

# Suivi de la mise en œuvre des politiques climatiques fédérales 2021-2030

*Rapport de synthèse 2022*

.be

## Colophon

Ce rapport est disponible auprès du :

SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement  
DG Environnement - Service Changements climatiques  
Avenue Galilée 5/2, 1210 Bruxelles

Septembre 2022

Une copie électronique de ce rapport (également disponible en néerlandais) peut être téléchargée sur :  
<https://climat.be/politique-climatique/belge/federale/politique-climatiques-et-mesures-de-reduction-des-emissions>

# Table des matières

Préface.....	3
Résumé exécutif.....	4
I. Introduction.....	7
II. Impact des mesures sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).....	13
III. Financement .....	17
IV. Progrès dans la mise en œuvre des feuilles de route.....	21
1. Fiscalité et finance .....	22
2. Energie.....	34
3. Transport et mobilité .....	49
4. Économie .....	74
5. Bâtiments publics .....	81
6. Fonctionnement des entreprises publiques.....	100
7. Coopération internationale.....	107
8. Gouvernance climatique.....	110
9. Adaptation .....	114
10. Recherche.....	116
V. Tableaux récapitulatifs.....	119
VI. Conclusions.....	132



# Préface

Les catastrophes climatiques se succèdent et s'intensifient partout dans le monde.

Les inondations de 2021 et les fortes chaleurs de 2022 nous rappellent que la Belgique est déjà affectée par le changement climatique. Ce changement climatique a un impact évident sur la fréquence et l'intensité des feux de forêt, des inondations et des vagues de chaleur, avec des conséquences sur la biodiversité et les rendements agricoles, mais aussi sur la population, dont la santé est affectée.

Et on le sait : en Belgique, comme partout ailleurs dans le monde, les personnes les plus précaires sont les plus vulnérables au changement climatique, les plus affectées par celui-ci, alors qu'elles en sont les moins responsables.

Prendre crédiblement, structurellement et durablement le chemin de la transition c'est apporter une réponse au dérèglement climatique mais aussi à la perte de biodiversité et à leurs corolaires en matière d'impacts sociaux et d'inégalités. C'est désormais une question tant de justice environnementale que de justice sociale.

En ligne avec l'Accord de Paris, le Pacte vert et la Loi climat européenne, le Gouvernement fédéral s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55% à l'horizon 2030, par rapport à 1990.

Ce défi nécessite de développer et de mettre en œuvre une politique climatique ambitieuse. Il s'agit désormais de mobiliser l'ensemble des politiques publiques et des secteurs de notre activité économique ainsi que d'inscrire chaque initiative publique dans ce contexte de neutralité carbone. Dans cette perspective, j'ai donné à la politique climatique fédérale un nécessaire caractère transversal et multisectoriel. J'ai ainsi mis en place un dispositif de gouvernance climatique inédit, impliquant tous les membres du gouvernement et construit sur les principes usuels de bonne gouvernance tels que la planification, le suivi, l'évaluation et la transparence.

Ce premier rapport de synthèse constitue la fin du premier cycle. Il est le résultat d'un an et demi de coordination, de coopération et d'investissement des ministres et des administrations compétents dans la définition, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de leurs politiques. Je les en remercie sincèrement tant le travail a été laborieux et minutieux. Il a demandé à chacune et chacun un travail de redéfinition, de repositionnement dans ses habitudes, dans ses certitudes également, qu'il n'était plus acceptable de repousser.

Et, bien que perfectible, ce nouveau système de pilotage de la politique climatique fédérale a montré sa pertinence et doit désormais servir de socle pour le développement et le suivi de toute nouvelle initiative gouvernementale, afin d'encore renforcer sa politique climatique et d'accélérer la décarbonation de notre économie. C'est dans cette logique que le présent rapport de synthèse servira de document de base au dialogue avec les parties prenantes lors des « tables-rondes sur le climat » que j'organise à l'automne. J'inviterai suite à cela mes collègues du Gouvernement fédéral à élaborer de nouvelles mesures ainsi qu'à renforcer les mesures existantes, dans l'optique de la révision du Plan National Energie Climat (PNEC).

Ce nouvel outil de gouvernance est indispensable à toute politique climatique crédible. Nous n'avancerons plus à l'aveugle et porterons un regard lucide sur l'impact de nos choix. Mais il n'est pas tout car il nous reviendra, à nous, responsables politiques, de tirer les conséquences politiques de ce monitoring.

La fin d'un cycle donc et le début d'une gouvernance.

Zakia Khattabi



## Résumé exécutif

La politique climatique nécessite une place centrale dans l'action du gouvernement fédéral, qui s'est fixé pour objectif une réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 par rapport à 1990, en ligne avec le Pacte vert, la Loi climat européenne, et les objectifs de l'Accord de Paris. Du fait de sa nature transversale et multisectorielle, la mise en œuvre d'une politique climatique ambitieuse implique la mobilisation d'un grand nombre d'acteurs au sein des institutions fédérales, une coopération étroite entre ces acteurs, et une coordination efficace. C'est pourquoi, sur proposition de la Ministre du Climat, Zakia Khattabi, le gouvernement a adopté la mise en place d'un système robuste de suivi de la mise en œuvre des politiques et mesures climatiques fédérales. Il consiste en un système de gouvernance basé sur la responsabilisation des ministres et des administrations compétents pour la mise en œuvre et le suivi des différents volets de la politique climatique fédérale. Ce dispositif doit notamment permettre d'assurer l'opérationnalisation de la contribution fédérale au Plan national énergie-climat (PNEC) et le développement de ses mises à jour successives.

En exécution de ces décisions, les ministres ont notifié au gouvernement des « feuilles de route » consignnant les politiques et mesures planifiées et les détails de leur mise en œuvre, dans dix domaines d'action prioritaires : Fiscalité et Finance, Énergie, Transport et mobilité, Économie, Bâtiments publics, Fonctionnement des entreprises publiques, Coopération internationale, Gouvernance climatique, Adaptation et Recherche. Au total, 39 feuilles de route ont été développées, couvrant la majeure partie des actions menées par le gouvernement dans le domaine de la lutte contre les changements climatiques. Ces feuilles de route font l'objet d'un cycle annuel de suivi des progrès

de la mise en œuvre, visant à informer le gouvernement et toutes les parties prenantes de l'état d'avancement de la politique climatique fédérale, de son effet sur les émissions de GES, de son financement et des autres impacts, afin, le cas échéant, de procéder aux ajustements qui s'imposent. Ce cycle de suivi de la mise en œuvre prévoit la communication sur la base annuelle d'un rapport de progrès pour chacune des feuilles de route. Ces rapports, établis en collaboration entre les cellules stratégiques des ministres compétents et leur administration, offrent un aperçu détaillé de l'état d'avancement des mesures, de leur impact sur les émissions de GES, de leur financement et des éventuels autres impacts, des obstacles rencontrés, et des perspectives de développement de ces mesures. Ces rapports de progrès font l'objet d'une consolidation dans un rapport de synthèse (ce rapport), destiné au gouvernement et communiqué au parlement, aux organes consultatifs ainsi qu'au public.

Ce premier rapport de synthèse sur les progrès de la mise en œuvre des politiques climatiques fédérales 2021-2030 permet de tirer un certain nombre d'enseignements, à commencer par l'utilité du nouveau dispositif de gouvernance mis en place par la Ministre du Climat, qui permet de concrétiser l'engagement du gouvernement à placer les enjeux climatiques au cœur de son action. Les ministres compétents et leurs administrations sont placées au centre de ce dispositif, et sont directement chargés de mettre en œuvre, de suivre les progrès et d'évaluer les impacts de leurs politiques. La coopération interdépartementale en matière de politique climatique, matérialisée par la mise en place d'une taskforce réunissant les experts des différentes administrations, permet d'évoluer vers une plus grande cohérence et une meilleure efficacité de la politique climatique au niveau fédéral.

Cet exercice de suivi de la mise en œuvre des politiques montre que le gouvernement est dans une phase de renforcement de ces politiques et mesures climatiques : entre octobre 2021, première notification des feuilles de route et juin 2022, 20 feuilles de route sur les 39 actuellement disponibles ont été actualisées ou créées suite à de nouvelles décisions (p.ex. les récentes décisions du gouvernement concernant la transition énergétique), l'adoption de nouveaux objectifs, plans ou stratégies.

Les rapports de progrès indiquent pour la plupart que les mesures annoncées dans les feuilles de route sont en cours de mise en œuvre, souvent selon le calendrier prévu, parfois avec des retards ou ajustements du planning inhérents à différents facteurs, parmi lesquels des évolutions du contexte législatif (national ou international), la (non-)disponibilité de certains budgets, etc. Le tableau 1 donne un aperçu général du stade de mise en œuvre des différentes feuilles de route, par rapport au planning de mise en œuvre annoncé.

Les domaines, où un certain retard est constaté, sont ceux où les retombées concernent l'administration fédérale elle-même, à savoir les bâtiments publics fédéraux et le fonctionnement des administrations publiques. Pour toutes les feuilles de route qui ont connu un retard de mise en œuvre dans ces domaines ou un décalage dans le temps, le manque de ressources humaines et/ou budgétaires constitue un élément déterminant.

Ce premier cycle de suivi des progrès offre également un aperçu relativement complet, à défaut d'être exhaustif, de l'impact quantitatif des politiques et mesures sur les émissions de GES. Toutes les mesures n'ayant pas pu faire l'objet d'une estimation quantitative, ou certaines estimations reposant sur des

méthodes ou des hypothèses qui nécessitent d'être affinées, l'évaluation de l'impact quantitatif des politiques et mesures fédérales est un exercice qui est appelé à se poursuivre, notamment pour prendre en compte les évolutions futures et les politiques nouvelles ou renforcées.

La plupart des feuilles de route et des rapports de progrès contiennent également des informations sur le financement des mesures, bien qu'il ne soit pas toujours possible de savoir, à partir de ces rapports, si et dans quelle mesure les budgets nécessaires ont déjà été débloqués.

Les rapports de progrès notifiés par les différents ministres contiennent également des informations précieuses sur les impacts des politiques et mesures autres que la réduction d'émissions de GES. L'impact sur les émissions s'accompagne le plus souvent d'un effet bénéfique sur la consommation d'énergie. Outre cet effet attendu, de nombreux autres impacts indirects ont été identifiés, dont de multiples bénéfices pour l'atteinte des objectifs de développement durable. Quelques impacts potentiellement négatifs ont aussi été relevés, soulignant notamment l'attention à porter aux interactions entre la politique climatique et d'autres enjeux tels que la raréfaction de certaines matières premières, la réduction des inégalités sociales ou la lutte contre la pauvreté énergétique. Ici aussi, cette première analyse devra être approfondie et actualisée, afin d'identifier plus étroitement ces interactions et de favoriser des modalités de mise en œuvre de la politique climatique qui soient compatibles avec les enjeux environnementaux, économiques et sociaux, au centre desquels se situe la question de la transition juste.

Tableau 1. Progrès réalisés dans les différents domaines

DOMAINE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES FEUILLES DE ROUTE
1. Fiscalité et finance	😊 😊 😊 😊 😊
2. Énergie	😞 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊
3. Transport et mobilité	😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊
4. Économie	😊 😊
5. Bâtiments publics	😞 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊 😊
6. Fonctionnement des entreprises publiques (SPF...)	😞 😞 😞
7. Coopération internationale	😊
8. Gouvernance climatique	😊
9. Adaptation	😊
10. Recherche	😊

- 😊 = On Track
- 😞 = Nouvelles feuilles de route
- 😞 = Partly on track
- 😞 = tributaire de décision externe
- 😞 = Off Track

Le tableau 1 illustre l'état d'avancement dans la mise en œuvre des 39 feuilles de route classées par domaine. Chaque smiley correspond à une feuille de route (1.A, 1.B, 1.C, 1.D et 1.E pour la ligne 1 par ex.). Le degré d'avancement de chaque feuille de route est évalué sur la base des différentes étapes prévues pour la mise en œuvre de chacune d'entre elles et du respect du calendrier initialement prévu. Une icône de couleur verte signifie que les étapes prévues ont été franchies selon le calendrier prévu. Une icône de couleur rouge signifie qu'une ou plusieurs étapes n'ont pas ou pas encore été franchies. Une icône de couleur orange signifie que les étapes prévues sont en voie d'être franchies. Lorsque des facteurs externes sont responsables du non-respect du calendrier prévu (par exemple en raison d'un retard de prise de décision au niveau européen), une icône bleue a été retenue. Enfin, une icône grise correspond à une feuille de route nouvelle.



# I. Introduction

## CADRE INTERNATIONAL ET EUROPÉEN

En vertu de l'Accord de Paris, l'élévation moyenne de la température mondiale doit rester largement sous les 2°C par rapport au niveau préindustriel et il faut s'efforcer de limiter celle-ci à 1,5°C. La température moyenne a déjà augmenté de plus de 1°C aujourd'hui en raison des activités humaines.

Lors de la COP26 à Glasgow fin 2021, la communauté internationale a exprimé sa détermination à viser une augmentation maximale de la température de 1,5°C et a confirmé que cela nécessite des réductions d'émissions rapides, profondes et soutenues. Il s'agit notamment de réduire de 45% les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2030 (par rapport à 2010) pour atteindre un niveau d'émissions net nul d'ici le milieu du siècle, en plus de réductions importantes des autres GES (GES)<sup>(1)</sup>.

En juillet 2021, la **loi européenne sur le climat**<sup>(2)</sup> est entrée en vigueur, rendant juridiquement contraignant l'objectif consistant à atteindre une l'UE climatiquement neutre d'ici 2050 et à réduire les émissions de GES de l'UE d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990.

En 2021 également, la Commission européenne a publié un paquet de 13 propositions législatives visant à aligner la législation de l'UE sur les objectifs contenus dans la loi européenne sur le climat, le paquet «Fit for 55» (voir les principaux objectifs Européen du paquet "**Fit For 55**" dans le tableau 2).

Tableau 2. Résumé des principaux objectifs européens du paquet "Fit For 55"

DOSSIER	RÉFÉRENCE	OBJECTIFS (PROPOSITION COMMISSION EUROPÉENNE)
Énergies renouvelables	2030	40%
Consommation d'énergie	2030 (projections)	-36 % (Consommation énergétique finale) -39 % (Consommation énergétique primaire)
ETS (Système européen d'échange de droits d'émissions pour la production d'électricité, de chaleur, l'industrie intensive en énergie et l'aviation)	2005-2030	-61%
Effort Sharing (objectifs de réduction d'émission dans les secteurs non ETS)	2005-2030	-40% (EU) -47% (BE)
Nouvel ETS pour les bâtiments et le transport routier	2005-2030	-43%
Véhicules à émissions zéro		100% (par rapport à 2035)

<sup>(1)</sup> Glasgow Climate Pact, UNFCCC decision 1/CMA.3

<sup>(2)</sup> Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999

L'Accord de Paris comprend également des objectifs en matière d'adaptation au changement climatique et de résilience climatique. En 2020, la Commission européenne a adopté une nouvelle **stratégie d'adaptation**, qui comprend l'objectif de rendre l'UE résiliente au climat d'ici 2050, en utilisant une approche systémique visant à intégrer les mesures d'adaptation dans tous les domaines politiques et à tous les niveaux, en donnant la priorité aux politiques macro-fiscales, aux solutions fondées sur la nature et aux actions locales. Cette stratégie a été approuvée par le Conseil de l'UE en juin 2021.

Le troisième objectif clé de l'Accord de Paris consiste à rendre les flux d'investissement compatibles avec un développement à faible émission de carbone et résilient au changement climatique. Dans ce contexte également, la législation européenne sur le **financement de la transition vers une économie plus durable** est en cours d'adaptation (taxonomie des activités durables, règles de divulgation pour les entreprises et le secteur financier, critères de référence ESG (environnementaux, sociaux, de gouvernance), normes pour les obligations vertes).

## CADRE ET OBJECTIFS DE LA POLITIQUE CLIMATIQUE FÉDÉRALE 2021-2030

L'action du gouvernement fédéral en matière de politique climatique est alignée sur les objectifs et principes de l'Accord de Paris et du Pacte vert européen. Le gouvernement soutient l'ambition climatique européenne, qui vise à réduire les émissions de GES de 55% en 2030 par rapport à 1990 et à atteindre la neutralité climatique en 2050.

Selon les dernières statistiques disponibles (inventaire national 2022), les émissions de GES de la Belgique s'élevaient en 2020 à 106,4 millions de tonnes équivalent-CO<sub>2</sub>, soit une baisse de 26,9 % par rapport à 1990. L'objectif de réduction de la Belgique pour 2030, qui figure dans les propositions législatives de la Commission européenne, dans le cadre du paquet «Fit for 55», consiste en une réduction de 47% de ses émissions en 2030 par rapport à 2005, pour les émissions dites 'non-ETS' (c'est-à-dire principalement les émissions du transport, des bâtiments et de l'agriculture, le secteur industriel et de la production énergétique étant soumis au système d'échange de droits d'émissions européens (ETS), et ne faisant pas l'objet d'objectifs de réduction au niveau national). Ces émissions 'non-ETS' sont estimées à 64,9 millions de tonnes en 2020.

Afin d'atteindre ces objectifs (réduction de 47% des émissions non-ETS en 2030 par rapport à 2005 et neutralité carbone en 2050), le gouvernement fédéral s'est engagé à prendre toutes les mesures nécessaires dans sa sphère de compétences. Son action s'inscrit dans le cadre du Plan National Energie-climat (PNEC) 2021-2030, auquel il contribue via un ensemble de politiques et mesures menées dans les différents domaines de compétence fédéraux pertinents pour la politique climatique. En Belgique, la politique climatique est en effet une compétence partagée entre les différents niveaux de pou-

voir. Les Régions sont notamment compétentes en matière de d'énergie (efficacité énergétique, énergies renouvelables), de transport (transports publics, infrastructures...), d'aménagement du territoire, d'agriculture et de gestion des déchets, et de certains aspects de la fiscalité. L'État fédéral dispose pour sa part également de compétences dans les domaines de l'énergie (parcs éoliens offshore, infrastructures de transport...), du transport (rail), de la fiscalité et la finance, ainsi que d'autres compétences pertinentes telles que la politique de produits (normes), les bâtiments publics fédéraux ou encore la coopération internationale.

La coopération entre l'État fédéral et les régions en matière de politique climatique s'effectue dans le cadre de la Commission Nationale Climat (CNC), établie par l'Accord de coopération du 14 novembre 2002 relatif à l'établissement, l'exécution et le suivi d'un Plan national Climat, ainsi que l'établissement de rapports, dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et du Protocole de Kyoto.

Pour mener à bien les objectifs qu'il s'est fixé en matière de politique climatique, le gouvernement fédéral s'est doté d'un mécanisme de gouvernance, qui vise à mobiliser l'ensemble des ministres et administrations concernés par les différents volets de la politique climatique pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation de la politique climatique. Ce mécanisme est établi par les décisions du Conseil des Ministres du 2 avril 2021 (« Suivi de la mise en œuvre des politiques et mesures climatiques fédérales 2021-2030 ») et du 8 octobre 2021 (« Politique climatique fédérale 2021-2030 : Ambitions et engagements de l'État fédéral »).

