

# Estimation des réductions d'émissions "non-ETS" des politiques et mesures fédérales (2013-2020) – Mise à jour 2021

Rapport de la Ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal à la Commission nationale Climat, au titre de l'article 16.§1 de l'Accord de coopération relatif au partage des objectifs belges climat et énergie pour la période 2013-2020

19/10/2021

## Introduction

Selon l'article 16 de l'accord de coopération relatif au partage des objectifs belges climat et énergie pour la période 2013-2020 <sup>[1]</sup> (accord 'Burden Sharing'), le ministre fédéral en charge du climat transmet annuellement à la Commission nationale climat (CNC) un rapport sur les politiques et mesures (« PAMs ») de l'État fédéral, visées à l'article 9 de l'accord de coopération.

Ce rapport inclut une estimation des réductions d'émissions de gaz à effet de serre (émissions hors secteur ETS ou 'non-ETS') engendrées par les politiques et mesures de l'Etat fédéral visées à l'article 9, 1° ('politiques et mesures existantes') et 2° ('nouvelles politiques et mesures') de l'accord de coopération <sup>[1]</sup>. À cette fin, le gouvernement fédéral a fait réaliser une série d'études d'évaluation d'impact des politiques et mesures fédérales<sup>1</sup>, dont les dernières ont été réalisées par les consortiums des bureaux d'études Vito-Econotec, 2015 <sup>[2]</sup> ; ICEDD-TML, 2017 <sup>[3]</sup> et ICEDD-Vito-TML-Gauss, 2021 <sup>[4]</sup>.

La synthèse ci-dessous consiste en une mise à jour des précédentes communications de l'État fédéral à la CNC à ce sujet en 2016 <sup>[5]</sup>, 2017 <sup>[6]</sup> (y inclus 4 annexes méthodologiques <sup>[7-10]</sup>) et 2021 <sup>[11]</sup>, basée sur les résultats de la dernière étude réalisée en 2021<sup>[4]</sup>.

## Politiques et mesures existantes (Article 9.1)

Suivant l'article 9, 1° de l'accord de coopération, « l'État fédéral s'engage à poursuivre les politiques et mesures internes existantes, mentionnées à l'annexe 5 de l'accord de coopération, permettant une réduction totale des émissions estimée à 15.250 kilotonnes éq. CO<sub>2</sub> ».

Selon les résultats de la dernière étude relative à l'estimation d'impact des politiques et mesures fédérales <sup>[4]</sup>, les politiques et mesures visées à l'article 9, 1° ('politiques et mesures existantes', mentionnées à l'annexe 5 de l'accord de coopération) ont permis de réaliser une réduction des émissions, cumulée sur la période 2013-2020, à hauteur de 32.471 kilotonnes éq. CO<sub>2</sub>. Le détail par mesure individuelle, ainsi que la comparaison avec les résultats des études antérieures, sont repris dans le tableau ci-dessous. L'estimation des réductions d'émissions relatives aux politiques et mesures existantes mais non mentionnées à l'annexe 5 de l'accord de coopération sont également présentées à titre d'information, dans la 2<sup>ème</sup> partie du tableau.

---

<sup>1</sup> <https://climat.be/politique-climatique/belge/federale/politique-climatiques-et-mesures-de-reduction-des-emissions>

