



Les plans climat et le « Plan national intégré Énergie-Climat » (PNEC) belge

L'« accord de Paris » (2015) jette les bases des politiques internationales et nationales pour les décennies à venir afin de lutter contre le changement climatique. Le principal objectif est de maintenir l'augmentation de la température nettement en dessous de 2 °C (par rapport à la période pré-industrielle), voire de la limiter à 1,5 °C.

Dans le cadre des négociations internationales menées dans le giron des Nations Unies, la Belgique s'est engagée à mettre en place une stratégie en vue d'une société pauvre en carbone. Une telle stratégie doit s'inscrire dans le contexte de l'engagement européen de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990.

Tous les pays européens ont introduit un (projet) Plan National Énergie & Climat (PNEC) qui précise comment les objectifs fixés par l'Europe devront être atteints. En Belgique, le PNEC vient consolider les plans des différentes entités belges aux niveaux fédéral et régional.

Pour plus d'informations :

FPB

Jean-Benoît Schrans

jb.schrans@petrolfed.be

Tél. 0497/511.575

www.petrofed.be



@petrolfed

Plans climatiques européens

D'ici 2030, l'Union européenne veut réaliser les objectifs suivants par rapport à 2005 :

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40% ;
2. Augmenter la part des énergies renouvelables à 32% ;
3. Améliorer l'efficacité énergétique d'au moins 32,5%.

Outre les objectifs imposés aux États membres, l'Union européenne a pris d'autres mesures et imposé d'autres obligations, notamment en matière d'efficacité énergétique des bâtiments et d'émissions de CO₂ dans le secteur des transports.

Le 15 avril 2019, le Conseil de l'Union européenne a adopté formellement le règlement relatif aux normes d'émission de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. À partir de 2030, les nouvelles voitures devront émettre, en moyenne, 37,5% de CO₂ en moins par rapport à 2021. D'ici 2030, les émissions de CO₂ des poids lourds devront être réduites de 30% par rapport à 2019.

Plan national Énergie-Climat

Tous les pays européens ont introduit un Plan National Énergie & Climat (PNEC) qui précise comment les objectifs fixés par l'Europe devront être atteints. En Belgique, le PNEC vient consolider les plans des différentes entités belges aux niveaux fédéral et régional.



Ce plan vise à définir les lignes directrices en vue de la transition vers un système énergétique durable, fiable et abordable, selon les cinq dimensions de l'Union européenne de l'énergie :

- une Union européenne pauvre en carbone (réduction des émissions de gaz à effet de serre et développement des énergies renouvelables),
- efficacité énergétique,
- sécurité de l'approvisionnement,
- marché intérieur de l'énergie.
- recherche, innovation et compétitivité.

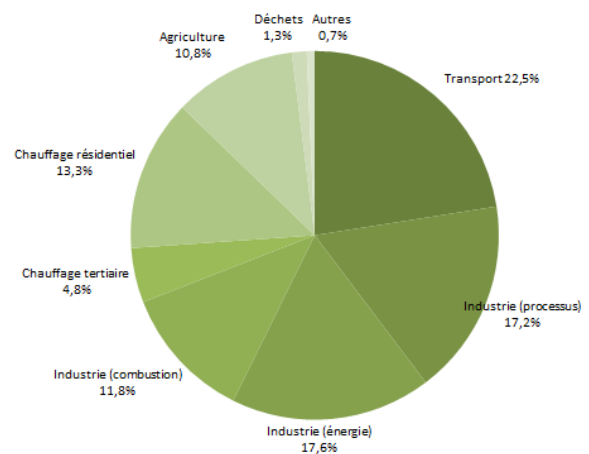
Le Plan National Énergie & Climat belge prévoit, d'ici 2030, une diminution de 35% des émissions de gaz à

effet de serre par rapport à 2005. Au niveau régional, cela se traduit comme suit: Wallonie (-37%), Région bruxelloise (-32%) et Flandre (-35%). En 2017, les émissions totales de gaz à effet de serre en Belgique s'élevaient à 114,5 Mt d'équivalents CO₂, soit une diminution de 22% par rapport à 1990.