La première de ces deux décisions prévoit l'établissement, par les ministres compétents, de « feuilles de route » élaborées avec leurs administrations, qui constituent un document de planification politique. Celles-ci détaillent les objectifs et le contexte des mesures prévues, leur contenu, le processus et le

calendrier de mise en œuvre, les services et les institutions responsables de leur mise en œuvre, les implications budgétaires ainsi que les informations relatives à leur suivi et à l'analyse de leurs impacts. Ces feuilles de route s'articulent autour de dix thématiques prioritaires (Fiscalité et Finance, Énergie, Transport et mobilité, Économie, Bâtiments publics, Fonctionnement des entreprises publiques, Coopération internationale, Gouvernance climatique, Adaptation et Recherche). Suite à cette décision, les ministres compétents ont soumis au gouvernement un ensemble de 36 feuilles de route, dont le Conseil des ministres a pris acte dans sa décision du 8 octobre 2021 (cf. Tableau 3).

Dans le cadre de cette même décision, le gouvernement a également confirmé son engagement à renforcer le niveau d'ambition de la politique climatique fédérale et à réviser sa contribution au PNEC, en ligne avec l'objectif de réduction des émissions de GES de 55% en 2030 par rapport à 1990. À cette fin, le gouvernement s'est engagé à mettre en œuvre l'ensemble des politiques et mesures figurant dans la contribution fédérale au PNEC, en vue de réaliser des réductions d'émissions cumulées, sur l'ensemble de la période 2021-2030, à hauteur de 208 millions tonnes éq.-CO<sub>2</sub> (dont 118 millions tonnes dans le secteur non-ETS et 90 millions tonnes dans le secteur ETS). Il s'est également engagé à renforcer ces politiques et mesures, ou à en développer de nouvelles, en vue de réaliser des réductions d'émissions supplémentaires dans le secteur non-ETS (à hauteur de minimum 25 millions de tonnes éq.-CO<sub>2</sub> au cours de la période 2022-2030), ainsi qu'en soutien aux réductions d'émissions dans le secteur ETS. Enfin, le gouvernement s'est engagé à mettre en place un certain nombre de politiques et mesures « facilitatrices », qui contribuent à créer un cadre propice au déploiement du plein potentiel des politiques et mesures de réduction d'émissions mises en place aux niveaux fédéral et régional.

## MÉCANISME DE SUIVI DES PROGRÈS

Ces deux décisions ont également mis en place un cycle annuel de suivi de la mise en œuvre des feuilles de route. L'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures contenues dans les feuilles de route est évalué annuellement sur la base de deux instruments complémentaires, les « tableaux de suivi » (notifiés en janvier), offrant un aperçu de l'état d'avancement des différentes étapes de mise en œuvre et des éventuels changements opérés, et les « rapports de progrès » (notifiés en juin), offrant davantage de détails sur l'état d'avancement des mesures, leurs impacts (directs et indirects), les obstacles éventuels rencontrés dans leur mise en œuvre, et les perspectives de développement. Ces deux rapports annuels sont élaborés par chaque ministre<sup>(3)</sup> compétent, avec l'appui de son administration. Les « rapports de progrès » font l'objet d'une consolidation dans un « rapport de synthèse » (ce document), qui est rendu public et est communiqué au Parlement et aux organes consultatifs. Sur la base de ce rapport de synthèse, le gouvernement examine, au plus tard trois mois après sa publication, l'opportunité de réorienter ou de renforcer certaines mesures, ou d'en développer de nouvelles, afin notamment de parvenir à une pleine exécution du PNEC et de ses mises à jour.

Afin de mener à bien ce processus de suivi de la mise en œuvre des feuilles de route, un groupe d'experts a été établi (la « Task Force fédérale énergie-climat »), composé des représentants des différents départements fédéraux concernés, à savoir les services publics fédéraux (SPF), le ministère de la Défense, les services publics de programmation (SPP), les organismes d'intérêt public (OIP) et les entreprises publiques fédérales. Les missions centrales de cette taskforce, coordonnée par le Service Changements Climatiques (SPF Santé) et la DG Energie (SPF Économie) consistent en l'élaboration et la révision des politiques fédérales en matière de climat et d'énergie, le suivi de leur mise en œuvre et l'évaluation de leurs impacts. Cette taskforce constitue un espace collaboratif, au sein duquel sont échangées les informations relatives à ces missions.

Ce rapport de synthèse consolide les informations communiquées par l'ensemble des départements fédéraux concernés, relativement au contenu des feuilles de route, à leurs éventuelles mises à jour, et au suivi des progrès (chapitre IV). Notons que ce rapport se base sur les informations notifiées le 1er juin par les départements fédéraux et que, par conséquent, les développements récents de la politique climatique, tels que les décisions adoptées par la Commission Européenne après cette date, n'y sont pas intégrés. Ces éléments seront repris dans la prochaine édition du rapport de synthèse.

(3) Au sens du présent rapport, il faut entendre par « Ministre » : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat.

Tableau 3. Aperçu des feuilles de route

	MINISTRE(S) EN CHARGE	MINISTRE(S) IMPLIQUÉ(ES)
<b>1. FISCALITÉ ET FINANCE</b>		
A. Création d'une filiale 'Relaunch for the Future' et d'un Fonds pour la transition écologique	Van Peteghem	Dermine
B. Bonus Climat	Khattabi	Vandenbroucke et Van Peteghem
C. Stratégie fédérale finances durables	Van Peteghem	De Sutter, Khattabi, Lalieux et Dermine
D. Réforme de la fiscalité environnementale	Van Peteghem	Khattabi et Gilkinet
E. Verdissement de la mobilité	Van Peteghem	Gilkinet, Khattabi et Dermagne
<b>2. ÉNERGIE</b>		
A. Combustibles neutres en carbone (biofuels, efuels, H <sub>2</sub> )	Van der Straeten	Khattabi
B. Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales	Van der Straeten	
C. Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique	Van der Straeten	
D. Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord	Van der Straeten	Van Quickenborne
E. Hydrogène et CO <sub>2</sub> en tant qu'élément dans la transition énergétique	Van der Straeten	Dermagne
F. Floating Solar et Aquapark	Van Quickenborne	Van der Straeten
G. Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne	Gilkinet et Dedonder	
<b>3. TRANSPORT ET MOBILITÉ</b>		
A. Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050	Van Quickenborne	Gilkinet
B. Transfert modal : MaaS	Gilkinet	
C. Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo	Gilkinet	
D. Promouvoir le vélo	Gilkinet	Van Peteghem, Dermagne et Vandenbroucke
E. Réforme du code de la route	Gilkinet	
F. Optimisation du transport ferroviaire : fret	Gilkinet	
G. Optimisation du transport ferroviaire : passagers	Gilkinet	
H. Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO <sub>2</sub> associées	Gilkinet	
I. Vers une aviation net-zero émission en 2050	Gilkinet	Dermine et Dermagne
J. Véhicules zéro émission	Khattabi et Dermagne	Gilkinet et Vandenbroucke

	MINISTRE(S) EN CHARGE	MINISTRE(S) IMPLIQUÉ(ES)
<b>4. ÉCONOMIE</b>		
A. Plan d'action fédéral sur l'économie circulaire	Dermagne et Khattabi	
B. Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen	Khattabi	Dermagne
<b>5. BÂTIMENTS PUBLICS</b>		
A. Défense : Rénovation énergétique	Dedonder	
B. Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire	Gilkinet	
C. Régie : Réduction des superficies	Michel	
D. Régie : Installation de panneaux photovoltaïques	Michel	
E. Régie : Rénovation des infrastructures carcérales de détention	Michel	
F. Régie : Relighting	Michel	
G. Régie : Rénovation énergétique	Michel	
H. DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux	Van Peteghem, Gilkinet, Dedonder et Michel	
<b>6. FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES</b>		
A. Eco-conduite	Dedonder	
B. Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie	De Sutter et De Croo	Khattabi
C. Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)	De Sutter et De Croo	Michel, Gilkinet et Dedonder
<b>7. COOPÉRATION INTERNATIONALE</b>		
A. Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international	Kitir	Khattabi
<b>8. GOUVERNANCE CLIMATIQUE</b>		
A. Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation	Khattabi	Tous
<b>9. ADAPTATION</b>		
A. Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédéral	Khattabi	Tous
<b>10. RECHERCHE</b>		
A. Climate Center	Dermine	Khattabi

## II. Impact des mesures sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'impact attendu de la mise en œuvre des différentes feuilles de route sur les émissions de GES constitue un indicateur utile, à côté des autres indicateurs développés dans ce rapport, afin d'évaluer leur performance attendue et donc leur pertinence.

Sur un total de 39 feuilles de route, 11 d'entre elles ont fait l'objet d'une telle analyse d'impact ex-ante préliminaire. 12 feuilles de route peuvent être qualifiées de "mesures facilitatrices" dans la mesure où elles contribuent à créer un cadre propice au déploiement du plein potentiel des mesures de réduction des émissions de GES fédérales et régionales. Pour ces mesures, il est difficilement envisageable d'attribuer des réductions d'émissions spécifiques. Les 16 feuilles de route restantes visent à réduire de manière directe les émissions de GES, mais leur impact sur les GES n'a pas ou pas encore fait l'objet d'une évaluation.

Le tableau 4 ci-dessous donne un aperçu des résultats des analyses d'impact des feuilles de route sur les émissions de GES actuellement disponibles, exprimées en réductions d'émissions cumulées sur la période 2021 à 2030 (en kilotonnes équivalent-CO<sub>2</sub>). Lorsqu'elle est disponible, l'information sur le secteur visé par la réduction des émissions (le secteur dit "non-ETS", à savoir principalement les transports et les bâtiments, ou le secteur "ETS", à savoir principalement l'industrie et la production d'énergie) est fournie. Enfin, à titre informatif, la dernière colonne du tableau 3 reprend les principales mesures fédérales existantes qui ont fait l'objet d'une analyse d'impact en termes de réduction

des émissions dans le cadre d'un exercice spécifique (ICEDD et al., 2021<sup>(4)</sup>) et qui peuvent être liées, de manière plus ou moins fine selon les cas, aux différentes feuilles de route.

Bien que ces évaluations aient fait l'objet de la plus grande attention, il apparaît que tant les méthodologies d'évaluation que les hypothèses retenues sont nécessairement variées. Leur cohérence n'a pas encore pu faire l'objet d'une analyse approfondie. Par ailleurs, la question de l'attribution de réductions d'émissions à une mesure spécifique est sujette à une marge d'appréciation particulièrement importante.

Ces difficultés méthodologiques intrinsèques à l'évaluation de politiques publiques invitent à la plus grande prudence lorsqu'il s'agit de tenter de formuler une vision globale de la performance des feuilles de route sur la réduction des émissions. Il serait donc prématuré de vouloir évaluer, sur cette base, la progression de l'action du gouvernement fédéral par rapport aux objectifs quantitatifs de réduction renseignés en introduction de ce rapport, à savoir 208 millions de tonnes éq.-CO<sub>2</sub> sur la période 2021-2030 via la mise en œuvre l'ensemble des politiques et mesures figurant dans la contribution fédérale au PNEC, ainsi que 25 millions de tonnes éq.-CO<sub>2</sub> supplémentaires dans le secteur non-ETS au cours de la période 2022-2030 via le renforcement de ces politiques et mesures ou le développement de nouvelles mesures.

<sup>(4)</sup> Orsini, Marco, Francois Tamineaux, Bruno Van Zeebroeck, Juan Luis Martin Ortega, et Tom Dauwe. « Update of the impact assessment of federal Policies and Measures ». Update of the impact assessment of PaMs and development of a methodology for the monitoring of PaMs from the federal 2021-2030 NECP - Phase 1: Update of the impact assessment of existing PAMs. ICEDD, Gaus, Transport et Mobility Leuven, VITO for the Belgian Federal Public Service of Public Health, Food Chain Safety and Environment, 23 juin 2021 <https://klimaat.be/doc/2021-pams-finalreport.pdf>.

Tableau 4. Évaluation préliminaire de l'impact attendu des mesures sur les émissions de GES

FEUILLE DE ROUTE	ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA FEUILLE DE ROUTE SUR LES ÉMISSIONS DE GES 2021-2030 (KT ÉQ. CO <sub>2</sub> CUMULÉ)		PRINCIPALES MESURES EXISTANTES EN LIEN AVEC LA FEUILLE DE ROUTE – ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA MESURE SUR LES ÉMISSIONS DE GES 2021-2030 (EN KT ÉQ. CO <sub>2</sub> CUMULÉ NON-ETS/ETS)
	NON-ETS	ETS	
<b>1. FISCALITÉ ET FINANCE</b>			
A. Création d'une filiale 'Relaunch for the Future' et d'un Fonds pour la transition écologique	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
B. Bonus Climat	17800 [6500 – 44500]	0	
C. Stratégie fédérale finances durables	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
D. Réforme de la fiscalité environnementale	Pas disponible	Pas disponible	Déduction fiscale investissements économiseurs d'énergie – 5732/5732 Fiscalité production d'électricité – 0/1080 Augmentation des accises sur le diesel – 294/0
E. Verdissement de la mobilité	[7000-11000] <sup>(5)</sup>	0	Voitures de société : avantage selon les émissions de CO <sub>2</sub> – 990/0
<b>2. ÉNERGIE</b>			
A. Combustibles neutres en carbone (biofuels, efuels, H <sub>2</sub> )	Pas disponible	Pas disponible	Promotion des biocarburants – 20161/0
B. Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
C. Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
D. Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord	0	14019	Energie éolienne offshore – 0/34283
E. Hydrogène et CO <sub>2</sub> en tant qu'élément dans la transition énergétique	Pas disponible	Pas disponible	
F. Floating Solar et Aquapark	Pas disponible	Pas disponible	
G. Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	

<sup>(5)</sup> L'évaluation est en cours. Étant donné l'importance du parc de véhicules de société - les voitures de société émettent environ 2,8 millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> par an - et le fait qu'on s'attend à ce que la mesure conduise à une électrification quasiment totale à terme, les réductions liées à cette mesure devraient être très substantielles, de l'ordre de 1 à 2 Mt CO<sub>2</sub>-eq. par an à partir de 2026 et avec la possibilité de réduire les émissions à presque zéro d'ici 2030.



FEUILLE DE ROUTE	ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA FEUILLE DE ROUTE SUR LES ÉMISSIONS DE GES 2021-2030 (KT ÉQ. CO <sub>2</sub> CUMULÉ)		PRINCIPALES MESURES EXISTANTES EN LIEN AVEC LA FEUILLE DE ROUTE – ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA MESURE SUR LES ÉMISSIONS DE GES 2021-2030 (EN KT ÉQ. CO <sub>2</sub> CUMULÉ NON-ETS/ETS)
	NON-ETS	ETS	
<b>3. TRANSPORT ET MOBILITÉ</b>			
A. Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050	0	Pas disponible	
B. Transfert modal : MaaS	Pas disponible	0	Allocation mobilité positive – 5/0
C. Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo	Pas disponible	0	
D. Promouvoir le vélo	Pas disponible	0	Promotion de l'usage des vélos et des pedelecs – 57/0
E. Réforme du code de la route	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
F. Optimisation du transport ferroviaire : fret	2938	Pas disponible	Promotion de la multimodalité dans le transport de fret – 6/0
G. Optimisation du transport ferroviaire : passagers	Pas disponible	0	Promotion du transport public – 562/0
H. Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO <sub>2</sub> associées	240		Réduction de la consommation d'énergie de traction – 64/271
I. Vers une aviation net-zero émission en 2050	0	Pas disponible	
J. Véhicules zéro émission	Pas disponible	0	
<b>4. ÉCONOMIE</b>			
A. Plan d'action fédéral sur l'économie circulaire	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
B. Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen	Pas disponible	Pas disponible	Label énergétique ecodesign – 41919/47673
<b>5. BÂTIMENTS PUBLICS</b>			
A. Défense : Rénovation énergétique	134	88	Voir 5.H
B. Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire	Pas disponible	Pas disponible	Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire – 64/58
C. Régie : Réduction des superficies	6	0	
D. Régie : Installation de panneaux photovoltaïques	0	3	Panneaux photovoltaïques sur les toits des bâtiments publics – 0/349
E. Régie : Rénovation des infrastructures carcérales de détention	4	0	Voir 5.H
F. Régie : Relighting	0	2	Voir 5.H
G. Régie : Rénovation énergétique	26	0	Voir 5.H

FEUILLE DE ROUTE	ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA FEUILLE DE ROUTE SUR LES ÉMISSIONS DE GES 2021-2030 (KT ÉQ. CO <sub>2</sub> CUMULÉ)		PRINCIPALES MESURES EXISTANTES EN LIEN AVEC LA FEUILLE DE ROUTE – ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA MESURE SUR LES ÉMISSIONS DE GES 2021-2030 (EN KT ÉQ. CO <sub>2</sub> CUMULÉ NON-ETS/ETS)
	NON-ETS	ETS	
H. DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux	Pas disponible	Pas disponible	Tiers-investissement dans les bâtiments publics – 509/190
<b>6. FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES</b>			
A. Eco-conduite	0,5	0	
B. Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
C. Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)	Pas disponible	0	Efficacité énergétique véhicules services publics fédéraux – 2/0
<b>7. COOPÉRATION INTERNATIONALE</b>			
A. Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
<b>8. GOUVERNANCE CLIMATIQUE</b>			
A. Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
<b>9. ADAPTATION</b>			
A. Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédéral	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	
<b>10. RECHERCHE</b>			
A. Climate Center	Mesure facilitatrice	Mesure facilitatrice	

## III. Financement

Chaque politique et mesure issue des feuilles de route suit son propre processus d'approbation et de mise en œuvre, conformément aux règles en vigueur. La planification par étapes et les budgets indiqués sont purement descriptifs et, en particulier, ne préjugent pas du processus d'établissement du budget.

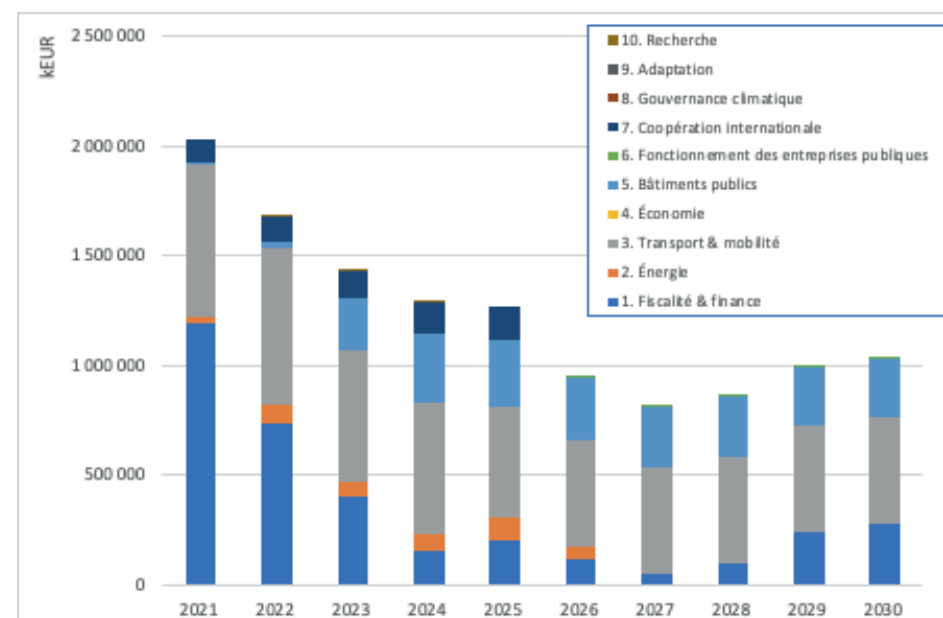
Néanmoins, chacune des feuilles de route contient une section « Financement des politiques et mesures », qui indique si la mesure entraîne un coût supplémentaire pour le budget et si d'autres sources de financement sont connues et/ou envisagées (comme notamment la Facilité européenne pour la relance et la résilience par exemple), pour les années 2021 à 2025 et les périodes 2026-2030 et 2031-2040. Les informations pour la période 2026-2030 n'ont été fournies que pour une partie limitée des feuilles de route, ce qui explique en partie l'apparente diminution du financement prévu pour cette période (ce qui ne préjuge en rien des décisions futures).