PAM	Code	Réduction cumulative estimée des émissions non-ETS 2013-2020 (kt eq. CO <sub>2</sub> , scénario probable)			Changements principaux 2017-2021
		2015 <sup>[2]</sup>	2017 <sup>[3]</sup>	2021 <sup>[4]</sup>	
		Incitation fiscale pour promouvoir l'efficacité énergétique dans les ménages	EC-B01	17.681	
Déduction fiscale pour les économies d'énergie	IP-A06	3.605	2.473	2.392	L'étude 2021 utilise la même méthodologie que l'étude 2017, avec des données sources annuelles actualisées : facteurs d'émission, investissements (M€), déductions fiscales (M€), pourcentage de déductions fiscales pour les investissements énergétiques et les investissements standard, ainsi que pourcentage de taux d'imposition sur les bénéficiaires des sociétés.
Efficacité énergétique fedesco	OB-B02	477	409	309	L'évaluation de 2021 tient compte des facteurs d'émission actualisés et - pour la Régie des Bâtiments, des données actualisées sur les investissements annuels, d'une répartition différente du type d'économie de carburant (électricité, gaz naturel et pétrole), de la hiérarchisation des investissements en fonction de l'efficacité (alignée sur les fiches de projet du PNEC) et, pour le secteur de la défense, des données actualisées sur la consommation d'énergie et la réduction attendue de la consommation d'énergie.
Transports publics gratuits pour les fonctionnaires fédéraux	OB-C02	2	3	5	L'évaluation 2021 utilise des données actualisées sur les jours de travail annuels corrigées pour le télétravail et des facteurs d'émission actualisés (voitures et transports publics).
Télétravail	OB-C04	7	17	8	La mise à jour de 2021 utilise des facteurs d'émission annuels actualisés (voitures), de nouvelles hypothèses sur les jours de télétravail annuels et l'évolution du nombre total d'employés.
Avantage en nature en fonction des émissions de CO <sub>2</sub> pour les voitures de société	TR	/	577	561	L'évaluation de 2021 tient compte d'une réduction des véhicules-km due aux mesures de confinement (Covid) en 2020.
Promotion des transports publics	TR-A02	2.093	190	271	L'évaluation de 2021 utilise de nouvelles données concernant les facteurs d'émission annuels actualisés (voitures et trains), les passagers-km (SNCB) et le nombre de navetteurs ferroviaires.
Promouvoir l'utilisation de la bicyclette	TR-A03	63	10	13	L'évaluation de 2021 utilise des données actualisées sur les facteurs d'émission annuels (voitures) et la part des déplacements à vélo dans les régions, ainsi que des hypothèses actualisées sur le passage de la voiture au vélo après 2020 en raison de l'utilisation des pedelecs, et sur le nombre de kilomètres parcourus en voiture dans les trois régions.
Promouvoir les systèmes multimodaux pour les marchandises	TR-A04	57	53	100	L'évaluation 2021 utilise des facteurs d'émission actualisés (voitures) et des nouvelles données sur le nombre annuel total de conteneurs transportés.

