

## INDICATEUR : CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE LIÉE AUX TRANSPORTS

### THEME : ÉNERGIE ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES

---

#### 1 INTERET ET ELEMENTS D'INTERPRETATION DE L'INDICATEUR

##### Question posée par l'indicateur :

Quelle est l'évolution de la consommation énergétique annuelle du secteur des transports ?

Quelle est l'importance de la consommation d'énergie liée au transport routier, et l'évolution des kilomètres parcourus en Région bruxelloise et du prix des carburants ?

##### Contextualisation de l'indicateur :

Notre société actuelle recourt de façon importante à l'énergie pour fonctionner : chauffage, refroidissement, éclairage, fonctionnement des appareillages, déplacements, ... En l'occurrence, le secteur du transport correspond, d'après les données disponibles, au troisième consommateur d'énergie en Région bruxelloise, après les logements et le tertiaire.

A l'heure actuelle, la principale source d'énergie correspond aux énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon, ...). Des ressources qui sont limitées et dont la combustion a un impact sur l'environnement : émission de polluants tels que le CO<sub>2</sub> (principal gaz à effet de serre), NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, particules fines, ....

Par conséquent, limiter la consommation d'énergie et augmenter l'efficacité énergétique est devenu une priorité au niveau international. Notamment, la directive 2012/27/EU relative à l'efficacité énergétique implique une utilisation plus efficace de l'énergie au sein de tous les Etats Membres, dans toutes les étapes de la chaîne énergétique (depuis sa production jusqu'à sa consommation finale).

##### Objectifs quantitatifs à atteindre :

Les émissions énergétiques en elles-mêmes ne sont pas soumises à un objectif quantitatif. La directive 2012/27/EU relative à l'efficacité énergétique a pour objectif final une augmentation de 20% de l'efficacité énergétique d'ici à 2020. Des objectifs indicatifs de consommation énergétique ont ainsi été identifiés pour chaque pays.

D'un point de vue qualitatif, globalement, une réduction de la consommation d'énergie est préconisée... mais dans le respect d'une qualité de fonctionnement optimale de l'économie bruxelloise et d'une qualité de vie optimale pour les habitants.

D'un point de vue environnemental, les impacts dépendront essentiellement de la quantité totale d'énergie consommée et du mode de production de cette énergie (c'est-à-dire de la technologie utilisée pour la produire).

#### 2 FONDEMENTS METHODOLOGIQUES

##### Définition :

Trois variables sont envisagées :

- la consommation énergétique annuelle du transport
- l'évolution des distances routières parcourues en Région bruxelloise
- l'évolution du prix maximal moyen annuel des carburants

##### Unité :



Pour la consommation énergétique : MWh

Pour les distances routières parcourues : milliards de véhicules-kilomètres

Pour le prix des carburants : euro/litre (TVAC)

#### **Mode de calcul et données utilisées :**

La principale source de données concernant la consommation énergétique régionale, du transport routier dans ce cas-ci, correspond au bilan énergétique bruxellois établi annuellement depuis 1990 à la demande de Bruxelles Environnement.

Le bilan énergétique décrit les quantités d'énergie importées, produites, transformées et consommées dans la Région au cours d'une année donnée.

La fiche méthodologie relative à la consommation énergétique régionale et les chapitres explicitant la méthodologie des différents rapports réalisés dans le cadre de l'élaboration du bilan énergétique bruxellois relatif à l'année 2013 vous donneront plus d'informations à ce sujet si nécessaire (cf. chapitre 6).

Notons qu'une révision importante de la méthodologie d'élaboration du bilan énergétique bruxellois est en cours, et impactera le résultat de cet indicateur à partir des données relatives à l'année 2014.

Remarque : par comparaison aux autres indicateurs concernant la consommation d'énergie, les consommations des transports ne sont pas corrigées du climat, parce que leur dépendance vis-à-vis de celui-ci est considérée comme faible voire nulle.

Autres données utilisées : distances routières parcourues et prix des carburants. Celles-ci sont directement disponibles auprès d'organismes fédéraux.

#### **Source des données utilisées :**

Consommation énergétique : Bruxelles Environnement, bilans énergétiques

Distances routières parcourues : SPF Economie, P.M.E., classes moyennes et énergie, "Distances routières parcourues par les véhicules à moteurs"

Cf.

[http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation\\_et\\_transport/circulation/distances/](http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/distances/)

Prix des carburants : SPF Economie, P.M.E., classes moyennes et énergie, "Tarif officiel moyen des produits pétroliers en EURO, dernières 8 années"

Cf. [http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/energie/prix/moyen\\_8/#.Vbic5LWS94h](http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/energie/prix/moyen_8/#.Vbic5LWS94h)

#### **Périodicité conseillée de mise à jour de l'indicateur :**

Annuelle

### **3 COMMENTAIRES RELATIFS A LA METHODOLOGIE OU A L'INTERPRETATION DE L'INDICATEUR**

#### **Limitation /précaution d'utilisation de l'indicateur :**

Dans le bilan énergétique, les consommations du transport routier sont établies sur base de la vente des carburants au niveau belge. Actuellement il n'existe pas de clé de répartition fiable de ces informations au niveau régional.