Des informations relatives au financement ont été fournies pour 23 des 39 feuilles de route.

Le graphique 1 et le tableau 5 des pages suivantes donnent un aperçu des données déclarées pour la période allant jusqu'à 2030 inclus (en kEUR par an). Sur la base des données reçues, il n'est pas toujours possible de déterminer comment les coûts associés aux mesures seront financés. Dans un certain nombre de cas, la contribution attendue de la Facilité européenne pour la relance et la résilience (RFF) et/ou du plan de relance belge est précisée. Dans d'autres cas, un financement privé est utilisé. Nous éviterons de tirer toute conclusion hâtive concernant l'évolution décroissante des montants totaux renseignés. D'une part, les budgets qu'il est d'ores et déjà prévu de consacrer aux investissements en infrastructures, comme le transport et la mobilité, sont relativement stables, voire croissants. D'autre part, une série de dépenses concernant la législature en cours et pourraient être reconduites. Enfin, la concrétisation des mesures envisagées, de même que l'adoption de nouvelles mesures dans le cadre du

renforcement des objectifs climatiques à l'horizon 2030, pourraient également conduire à renforcer graduellement les besoins en financement public. Une vision plus complète et plus détaillée du financement des mesures prévues dans les feuilles de route est attendue lors des prochains cycles annuels de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre.

Figure 1. Financement



Coûts inclus dans les feuilles de route et les rapports d'avancement, agrégés par domaine politique (Montants en kEUR). Pour les années 2026-2030, lorsque les données sont disponibles, les montants par an ont été inclus ; lorsque seul un montant pour l'ensemble de la période a été rapporté, il a été calculé en moyenne sur la période. Les montants mentionnés sont les crédits d'engagement (nécessaires), le cas échéant.

Tableau 5. Financement<sup>(6)</sup>

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	SOURCE*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. FISCALITÉ ET FINANCE	A. Création d'une filiale 'Relaunch for the Future' et d'un Fonds pour la transition écologique		500.000	250.000								
		Privé**	500.000	250.000								
	B. Bonus Climat											
	C. Stratégie fédérale finances durables											
	D. Réforme de la fiscalité environnementale		191.000	229.000	377.000	98.500	100.000					
	E. Verdissement de la mobilité			5.328	24.510	58.612	99.002	116.800	48.710	98.900	236.900	279.530
2. ÉNERGIE	A. Combustibles neutres en carbone (biofuels, efuels, H <sub>2</sub> )			300	156	156	156	156	156	156	156	156
	B. Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales		25.000	25.000	25.000	25.000	24.000					
	C. Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique											
	D. Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord		1.410	27.510	363							
		RRF	300	19.700	20.000	30.000	30.000					
	E. Hydrogène et CO <sub>2</sub> en tant qu'élément dans la transition énergétique			300.185								
		RRF	350	1300	10.700	17.600	57.600	57.600				
	F. Floating Solar et Aquapark		250	10.500								
G. Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne			6.750	6.750								

<sup>(6)</sup> Tous les montants sont exprimés en kEUR.

\* Si vide : provenant ou attendu des moyens généraux ou non spécifié

\*\* Mesure 1.A, volet Privé : il s'agit d'un objectif.



DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	SOURCE*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
5. BÂTIMENTS PUBLICS	A. Défense : Rénovation énergétique				153.000	156.000	159.000	169.000	169.000	169.000	169.000	169.000
		Privé		540	540	1.350	1.350	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
	B. Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire											
	C. Régie : Réduction des superficies		4.937	8.648	31.976	31.870	12.768	12.786	8.542	1.037	1.037	
	D. Régie : Installation de panneaux photovoltaïques			363	2.353	4.706	7.058	7.058	7.058	7.058	7.058	7.058
	E. Régie : Rénovation des infrastructures carcérales de détention											
	F. Régie : Relighting		2.423	2.368	4.840	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260
	G. Régie : Rénovation énergétique			16.631	16.631	77.144	77.144	77.144	77.144	77.144	77.144	77.144
RRF			5.718	23.825	42.581	42.940	7.129	7.129	7.129	7.129	7.129	7.129
H. DRFM - Design - Renovate - Finance et Mainten												
6. FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES	A. Eco-conduite				520	530	541	574	574	574	574	574
	B. Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie											
	C. Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)											
7. COOPÉRATION INTERNATIONALE	A. Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international		100.000	112.500	125.000	137.500	150.000					
8. GOUVERNANCE CLIMATIQUE	A. Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation											
9. ADAPTATION	A. Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédéral											
10. RECHERCHE	A. Climate Center			2.000	2.000	2.000						
<b>GRAND TOTAL</b>			<b>2.024.692</b>	<b>1.680.648</b>	<b>1.429.697</b>	<b>1.288.401</b>	<b>1.267.433</b>	<b>943.042</b>	<b>813.108</b>	<b>855.793</b>	<b>993.793</b>	<b>1.035.386</b>

## IV. Progrès dans la mise en œuvre des feuilles de route

Cette section constitue le cœur du rapport de synthèse. Il vise à présenter, sous forme textuelle, une description des feuilles de route et un état des lieux de leur stade de mise en œuvre.

Les feuilles de route ont été élaborées par les différentes administrations et entreprises publiques suite à la décision du Conseil des ministres du 2 avril 2021. De nombreuses administrations les ont ensuite mises à jour à l'occasion de la préparation du rapport de suivi demandé pour la fin janvier et des rapports de progrès.

Ce qui suit résume, pour chaque feuille de route, le contexte, les objectifs, une description des actions prévues et de la manière dont elles seront mises en œuvre, ainsi que le calendrier.

Un résumé des rapports de progrès est ensuite fourni pour chaque feuille de route. Celui-ci comprend l'état d'avancement actuel de la mise en œuvre des feuilles de route, une description de leur impact sur les GES, de l'impact sur l'énergie, des autres effets, des impacts indirects, des éventuels obstacles rencontrés et des évolutions et perspectives.

## 1. FISCALITÉ ET FINANCE

### 1.A Création d'une filiale 'Relaunch for the Future' et d'un Fonds pour la transition écologique

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Vincent Van Peteghem

#### Contexte et références

- **Accord de Gouvernement** : « Dans le cadre d'une mission déléguée, la Société fédérale de participations et d'investissement prendra l'initiative de mettre en place un fonds de transition [...] À cette fin, nous prévoyons de créer un véritable fonds de transition qui investira dans la nouvelle économie. »
- **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022** : "Coup d'accélérateur sur la transition énergétique"

#### Objectifs

Les objectifs poursuivis par la Société fédérale de participations et d'investissement (SFPI) dans le cadre de deux missions déléguées sont les suivants :

1. Mettre en place un fonds de transition écologique en 2022
2. Créer une filiale dont l'objectif est de soutenir à court terme les entreprises touchées par la crise de Covid, de renforcer leur solvabilité et, à plus long terme, de les aider à se réorienter en fonction des défis à long terme de la transition durable.

D'ici 2030, la SFPI devra s'être entièrement retirés des entreprises à forte émission de GES qui ne sont pas engagées dans la transition énergétique.

#### Description

Le 29 janvier 2021, un accord a été trouvé en Conseil des ministres pour mettre en œuvre les deux missions déléguées. Sur la base de cet accord, deux arrêtés royaux ont été signés.

#### Mise en œuvre

La filiale à part entière de la SFPI, '*Relaunch for the Future*', a été créée le 25 mai 2021. À court terme (jusqu'à la fin de 2021), elle se concentrera principalement sur le soutien aux entreprises touchées par la crise de Covid et tentera de renforcer leur solvabilité. À plus long terme, '*Relaunch for the Future*' encouragera les entreprises à réaliser la transition sur le plan de la mobilité et de la transition sociale, économique et numérique. '*Relaunch for the Future*' cherchera à permettre à ces entreprises d'intégrer ces transformations de l'économie dans leur modèle économique, en tenant compte du principe «Do No Significant Harm» et des normes environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) recommandées au niveau européen

La mise en place d'un fonds de transition écologique visant spécifiquement la transition vers une production durable et climatiquement neutre de biens et services dans l'intérêt de l'économie belge est prévue à partir de 2022. Le fonds de transition écologique devra également tenir compte du principe «Do No Significant Harm» et des normes environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) recommandées au niveau européen.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Sur la base de l'accord intervenu en Conseil des ministres, deux arrêtés royaux de délégation de mission à la SFPI ont été rédigés pour (1) la création d'une filiale spécialisée, '*Relaunch for the Future*' (2/4/2021), et (2) la création d'un fonds d'investissement spécialisé, Transition écologique (7/2/2021).
- **Étape 2** : Pour '*Relaunch for the Future*', création de la filiale spécialisée (25/05/2021)
- **Étape 3** : Pour '*Relaunch for the Future*', développement de la stratégie d'investissement pour l'objectif de solvabilité à court terme (31/12/2021)



- **Étape 4** : Pour *'Relaunch for the Future'*, implémentation de la stratégie d'investissement pour l'objectif de relance à plus long terme (pas d'échéance prévue)
- **Étape 5** : Pour le fonds de transition écologique, mise en place du véhicule d'investissement et organisation de la coopération (30/6/2022)
- **Étape 6** : Pour le fonds de transition écologique, élaboration d'une stratégie d'investissement et analyse des soutiens possibles (31/12/2022)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Comme prévu, les membres du conseil de la filiale relance ont approuvé les thématiques à traiter en priorité ainsi qu'une liste de thèmes d'investissement à traiter début 2022.

Entretemps, la filiale Relance finalise ses premiers investissements dans les thématiques Be Digital, Be Productive, Be Inclusive et vient d'engager un investment manager qui se concentrera sur les priorités définies dans la thématique BeMobile.

En ce qui concerne le fonds de transition écologique, l'ambition est toujours de lancer le fonds d'ici la fin de l'année. Le choix du fund manager indépendant se fera mi-juillet par un jury tout aussi indépendant puisque le fonds devrait être majoritairement détenu par des investisseurs privés.

Si ce fund manager est identifié en juillet comme prévu, il pourra ensuite entamer son fund raising (pour attirer les investisseurs privés) et donc faire son premier closing avant la fin de l'année comme souhaité.

Si le fonds de transition écologique est bien créé cette année, les premières échéances auront bien été respectées pour les 2 missions déléguées (création de la filiale relance en 2021 et création du fonds de transition écologique en 2022) à la SFPI.

---

**Impact GES** Indirectement, car le but du fonds de transition écologique est de soutenir financièrement la transition écologique.  
L'impact reste à déterminer (cf. point 2.1.1.)

---

#### Impact énergie

#### Autres effets visés

La création de la filiale Relance de la SFPI s'inscrit dans le cadre de la Relance économique portée par le Gouvernement fédéral et exécutée en mission déléguée par la SFPI.

Le projet de fonds de transition écologique s'inscrit dans le cadre de la transition écologique portée par le Gouvernement fédéral et exécutée en mission déléguée par la SFPI.

---

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Le fonds de transition écologique vise spécifiquement la transition vers une production durable et climatiquement neutre de biens et services et dans l'intérêt de l'économie belge. Le fonds de transition écologique devra également tenir compte du principe «Do No Significant Harm» et des normes environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) recommandées au niveau européen.

---

#### Obstacles rencontrés

A ce stade, le seul risque que nous avons identifié est celui de ne pas trouver de candidats pour gérer le fonds de transition écologique. Les ambitions annoncées sur la transition écologique conjuguées à la nécessité d'attirer des investisseurs privés qui sont souvent frileux à l'idée de prendre du risque en « private equity » rendent cette tâche difficile dans le contexte actuel des marchés financiers particulièrement mouvementés. La volonté de donner à ce fonds le label ELTIF (European Long Term Investment Funds) pourrait également effrayer certains candidats qui n'auraient pas encore cette expérience.

---

#### Perspectives

## 1.B Bonus Climat

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Zakia Khattabi

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Fiscalité énergétique environnementale
- **Accord de Gouvernement** : Adapter la fiscalité à la transition écologique

#### Objectifs

Faire en sorte que les revenus d'une éventuelle taxe carbone européenne dans les secteurs non ETS des bâtiments et du transport routier (ETS BRT) reviennent aux citoyens et aux PME en Belgique.

#### Description

Le 14 juillet 2021, la Commission européenne a proposé un nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et les transports. Si cette proposition obtient le soutien du Conseil «Environnement» et du Parlement européen, elle fixera (indirectement) le prix du CO<sub>2</sub> pour les combustibles domestiques et les carburants achetés par les ménages et les PME. Toutefois, l'accord de coalition fédéral stipule que les signaux de prix qui découragent l'utilisation des combustibles fossiles doivent être introduits de manière «neutre sur le plan budgétaire», «les recettes étant restituées à la population et aux entreprises.» De même, la position fédérale sur le paquet «Fit-for-55» indique que les recettes d'un nouveau système d'échange de quotas d'émission devraient être intégralement reversées aux ménages et aux PME, et devraient créer un effet de revenu progressif. Ce recyclage des recettes provenant d'une éventuelle taxation des émissions hors ETS via les voies européennes est appelé le «bonus-Climat». La taille et la forme que peut prendre un bonus-climat dépendent des négociations européennes, de la répartition nationale et de la possible mise en œuvre fédérale. Sur ce dernier point, le bonus-climat interfère avec la réforme fiscale plus large.

**Mise en œuvre** Pour que les recettes d'une éventuelle tarification européenne du CO<sub>2</sub> pour les bâtiments et le transport reviennent à la Belgique, il est avant tout nécessaire de faire aboutir les négociations européennes sur le nouvel ETS, de telle sorte que les recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub> provenant des bâtiments et des transports reviennent aux États membres (et donc que la Belgique plaide en ce sens dans ces négociations).

La mise en œuvre de la mesure implique également :

- La conclusion d'un nouvel accord de coopération entre l'État fédéral et les régions réglant la répartition des recettes de l'ETS (existant et éventuellement nouveau)
- l'utilisation de la part fédérale des recettes du nouvel ETS pour un remboursement aux ménages et aux PME, via une voie à étudier et à décider.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Prise de décision européenne sur le nouvel ETS (14/07/2021 - 31/12/2023)
- **Étape 2** : Conclusion d'un accord de coopération 2021-2030 (01/10/2020 - 31/12/2021)
- **Étape 3** : Prise en compte de la thématique (possibilité de redistribuer les recettes de l'ETS BRT aux ménages et aux PME en créant un effet de revenu progressif) dans l'étude sur la fiscalité environnementale (voir feuille de route 1.D) ; échange de connaissances entre la DG Environnement, le SPF Finances et le SPF Sécurité sociale sur la redistribution des revenus vers les ménages (01/12/2021 - 30/06/2022)
- **Étape 4** [FACULTATIVE : en cas d'introduction d'un nouveau système d'échange de quotas d'émission au niveau européen] : Négociations politiques sur la création d'un nouvel instrument pour rétrocéder les revenus aux ménages et aux PME, ou leur intégration dans le système fiscal. (01/07/2022 - 31/12/2023)
- **Étape 5** : [FACULTATIVE : en cas d'introduction d'un nouveau système d'échange de quotas au niveau européen] : Début de la redistribution des revenus belges aux ménages et aux PME, pour la période convenue dans l'accord de coopération avec les autres entités. (01/01/2025 - 31/12/2030)

*Mise en œuvre***État d'avancement de la mise en œuvre****1. Prise de décision européenne sur le nouvel ETS :**

- Le dossier est toujours en examen au Conseil et au Parlement européen
- Une série d'États sont favorables à l'introduction du nouvel ETS ; d'autres y sont opposés ou expriment des réserves
- Le dossier du « Fond social pour le climat » (SCF) y est directement lié et concerne aussi une partie des recettes qui reviendraient aux États.

Il est difficile de prévoir à ce stade si le nouvel ETS entrera effectivement en vigueur ou non.

**2. Négociation de l'accord de coopération 2021-2030 :**

Les négociations en cours en vue de l'accord de coopération 2021-2030 ne portent pas sur les recettes de l'ETS BRT ; le cas échéant, un nouvel accord de coopération devra être négocié lorsque le cadre de l'ETS BRT sera connu.

**3. Prise en compte de la thématique (possibilité de redistribuer les recettes de l'ETS BRT aux ménages et aux PME en créant un effet de revenu progressif) dans l'étude sur la fiscalité environnementale :**

- L'étude a été lancée avec un retard par rapport au planning initialement prévu (voir feuille de route 1.D) mais elle devrait être finalisée avant le 30/6/2022 (à confirmer).
- Les contributions ont été apportées à l'étude (voir le rapport de l'étude, cf. étape 2 feuille de route 1.D).

Il s'agira ensuite, sur la base des résultats de l'étude, de contribuer au développement d'une proposition (cf. étape 4 feuille de route 1.D)

**4. Négociations politiques sur la création d'un nouvel instrument pour la répercussion sur les ménages et les PME ou l'intégration dans le système fiscal**

En attente en fonction des étapes 1 à 3 ci-dessus

**5. Début de la redistribution des revenus belges aux ménages et aux PME, pour la période convenue dans l'accord de coopération avec les autres entités**

En attente en fonction des étapes 1 à 3 ci-dessus

**Impact GES**

Aucun objectif quantitatif de réduction des émissions n'a été assigné à la mesure. Cependant, la mesure est supposée contribuer, indirectement, de manière importante à l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de GES dans les secteurs actuellement « non-ETS » (faisant l'objet d'un partage de l'effort entre états-membres) puisque le nouvel ETS concernerait les bâtiments et le transport. Cet objectif, actuellement de 35% en Belgique à l'horizon 2030 par rapport à 2005, serait porté à 47% si la proposition en discussion au niveau européen est retenue.

Il n'y a pas eu d'avancée spécifique sur la méthodologie d'évaluation d'impact de la mesure. Les difficultés méthodologiques d'une telle estimation sont connues (cf. [Débat National sur la Tarification du Carbone](#) (2018), pp. 54-56).

Une estimation reposant sur une méthodologie simple a toutefois été réalisée. En termes de réductions cumulées sur la période 2026-2030, les réductions fluctuent entre 6.5 et 44.5 MtCO<sub>2</sub> selon le prix du carbone et l'hypothèse sur les élasticités. **Pour un scénario central caractérisé par un prix évoluant vers 60 euros en 2030 sous une hypothèse d'élasticité médiane, la réduction cumulée s'élève à 17.8 MtCO<sub>2</sub>.**

**Impact énergie** En ce qui concerne les économies d'énergie, l'amélioration de l'efficacité énergétique et le développement des sources d'énergie renouvelables, la mesure y contribue également indirectement via l'augmentation du prix des énergies fossiles. Celle-ci contribuera également à réduire la dépendance de la Belgique à l'égard des combustibles fossiles. Aucun objectif spécifique n'y est explicitement lié. Aucune méthodologie d'évaluation de ces impacts n'est disponible. Les calculs ci-dessus concernant l'impact du CO<sub>2</sub> trouvent évidemment leur origine dans la consommation de combustibles fossiles. Un bilan dans ce domaine n'a pas encore été établi, mais il le sera certainement dans le cadre du développement et du suivi de cette mesure.