Transports publics gratuits pour les navetteurs	TR-A08	545	77	67	L'évaluation 2021 utilise les mêmes hypothèses que l'étude de 2017, mais avec des données actualisées sur le nombre annuel de navetteurs et de nouveaux facteurs d'émission.
Promouvoir le covoiturage	TR-B01	78	18	17	L'évaluation de 2021 utilise des facteurs d'émission actualisés et des hypothèses actualisées sur la part des travailleurs qui ont recours au covoiturage, ainsi que sur la part des réductions d'émissions qui peuvent être attribuées à cette PAM.
Biocarburants	TR-D01	11.135	10.959	11.180	Les parts annuelles de biocarburants, la consommation annuelle d'essence et de diesel et les facteurs d'émission (voitures) nouvellement mis à jour sont utilisés pour l'évaluation de 2021.
<b>Total PAMs Annexe 5</b>		<b>35.743</b>	<b>32.541</b>	<b>32.471</b>	
Fonds de réduction du coût global de l'énergie (FRGE)	EC-B03	91	131	131	À l'exception des modifications des facteurs d'émission, l'évaluation est la même qu'en 2017.
Eco-Management Audit Scheme (EMAS)	OB-A03	8	14	6	Des facteurs d'émission actualisés ont été utilisés dans l'évaluation pour 2021. Les données sur le nombre des employés travaillant dans le cadre d'un EMAS (la base de l'analyse de l'impact) ont été mises à jour et, si nécessaire, complétées par interpolation.
Des voitures économes en énergie pour les services publics fédéraux	OB-C07	0,2	0,2	0,4	Dans l'évaluation de 2021, outre les facteurs d'émission actualisés, le remplacement annuel des voitures polluantes par des voitures respectueuses de l'environnement a été pris en compte en utilisant les données actualisées de l'administration fédérale sur les véhicules de passagers.
Eco-conduite	TR-B05	575	387	173	Bien que l'évaluation de 2017 ait supposé une attribution complète au gouvernement fédéral sur la période évaluée, l'évaluation de 2021 suppose une diminution linéaire des réductions d'émissions fédérales à partir de 2014 jusqu'à 2020, car la compétence a été régionalisée.
Déductions fiscales pour l'achat de nouveaux véhicules propres	TR-C01	568	348	348	Comme la PAM n'entraîne des réductions d'émissions que jusqu'en 2017, l'évaluation de 2021 n'a pas été mise à jour et est la même qu'en 2017.
Ecocheque	XX-X01	738	897	897	Comme aucune nouvelle donnée n'était disponible, l'évaluation de 2021 est la même que celle de 2017.
Prêt vert <sup>2</sup>	XX-X02	(968)	(980)	(7.562)	L'évaluation de 2021 utilise de nouvelles données sur les prêts verts, et tient compte des impacts des prêts sur la réduction des émissions après 2011 (ce qui n'était pas le cas dans l'évaluation de 2017).
<b>Total autres PAMs (hors Annexe 5, hors PAMs Article 9.2)</b>		<b>1.980</b>	<b>1.777</b>	<b>1.555</b>	
<b>Total PAMs (Annexe 5 + hors Annexe 5, hors PAMs Article 9.2)</b>		<b>37.723</b>	<b>34.381</b>	<b>34.026</b>	

<sup>2</sup> Cette PAM recoupe complètement la mesure EC-B01, car les prêts verts peuvent être combinés avec une réduction d'impôt. Par conséquent, l'impact de cette mesure ne peut pas être ajouté aux réductions d'émissions totales de toutes les PAMs fédérales, afin d'éviter un double comptage (2015 <sup>[2]</sup>; 2017 <sup>[3]</sup>; 2021 <sup>[4]</sup>).

L'État fédéral n'a remplacé aucune politique et mesure et répond ainsi aux exigences de l'article 9, 1°, concernant le maintien des mesures mentionnées à l'annexe 5 de l'accord de coopération.

## Nouvelles politiques et mesures internes (Article 9.2)

Selon l'article 9, 2° de l'accord de coopération, "l'État fédéral s'engage à adopter et mettre en œuvre de nouvelles politiques et mesures internes qui engendrent une réduction supplémentaire des émissions d'au moins 7.000 kilotonnes éq. CO<sub>2</sub> pour la période 2016 à 2020 incluse, conformément au caractère linéaire de l'effort régional visant à réduire les émissions. L'État fédéral identifie les politiques et les mesures supplémentaires et la réduction d'émissions réalisée est calculée conformément à une méthodologie approuvée au préalable par la Commission nationale climat, au plus tard le 31 décembre 2016."

Une note relative à l'identification des nouvelles politiques et mesures fédérales et aux méthodologies d'estimation d'impact a été transmise à la CNC en date du 16 février 2017 <sup>[6-10]</sup>, et présentée lors de la réunion de la CNC du 19 avril 2017.

Les méthodologies d'estimation d'impact ont été établies sur base de l'étude ICEDD-TML (2017) <sup>[3]</sup> relative à l'estimation d'impact des politiques et mesures fédérales<sup>3</sup>. Cette analyse a été affinée dans l'étude de mise à jour la plus récente, finalisée en juin 2021 <sup>[4]</sup>.