#### **Indicateurs complémentaires ou alternatifs (indicateur « idéal ») :**

Indicateur d'intensité énergétique.

Les données disponibles concernant les transports en Région bruxelloise ne permettent pas d'établir aisément un indicateur d'intensité. En effet, pour ce qui est du transport routier (majoritaire vu qu'il représente 94% de la consommation du secteur en 2009), les données concernant les kilométrages parcourus correspondent à des estimations et sont caractérisées par une unité spécifique. Les données concernant le parc de véhicules immatriculé en RBC sont quant à elles largement influencées par les voitures de sociétés dont le siège social se situe à Bruxelles (mais le site d'exploitation parfois hors de la Région) ; et les ventes de carburant sont pour leur part influencées par les achats réalisés par des personnes résidant hors de la Région (navetteurs par exemple). Un calcul d'intensité présentant un résultat exploitable et représentatif pour la Région n'est donc pas envisageable à l'heure actuelle.



## 4 LIENS AVEC D'AUTRES INDICATEURS OU DONNEES (RAPPORTS SUR L'ETAT DE L'ENVIRONNEMENT BRUXELLOIS)

Indicateurs "Energie et changements climatiques" :

- Consommation énergétique totale
- Intensité énergétique globale
- Intensité énergétique des logements
- Intensité énergétique de l'industrie
- Intensité énergétique du secteur tertiaire
- Emissions de gaz à effet de serre

Indicateurs "Air" :

- Emissions de substances acidifiantes
- Emissions de précurseurs d'ozone
- Emissions de PM10 primaires

## 5 PRINCIPALES INSTITUTIONS IMPLIQUEES DANS LE DEVELOPPEMENT D'INDICATEURS SIMILAIRES (EUROPE, BELGIQUE, AUTRE SI PERTINENT)

Région wallonne :

SPW DGRNE, Etat de l'environnement wallon :

1/ Tableau de bord 2010, Analyse des modes de production et de consommation, Energie et transport, "Consommation d'énergie et émissions atmosphériques des transports", fiche trans 1, p. 36, 2010.

Disponible sur :

[http://etat.environnement.wallonie.be/index.php?mact=tbe,m787b7,default,1&m787b7what=fiches&m787b7alias=Consommation-d-energie-et-emissions-atmospheriques-des-transports\\_1&m787b7returnid=40&page=40](http://etat.environnement.wallonie.be/index.php?mact=tbe,m787b7,default,1&m787b7what=fiches&m787b7alias=Consommation-d-energie-et-emissions-atmospheriques-des-transports_1&m787b7returnid=40&page=40)

2/ Indicateurs clef de l'Environnement wallon, 2014, Partie 8: Eco-efficience,

- "Eco-efficience du secteur du transport", fiche 8.1

Disponible sur :

<http://etat.environnement.wallonie.be/index.php?mact=tbe,m54ade,default,1&m54adealias=Eco-efficience-du-secteur-des-transports&m54adereturnid=49&page=49>

## 6 REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES (METHODOLOGIE, INTERPRETATION)

- Rapports intermédiaires et final liés à l'établissement du bilan énergétique bruxellois relatif à l'année 2013 :
  - o ICEDD, mai 2015. "Bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale 2013 – Bilan des transports". Etude réalisée pour le compte de Bruxelles Environnement. Rapport intermédiaire. 40 pp.
  - o ICEDD, août 2015. "Bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale 2013 – Bilans de l'industrie et du secteur tertiaire et Bilan global". Etude réalisée pour le compte de Bruxelles Environnement. Rapport final. 88 pp.

Disponible sur :

[http://document.environnement.brussels/opac\\_css/electfile/BilanEnergetique\\_RBC2013.PDF](http://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/BilanEnergetique_RBC2013.PDF)

- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, juillet 2015. Fiche documentée ENERGIE n° « 1. Bilan énergétique de la Région de Bruxelles-Capitale (année 2013) », 17 pp. disponible sur : [http://document.environnement.brussels/opac\\_css/electfile/Ener\\_01](http://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/Ener_01)
- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, juillet 2015. Fiche documentée ENERGIE n° « 3. Evolution de l'intensité énergétique en Région bruxelloise », 13 pp, Juillet 2015. Disponible sur : [http://document.environnement.brussels/opac\\_css/electfile/Ener\\_3](http://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/Ener_3)

## 7 COUVERTURE SPATIO-TEMPORELLE

Série temporelle disponible :

1990 - 2013 (2012 pour les distances routières parcourues)



**Couverture spatiale des données :**

Région de Bruxelles-Capitale

**Date de dernière mise à jour de l'indicateur :** juillet 2015

**Date de dernière mise à jour de cette fiche méthodologique :** octobre 2015