#### Autres effets visés

En ce qui concerne les autres effets attendus, voir le point 'Impacts indirects' ci-dessous.

Ceux-ci ont fait l'objet d'évaluations, notamment dans le cadre de :

- Débat national sur la tarification du carbone (2018)
- Analyses propres du Service Changements climatiques
- Étude sur la fiscalité environnementale (cf. feuille de route 1.D)

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Cf. Tableau 4 (impacts sur les ODD)

Les enjeux distributifs étant au cœur de la mesure, ils sont fortement en interaction avec ceux de la transition juste. Les interactions avec les enjeux d'équité de genre sont indirectes, via ceux qui sont présents autour des questions de précarité énergétique.

La conclusion principale des analyses mentionnées ci-dessus est qu'il est possible, via la redistribution des recettes d'une tarification du carbone, de créer un impact progressif (au lieu de régressif) sur la distribution des revenus des ménages en Belgique et de contribuer à diminuer la pauvreté énergétique. Concrètement, plusieurs formes de redistribution sont possibles et les effets par ménages dépendent du ciblage retenu.

#### Obstacles rencontrés

Les obstacles sont au nombre de trois :

- En premier lieu, comme évoqué plus haut, il n'y a **pas encore de garantie qu'un ETS BRT** soit mis en place. D'une part, les discussions au niveau européen sont en cours. D'autre part, la Belgique n'est pas en mesure de contribuer à ces discussions étant donné qu'elle ne parvient pas à dégager une position consensuelle sur le sujet.
- En deuxième lieu, un nouvel **accord de coopération** devra être conclu pour déterminer la répartition des recettes ETS BRT.
- En troisième lieu, des **analyses sur la mise en œuvre concrète** d'un mécanisme de redistribution des recettes manquent. En particulier, doivent encore être étudiés et précisés :
  - les mécanismes de mise en œuvre, au niveau légal et au niveau administratif ;
  - des mécanismes concrets pour la redistribution vers les PME.

#### Perspectives

Une non mise en œuvre ou une mise en œuvre tardive de l'ETS BRT risque de mettre le pouvoir fédéral dans la difficulté de rencontrer l'objectif de **réductions d'émissions supplémentaires de l'ordre**

d'au moins 25 MtCO<sub>2</sub>e sur la période 2022-2030 (cf. les estimations d'impact CO<sub>2</sub> décrites plus haut) auquel il s'est engagé lors du Conseil des Ministres du 8 octobre 2021.

Par ailleurs, l'accord de gouvernement prévoit la mise en œuvre d'un tel instrument (cf. accord de gouvernement, p.61) :

« Le gouvernement partira du principe du « pollueur-payeur » dans le cadre duquel il visera à décourager le plus possible l'usage des combustibles fossiles, via l'instauration d'un instrument fiscal. Plus concrètement, il examinera comment atteindre cet objectif par le biais de signaux de prix. En principe, il doit s'agir d'un instrument neutre d'un point de vue budgétaire, dont les revenus seront restitués à la population et aux entreprises. »

Une option est dès lors d'analyser la possibilité de **prévoir un mécanisme de tarification du carbone « par défaut » au niveau belge**, tel que cela a été mis en place dans de nombreux autres pays (FR, LU, DE, IE, AT, SE, NO, FI, DK, CH, ...). Étant donné que la mise en place éventuelle d'un ETS BRT n'aurait pas lieu avant 2026, voir plus tard encore selon de récentes propositions de la présidence française, il pourrait être envisagé de mettre en place un tel système par défaut **le plus rapidement possible, en anticipation de l'éventuelle mise en œuvre de l'ETS BRT**. Dans tous les cas, ce mécanisme devrait absolument **tenir compte de l'évolution des prix énergétiques**, même si on s'attend à ce que la hausse actuelle soit temporaire et que les prix reviennent à la baisse d'ici la fin de l'année 2022 (cf. une [récente analyse de la Banque Nationale de Belgique](#)). La trajectoire de la tarification devrait en tous cas alors être croissante, avec un prix initial bas (cf. Débat national sur la tarification du carbone).

## 1.C Stratégie fédérale finances durables

### Présentation de la feuille de route

**Ministre(s) en charge** Vincent Van Peteghem

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Un cadre BE réglementaire désignant les autorités de supervision et le cadre légal reprenant ce que sont les finances durables pour répondre aux exigences de la réglementation taxonomie seront développés en se basant sur la réglementation européenne existante.
- **Avant-projet de Plan fédéral de développement durable** : Financer la transformation de l'économie belge
- **Exposé d'orientation politique du Ministre Van Peteghem** : En collaboration avec le ministre du climat, de l'environnement, du développement durable et du Green Deal, je vais lancer une initiative sur les finances durables, dont l'un des objectifs sera de mettre en œuvre les recommandations du groupe de travail sur les informations financières liées au climat et du réseau pour l'écologisation du système financier, et de fournir à la SFPI des lignes directrices pour l'élaboration d'une stratégie d'investissement coordonnée, durable et ambitieuse.
- **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 : "Coup d'accélérateur sur la transition énergétique"**

#### Objectifs

Le gouvernement fédéral entend travailler sur une stratégie fédérale en matière de finance durable. Une première étape pour le développement d'une telle stratégie consiste en l'élaboration d'options politiques. À cet égard, il existe cinq axes de travail. Le gouvernement fédéral travaillera sur une stratégie fédérale en matière de finance durable sur la base des options politiques identifiées dans les différents axes de travail.

**Description** La feuille de route comprend deux actions :

1. Identification des options politiques pouvant faire partie d'une stratégie fédérale en matière de finances durables
2. Élaboration d'une stratégie en matière de finance durable

**Mise en œuvre** En vue d'identifier des options politiques pour une stratégie fédérale en matière de finance durable, une demande TSI (Instrument d'Appui Technique, programme de la Commission finançant des appuis techniques à la demande des États membres) sera soumise. Les administrations concernées sont le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement et le SPF Finances. La mission dans le cadre de la demande TSI consistera en l'exécution de six livrables par un consultant, au cours de laquelle les parties prenantes seront consultées.

Le gouvernement fédéral identifiera les goulots d'étranglement pour les investissements dans l'économie durable en Belgique

Le gouvernement chargera le ministre des Finances d'élaborer des propositions visant à activer l'épargne dans des projets écologiques durables. Plus spécifiquement, le gouvernement fédéral entamera des discussions avec les banques commerciales via Febelfin et les régulateurs pour examiner comment stimuler l'épargne et les investissements dans le sens de projets durables. Sur la base d'un dialogue avec la Banque nationale de Belgique et le Bureau fédéral du Plan, le gouvernement fédéral suivra l'évolution de l'épargne belge vers des produits financiers plus durables et étudiera le comportement des épargnants vis-à-vis de l'offre de tels produits.

Dans la mesure du possible, le gouvernement fédéral entamera des discussions avec les banques publiques régionales pour la mise en œuvre d'une politique d'investissement durable.

Les ministres des Finances et des Pensions lanceront une concertation avec le secteur financier afin d'abandonner progressivement les investissements dans les combustibles fossiles dans les 2e et 3e piliers des pensions.

## Calendrier

- **Étape 1** : Soumission de la demande d'assistance technique à la Commission européenne (octobre 2020)
- **Étape 2** : Élaboration des Termes de Référence pour le recrutement d'un consultant en collaboration avec la Commission européenne (mai 2021)
- **Étape 3** : Développement des options politiques à travers différents axes de travail en vue de l'élaboration d'une stratégie en matière de finances durables (Août 2022)
- **Étape 4** : Développement d'une stratégie «finances durables» sur la base des options politiques (pas d'échéance prévue)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

La soumission d'une demande d'assistance technique (STI) à la Commission européenne (étape 1) et l'élaboration par la COM d'un mandat pour recruter un consultant (étape 2) ont été finalisées à temps. D'ici la fin de l'été, le consultant devrait avoir terminé la mission de conseil et fournir un certain nombre d'options politiques pour l'élaboration d'une stratégie de finance durable (étape 3). D'autres mesures offriront des options stratégiques supplémentaires, mais elles ne sont pas prévues à l'heure actuelle. À la fin de la mission de conseil, l'élaboration de la stratégie en matière de finances durables (étape 4) pourra commencer.

À l'origine, 18 mois étaient prévus pour l'exécution de la mission de conseil. À la demande du commanditaire, le consultant a raccourci le calendrier à 11 mois. Ce calendrier est respecté.

### Impact GES

La mesure vise à réduire de manière indirecte les émissions de CO<sub>2</sub>. Elle devrait entraîner plus d'investissements dans les technologies durables, et potentiellement le désinvestissement ou l'augmentation du coût en capital pour les activités qui émettent beaucoup de GES.

---

## Impact énergie

---

### Autres effets visés

Cette mesure vise à développer une stratégie de finance durable. Une interprétation large de la durabilité, ne considérant pas uniquement les objectifs climatiques a été choisie. La mise en œuvre est basée sur les ODD, qui prennent également en compte d'autres perspectives pertinentes comme la taxonomie européenne ou de l'approche « Environnement, Social et Gouvernance » (ESG). La stratégie visera donc d'autres effets que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Elle intégrera notamment des impératifs de transitions juste. La stratégie fait effectivement partie du cadre européen de la finance durable qui accorde une place importante à la transition juste. La question de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes sera également intégrée dans la stratégie. Cette question fait partie du cadre européen de finance durable, qui impose notamment à certaines entreprises une obligation de déclaration sur leur engagement à atteindre l'égalité des chances pour les hommes et les femmes dans leurs opérations commerciales. Les autres effets visés par la mesure devront être définis dans le cadre du développement de la stratégie.

---

**Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)** Comme évoqué précédemment, la stratégie de finance durable se base sur une conception large de la durabilité. Sa mise en œuvre devrait, par conséquent, générer un faisceau d'impacts sociaux, environnementaux et économiques. Cependant, dans la mesure où la stratégie n'a pas encore été élaborée, ces impacts ne peuvent être évalués.

---

## Obstacles rencontrés

Jusqu'à présent, aucun obstacle ou difficulté substantiel qui retarde ou empêche la mise en œuvre des actions prévues n'a été rencontré.

---

## Perspectives

Plusieurs décisions adoptées dans le cadre de l'Accord sur l'énergie ont été intégrées dans cette feuille de route en tant que nouvelles actions :

« 3. *réorientation de l'épargne vers des projets durables : Le gouvernement charge le ministre des Finances d'élaborer des propositions pour activer l'épargne dans des projets écologiques durables.*

- *le gouvernement fédéral entamera des discussions avec les banques commerciales via Febelfin et les autorités de surveillance afin d'examiner comment l'épargne et les investissements peuvent être stimulés dans le cadre de projets durables.*
- *sur la base d'un dialogue avec la Banque nationale de Belgique et le Bureau fédéral de la planification, le gouvernement fédéral suivra l'évolution de l'épargne belge vers des produits financiers plus durables et étudiera le comportement des épargnants en ce qui concerne l'offre de ces produits.*

5. *Une consultation avec le secteur financier sera initiée par les ministres des Finances et des Pensions afin de supprimer progressivement les investissements dans les combustibles fossiles dans les piliers 2° et 3° des retraites. »*

Ces nouvelles actions n'ont pas encore été lancées.



## 1.D Réforme de la fiscalité environnementale

### Présentation de la feuille de route

**Ministre(s) en charge** Vincent Van Peteghem

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Fiscalité environnementale
- **Accord de Gouvernement** : Adapter la fiscalité à la transition écologique
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Réforme fiscale des combustibles fossiles
- **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 : “Coup d’accélérateur sur la transition énergétique”**

#### Objectifs

L'objectif de ce projet est le verdissement de la fiscalité fédérale afin de la rendre plus respectueuse du climat et de l'environnement. L'idée est que la fiscalité peut également contribuer à la réalisation des objectifs climatiques, par exemple en décourageant l'utilisation des combustibles fossiles.

#### Description

La feuille de route comprend trois actions :

**1. Analyse du système fiscal fédéral pour identifier de quelle manière il peut être réformé pour le rendre plus respectueux du climat et de l'environnement.** Pour ce faire, une étude sera réalisée. Celle-ci devra s'intégrer dans un contexte suffisamment large, incluant le contexte européen avec les propositions que la Commission européenne fera en juillet 2021, entre autres concernant les adaptations de la directive sur la taxation de l'énergie et la tarification des carburants dans les secteurs non ETS, le contexte institutionnel belge avec la répartition des compétences entre l'État fédéral et les régions, et le Plan national énergie et climat 2021-2030.

## 2.Élaboration d'une proposition concrète de verdissement du système fiscal fédéral.

En ce qui concerne les subventions aux combustibles fossiles, par exemple, cela pourrait se traduire par un plan d'action concret visant à supprimer progressivement ou à réformer certaines subventions, en tenant compte de leur impact social. À cette fin, il est également nécessaire de développer un instrument de pilotage fiscal qui décourage la consommation de combustibles fossiles et réduit ainsi la pollution par le CO<sub>2</sub> et les NO<sub>x</sub> en Belgique. La proposition comprendra des étapes concrètes et des mesures correctrices sociales pour accompagner la transition vers une société neutre sur le plan climatique. Cette réforme vers un système fiscal plus écologique fera partie de la réforme fiscale plus large.

## 3.Mise en œuvre concrète de cette réforme.

#### Mise en œuvre

La première action consiste à réaliser l'étude. Les mesures concrètes seront identifiées dans un second temps. En parallèle, des négociations auront lieu au niveau européen sur la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, dont le résultat aura un impact sur le cadre juridique de la suppression progressive des subventions aux combustibles fossiles.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Procédure d'appel d'offres et d'attribution d'une étude sur le verdissement du système fiscal fédéral (1/11/2021)
- **Étape 2** : Réalisation d'une étude sur le verdissement du système fiscal fédéral (30/6/2022)
- **Étape 3** : Processus législatif européen de réforme de l'ETD (ECOFIN filière) (31/12/2023)
- **Étape 4** : Élaboration d'une proposition de verdissement du système fiscal fédéral, y compris un plan d'action visant à supprimer progressivement des subventions aux combustibles fossiles (31/12/2023)
- **Étape 5** : Mise en œuvre de la réforme



## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

L'étude sur le verdissement du système fiscal fédéral (action 1) a été lancée en novembre 2021. L'étude est en cours de finalisation et devrait être achevée selon le calendrier initialement envisagé (avant le 30/6/2022). Cet objectif est dès lors presque atteint.

Les recommandations et les propositions concrètes de verdissement du système fiscal fédéral (action 2) découleront des résultats de l'étude.

La mise en œuvre de cette réforme vers un système fiscal plus écologique (action 3) s'inscrira dans le cadre de la réforme fiscale globale. Cette dernière est également toujours en cours de discussion. Certaines mesures ont cependant déjà été prises par le gouvernement fédéral. Il s'agit notamment du prolongement du taux de TVA réduit (6%) appliqué à la démolition-reconstruction, ainsi que la diminution du régime de remboursement du diesel professionnel.

### Impact GES

**Impact énergie** La mesure de réduction de la TVA à 6% sur la démolition et reconstruction aura certainement un impact sur l'efficacité énergétique des bâtiments, car lors de la reconstruction, il convient d'intégrer les normes de performance énergétique des bâtiments imposées par les Régions.

### Autres effets visés

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

En fonction des mesures qui seront décidées, le plan d'action visant à supprimer progressivement ou réformer certaines subventions aux énergies fossiles pourrait avoir un impact positif sur l'agriculture durable (ODD 2), la qualité de l'air et des logements (ODD 11), la

santé et le bien-être (ODD3), la qualité des eaux (via une taxe sur les pesticides par exemples) (ODD6), l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'efficacité énergétique (ODD 7), la croissance économique durable (ODD 8), les émissions du secteur du transport et de l'industrie (ODD 9), le développement de modes de consommation durables (via une augmentation des prélèvements sur les produits fabriqués à base d'hydrocarbures) (ODD 12), et la lutte contre le changement climatique (ODD 13).

La mise en œuvre du plan d'action visant à supprimer progressivement ou réformer certaines subventions aux énergies fossiles pourrait toutefois impacter négativement certains groupes sociaux, tels que les ménages actuellement touchés par la précarité énergétique ou les locataires, ceux-ci étant proportionnellement davantage représentés dans les premiers déciles de revenus (ODD 1 et 10). Des mesures sociales correctrices devront être appliquées afin de soutenir les ménages les plus vulnérable et assurer ainsi une transition juste. Ces mesures correctrices seront précisées après la formulation des recommandations de l'étude sur le verdissement de la fiscalité.

### Obstacles rencontrés

Un obstacle au phasing-out des subsides aux énergies fossiles est lié aux objectifs, notamment sociaux, poursuivis par ces subsides. L'enjeu sera donc de concilier la suppression des effets dommageables à l'environnement avec l'atteinte, par d'autres moyens, non néfastes à l'environnement, des objectifs initialement visés par les subsides aux énergies fossiles.

### Perspectives

Des développements sont liés à l'adoption récente du paquet européen de propositions dans le cadre du "Fit for 55", et plus spécifiquement au contexte et aux implications de la révision de la Directive sur la taxation de l'énergie. Les discussions sont encore en cours à ce niveau.

## 1.E Verdissement de la mobilité

### Présentation de la feuille de route

**Ministre(s) en charge** Vincent Van Peteghem et Frank Vandenbroucke

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Politiques et mesures en faveur de la mobilité à faibles émissions de carbone (y compris l'électrification des transports)
- **Accord de Gouvernement** : Déplacements décarbonés
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Voitures de société à zéro émission

**Objectifs** L'objectif de cette mesure est de verdir le parc des véhicules d'entreprises.

**Description** Cette réforme consiste à supprimer progressivement le régime fiscal et social actuel des voitures de société pour les voitures classiques et, à partir de 2026, à le limiter aux voitures à émission zéro. La réforme prévoit :

1. une suppression de la déductibilité fiscale des frais professionnels liés à l'utilisation de voitures de société émettant du carbone achetées à partir de 2026 ;
2. une réduction progressive du taux de déduction des frais professionnels liés à l'utilisation de voitures de société non-zéro émission achetées entre le 1er juillet 2023 et le 31 décembre 2025, pour atteindre 0 % en 2028 ;
3. une réduction progressive du pourcentage de déduction pour les frais professionnels liés aux voitures de société zéro émission jusqu'à un maximum de 67,5 % en 2031 ;
4. une déduction fiscale limitée des coûts de l'essence et du diesel pour les hybrides, qui sont achetés entre 2023 et 2025, jusqu'à 50 % en janvier 2023 ;

5. pour les voitures de société non-zéro émission qui sont achetées à partir du 1er juillet 2023, une augmentation de la contribution de solidarité CO<sub>2</sub> d'un facteur de 2,25 à partir du 1er juillet 2023, suivie d'une augmentation progressive en 2025 et 2026 pour atteindre un facteur de 5,50 en 2027 ;

6. Pour les véhicules de société zéro émission achetés à partir du 1er juillet 2023, une augmentation de la cotisation minimale de solidarité à partir de l'année 2025, de sorte qu'à terme, le même montant de cotisations sociales sera dû pour le véhicule utilitaire moyen qu'au moment de l'adoption du plan.