Selon les résultats de la dernière étude relative à l'estimation d'impact des politiques et mesures fédérales <sup>[4]</sup>, les politiques et mesures visées à l'article 9, 2° ('nouvelles politiques et mesures') ont permis de réaliser une réduction des émissions, cumulée sur la période 2016-2020, à hauteur de 17.351 kilotonnes éq. CO<sub>2</sub>. Le détail par mesure individuelle, ainsi que la comparaison avec les résultats de l'étude précédente, sont repris dans le tableau ci-dessous :

---

<sup>3</sup> La CNC n'a pas approuvé les méthodologies proposées.

PAM	Code	Réduction cumulative estimée des émissions non-ETS 2016-2020 (kt eq. CO <sub>2</sub> , scénario probable)		Changements principaux 2017-2021
		2017	2021 <sup>[4]</sup>	
Budget mobilité	APP-T01	54,3 <sup>[8]</sup>	3,5	Les résultats de l'étude de 2017 reposaient sur des hypothèses concernant l'utilisation potentielle du budget mobilité. L'étude la plus récente utilise des données réelles sur l'utilisation du budget mobilité et le programme "cash for car".
Pedelecs	APP-T02	10,4 <sup>[3]</sup>	/	L'analyse de 2017 a pris en compte une politique hypothétique de réduction de l'impôt sur le revenu pour les pedelecs, qui n'a pas été mise en œuvre jusqu'en 2021. La déductibilité fiscale de l'achat et de l'utilisation de vélos (y compris les pedelecs) est incluse dans l'analyse d'impact de la PAM 'Promotion de l'utilisation du vélo' (code TR-A03).
Réduction de la consommation d'énergie de traction dans les chemins de fer	APP-T03	3,9 <sup>[3]</sup>	14,98	L'étude de 2017 a supposé une augmentation progressive vers des réductions d'émissions de 1,17 kilotonnes d'équivalent CO <sub>2</sub> dans le secteur non-ETS (réduction de l'utilisation du diesel) en 2020 à partir de 2014, sans utiliser de données sur la consommation réelle. L'étude la plus récente utilise des données sur la consommation réelle de diesel (économies).
Réduction de la consommation d'énergie hors traction dans les chemins de fer	APP-T04	10,1 <sup>[3]</sup>	15,4	L'étude de 2017 ne prenait en compte que la consommation d'énergie non-traction évitée et les émissions associées pour la SNCB. L'étude la plus récente comptabilise également les réductions d'utilisation d'énergie non-traction chez Infrabel.
Étiquetage énergétique / Ecodesign	EC-A05	10.487 <sup>[9]</sup>	11.793	Les évaluations de 2017 et 2021 utilisent toutes deux l'analyse la plus récente de l'impact de la directive sur l'écoconception <sup>[12-13]</sup> . La différence entre les évaluations est due aux mises à jour des données sur les groupes de produits et à l'ajout de nouveaux groupes de produits dans les analyses originales.
F-gaz	XX-X03	4.129 <sup>[10]</sup>	5.547	Alors que l'étude de 2017 était basée sur la version 2015 de l'étude sur les projections des émissions de gaz F, l'étude de 2021 a utilisé l'étude de projections des émissions de gaz F la plus récente disponible au moment de la rédaction <sup>[14]</sup> .
Augmentation des droits d'accises sur le diesel	XX-X04	184 <sup>[7]</sup>	-22	Dans l'étude de 2017, les prix de carburant jusqu'en 2020 ont été projetés. Dans l'étude de 2021, les prix réels observés de carburant ont été utilisés jusqu'en 2020.
<b>Total</b>		<b>14.878,7</b>	<b>17.351,9</b>	