Gaz à effet de serre en Belgique

En 2017, les émissions du secteur des transports représentaient 22,5 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans notre pays, se classant ainsi après l'industrie (34,8 %)¹.

Part des différents secteurs dans les émissions totales en 2017



Au sein de l'Union européenne, une distinction est faite entre les secteurs ETS (industries énergivores) et non-ETS. En Belgique, les émissions de tous les gaz à effet de serre (ETS et non-ETS combinés) ont diminué de 19,7 % en 2016 par rapport à 1990, et de 20,7 % en prenant 1995 comme année de référence. La plus grande contribution aux émissions totales est le CO₂, représentant 85,1 % des émissions en 2016.

ETS

La Belgique s'est engagée de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 35 % en 2030 par rapport à 2005 pour les secteurs non-ETS (e.a. transport et bâtiments).

Les secteurs soumis à l'ETS sont les industries énergivores, notamment les raffineries et le secteur de l'électricité. Ces secteurs réalisent leurs efforts de réduction par le biais d'un système distinct, le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS-EU, European Emissions Trading System). L'ETS de l'UE constitue à cet égard un instrument harmonisé qui incite les secteurs énergivores à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, tout en préservant la compétitivité des entreprises.



NON-ETS

Les secteurs non-ETS comprennent les transports, les bâtiments, l'agriculture, les déchets et les parties non-ETS (limitées) des secteurs de l'industrie et de l'énergie. L'objectif européen pour ces secteurs est réparti entre les différents États membres de l'Union européenne. En Belgique, il est ensuite réparti entre les régions et les autorités fédérales.

En 2015, les émissions industrielles de gaz à effet de serre (N₂O, F-gaz et CO₂) non-ETS représentaient 24% des émissions industrielles totales liées à la combustion pour la production d'énergie et aux processus industrielsⁱⁱ.

Le PNEC belge stipule qu'en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre relevant de la dimension « décarbonation », la Belgique devra réduire de 35% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport à 2005, dans les secteurs non-ETS. Pour ce faire, les plus gros efforts devront être fournis par les secteurs qui contribuent dans la plus large mesure aux émissions de gaz à effet de serre : les secteurs des bâtiments et des transports.

Pour le secteur des bâtiments, l'accent est mis sur une amélioration considérable de l'efficacité énergétique, associée au développement de sources d'énergie vertes. Pour le secteur des transports, un transfert modal ambitieux, allié à un verdissement du parc automobile et des autres moyens de transport (marchandises, personnes...), est visé en ce qui concerne le transport de personnes.

Le secteur du transport

La plupart des mesures dans le domaine du transport sont du ressort des entités régionales dans notre pays.

La Région wallonne vise une réduction de l'ordre de 25% des émissions des gaz à effet de serre issues du secteur du transport. Concernant le verdissement du parc automobile, l'objectif à 2030 vise la mixité des solutions et carburants alternatifs en réduisant significativement la part des véhicules thermiques conventionnels et en équilibrant la part des véhicules électriques, de motorisation au CNG, de véhicules hybrides et de motorisation à hydrogène. Cet objectif indicatif restera adaptable aux évolutions à moyen terme qui ne peuvent être anticipées aujourd'hui, telles que l'évolution de la technologie, du prix des équipements, du prix des différentes sources d'énergie, de la mise sur le marché de nouveautés, etc...

La Région de Bruxelles-Capitale souhaite, avec son plan Good Move, réduire de 21% les véhicules-kilomètres en 2030.

La Flandre s'engage à réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport routier d'au moins 27% en 2030 par rapport à 2005. À partir de 2030, toutes les voitures particulières neuves achetées seront à faibles émissions de carbone, dont au moins la moitié à zéro émission. Les véhicules à faible émission de carbone sont les véhicules électriques à batterie, les véhicules hybrides et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, aux carburants recyclés au carbone ou aux biocarburants.

Les carburants sont une matière fédérale.