Cette réforme vise également à renforcer le système existant de budget de mobilité, sur la base des principes suivants : simplification, flexibilisation, expansion, modes de transport durables, sécurité juridique.

**Mise en œuvre** La réforme sera approuvée par la Chambre des représentants au plus tard le 30 septembre 2021 et entrera en vigueur à des moments différents en raison de périodes de transition appropriées et de plusieurs phases de mise en œuvre.

- Calendrier**
- **Étape 1** : Approbation par le Parlement de la réforme susmentionnée exigeant que les nouvelles voitures de société soient exemptes d'émissions à partir de 2026 afin de pouvoir bénéficier du régime préférentiel existant. Le Parlement devrait également approuver la modification de la réglementation relative au budget de mobilité, afin qu'il soit davantage utilisé comme alternative à l'utilisation des voitures de société. Pour ce faire, nous nous efforçons de simplifier, d'assouplir et d'élargir les modes de transport durables et les possibilités de bénéficier du budget mobilité. (25/11/2021)
  - **Étape 2** : Introduction du régime transitoire avec une limitation à 50 % de la déductibilité pour les véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont supérieures à zéro. (31/12/2025)
  - **Étape 3** : Suppression progressive de la déduction de 100 % pour les véhicules électriques à partir de 2027, pour atteindre une déduction de 67,5 % à partir de 2031. (1/1/2031)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

La loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité a été publiée le 25 novembre 2021 (MB 03 décembre 2021). Les modifications relatives au statut social et fiscal des voitures de société et la promotion de l'installation de bornes de recharge franchissent donc une nouvelle étape.

La prochaine étape est l'introduction du régime transitoire.

Le calendrier prévu initialement dans la feuille de route est donc respecté.

Il est prématuré à ce stade de se prononcer sur l'atteinte des objectifs. Le verdissement du parc des véhicules d'entreprise est l'objectif attendu, mais aucun interdit ne pèse sur les véhicules d'entreprise alimentés aux combustibles fossiles. La réforme fiscale devrait cependant favoriser la décision d'achat des entreprises dans une direction plus verte.

### Impact GES

La mesure de verdissement de la mobilité contribue à atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030.

Un groupe de travail a été formé avec le Bureau fédéral du Plan, le service d'Études du SPF Finances et le service Changements climatiques du SPF Santé publique afin d'estimer l'impact CO<sub>2</sub> de l'électrification du parc de véhicules de société et de réaliser ainsi le monitoring de la loi sur le verdissement de la mobilité.

**Impact énergie** En incitant à l'usage de véhicules électriques, la mesure devrait avoir un impact sur le système énergétique.

### Autres effets visés

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

En incitant à l'usage de véhicules électriques, la mesure devrait contribuer au développement d'une énergie propre (ODD7). La mesure contribue par ailleurs aux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 (ODD 13).

En encourageant l'utilisation de véhicules de société moins polluants, la mesure devrait entraîner un impact positif en termes de modes de production et de consommation (ODD 12). À terme, cet impact devrait aussi concerner le parc automobile privé étant donné que les voitures de société se retrouvent généralement sur le marché de l'occasion (belge ou international) et deviennent donc des voitures privées.

Comme les mesures encouragent les particuliers et les sociétés à effectuer des investissements en véhicules électriques et en bornes de recharge, la mesure devrait avoir un impact positif en termes d'investissements (ODD 9).

Le verdissement de la mobilité devrait entraîner un impact positif sur la qualité de l'air et le niveau de pollution sonore (ODD 11). Cette mesure ne permettra toutefois pas de réduire toutes les nuisances générées par les modes de transports routiers. La mesure ne pourra, en effet, pas résoudre les problèmes de congestion routière, car elle ne vise pas à réduire l'usage et la possession d'un véhicule.

### Obstacles rencontrés

**Perspectives** Le Bureau fédéral du Plan transmettra les projections des impacts CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 dans le cadre du groupe de travail évoqué précédemment.

## 2. ENERGIE

### 2.A Combustibles neutres en carbone (biofuels, efuels, H<sub>2</sub>)

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Tinne Van der Straeten

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Augmenter la part des énergies renouvelables dans le transport
- **Accord de Gouvernement** : Cadre réglementaire pour l'innovation (verdurisation du gaz, power-to-x, production d'électricité à partir d'oxydes d'azote, production d'hydrogène à faible teneur en carbone, CCUS etc.)
- **Législation Européenne**

#### Objectifs

Augmenter la part d'énergies renouvelables dans le secteur des transports, en accord avec la transposition en droit belge de la Directive européenne sur les énergies renouvelables (RED II et sa révision) et tenant compte des objectifs fixés dans le PNEC. Ceci doit stimuler le développement des carburants renouvelables et l'électrification.

#### Description

La mise en place d'un nouveau cadre légal qui permet la promotion d'énergies renouvelables dans le transport et qui permet d'atteindre les objectifs fixés en la matière. Le cadre légal permettra l'atteinte des objectifs d'une façon coût-efficace (via un registre qui permet l'échange des unités d'énergie renouvelable) et doit résulter en l'adoption de mesures cohérentes en lien avec l'objectif à atteindre et l'objectif d'émissions nettes nulles en 2050. Il doit aussi pouvoir être adapté en fonction du développement de la politique européenne en la matière.

**Mise en œuvre** Préparation et finalisation du nouveau cadre légal. Développement des Arrêtés Royaux (AR) nécessaires pour l'établissement et le bon fonctionnement du registre.

**Calendrier**

- Modification du projet de loi (de l'élaboration du projet de loi à son adoption par le parlement) (1/1/2021 – 31/3/2022)
- Développement et adoption des AR (fin 2022)
- Suivi de l'implémentation et entretien du registre (continu à partir de 2023)

#### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Le projet de loi a été communiqué mais les discussions au sein du gouvernement fédéral n'ont pas encore pu mener à un accord, une étape nécessaire avant d'entamer les autres (consultation des régions, avis du Conseil d'Etat, procédure parlementaire et développement et adoption des AR, entres autres ceux destinés à assurer la mise en œuvre du registre d'échange des unités d'énergie renouvelable). Ceci est dû en partie à l'évolution du cadre européen, qui prévoit un changement substantiel des objectifs en matière d'énergies renouvelables dans le secteur des transports.

#### Impact GES

En imposant à chaque compagnie pétrolière et fournisseur de carburants gazeux au secteur du transport une obligation d'intégrer une part d'énergie provenant de sources renouvelables dans l'énergie totale mise à la consommation dans le secteur du transport, les émissions dans ce secteur diminueront à concurrence de la quantité de carburants utilisés.

**Impact énergie** Facilitation de la transition énergétique vers des sources renouvelables dans le secteur du transport

### Autres effets visés

Diversification de l'approvisionnement énergétique dans le secteur du transport

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Plusieurs impacts indirects avec effet sur les ODD sont identifiés en lien avec l'utilisation des biocarburants de première génération : augmentation de la demande en produits utilisés dans le food/feed, augmentation du besoin en intrants agricoles, impacts ILUC ("Indirect Land Use Change"), biodiversité, pesticides. Les impacts visés sont la diversification des sources d'approvisionnement, la valorisation de déchets, la diminution du prix lié à l'incorporation, une diminution de l'impact environnemental en général, la stimulation des énergies renouvelables dans un cadre de neutralité technologique et en cohérence avec l'objectif de neutralité carbone en 2050.

### Obstacles rencontrés

Le cadre légal européen est en évolution dans le contexte du paquet "Fit for 55" en développement (cf. incertitudes sur la façon dont les objectifs seront formulés, notamment parce que différentes parties prenantes ont des intérêts divergents). Il s'agira de trouver les équilibres nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

### Perspectives

Au niveau du cadre réglementaire européen, on perçoit une évolution vers des critères de durabilité renforcés et un basculement vers les biocarburants de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> génération, l'électricité renouvelable et les carburants renouvelables d'origine non-biologique (RFNBOs). Ces éléments ont été pris en compte dans le cadre proposé.

La hauteur des objectifs et les modalités accompagnant ces objectifs peuvent être revus dans le cadre de la révision du cadre légal européen.

## 2.B Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales

### Présentation de la feuille de route

**Ministre(s) en charge** Tinne Van der Straeten

### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Continuation du fonds de transition énergétique
- **Accord de Gouvernement** : « Le fonds de transition énergétique sera utilisé en priorité pour les projets innovants qui s'inscrivent dans la transition énergétique durable et contribuent réellement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la transition vers les énergies renouvelables. »

### Objectifs

Le Fonds de transition énergétique vise à encourager et à soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le domaine de l'énergie dans le cadre des compétences fédérales en matière d'énergie. À cette fin, la Direction Générale (DG) de l'énergie organise chaque année un appel à projets, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de l'arrêté royal du 9 mai 2017 fixant les modalités d'utilisation du Fonds de transition énergétique.

Pour obtenir un soutien, les projets doivent être liés à au moins un des trois axes thématiques suivants qui relèvent des compétences de l'État fédéral :

- Axe thématique 1 : sources d'énergie renouvelables dans la zone économique exclusive belge de la mer du Nord et biocarburants
- Axe thématique 2 : applications de l'énergie nucléaire
- Axe thématique 3 : sécurité d'approvisionnement et équilibre du réseau

Ils doivent également prouver un impact significatif sur le domaine énergétique belge.

**Description** Le Fonds pour la transition énergétique a organisé cinq appels à projets depuis 2017 (en juin 2017, décembre 2017, août 2018, octobre 2019 et novembre 2020)

Pour les prochains appels à partir de 2021, d'autres modifications de l'AR sont à l'étude afin de mettre encore plus l'accent sur le soutien aux projets qui contribuent à la transition énergétique et à la réalisation des objectifs politiques en matière d'énergie et de climat. La manière dont les dossiers sont évalués sera également examinée sur la base des expériences acquises lors des appels précédents.

**Mise en œuvre** Un sixième appel à projets a été lancé le 10 novembre 2021 (<https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/ETF-projectoproep-van-10-november-2021.pdf>). Suite à l'accord de gouvernement fédéral, il a été décidé que le dernier appel à projets, daté du 10 novembre 2021, devrait, à nouveau, prioritairement être consacré aux axes thématiques 1 et 3 du Fonds de transition énergétique. Les projets relevant de l'«axe thématique 2 - applications de l'énergie nucléaire» ne peuvent bénéficier d'un soutien que dans la mesure où le budget disponible n'est pas alloué aux propositions de projets relevant des axes thématiques 1 et 3. Lors de l'évaluation des critères d'attribution, un poids encore plus important (à savoir 40% de la note globale) a été accordé au critère d'attribution «L'effet positif sur le climat et l'environnement en Belgique et sur la politique fédérale en matière de transition énergétique». (voir également : <https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/ETF-projectoproep-van-10-november-2021.pdf> ; pages 24-25 de l'appel à projets).

**Calendrier** Lancé le 10 novembre 2021, l'appel à projets a constitué la première étape de la chaîne jusqu'à l'attribution, la signature des décisions de suspension, le démarrage des projets et le suivi continu des projets sélectionnés dans cet appel à projets ainsi que ceux des appels précédents.

- **Étape 1 :** L'organisation d'appels à projets annuels - avec des règles et des objectifs clairs et objectifs - qui constituent la base de la sélection des propositions de projets recevables pouvant apporter la plus grande valeur ajoutée à la transition énergétique, dans le cadre des compétences fédérales en matière d'énergie. (18/01/2022)
- **Étape 2 :** Évaluation technique et financière approfondie des propositions de projets reçues. Un classement est établi selon l'avis de la DG Énergie, les projets admissibles ayant obtenu la meilleure note globale étant finalement sélectionnés. 28/04/2022 (avant le 30/04 de chaque année)
- **Étape 3 :** Sur proposition du ministre de l'Énergie, une décision est alors prise - par arrêté royal pris après concertation en Conseil des ministres - sur l'octroi d'un soutien aux projets soumis dans le cadre de l'appel à projets concerné. Décision effective du Conseil des ministres : en principe, avant le 31 mai de chaque année.
- **Étape 4 :** Prise des décisions de subvention et conclusion des contrats de subvention, pour les propositions de projet sélectionnées, avec des accords clairs (droits et obligations) pour toutes les parties impliquées. (09/2022)
- **Étape 5 :** Démarrage des projets sélectionnés (au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année), organisation de réunions de lancement et paiement en temps voulu des avances au(x) bénéficiaire(s) de chaque projet. (01/11/2022)
- **Étape 6 :** Effectuer des audits techniques et financiers annuels pour garantir une mise en œuvre correcte et s'assurer que les progrès nécessaires sont réalisés pour atteindre les objectifs et les résultats prévus (et approuvés) (avec le budget prévu). (Jusqu'à la clôture du projet concerné)
- **Étape 7 :** Diffusion effective des résultats des projets finalisés et soutenus en Belgique, afin que ces résultats soient également utiles et utilisables par d'autres acteurs intéressés (industrie, décideurs politiques, citoyens, chercheurs...). (Jusqu'à la clôture du projet concerné)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Le 18 janvier 2022, 63 propositions de projets ont été soumises dans les délais.

Parmi les propositions de projets soumises, toutes les grandes universités de l'Union européenne (UE) sont représentées.

Une procédure d'évaluation approfondie par la DG Énergie, un auditeur financier externe et des experts techniques internationaux externes a été réalisée entre-temps (en date du 18 mai 2022), afin de garantir que les meilleures propositions de projet et aussi les plus qualitatives soient sélectionnées. L'avis de la DG Énergie a été remis au ministre de l'Énergie le 29 avril 2022. La décision du Conseil des ministres sur la sélection des projets dans le cadre de cet appel à projets de novembre 2021 doit en principe être prise au plus tard le 31 mai 2022.

### Impact GES

En ce qui concerne les projets éligibles, les experts désignés par la DG Énergie évaluent dans quelle mesure les propositions de projets admissibles sont conformes aux cinq critères d'attribution, tels que décrits au chapitre 3.3 de l'appel à projets. L'un de ces cinq critères d'attribution concerne «L'impact positif sur le climat et l'environnement en Belgique et sur la politique fédérale de transition énergétique». Dans ce contexte, les éléments suivants sont attendus du candidat :

- Une description, aussi spécifique que possible, de l'impact positif du projet sur le climat et l'environnement en Belgique, en termes de réduction des émissions de GES (comme le CO<sub>2</sub>) et de transition vers les énergies renouvelables. Cet impact doit également être expliqué au moyen d'indicateurs quantitatifs tels que, par exemple, l'indication du nombre de tonnes de CO<sub>2</sub> économisées...
- Une motivation relative à la manière et la mesure dans laquelle la proposition de projet peut contribuer à la réalisation de la transition énergétique durable souhaitée en Belgique et peut également contribuer concrètement à la politique fédérale en matière

de transition énergétique (y compris la transition vers les énergies renouvelables).

### Impact énergie

#### Autres effets visés

Un autre effet possible est celui de l'émergence d'un plus grand nombre de partenariats entre les autorités, les universités, les institutions de recherche, les partenaires industriels, les PME, etc. en matière de recherche, de développement et d'innovation dans le contexte de la transition énergétique (dans le cadre des compétences fédérales en matière d'énergie), de sorte que la recherche puisse également être menée plus efficacement en Belgique. En outre, une plus grande fertilisation croisée et une meilleure diffusion des résultats concrets de la recherche sont potentiellement possibles entre toutes les parties prenantes impliquées en Belgique.

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

La recherche, le développement et l'innovation seront renforcés dans le cadre du soutien à la transition énergétique au sein des compétences fédérales en matière d'énergie, avec des résultats plus concrets pour les décideurs politiques, ainsi que la possibilité de commercialiser des technologies innovantes et des investissements concrets pouvant apporter une valeur ajoutée à la transition énergétique de notre pays.

Certaines propositions de projets sélectionnés ont un lien (plutôt indirect, cependant) avec l'efficacité énergétique. Nous nous référons à la description des 64 propositions de projets sélectionnées dans le cadre des cinq appels à projets du Fonds pour la transition énergétique qui viennent de s'achever : <https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/Overzicht-gesubsidieerde-projecten-energietransitiefonds.pdf>.

#### Obstacles rencontrés

#### Perspectives

Ce processus se déroule sur une base annuelle.



## 2.C Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Tinne Van der Straeten

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : infrastructure de transmission d'énergie
- **Accord de Gouvernement** : renforcement du réseau

#### Objectifs

- Investissements dans les réseaux électriques (Elia), et en particulier les interconnexions avec les pays voisins.
- Développement de l'infrastructure pour assurer la flexibilité électrique et l'amélioration du stockage de l'énergie.
- En ce qui concerne le développement du réseau électrique, le gouvernement fédéral tiendra des consultations régulières avec les États concernés et s'efforcera d'accroître le soutien des citoyens, des entreprises et des autorités locales afin de respecter l'achèvement en temps voulu de ces projets importants. Une expression concrète de cet objectif est l'adaptation de la procédure d'élaboration du plan de développement du réseau fédéral. Concrètement, il s'agit de pouvoir l'orienter dans la direction indiquée et de suivre la mise en œuvre des projets décrits en augmentant leur fréquence.

En ce qui concerne le développement du réseau de transmission, les objectifs secondaires visés sont :

- Veiller à l'utilisation des technologies les plus efficaces dans la mesure du possible.
- Évacuer les substances nocives dès que cela est techniquement possible, par exemple le SF6.

<b>Description</b>	Optimisation du cycle de plan fédéral de développement du réseau électrique, sa mise en œuvre et son suivi
<b>Mise en œuvre</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Suivi du plan de développement actuel (2020 – 2030)</li> <li>2. Approbation du prochain plan de développement du réseau (2024 – 2034)</li> <li>3. Proposition de modification de loi et modification d'AR</li> </ol>
<b>Calendrier</b>	<p>Finalisation du plan de développement du réseau en juin 2024</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Étape 1</b> : Élaboration d'une note de synthèse qui reprend l'ensemble des commentaires et propositions formulés par les parties prenantes. (01/09/2021)</li> <li>– <b>Étape 2</b> : Première proposition de modification de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et première proposition de modification de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 relatif à la procédure d'élaboration, d'approbation et de publication du plan de développement du réseau de transport d'électricité. (31/12/2021)</li> <li>– <b>Étape 3</b> : Intégration du feedback des parties prenantes dans la modification de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et dans la modification de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 relatif à la procédure d'élaboration, d'approbation et de publication du plan de développement du réseau de transport d'électricité. (01/06/2022)</li> <li>– <b>Étape 4</b> : Inclusion des objectifs dans le plan de développement du réseau 2024-2034. (31/12/2022)</li> <li>– <b>Étape 5</b> : Intégration d'objectifs adaptés dans le nouveau cycle 2026 - 2036 dans le cadre des travaux du Comité de coopération. (31/12/2023)</li> <li>– <b>Étape 6</b> : Liste des éléments nécessaires à prendre en compte dans le plan de développement du réseau (31/12/2023).</li> <li>– <b>Étape 7</b> : Approbation du plan de développement du réseau. (31/12/2024)</li> </ul>



Par ailleurs, il est prévu que le plan de développement 2024-2034 soit adopté en juin 2024 et que les modifications à apporter à la loi et aux arrêtés royaux soient finalisées pour mars 2023.

