'extraction, du raffinage et du transport, le kérosène émet en réalité 3,04 kg de CO₂ par litre, estiment les experts de l'énergie.

Le trafic passager est quant à lui éclaté principalement à partir de Charleroi et attribuable à la présence de compagnies à bas coût comme Ryanair. Il a lui aussi explosé : de 6,8 en 2013 à 8 millions de passagers en 2018, soit 12 % d'augmentation. Le premier semestre 2019 a encore enregistré une augmentation de 6 % au regard des résultats de juin 2018. Combien de kérosène écoulé ? L'aéroport de Charleroi n'a pu répondre à notre demande. Mais on sait qu'en 2017, le transport aérien représentait 15 % de la consommation énergétique des transports en Wallonie, selon le dernier bilan énergétique de la Wallonie pour le secteur des transports. Environ un tiers (30 % en 2017) est attribuable au transport de voyageurs, deux tiers aux marchandises, proportion rela-

tivement stable depuis 2010. En 2017, le CO₂ émis au départ de l'aéroport de Charleroi équivaut aux émissions annuelles de 53.278 Wallons ou à 2.367.000 km en voiture.

La croissance est considérable : au total, la consommation de fuel vendu à Charleroi et à Liège a atteint environ 5.493 gigawatts-heure (GWh) en 2017. 744 % de plus qu'en 1990, 17,5 % de plus qu'en 2010. Et elle a encore augmenté de 13,8 % entre 2016 et 2017, principalement en raison de l'explosion du fret.

248 à 469

A Liège, en cinq ans, le kérosène consommé a presque doublé, passant de 248 à 469 millions de litres en 2018.

1,43 million de tonnes de CO₂ dans l'atmosphère

L'impact environnemental suit la courbe : cette consommation expédie environ 1,43 million de

tonnes de CO₂ par an dans l'atmosphère, explique un expert wallon, soit l'équivalent des émissions annuelles de 177.600 Wallons (5 % de la population). L'essentiel est évidemment issu des vols extra-européens, les plus longs, les plus gourmands. C'est Liège et le transport de marchandises qui s'adjugent l'essentiel de la consommation et des émissions.

Les émissions de l'aérien ne sont actuellement pas comptabilisées dans les inventaires officiels d'émissions. Mais une comparaison s'impose, estime Ozer : « De 2013 à 2017, les émissions wallonnes ont baissé de 1.555.608 tonnes de CO₂. Dans le même temps, l'activité de Liege Airport a augmenté de 389.181 tonnes. En d'autres termes, la croissance de Liege Airport a annulé 25 % des efforts des Wallons sur ces cinq années. » Les émissions liégeoises pèsent par ailleurs autant que le CO₂ qui a été économisé par l'éolien terrestre wallon en 2017, relève-t-il.

« L'urgence climatique et les dégradations environnementales sont telles que la société tout entière est appelée à modifier ses comportements en profondeur », dit la déclaration du nouveau gouvernement wallon. « La Wallonie s'inscrit dans l'évolution nécessaire et souhaitable vers la société bas carbone. » Elle dit également que « les aéroports wallons constituent des viviers d'emploi importants et des pôles de développement majeurs dans la dynamique d'amplification de l'économie wallonne que le gouvernement entend soutenir ». Contradictoire ? « La Wallonie veut réduire ses émissions de 95 % en 2050 ? A scénario inchangé, dans 25 ans, Liege Airport, à lui seul, émettra plus de CO₂ que toute la Wallonie », indique Ozer.

émissions

Les efforts très relatifs du secteur aérien

M.D.M.

Comme le transport maritime, le transport aérien bénéficie d'une situation spéciale pour ses émissions de gaz à effet de serre. D'abord, ces émissions, appelées « bunker fuels », figurent dans une rubrique à part des inventaires d'émissions que les pays remettent régulièrement à l'ONU. Quand on évoque les émissions d'un pays, cela ne concerne que les émissions territoriales (les gaz émis sur le territoire) mais pas le maritime, ni l'aérien ni les émissions « importées » (qui ont servi à produire ou à transporter les objets que nous consommons).

Dans les efforts de réduction, le maritime et l'aérien sont également hors schéma. Pour l'instant, ils ne sont pas concernés par les objectifs nationaux de diminution des émissions qui portent sur l'industrie, la production d'énergie, l'agriculture, le transport, le logement, etc. Les efforts de réduction des deux secteurs sont volontaires. L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) - qui regroupe les Etats et les compagnies aériennes - a ainsi promis (mais ce n'est pas obligatoire) de compenser les émissions supérieures au niveau atteint en 2020. L'OACI a aussi promis « une croissance zéro carbone » pour 2050. Au mieux, ce sera une stabilisation, mais pas une réduction. Cette compensation pourrait passer par l'achat de permis d'émission, pratique controversée si les permis sont à très bas coût ou des permis « pourris ». C'était un des enjeux de la discussion sur les marchés du carbone qui a échoué à la dernière COP de Madrid.

Un système d'échange de permis d'émission

L'Union européenne a mis en place un système un petit peu plus ambitieux. Depuis 2013, les émissions des vols intra-européens sont couvertes par le système « ETS » d'échange de permis d'émission du secteur industriel. Les plus de 500 compagnies concernées reçoivent gratuitement des permis couvrant 45,5 % de leurs émissions. Elles doivent acheter le reste sur le marché européen. Plus elles réduisent leurs émissions, moins elles devront payer. Malgré ce système, les émissions de l'aviation continuent d'augmenter chaque année, note une experte européenne. Et cela se marque malgré les progrès technologiques tant vantés par les compagnies aériennes : en 2018, 66,9 millions de tonnes d'équivalent CO₂ ont été émises, en croissance de 3,9 % par rapport à l'année précédente.

En 2018, 1,106 milliard de passagers ont été transportés dans l'Union européenne, c'est une augmentation de 6 % par rapport à 2017. Les émissions de gaz à effet de serre suivent le mouvement. Selon l'ancien patron du service climat de la Commission européenne, Jos Delbeke, les émissions de CO₂ de l'aviation devrait passer de 150 millions de tonnes en 2017 à 164 en 2030, soit une augmentation de 9,3 %.

Sur le plan mondial, les émissions du transport aérien et du transport maritime ont augmenté de 109 % de 1990 à 2017. Une croissance plus rapide que les émissions globales, qui ont crû de 63 % sur la même période. Globalement, les émissions de CO₂ des « bunker fuels » représentaient 2,4 % des émissions totales de CO₂ en 1990 et 3,1 % en 2017.