L'incorporation de biocomposants dans les carburants conventionnels contribue à la réduction des émissions de CO₂. Depuis le 1^{er} janvier 2017, le pourcentage obligatoire d'incorporation est de 8,5% pour l'essence et de 6% pour le diesel. D'ici 2020, cette part obligatoire sera portée à 8,5% exprimés en valeur énergétique, aussi bien pour le diesel que pour l'essence. Conformément à la directive européenne relative aux énergies renouvelables (« Renewable Energy Directive RED II »), la part d'énergies renouvelables dans le transport devra s'élever, d'ici 2030, à au moins 14%, avec la possibilité d'ajouter un maximum de 7% de biocarburants de première génération.

Une approche holistique des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports

Une comparaison objective et correcte entre les différentes technologies disponibles pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport requiert une approche holistique. Cela signifie qu'il est essentiel de calculer et de prendre en compte les émissions de CO₂ d'une technologie à chaque étape de son cycle de vie. Premièrement, il y a la production d'énergie primaire, comme le pétrole brut, le charbon, le gaz, les matières premières biologiques et les énergies renouvelables. L'énergie doit ensuite être transportée. Elle est convertie en combustible ou en énergie dans des processus tels que le raffinage, la production d'énergie et la production de biocarburants.

Les carburants et l'énergie sont ensuite formulés et distribués. Enfin, ils sont utilisés dans les véhicules. Ces étapes constituent l'approche Well-to-Wheel (WTW), qui peut être scindée en deux phases : la phase Well-To-Tank (WTT) et la phase Tank-to-Wheel (TTW). L'analyse du cycle de vie (LCA) tient compte des émissions de CO₂ générées par la production et la fin de vie des véhicules.

Ne pas tenir compte de l'analyse de vie complète d'une technologie peut conduire à des conclusions erronées qui ne reflètent pas la réalité.

Si l'analyse des émissions de CO₂ de différentes technologies automobiles est limitée à la phase TTW, par exemple, un véhicule électrique à batterie (BEV) sera considéré comme un véhicule « zéro émission ». Toutefois, s'il utilise de l'électricité de sources non renouvelables (p. ex. du charbon), une analyse WTW démontrera que ce véhicule produit en réalité des émissions de CO₂ considérables.

Chauffage des bâtiments

Le chauffage des bâtiments résidentiels est une matière régionale. La réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des bâtiments prévoit diverses mesures telles que la rénovation et l'isolation des bâtiments, l'encouragement des pompes à chaleur, l'utilisation de chaleur renouvelable et de chaleur résiduelle et, de manière générale, une



transition de l'énergie fossile vers des formes d'énergie renouvelable pour le chauffage.

La Région flamande souhaite surtout miser sur les pompes à chaleur et les réseaux de chaleur qui facilitent l'utilisation de chaleur renouvelable ou de chaleur résiduelle.

La Région wallonne, quant à elle, prévoit qu'en 2030, la production de chaleur renouvelable représentera environ 25 % de la consommation de chaleur, toutes formes d'utilisation confondues. Cet objectif sera atteint au moyen de la géothermie, de la biomasse solide, du biogaz, des pompes à chaleur dans les bâtiments tertiaires et résidentiels et de l'énergie solaire, mais dans une mesure plus limitée.

Compétences fédérales et régionales

Les régions possèdent des responsabilités dans des domaines tels que la consommation rationnelle d'énergie, la promotion des énergies renouvelables, les transports en commun, les infrastructures de transport, la planification urbaine et rurale, l'agriculture et la gestion des déchets.



Les autorités fédérales sont responsables de grandes parties de la politique fiscale. Elles sont également responsables de la politique des produits (normes, qualité des carburants, étiquetage et normes de performance des appareils électriques à usage domestique ou industriel...), ainsi que de la garantie en approvisionnement en énergie du pays et de l'énergie nucléaire.

Les trois régions et le gouvernement fédéral travaillent en permanence en étroite collaboration dans le domaine de la politique énergétique et climatique.

Plus d'info sur : www.cnc-nkc.be/fr/reports

ⁱ Klima.at

ⁱⁱ Projet du PNEC, juin 2019