## Références

- [1] Accord de coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au partage des objectifs belges climat et énergie pour la période 2013-2020 [https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/content/ac\\_bs\\_2013-2020.pdf](https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/content/ac_bs_2013-2020.pdf)
- [2] Evaluation of the impact of policy instruments and measures implemented in the context of the Federal climate policy, VITO, Econotec, mars 2015. [https://www.climat.be/files/9214/3193/5459/2015\\_final\\_report.pdf](https://www.climat.be/files/9214/3193/5459/2015_final_report.pdf)
- [3] Evaluation of emission reductions: Development of impact assessment methods for policies and measures carried out within the framework of the federal climate policy, ICEDD, Aether, Transport & Mobility Leuven, TNO, juin 2017. [https://www.climat.be/files/3315/0537/7367/Evaluation\\_federal\\_PAMs\\_July\\_2017\\_corr.pdf](https://www.climat.be/files/3315/0537/7367/Evaluation_federal_PAMs_July_2017_corr.pdf)
- [4] Update of the impact assessment of federal Policies and Measures, ICEDD, Gauss, Transport & Mobility Leuven, VITO, juin 2021. <https://klimaat.be/doc/2021-pams-finalreport.pdf>
- [5] Etat des lieux concernant l'adoption et l'évaluation des nouvelles politiques et mesures fédérales, SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, déc. 2016. [https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/meeting/files/cnc\\_nkc\\_note\\_info\\_fed\\_pams.docx](https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/meeting/files/cnc_nkc_note_info_fed_pams.docx)
- [6] Identification des nouvelles politiques et mesures fédérales et méthodologies d'estimation d'impact, SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, févr. 2017. [https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/meeting/files/nouvelles\\_pams\\_fed\\_0.pdf](https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/meeting/files/nouvelles_pams_fed_0.pdf)
- [7] J. L. Martin, A. G. Nicolas, et I. Sneessens, « Evaluation of the impacts of the PAM “Increase of Excise Duty on Diesel” », ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment, Technical Support, déc. 2016.
- [8] M. Orsini, I. Sneessens, et B. Van Zeebroeck, « Evaluation of emission reductions of new climate federal PAMs related to transport », ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment, Technical Support, janv. 2017.
- [9] J. Kuenen, « Evaluation of the impacts of the PAM “Ecodesign” », ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment, Technical Support DG5/CC/ICS/15007, févr. 2017.
- [10] P. Lopez, J. L. Martin, et A. G. Nicolas, « Methodological development to assess the emission reductions permitted by the EU Regulation of F-gases », ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment - DG Environment - Climate Change Service, Study on « Development of impact assessment methods and technical support for policies and measures carried out within the framework of the federal climate policy » DG5/CC/ICS/15007, févr. 2017.
- [11] SPF Santé, DG Environnement, Service Changements climatiques, « Estimation des réductions d'émissions “non-ETS” des politiques et mesures fédérales (2013-2020) », mars 2021. <https://climat.be/doc/estimation-reduction-non-ets-2013-2020.pdf>
- [12] L. Wierda et R. Kemna, « Ecodesign Impact Accounting - Status Report 2019 », Van Holsteijn en Kemna B.V. (VHK) for the European Commission, DG Energy, unit C.4, Status: Annual Report 2019 ENER/C3/FV 2018-445/06/FWC 2016-542/06/SI2.805274, juin 2020. <https://www.vhk.nl/downloads/Reports/EIA/EIA%20Status%20Report%202019%20-%20VHK20201028.pdf>
- [13] R. Kemna, L. Wierda, et S. Aarts, « Ecodesign Impact Accounting - Status January 2016 », Van Holsteijn en Kemna B.V. (VHK) for the European Commission, Status: Interim Report, final revision ENER/C3/2013-523/09/FV2015-543/SI2.722015, mars 2016. <https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Ecodesign%20Impacts%20Accounting%20-%20status%20January%202016%20-%20Final-20160607%20-%20N....pdf>
- [14] Econotec et VITO, « PROJECTION OF FLUORINATED GREENHOUSE GAS EMISSIONS IN BELGIUM FOR THE YEARS 2020-2040 DEVELOPMENT OF THE WEM-SCENARIO », Study commissioned by the Federal Public Service of Public Health, Food Chain Safety and Environment on behalf of the National Climate Commission DG5/CC/AW/18.001, mars 2019. [https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/report/file/final\\_report\\_projections\\_2019-03-04.pdf](https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/report/file/final_report_projections_2019-03-04.pdf)