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

1. Mise en œuvre de l'actuel Plan de développement fédéral : en attente d'une décision des autorités régionales compétentes sur les éléments d'infrastructure essentiels.
2. Plan de développement fédéral suivant : en cours et en bonne voie
3. La modification des éléments législatifs et la révision du processus sont en cours et en bonne voie.

#### Impact GES

Était limité (utilisation de SF6) et toujours à l'étude en raison de l'absence de bons substituts disponibles dans l'immédiat.

Le développement du réseau de transport et la mise en œuvre en temps voulu des projets prévus à cet effet dans le Plan fédéral de développement sont essentiels pour la transition énergétique et, par conséquent, pour atteindre les objectifs climatiques et énergétiques de notre pays.

#### Impact énergie

Il n'y a pas d'impact direct sur la consommation d'énergie, mais bien une facilitation de la transition énergétique. Cela concerne principalement l'intégration de la production d'énergie renouvelable ainsi qu'une croissance anticipée de l'électrification dans les secteurs résidentiel et industriel. Cependant, ceux-ci sont inclus dans d'autres feuilles de route et tout impact énergétique n'est donc pas directement imputable à l'évolution du réseau fédéral de transmission de l'électricité. Cependant, une expansion du réseau de transmission fédéral est indispensable pour cette transition.

#### Autres effets visés

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

La transition énergétique entraînera l'intégration d'un plus grand nombre de sources d'énergie renouvelables et une électrification accrue. Cela signifie que le réseau de transport d'électricité connaîtra une volatilité des flux beaucoup plus importante qu'aujourd'hui. Pour ce faire, il faut suivre de près toutes les évolutions et adapter en conséquence les investissements dans le réseau de transport.

Les investissements dans le réseau de transport d'électricité peuvent également avoir un impact environnemental si de nouvelles lignes doivent être fournies. Le passé récent a montré que cela ne se passe pas toujours sans heurts. Ce nouveau processus doit donc en tenir compte. Inversement, si l'on n'apporte pas les améliorations nécessaires au réseau pour y intégrer davantage d'énergies renouvelables, la sécurité d'approvisionnement pourrait être compromise et d'autres sources d'énergie, notamment les combustibles fossiles, devraient être utilisées pour garantir la sécurité d'approvisionnement.

L'électrification de l'industrie peut nécessiter un développement accru du réseau de transmission dans certaines parties du pays. Il est très important de pouvoir y répondre mieux et plus rapidement. Cette électrification est essentielle en vue de rendre la consommation d'énergie plus efficace et de réduire les émissions pour atteindre les objectifs énergétiques et climatiques à moyen et à long terme.

#### Obstacles rencontrés

Dans l'attente d'une décision des autorités régionales compétentes sur les éléments d'infrastructure essentiels.

#### Perspectives

Dans l'attente d'une décision des autorités régionales compétentes sur les éléments d'infrastructure essentiels.

## 2.D Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Tinne Van der Straeten

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Renforcement de la capacité offshore en mer du Nord - Accord de Gouvernement : Doubler la capacité pour atteindre 4GW d'ici 2030
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Construction d'un pôle énergétique en mer du Nord belge
- **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022** : La présente décision prévoit d'étudier la possibilité de porter ce chiffre à 8 GW après 2030, notamment par un «repowering» de la première zone.

#### Objectifs

En 2030, la contribution de l'énergie éolienne en mer au mix de production renouvelable belge sera de 4 GW en capacité installée.

#### Description

Une zone supplémentaire de 281 km<sup>2</sup> (divisée en trois zones) dans la mer du Nord belge, identifiée dans le plan d'aménagement de l'espace marin (PEM) 2020-2026, a été désignée pour la construction et l'exploitation d'installations de production et de stockage d'énergie renouvelable et de transport d'électricité. La loi du 12 mai 2019 prévoit les principes généraux d'une procédure de mise en concurrence pour l'attribution des concessions d'exploitation.

**Mise en œuvre** Mise en œuvre de la loi du 12 mai 2019 : La localisation, la taille et le nombre de lots qui feront l'objet d'une procédure de mise en concurrence seront déterminés par arrêté ministériel (les principales conclusions des études préliminaires seront publiées en annexe de cet arrêté). La fin des études préliminaires sont prévues pour début 2024.

Ces études préliminaires doivent cartographier les conditions environnementales sous la forme d'informations détaillées sur la surface du fond marin, le sous-sol géologique et la présence (éventuelle) d'objets dans la zone Princesse Elisabeth. En offrant ces informations aux soumissionnaires potentiels (développeurs de projet potentiels), l'État espère réduire de manière significative le risque et les coûts associés pour le développeur de projet.

En outre, les éléments du réseau de transport et les installations d'interconnexion seront construits par le gestionnaire de réseau.

Finalement, un arrêté royal sera pris notamment afin de déterminer les conditions et les critères d'éligibilité et d'attribution de la concession du domaine.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Arrêté Ministériel (AM) "Grid design" approuvé et publié au MB (Q2-Q3 2023)
- **Étape 2** : Études préliminaires et descriptions des sites réalisées (Q4 2020 à Q4 2023)
- **Étape 3** : AM "parcelles" (première phase) approuvé et publié au MB (fin 2023)
- **Étape 4** : AR "appel d'offres tender" approuvé et publié au MB (Q2-Q3 2023)
- **Étape 5** : Délivrance de la concession de domaine et des permis environnementaux pour le MOG2 (extension du réseau offshore) (2023)

- **Étape 6** : Obtention d'un permis environnemental pour les parcelles (Q1-Q2 2024)
  - **Étape 7** : AR "MOG2" (art. 6/5, §2 kaderwet) et AR "liabilities MOG2" (art. 6/5, §3 kaderwet) approuvés et publiés au MB (fin 2023 / début 2024)
  - **Étape 8** : Publication du premier appel d'offres et annonce du lauréat (Q4 2023 à Q1-Q2 2025)
  - **Étape 9** : Modular Offshore Grid 2 - Île construite (Mi 2024 - Mi 2026)
  - **Étape 10** : Publication des deuxième et troisième appels offres et annonce des gagnants (Q2 2025 - Mi 2026)
  - **Étape 11** : Modular Offshore Grid 2 - phase 1 AC 700 MW construite et opérationnelle (Mi 2026 - Q3 2027)
  - **Étape 12** : Renforcement du réseau terrestre - Ventilur autorisée et opérationnelle (Fin 2027 - Début 2028)
  - **Étape 13** : Premier parc construit et opérationnel (Fin 2027 - Début 2028)
  - **Étape 14** : Modular Offshore Grid 2 - phase 2 AC 1400 MW construite et opérationnelle (Q3 2027 - Q3 2028)
  - **Étape 15** : Renforcement du réseau terrestre - Boucle du Hainaut autorisée et opérationnelle (2029)
  - **Étape 16** : Deuxième parc construit et opérationnel (2027 - 2029)
  - **Étape 17** : Modular Offshore Grid 2 - phase 3 HVDC 1400 MW construite et opérationnelle (Q3 2026 - Q3 2029)
  - **Étape 18** : Troisième parc construit et opérationnel (2027 - 2029)
- Étape parallèle : décision du Conseil des ministres du 18/03/2022 sur l'étude de repowering (2022).

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Les étapes 1 à 6 sont en cours, le calendrier a été adapté.

### Impact GES

La feuille de route devrait permettre de réaliser des économies de 6300 ktCO<sub>2</sub>eq sur la période 2026-2030 et de 47250 ktCO<sub>2</sub>eq sur la période 2031-2040. Ces chiffres correspondent à une capacité de 3,15 GW en tenant compte des récents délais d'implémentation.

### Impact énergie

Il est prévu que la mesure permette de générer entre 13.6 et 15.1 TWh d'électricité en moyenne annuelle à partir de 2026.

### Autres effets visés

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

### Obstacles rencontrés

Un plan de rapportage des impacts sur l'environnement doit encore être réalisé

### Perspectives

La décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 prévoit d'étudier la possibilité d'augmenter l'objectif à 8GW après 2030, notamment via un renforcement de la première zone. Selon les résultats de l'étude, des décisions et des démarches concrètes devront être entreprises.

## 2.E Hydrogène et CO<sub>2</sub> en tant qu'éléments dans la transition énergétique

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Tinne Van der Straeten

#### Contexte et références

##### – PNEC/PFEC :

- Étude de faisabilité sur l'injection d'H<sub>2</sub> dans les infrastructures existantes
- Projet test de Power to X
- Ouverture du gaz vers l'H<sub>2</sub>
- Évaluation de la nécessité d'investir dans les infrastructures de transport de gaz

##### – Accord de Gouvernement :

- Production de l'hydrogène vert afin d'alimenter les industries et les transports de fret pour lesquels l'électrification n'est pas envisageable
- Verdurisation du gaz, power-to-x, production d'électricité à partir d'oxydes d'azote, production d'hydrogène à faible teneur en carbone
- Dans la ligne du Green Deal de l'Union européenne, le cadre législatif et réglementaire sera aussi adapté pour permettre le développement d'une dorsale H<sub>2</sub> et CO<sub>2</sub>, avec une réutilisation maximale des infrastructures de gaz naturel existantes.

##### – Plan National pour la Reprise et la Résilience :

- Cadre réglementaire pour les marchés du H<sub>2</sub> et du CO<sub>2</sub>
- Dorsale pour le transport de H<sub>2</sub> et de CO<sub>2</sub>
- Une chaîne de valeur industrielle pour la transition vers l'hydrogène

– **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 : "Coup d'accélérateur sur la transition énergétique"** : Accélération de l'expansion de la dorsale hydrogène (vers l'Allemagne) et développement d'un plan pour la filière hydrogène

#### Objectifs

1. Exploiter le potentiel de l'hydrogène pour décarboner les secteurs pour lesquels l'électrification n'est techniquement pas faisable ou économiquement pas rentable
2. Soutenir le développement d'un marché liquide et robuste de l'hydrogène en Belgique
3. Développer l'expertise technologique en la matière
4. Positionner la Belgique comme hub d'import et de transit pour les molécules renouvelables en Europe, en vue de soutenir nos voisins dans leur transition énergétique et de maintenir notre position comme hub énergétique pendant et après la transition énergétique

#### Description

L'électrification n'est pas possible pour toutes les applications : certaines requièrent un combustible pour atteindre de hautes températures, ont besoin d'hydrogène (ou de molécule dérivée) comme matière première pour leurs réactions chimiques, ou présentent des contraintes de poids et/ou de volume rendant un combustible particulièrement utile.

Pour profiter pleinement du potentiel des molécules renouvelables dans la transition énergétique, le marché et la chaîne de valeur doit rapidement se développer. L'État fédéral doit jouer un rôle pour faciliter ce développement tant au travers de l'établissement d'une stratégie claire et soutenue par le secteur, d'un cadre réglementaire efficace et un soutien financier adéquat.

Les technologies offrent une opportunité supplémentaire pour développer une filière économique forte dans un secteur indispensable pour le futur. Cela permettra de soutenir la transition de notre économie vers des activités durables et respectueuses de l'environnement, et créera des emplois dans un secteur porteur de sens.

Grâce à sa position centrale en Europe de l'Ouest, la Belgique joue déjà aujourd'hui un rôle de hub énergétique pour le gaz naturel et

les produits pétroliers. Pour maintenir ce rôle et cette expertise, il est nécessaire d'accélérer le développement de la filière hydrogène chez nous. Cela assurera le maintien de l'expertise, un amortissement plus rapide des infrastructures et la disponibilité de molécules renouvelables bon marché au bénéfice des consommateurs belges.

**Mise en œuvre** Pour atteindre ces objectifs, différents projets et mesures sont mis en place :

1. Clarification de la répartition des compétences hydrogène entre les différentes entités
2. Établissement d'une vision et d'une stratégie hydrogène fédérale
3. Développement d'un réseau de transport d'hydrogène par canalisations, ouvert à tous à des conditions non-discriminatoires. Cela inclut
  - Mise en place d'un cadre réglementaire pour le transport d'hydrogène par canalisations, y compris la désignation d'un gestionnaire unique et le développement et la mise à jour périodique d'un plan de développement du réseau
  - Soutien au développement du réseau de transport d'hydrogène par canalisations
4. Soutien à la recherche et au développement dans les technologies de l'hydrogène, via :
  - Fonds de transition énergétique : réorientation du cadre pour établir le focus sur les technologies permettant le développement des énergies renouvelables (y compris sous forme d'hydrogène)
  - Clean Hydrogen for Clean Industry : organisation d'un appel à projets spécifiquement dédié à l'hydrogène climatiquement neutre
  - Call for projet « H<sub>2</sub> import », dédiés aux projets et technologies permettant l'import de molécules renouvelable (hydrogène et dérivés) par bateau

5. Établissement de collaborations à l'échelle internationale, au travers de MoU's

### Calendrier

1. Clarification de la répartition des compétences hydrogène entre les différentes entités : **Q3 2022**
2. Établissement d'une vision et d'une stratégie hydrogène fédérale
  - Publication de la stratégie en **Q3 2021**
  - Mise à jour de la stratégie en **Q3 2022**
3. Développement d'un réseau de transport d'hydrogène par canalisations, ouvert à tous à des conditions non-discriminatoires. Cela inclut
  - Cadre réglementaire :
    - Consultation publique en **Q1 2022**
    - Finalisation du projet de loi en **juillet 2022**
    - Introduction du projet de loi au parlement en **novembre 2022**
    - Désignation du gestionnaire unique : **juillet 2023**
  - Soutien au développement du réseau de transport d'hydrogène par canalisations
    - Octroi d'un subside pour le projet « backbone » RRF : **Q3 2022**
    - Octroi d'un subside pour le projet « backbone » dans le cadre de la décision du Conseil des Ministres du 18/3/2022 : **Q3 2023**
4. Soutien à la recherche et au développement dans les technologies de l'hydrogène, via :
  - Fonds de transition énergétique : réorientation du scope en **Q4 2020**
  - Clean Hydrogen for Clean Industry : organisation d'un appel à projets spécifiquement dédié à l'hydrogène climatiquement neutre
    - Publication de l'appel à projets en **Q2 2022**
    - Sélection des projets en **juillet 2022**

- Call for projet « H<sub>2</sub> import » dédié aux projets et technologies permettant l'import de molécules renouvelable (hydrogène et dérivés) par bateau
  - Publication de l'appel à projets en **Q4 2022**
  - Sélection des projets en **Q1 2023**
- 5. Établissements de collaborations à l'échelle internationale, au travers de MoU's
  - Conclusion de MoU's : **2021**
  - Poursuite de la collaboration : **2022-2024**

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

1. Clarification de la répartition des compétences hydrogène entre les différentes entités
  - Les discussions sont en cours avec les régions depuis Q1 2021. L'atteinte d'un consensus sur l'interprétation des compétences a été plus difficile que prévu. Ce dossier sera présenté en Comité de Concertation début juillet, avec pour ambition d'arriver à un consensus sur la note présentée
2. Établissement d'une vision et d'une stratégie hydrogène fédérale
  - Publication de la stratégie : publiée le 29/10/2021
  - Mise à jour de la stratégie : prévue pour Q3 2022
3. Développement d'un réseau de transport d'hydrogène par canalisations, ouvert à tous à des conditions non-discriminatoires. Cela inclut
  - Cadre réglementaire :
    - Consultation publique : elle a eu lieu du 25/01/2022 au 22/02/2022 (4 semaines). Un webinar a été organisé pour présenter le contenu du modèle réglementaire envisagé. Les feedbacks recueillis ont été synthétisés puis publiés sur le site du SPF Économie
4. Soutien à la recherche et au développement dans les technologies de l'hydrogène, via :
  - Fonds de transition énergétique : le scope a été réorienté sur les axes 1 et 3 qui concernent la sécurité d'approvisionnement et les sources d'énergie renouvelable en Mer du Nord. Les appels à projet de novembre 2020 et 2021 ont mené à l'introduction et au soutien de nombreux projets hydrogène
  - Clean Hydrogen for Clean Industry : organisation d'un appel à projets spécifiquement dédié à l'hydrogène climatiquement neutre
    - Publication de l'appel à projets fin avril 2022, l'appel à projets était ouvert jusqu'au 1/06/2022.
    - Sélection des projets : le SPF Économie est en train d'analyser les différentes propositions de projet, son avis est attendu pour le 1/07/2022. Les projets seront ensuite sélectionnés par la ministre de l'énergie.
5. Soutien au développement du réseau de transport d'hydrogène par canalisations
  - Octroi d'un subside pour le projet « backbone » RRF : prévue pour Q3 2022
  - Octroi d'un subside pour le projet « backbone » dans le cadre de la décision du Conseil des Ministres du 18/3/2022 : prévue pour Q3 2023
6. Call for projet « H<sub>2</sub> import » dédié aux projets et technologies permettant l'import de molécules renouvelable (hydrogène et dérivés) par bateau
  - Finalisation du projet de loi : en cours
  - Introduction du projet de loi au parlement : prévu pour novembre 2022
  - Désignation du gestionnaire unique : prévue pour juillet 2023
7. Soutien au développement du réseau de transport d'hydrogène par canalisations
  - Publication de l'appel à projets prévu en Q4 2022
  - Sélection des projets prévue en Q1 2023

5. Établissements de collaborations à l'échelle internationale, au travers de MoU's
- Conclusion de MoU's : MoU conclus avec Oman et la Namibie en 2021
  - Poursuite de la collaboration : en cours

### Impact GES

L'impact CO<sub>2</sub> de ces mesures provient du changement de combustible/source d'énergie pour les applications qui utiliseront de l'hydrogène dans le futur. Les volumes d'hydrogène renouvelable et dérivés prévus sont les suivants (cf. stratégie hydrogène fédérale) :

- 3 à 6 TWh en 2030
- 100 à 165 TWh en 2050

L'économie de CO<sub>2</sub> générée est fonction du combustible initialement utilisé. En comparaison avec du gaz naturel, cela correspond à<sup>(7)</sup> :

- 0.6 à 1.3 Mt de CO<sub>2</sub>/an en 2030
- 21.6 à 35.6 Mt de CO<sub>2</sub>/an en 2050

L'appel à projets « Clean Hydrogen for Clean Industry » prend spécifiquement les émissions des CO<sub>2</sub> évitées en compte dans l'évaluation des projets. Une économie de 50.000 tonnes de CO<sub>2</sub>/an est prévue à partir de 2026 suite à l'implémentation de ces projets.

### Impact énergie

Ces mesures visent à faire de l'hydrogène un secteur énergétique à part entière, qui peut apporter une contribution importante à la neutralité climatique, notamment dans les secteurs difficiles à électrifier (industrie, transport lourd). En outre, l'hydrogène peut apporter la flexibilité nécessaire au système énergétique intégré de l'avenir, avec une part croissante d'énergies renouvelables.

<sup>(7)</sup> En supposant un pouvoir calorifique inférieur du gaz naturel de 50 MJ/kg. Ces chiffres ne prennent en compte que les émissions de CO<sub>2</sub> évitées qui auraient autrement été émises suite à la combustion du gaz naturel.

### Autres effets visés

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Le développement de l'hydrogène en tant que secteur énergétique à part entière, d'un marché de l'hydrogène liquide et de connaissances et de savoir-faire spécialisés dans la technologie de l'hydrogène offrira également des opportunités économiques pour l'économie belge dans ce secteur d'avenir et à forte intensité de connaissances.

#### Obstacles rencontrés

Les discussions sur la répartition des compétences avec les régions ont pris plus de temps qu'initialement prévu, mais un accord semble envisageable à court terme.

#### Perspectives

Le plan REPowerEU donnera un élan supplémentaire au développement accéléré de l'économie européenne de l'hydrogène par le biais de l'« accélérateur d'hydrogène », y compris des objectifs accrus pour la capacité de production et les volumes d'hydrogène renouvelable à importer. Toutefois, l'impact précis de cette situation sur la Belgique n'est pas encore clair.

Le "Hydrogen and decarbonised gas market package", dont un premier draft a été publié en décembre 2021, devra être intégré dans la régulation une fois finalisé. Il permettra d'affiner certains concepts et d'établir des règles communes à tous les états membres. Les principales orientations de ce paquet gaz ont été prises en compte dans l'élaboration du projet de loi relatif au transport d'hydrogène par canalisations



## 2.F Floating solar et parcs d'aquaculture

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Vincent Van Quickenborne

#### Contexte et références

- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Emerging Energy Transmissions - Floating Solar
- **Décision du Conseil des Ministres du 18/03/2022** : Accélération de la transition énergétique en vue d'une plus grande indépendance énergétique

#### Objectifs

1. Floating solar/Solaire flottant : Outre le développement de l'énergie éolienne, nous voulons accroître la capacité de l'énergie solaire en mer en installant des panneaux solaires flottants à plus grande échelle.
2. Parcs d'aquaculture : Il s'agit d'étudier les possibilités offertes par les parcs d'aquaculture pour stimuler la culture d'algues marines en tant que matière première pour les biocarburants.

#### Description

1. Floating solar : À l'instar de l'éolien offshore, et entièrement dans le droit-fil des tendances actuelles du secteur de l'énergie solaire, le marché des parcs solaires flottants offshore devrait éclore dans les années à venir. Ce marché, dont la taille et l'importance sont similaires à celles du marché de l'éolien offshore, se prête parfaitement à une mise en œuvre dans l'espace partagé en mer. En raison de la baisse rapide des prix et du plein essor des technologies pour les panneaux photovoltaïques, nous pensons que dans un délai relativement rapproché, cette technologie pourrait devenir compétitive au niveau des coûts dans le paysage énergétique

européen. Cependant, il faudra être le premier à installer un projet de démonstration à grande échelle afin de pouvoir exporter la technologie de demain. Pour ce faire, nous opérons un investissement accéléré dans un démonstrateur à grande échelle d'énergie solaire en mer (floating solar).

2. Parcs d'aquaculture : L'objectif de l'étude est d'identifier les possibilités d'investissement dans les parcs d'aquaculture pour stimuler la culture d'algues marines comme matière première pour les biocarburants. Les entreprises belges innovent et investissent massivement dans le domaine de la mariculture. Néanmoins elles se heurtent encore à trop souvent à différentes barrières qui empêchent que cela soit suffisamment rentable au niveau économique. Dans le cadre de la mise en œuvre de la note de politique générale Mer du Nord, cette année débutera l'élaboration d'une vision sur la mariculture dans notre mer du Nord et ce, en dialogue étroit avec l'ensemble des parties prenantes. Une attention particulière sera accordée à la recherche de lieux appropriés pour l'installation de parcs d'aquaculture à grande échelle.

#### Mise en œuvre

1. Floating solar : Nous prévoyons un investissement accéléré dans un démonstrateur à grande échelle d'énergie solaire en mer (floating solar).
2. Parcs d'aquaculture : Élaboration d'une vision sur la mariculture et identification des lieux appropriés à cette fin dans la mer du Nord belge

#### Calendrier

- **Floating solar - Étape 1** : Établissement d'un cahier des charges et lancement d'un appel d'offres pour la construction d'un démonstrateur à grande échelle pour floating solar. (Q1 2023 - Q2 2024)
- **Parcs d'aquaculture - Étape 1** : Lancement du dialogue avec les acteurs concernés en vue d'élaborer une vision de la mariculture dans la mer du Nord belge. (Q3 2022 - Q4 2023)



## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Encore à démarrer

**Impact GES** À développer

**Impact énergie** À développer

### Autres effets visés

À développer

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

À développer

### Obstacles rencontrés

### Perspectives

## 2.G Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet et Ludivine Dedonder

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : maximisation de la production et de l'utilisation de l'énergie renouvelable
- **Accord de Gouvernement** : « ... En matière d'énergie tout d'abord, il développera le renouvelable - en particulier l'éolien et le solaire - et il favorisera leur implantation sur tout le territoire, de la mer du Nord à la région germanophone. »
- **Conseil des Ministres du 18 mars 2022** : « réduire au maximum les barrières (distances aux radars, restrictions de hauteur, surface et emplacement des zones d'exclusion...) qui existent pour le déploiement des énergies renouvelables en concertation avec Skeyes et la Défense »

#### Objectifs

Réduire les contraintes techniques posées par les équipements des services de navigation aérienne concernant l'implantation des éoliennes.

#### Description

Nous visons une réduction maximale des contraintes techniques aéronautiques existantes pour le déploiement des énergies renouvelables. Il peut s'agir de restrictions de distances par rapport aux équipements de navigation, communication ou surveillance aéronautiques, comme les radars, de restrictions d'altitude ou de surface ou de l'établissement et de l'implémentation de zones d'exclusion, etc.). Cela se fera par le biais d'une approche axée sur les solutions. Des moyens d'investissement complémentaires seront enregistrés auprès de Skeyes et du ministère de la défense. Le projet pour-

rait mener à une augmentation potentielle de 1,5 GW d'énergies renouvelables.

**Mise en œuvre** Tout d'abord, les possibilités d'amélioration à court terme concernant les dossiers actuels seront évaluées. Ensuite, une évaluation des améliorations structurelles sera menée par Skeyes et la Défense qui proposeront une feuille de route qui intégrera la mise en place d'une concertation entre Skeyes, la défense et les autorités régionales concernées. Enfin les mesures structurelles envisagées seront mises en œuvre.

**Calendrier**

- **Étape 1** : Évaluation des possibilités d'aboutissement à court terme des dossiers en cours actuellement. Un groupe de travail sur la mise en œuvre technique devra prendre des mesures en vue de la formulation de critères communs à Skeyes et la Défense pour l'émission d'avis techniques. Les résultats de ce travail sont attendus pour septembre 2022.
- **Étape 2** : Évaluation des améliorations structurelles par l'élaboration d'une feuille de route par Skeyes et la Défense (fin 2022). Une coordination structurelle a commencé en vue d'harmoniser les processus respectifs dans ce domaine. Cette feuille de route intégrera la mise en place d'une concertation entre Skeyes, la Défense et les autorités fédérales et régionales concernées.
- **Étape 3** : Mise en œuvre des mesures identifiées en étape 2
- **Étape 4** : Skeyes informe régulièrement l'autorité de tutelle et ses organes de gestion de l'évolution de l'implémentation de la feuille de route
- **Étape 5** : Une évaluation de l'implémentation des mesures et de leur impact sur le déploiement des éoliennes dans les régions concernées est réalisée par Skeyes et la Défense en associant la Direction Générale Transport Aérien (DGTA).

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Le groupe de travail sur la mise en œuvre technique devra prendre des mesures en vue de la formulation de critères communs pour l'émission d'avis techniques. À l'heure actuelle, aucun calendrier ou date cible n'a été fixé pour cet objectif.

Une coordination structurelle (réunions toutes les 6 semaines environ) a commencé entre Skeyes et la Défense en vue d'harmoniser les processus respectifs dans ce domaine.

Il sera évalué si la participation des Régions peut s'envisager.

**Impact GES** Réduction des GES via l'augmentation de la production d'énergie renouvelable par l'extension potentielle des implantations éoliennes.

**Impact énergie** Augmentation de la production d'énergie renouvelable : capacité supplémentaire estimée 1,5 GW.

### Autres effets visés

Réduction de la dépendance énergétique aux énergies fossiles importées.

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

### Obstacles rencontrés

### Perspectives

## 3. TRANSPORT ET MOBILITÉ

### 3.A Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Vincent Van Quickenborne et Georges Gilkinet

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : La Belgique étudiera, en concertation avec les États membres de l'UE, la mise en place d'un mécanisme permettant d'assurer une transition vers l'utilisation d'une énergie sans carbone dans le secteur maritime aux niveaux international et national, que ce soit par l'imposition ou le renforcement des normes d'émission. À cette fin, il convient d'élaborer une feuille de route pour la navigation en Belgique, de poursuivre activement la coopération internationale et de demander à l'OMI de soumettre et de soutenir des propositions de mesures.
- **Accord de Gouvernement** : Le gouvernement fédéral soutiendra, en étroite concertation avec les pays voisins et les entités fédérées, le débat sur la manière de mieux appliquer le principe du « pollueur-payeur » dans les secteurs maritime et aérien, en tenant compte de l'impact sur l'économie et sans perturber le « level playing field ».

#### Objectifs

Réduire les émissions de GES provenant des navires conformément aux objectifs de la stratégie GES de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Accord de Paris, de l'Union européenne et de l'État belge.

#### Description

La stratégie GES de l'OMI fixe deux objectifs : Le premier est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> par activité de transport d'au moins 40% d'ici 2030, en poursuivant les efforts en vue d'atteindre une

réduction de 70% d'ici 2050, par rapport à 2008. Le second est de réduire le volume total des émissions de GES annuel d'au moins 50% en 2050 par rapport à 2008. Via le Green Deal, l'UE a pour ambition d'obtenir une réduction de 55 % d'ici à 2030 et de devenir climatiquement neutre d'ici à 2050.

Les mesures qui devront concrétiser ces ambitions pour la navigation font actuellement l'objet de discussions à l'OMI et sont en cours au sein des groupes de travail du Conseil de l'UE sur les transports et l'environnement. Au niveau national, des mesures sont susceptibles d'être appliquées aux petits navires qui ne relèvent pas de la législation de l'OMI.

#### Mise en œuvre

- OMI : révision de la stratégie GES de l'OMI et discussions à l'OMI sur les mesures potentielles à moyen et à long terme, dont une mesure fondée sur le marché.
- UE : délibérations du Conseil sur le paquet "Fit for 55" pour la navigation (dans le cadre de la révision du ETS, FuelEU Mar, ...).
- BE : identification des étapes suivantes pour décarboner le secteur national de la navigation.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Réviser la stratégie GES de l'OMI : plaider auprès de l'OMI en faveur d'une augmentation de l'objectif de réduction de 50 % des émissions de CO<sub>2</sub> pour parvenir à une navigation climatiquement neutre en 2050. (mi 2023)
- **Étape 2** : S'accorder au niveau de l'OMI sur les mesures potentielles à moyen et à long termes ayant pour effet de réduire directement les émissions de GES provenant des navires. Envisager un ou plusieurs mécanismes nouveaux/innovants de réduction des émissions, qui comprennent éventuellement des mesures fondées sur le marché. (31/12/2026)
- **Étape 3** : Participer aux négociations et défendre la position belge menées par le Conseil de l'UE sur le Plan « Fit for 55 » qui vise à engager l'Union dans la voie d'une réduction de 55 % des émissions de GES d'ici à 2030. Le paquet de mesures proposées pour la navigation comprend l'intégration de la navigation mari-

time dans le système européen d'échange de quotas d'émissions (EU-ETS), l'introduction du FuelEU Maritime, la révision de la directive sur la taxation de l'énergie (ETD). (31/12/2022)

- **Étape 4** : Identifier les prochaines étapes pour décarboner le secteur national de la navigation. (31/12/2026)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

- **Étape 1** : Les premières discussions des membres de l'OMI se sont déroulées dans le cadre du Comité de la protection du milieu marin MEPC 77 en décembre 2021. Les travaux se poursuivront lors du MEPC 78 en juin 2022. La feuille de route prévoit l'aboutissement des travaux pour la révision de la stratégie lors du MEPC 80 prévu en juillet 2023. La terminologie a évolué au fil des discussions au sein de l'UE : on parlera notamment de « Suppression progressive des émissions de GES »
- **Étape 2** : Le plan de travail adopté le 17 juin 2021, se compose de 3 phases :
  1. regroupement et premières discussions lors des réunions internationales ISWG 12 (mai 22) et MEPC 78 (juin 22) ;
  2. évaluation et sélection des mesures à développer (jusqu'à la mi-2023) ;
  3. développement d'une ou plusieurs mesures (délai conforme à la révision de la stratégie GES).
- **Étape 3** : Les travaux sont en cours à travers des discussions lors des différents groupes de travail de transport au conseil de l'UE (shipping working party, working party environnement, ...). Certains dossiers se trouvent dans la phase de validation du Coreper (Fuel EU). La position de la Belgique a été négocié dans des groupes de travail au sein du CCIM (ETS) et du Be4Move (FuelEU) pour lesquels la DGN est pilote. La position pour le

FuelEU a été validée au sein de la DGE et est utilisée comme ligne directrice lors des négociations.

- **Étape 4** : Une étude a été finalisée en mars 2021. Celle-ci analyse pour le secteur national de la navigation les données suivantes : les émissions, les initiatives en cours, et le potentiel de réduction des différentes mesures techniques pour les différents types de navires. L'étude met en lumière de nombreuses contraintes juridiques auxquelles une autorité (fédérale) est confrontée pour introduire certains mécanismes. Cette étude servira de base afin de définir les prochaines étapes. Celles-ci seront définies à la suite des discussions en cours au niveau de l'OMI.

#### Impact GES

#### Impact énergie

#### Autres effets visés

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

#### Obstacles rencontrés

Dans le cadre des négociations internationales, un travail d'alignement est réalisé entre tous les états membres de l'UE. Comme ceux-ci ont des ambitions différentes, la position belge dépend nécessairement de la position commune négociée au niveau de l'UE.

En outre, de nombreux sujets doivent être discutés dans le cadre des travaux liés à la thématique des GES. Certains états membres de l'OMI souhaitent notamment des études et évaluations complémentaires. Le nombre de réunions de travail est quant à lui limité. La contrainte de temps est donc réelle.

Certaines mesures économiques semblent complexes pour certains États membres de l'OMI. En effet, cela comprend des discussions liées à la destination des revenus, aux contributeurs (référence au principe de Responsabilités communes mais différenciées, non applicable à la navigation).

**Perspectives** Les résultats des négociations dans le cadre du « Fit for 55 » pourront avoir un impact sur la position finale au niveau de l'OMI. En fonction des résultats atteints au niveau de l'ambition, cela pourrait devenir soit une opportunité soit ou un obstacle.

### 3.B Transfert modal : MaaS

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Le soutien aux initiatives privées et l'intégration des initiatives dans le "mobility as a Service" (MaaS)
- **Accord de Gouvernement** : En collaboration avec les entités fédérées, ce gouvernement vise un transfert modal ambitieux en accroissant sensiblement la part des modes de mobilité durables via le «mobility as a service».
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Smart mobility
- **Plans, stratégies et politiques supra-nationales** (EU Sustainable and smart mobility strategy, Directive 2010/40/EU on intelligent transport systems (ITS), Delegated Regulation 2017/1926 on EU-wide multimodal travel information services, et Benelux Living Laboratory MaaS)

#### Objectifs

La mobilité en tant que service ou MaaS (Mobility-as-a-Service) utilise un ensemble de données et une interface numérique pour fournir et gérer efficacement un service de transport dans une offre simplifiée et intégrée qui répond aux besoins de mobilité des personnes. L'objectif poursuivi est de développer la MaaS de façon à stimuler le transfert modal vers des modes de transport respectueux

de l'environnement. La feuille de route comprend les objectifs spécifiques suivants :

- Stimuler le développement et la poursuite du déploiement du MaaS en Belgique vers la mobilité durable, en particulier le transfert modal
- Positionner le gouvernement fédéral en tant que facilitateur à l'égard des autres niveaux de pouvoir, du secteur non marchand et du secteur privé et contribuer à une coordination entre les initiatives régionales
- Veiller à la poursuite du développement d'un Point d'accès national (PAN) qui centralise l'accès aux données relatives au transport de voyageurs et aux éléments du transport routier via la plateforme [www.transportdata.be](http://www.transportdata.be)
- Entreprendre de nouvelles démarches à la SNCB pour exploiter la MaaS comme canal supplémentaire pour attirer les voyageurs

Des objectifs plus concrets doivent encore être convenus en concertation avec les Régions.

#### Description

Les mesures incluses dans la feuille de route s'inscrivent dans un vaste programme. D'une part, il s'agit de faire entendre la voix de la Belgique dans la politique européenne et de mettre en œuvre la législation européenne entrée en vigueur au niveau (inter)fédéral. D'autre part, elle comprend la politique fédérale spécifique, qui prend également forme dans un contexte interfédéral, afin de créer un cadre efficace et cohérent pour les applications MaaS dans notre pays. Les points d'accès nationaux (PAN) mis en œuvre en Belgique via la plateforme [www.transportdata.be](http://www.transportdata.be) constituent un élément clé de la politique de l'UE.

**Mise en œuvre** La feuille de route comprend plusieurs actions :

- Participer activement aux organes de concertation tant au niveau administratif (Commission européenne, Benelux et comité de pilotage STI) que dans un cadre plus large avec des représentants du secteur privé (MaaS Alliance, plateforme MaaS belge organisée par ITS.be)

- Suivre les initiatives réglementaires européennes annoncées et les mettre en œuvre dans le contexte belge après approbation
- Organiser une réunion avec la région pour élaborer une vision interfédérale et un cadre interfédéral. En plus de cela, des groupes de travail se focaliseront sur quatre thèmes différents : Marché et modèle économique, data et IT intégration, Points Mob, et sensibilisation.

D'autres initiatives concrètes pourraient découler de la concertation avec les Régions.

### Calendrier

- **Étape 1** : Élargissement prévu du PAN en exécution du règlement délégué 2017/1926, qui doit conduire à la mise à disposition de données sur l'offre complète de services de transport et de mobilité pouvant être exploités par les fournisseurs de MaaS (1/12/2023)
- **Étape 2** : Collaborer à la révision du règlement délégué 2017/1926 pour rendre le PAN plus utile pour les applications MaaS (échéance à déterminer)
- **Étape 3** : Mise en œuvre du règlement délégué revu, ce qui entraînera concrètement un élargissement du PAN tel qu'il peut être consulté sur [www.transportdata.be](http://www.transportdata.be) (décembre 2022)
- **Étape 4** : Collaborer à la réalisation d'une nouvelle initiative UE qui entend créer un cadre pour les relations commerciales dans le MaaS (appelé Multimodal Digital Mobility Services) (échéance à déterminer)
- **Étape 5** : Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire UE concernant les Multimodal Digital Mobility Services
- **Étape 1'** : Organiser des groupes de travail pour élaborer une vision interfédérale du MaaS en Belgique. (30/06/2022)
- **Étape 2'** : Mise en œuvre de la vision (31/12/2024)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

L'extension du PAN a été lancée dans les délais, si bien que des progrès notables ont pu être réalisés par rapport à l'automne 2021. Les étapes suivantes sont en préparation.

Les initiatives prises par la Commission européenne en matière de réglementation nouvelle et actualisée ont pris du retard, mais sont en cours de préparation, avec la participation de nos administrations des transports. Ce retard ne constitue toutefois pas un problème majeur.

La vision interfédérale de la MaaS en Belgique est en bonne voie, après une année de concertation intense, qui a également impliqué le secteur privé et la société civile. Cela a conduit à des avis formels émis en avril par le Conseil Fédéral du Développement Durable, le Conseil central de l'économie et le Conseil national du Travail.

#### Impact GES

En stimulant le transfert modal et donc une réduction de l'utilisation de la voiture au profit de modes plus durables, la MaaS vise à réduire les émissions GES. Il est toutefois particulièrement difficile de mesurer l'impact de la MaaS sur les émissions de GES. Les administrations en charge de la mise en œuvre de la feuille de route s'intéressent actuellement à la manière dont cet impact est évalué à l'étranger.

#### Impact énergie

#### Autres effets visés

Le développement de la MaaS entraînera un transfert modal et un réaménagement de l'espace public. La MaaS accroît le besoin de hubs de mobilité ou d'infrastructures physiques multimodales

(ODD 8 et 9). Le paysage urbain, en particulier autour des gares ferroviaires, continuera à se transformer en des espaces plus verts avec de nombreux usagers actifs (ODD3 santé et bien-être). En outre, la MaaS est un moyen permettant de réduire l'utilisation de la voiture dans les centres-villes et d'augmenter ainsi l'espace public disponible et de lui donner une finalité plus durable et sociale. Elle diminue le besoin, pour les familles, de posséder leur propre voiture (ou une 2<sup>ème</sup> voiture). L'interface utilisateur est très adaptée à la sensibilisation (ODD12).

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Le développement de la MaaS devrait entraîner un effet positif limité sur l'emploi (ODD 8), car tant le support digital que l'opérationnalisation des systèmes de mobilité partielle nécessitent de la main-d'œuvre.

Le déploiement de la MaaS vise à améliorer l'offre de transport durables (ODD 9), ce qui bénéficiera en particulier aux personnes en situation de pauvreté. De fait, ces groupes sociaux utilisent davantage les modes de transport durables, alors que la possession et l'utilisation d'une voiture sont plus répandues dans les catégories de revenus plus élevées. La MaaS pourra ainsi contribuer à renforcer la cohésion sociale (ODD 10).

### Obstacles rencontrés

Une difficulté est liée au nombre important de parties prenantes qui composent l'écosystème MaaS. Celles-ci varient fortement sur le plan de la taille, des objectifs et des ambitions. Les fournisseurs MaaS et les opérateurs de transport et de mobilité peuvent appartenir au secteur public ou privé (ou faire partie d'un partenariat public-privé). Dans les transports publics, les opérateurs ont un monopole ; du côté privé, il y a des opportunités pour des entre-

prises belges (et européennes) fortes. L'utilisateur est central, mais le fait de satisfaire ses préférences ne conduit pas automatiquement à une mobilité plus durable. Cela peut expliquer le retard pris en ce qui concerne le cadre européen pour les services MaaS et connexes (MDMS).

Pour faire face à cette difficulté, un Multimodal Passenger Mobility Forum, qui prépare la réglementation MDMS et assurera également le suivi de sa mise en œuvre, a été créé au niveau européen. En ce qui concerne la politique belge interfédérale, cette difficulté a été surmontée lors de l'élaboration de la vision en sollicitant l'avis du Conseil Fédéral du Développement Durable, du Conseil central de l'économie et du Conseil national du Travail, lesquels sont parvenus à soumettre leur avis coordonné dans le délai fixé, afin que le calendrier prévu puisse être respecté. En outre, il y a eu une concertation avec le secteur privé, pour laquelle il a été fait appel à l'ASBL ITS.be, qui réunit des parties privées et publiques du secteur. Pour la mise en œuvre de cette vision interfédérale, une place importante est prévue pour la contribution et l'implication des différentes perspectives dans l'écosystème.

La promotion des modes de transport doux et des possibilités offertes par le MaaS doit s'accompagner par une revalorisation nette du rôle du rail comme colonne dorsale d'une mobilité efficace, pauvre en carbone et sobre en énergie comme délinéé dans la Vision Rail 2040.

### Perspectives

Le SPF Mobilité et Transports est devenu membre de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics), le réseau mondial des acteurs du transport public et de tous les modes de transport durables, ce qui lui offre notamment l'opportunité d'apprendre des expériences étrangères.



### 3.C Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Promouvoir les modes de déplacement doux
- **Accord de Gouvernement** : S'agissant de la mobilité, le gouvernement prendra toutes les mesures utiles pour favoriser les déplacements les plus respectueux de l'environnement. En collaboration avec les entités fédérées, ce gouvernement visera un transfert modal ambitieux par l'augmentation significative de la part des modes de mobilité durables.

#### Objectifs

L'objectif est de favoriser un transfert modal vers les transports en commun et les modes doux.

#### Description

La mesure consiste en l'élaboration d'un Plan d'Action pour la Promotion du Vélo (Be Cyclist) avec les autres membres du gouvernement. Le Plan visera des mesures concrètes pour avoir a) plus de cyclistes et b) une communication positive autour du vélo.

#### Mise en œuvre

L'élaboration du Plan d'Action pour la Promotion du Vélo se fera essentiellement par Vias et la cellule stratégique. En pratique, Vias et la cellule stratégique organiseront des bilatérales avec les cellules stratégiques de chaque membre du gouvernement afin de voir quelles mesures favorables au vélo ils pourraient mettre en place. Le cabinet Gilkinet joue un rôle de facilitateur. Il mettra en forme le Plan et il soumettra des mesures sur la base des compétences du ministre Gilkinet. Par contre, tous les membres du gouvernement sont eux-mêmes responsables de leurs propres mesures. Le SPF Mobilité et Transports joue un rôle d'expert. Ce plan vélo compren-

dra donc des mesure vélos de chaque cabinet (sur la base volontaire). Le Plan Vélo a été présenté en septembre 2021 lors des championnats mondiaux de cyclisme. La mise en œuvre des actions du plan s'étalera sur la législature. Une évaluation de la mise en œuvre de ce plan est prévue en septembre 2022 (rapport intermédiaire) et en septembre 2023 (rapport final).

#### Calendrier

- **Étape 1** : Organisation par Vias des bilatérales avec les cellules stratégiques des Ministres et Secrétaires d'état (2/07/2021)
- **Étape 2** : Consultation par les cellules stratégiques de leurs administrations et éventuellement de partenaires associatifs et économiques (27/07/2021)
- **Étape 3** : Sur la base de l'input reçu, rédaction du plan vélo par Vias avec l'aide du SPF MetT (8/09/2021)
- **Étape 4** : Validation officielle du plan vélo (9/09/2021)
- **Étape 5** : Publication et présentation du Plan d'Action pour la Promotion du Vélo lors des championnats du monde de cyclisme (septembre 2021).
- **Étape 6** : Évaluation intermédiaire (sept. 2022)
- **Étape 7** : Évaluation finale (sept. 2023)

#### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Le plan d'action fédéral pour la promotion du vélo a été approuvé en Conseil des Ministres le vendredi 24 septembre 2021. Le travail d'évaluation intermédiaire a commencé récemment et devrait se terminer au mois de septembre. Un rapport d'évaluation définitif est attendu pour septembre 2023. Le calendrier est donc respecté et l'objectif d'aboutir à un plan fédéral de promotion du vélo a été atteint. Il s'agit maintenant pour chaque Ministre et Secrétaire d'Etat de concrétiser ses mesures.



**Impact GES** Si la rédaction du plan visant à promouvoir le vélo ne conduit pas en soi à une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, sa mise en œuvre devrait générer, à plus long terme, un impact sur les émissions de GES. Cet impact n'a toutefois pas fait l'objet d'un travail d'évaluation.

### Impact énergie

### Autres effets visés

Outre les objectifs climatiques, le développement du vélo vise également à améliorer la santé mentale et physique des Belges.

Des effets positifs sur l'économie sont aussi visés, dans la mesure où le coût des embouteillages est très élevé.

Ces autres effets visés par la mesure n'ont pas fait l'objet d'une évaluation, mais une étude coûts-bénéfices du vélo a été commandée à VIAS.

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Comme la pratique du vélo permet de rester en bonne santé plus longtemps, la mesure devrait générer des impacts positifs en matière de santé et de bien-être (SDG 3).

Elle devrait aussi engendrer des impacts positifs en matière d'égalité entre les sexes et d'autonomie des femmes (SDG 5), puisque le vélo est régulièrement perçu comme un outil de liberté pour chacun et chacune. Par ailleurs, le plan prévoit des actions spécifiques en vue de favoriser la pratique du vélo auprès des femmes.

En rendant le transport de personnes et de marchandises plus durable (SDG9), la mesure devrait permettre une réduction de la pollution sonore et des particules, et contribuer de la sorte à rendre les espaces urbains plus agréables pour toutes et tous (SDG 11).

### Obstacles rencontrés

### Perspectives

## 3.D Promouvoir le vélo

### Présentation de la feuille de route

### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet

### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : voir 3C
- **Accord de Gouvernement** : voir 3C
- Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 : "Coup d'accélérateur sur la transition énergétique"

### Objectifs

L'objectif est de favoriser un transfert modal vers le vélo.

### Description

Cette feuille de route comprend quatre volets :

1. Plaider pour une prise en compte transversale du vélo au niveau EU
2. Mettre en place des mesures pour favoriser le développement du vélo pour les déplacements domicile-lieu de travail en collaboration avec les partenaires sociaux
3. Créer un système technique interfédéral pour organiser la lutte contre le vol
4. Produire des statistiques au niveau national sur l'utilisation du vélo et les tendances

### Mise en œuvre **1. Plaider pour une prise en compte transversale du vélo au niveau EU**

La mise en œuvre se fera aussi bien via les propositions législatives en filière transport comme la révision des TEN-T guidelines, les avis sur les documents stratégiques tels que 'Smart and Sustainable Mobility Strategy», que dans d'autres filières avec la collaboration d'autres SPF. Dans la mesure où le planning dépend de la prési-

dence de l'UE et de la Commission Européenne, il n'est pas possible de prévoir un planning pour cette action.

### **2. Mettre en place des mesures en vue de favoriser les déplacements domicile-lieu de travail à vélo en collaboration avec les partenaires sociaux**

Cette action ne peut être menée sans la collaboration des partenaires sociaux qui ont été contactés par les différents Cabinets concernés et qui remettront des avis sur cette problématique. Les mesures ne pourront être mises en œuvre que par la suite. Actuellement le CCE et le CNT ont produit un avis intermédiaire. Un autre avis devrait suivre. Il n'est donc pas possible, à ce stade, de fixer de timing précis.

### **3. Créer un système technique interfédéral pour organiser la lutte contre le vol**

Un comité de pilotage avec les différents cabinets impliqués (Mobilité, Justice, Intérieur + trois ministres régionaux de la Mobilité) a été créé afin de déterminer les grandes orientations. L'objectif est de créer une base de données technique pour enregistrer, sur la base volontaire, tout vélo en Belgique. Chaque vélo devrait recevoir un numéro unique et sera lié à cette base de données. Ce qui aidera les autorités locales, la Police et la Justice à mieux organiser la lutte contre le vol de vélos au quotidien.

### **4. Produire des statistiques au niveau national sur l'utilisation du vélo et les tendances.**

Au travers des enquêtes thématiques comme "vélo et micromobilité" ou "domicile-travail" et l'enquête sur les déplacements de tous les Belges, le SPF MT mobilité mettra en avant l'évolution du vélo dans ces différents usages et les tendances futures.

#### **Calendrier**

- **Étape 1** : Enquêtes vélo et micromobilité (Q2 2022)
- **Étape 2** : Enquêtes domicile travail (Q1 2023)
- **Étape 3** : Enquêtes Monitor sur les déplacements des Belges (Q4 2023)
- **Étape 4** : Mettre en place le registre central des vélos (Q3 2023)

#### *Mise en œuvre*

#### **État d'avancement de la mise en œuvre**

##### **1. Plaider pour une prise en compte transversale du vélo au niveau EU.**

Un volet « vélo » est intégré dans les discussions au niveau Européen dès que possible.

##### **2. Mettre en place des mesures pour favoriser le développement du vélo lors des déplacements domicile-lieu de travail en collaboration avec les partenaires sociaux.**

Ce travail est en cours. Un groupe de travail a été constitué avec les collaborateurs des cabinets concernés ; la concertation avec les partenaires sociaux a été entamée et devrait conduire, à terme, à la mise en place de mesures.

##### **3. Créer un système technique interfédéral pour organiser la lutte contre le vol de vélo**

Le SPF Mobilité et Transports est responsable du développement du back-end (partie invisible pour les utilisateurs) du registre de vélo ; les régions seront responsables du front-end (contact avec les utilisateurs). Le SPF Mobilité et Transports a élaboré l'architec-

ture du back-end et a tenu une première réunion pour coordonner le front-end et le back-end.

Un groupe de travail juridique avec des participants du SPF Mobilité et Transport et des régions a été mis en place pour rédiger l'accord de coopération. Deux réunions préparatoires ont eu lieu. Un premier projet d'accord de coopération est en cours de préparation et sera discuté en juin.

#### 4. Produire des statistiques au niveau national sur l'utilisation du vélo et les tendances.

L'enquête vélo et micromobilité a été réalisée. Un rapport axé sur la pratique du vélo en Belgique devrait être produit début juin. L'enquête sur les déplacements domicile-travail est terminée. Les résultats doivent maintenant être analysés. L'enquête Monitor (Enquête nationale sur la mobilité) devrait commencer prochainement.

Hormis la publication du rapport de l'enquête vélo et micromobilité qui a pris un peu de retard en raison de la complexité de l'analyse des résultats, le calendrier a été respecté.

Concernant l'atteinte de l'objectif, on observe actuellement, de manière générale, une évolution positive en matière de déplacements effectués avec le vélo. Cet engouement est toutefois sans doute aussi lié à la crise sanitaire.

#### Impact GES

En promouvant le vélo, la feuille de route vise à impacter, sur le long terme, la façon dont se déplacent les Belges en vue de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Cet impact n'a pas fait l'objet d'un travail d'évaluation, mais différentes pistes sont envisagées, dont la réalisation d'une enquête qui permettrait d'évaluer la part des Belges qui seraient passés de déplacements en voitures à des déplacements à vélo.

#### Impact énergie

#### Autres effets visés

La mesure vise aussi à réduire les vols de vélos et à faciliter la restitution des vélos récupérés à leurs propriétaires. Une évaluation de ces effets ne sera possible qu'après l'entrée en vigueur de la mesure et à plus long terme.

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Comme la pratique du vélo permet de rester en bonne santé plus longtemps, la mesure devrait générer des impacts positifs en matière de santé et de bien-être (SDG 3).

Elle devrait aussi engendrer des impacts positifs en matière d'égalité entre les sexes et d'autonomie des femmes (SDG 5), puisque le vélo est régulièrement perçu comme un outil de liberté pour chacun et chacune. Par ailleurs, le plan prévoit des actions spécifiques en vue de favoriser la pratique du vélo auprès des femmes.

En rendant le transport de personnes et de marchandises plus durable (SDG9), la mesure devrait permettre une réduction de la pollution sonore et des particules, et contribuer de la sorte à rendre les espaces urbains plus agréables pour toutes et tous (SDG 11).

#### Obstacles rencontrés

Les nécessaires collaborations entre les Régions et l'autorité fédérale pour la création d'un système technique interfédéral pour organiser la lutte contre le vol de vélo demande beaucoup de concertation et est particulièrement chronophage.

#### Perspectives

### 3.E Réforme du code de la route

#### Présentation de la feuille de route

##### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet

##### Contexte et références

- **Accord de Gouvernement** : Réforme du code de la route en vue d'une simplification avec une attention particulière pour les usagers actifs

##### Objectifs

L'objectif est de stimuler un transfert modal vers des modes de transport actifs (marche, pédalage) et plus durables (transports publics, véhicules légers, ...).

##### Description

La feuille de route vise à actualiser et améliorer le code de la route en vue d'adapter les règles de circulation pour encourager les modes de transport actifs (marche, pédalage) et plus durables (transports publics, véhicules légers, ...).

##### Mise en œuvre

##### Calendrier

- **Étape 1** : Envoi de l'enquête aux membres de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) (25/6/2021)
- **Étape 2** : Analyse des réponses à l'enquête (15/12/2021)
- **Étape 3** : Proposer les adaptations au code de la route (30/09/2022)
- **Étape 4** : Demande d'avis aux régions (01/11/2022)
- **Étape 5** : Modifier en fonction des commentaires des régions et présenter le nouveau projet d'AR au CM et OCC (09/11/2022)
- **Étape 6** : Demande d'avis au Conseil d'État (09/01/2023)
- **Étape 7** : Publication (01/02/2023) de l'AR et campagne de communication (1/06/2024)

#### Mise en œuvre

##### État d'avancement de la mise en œuvre

Les idées pour encourager les modes de transport actifs et, plus globalement, pour améliorer le code de la route ont été recueillies auprès des partenaires et des citoyens. L'enquête sur les points d'amélioration a été envoyée aux membres de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière.

L'analyse des réponses à l'enquête a été effectuée par le SPF Mobilité et Transports et les différentes propositions ont été listées dans un tableau Excel.

L'analyse avec les partenaires régionaux a bien avancé, à l'exception de certaines questions spécifiques concernant les marquages relatifs aux traversées cyclistes, les règles de priorité qui s'y appliquent ainsi que les marquages pour les pistes cyclables. Pour ces points, un groupe de travail spécifique inter-régional a été créé.

Les questions relatives aux compétences doivent en outre encore faire l'objet de discussions.

Des propositions de modifications du code de la route en faveur des modes de déplacement durables - mais pas uniquement, car la révision est beaucoup plus vaste - sont en cours de rédaction.

Les délais prévus étant trop serrés par rapport à la charge de travail effective, le calendrier n'a pas été respecté. Le retard est toutefois peu important (environ 4 mois) et les objectifs fixés ont été atteints.

Notons également que des modifications du code de la route en faveur des modes de déplacement actifs et durables sont en voie de finalisation via deux arrêtés (dont un arrêté a été repris dans un amendement à un projet de loi). Il s'agit, d'une part, d'un arrêté royal qui introduit notamment des mesures stimulant l'usage des vélos mobiles et des vélos couchés ainsi que le concept de la chaussée à voie centrale et qui règle mieux l'usage des emplacements pour recharger les véhicules électriques. D'autre part, la proposition de loi organise l'usage et le stationnement des engins de déplacement en libre-partage. Ces deux projets seront publiés à court terme.

**Impact GES** En stimulant le transfert modal vers le vélo et des modes de transport durables, la réforme du code de la route vise à réduire les émissions de GES. Cet impact ne peut toutefois pas être estimé.

**Impact énergie**

**Autres effets visés**

La réforme du code de la route vise à favoriser les modes de déplacement actifs tout en veillant à la sécurité routière.

**Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)**

Cette réforme peut engendrer une diminution des coûts liés au déplacement, une meilleure mobilité grâce au transfert modal (ODD 11), un impact sur la santé (ODD 3), et l'émergence de nouveaux business (ODD 8 et 9).

**Obstacles rencontrés**

Dans le cadre de la révision du code de la route, le SPF est confronté de manière permanente à des problèmes relevant d'interprétations divergentes de la répartition des compétences entre les autorités fédérales et régionales. Une méthode de travail innovante a été adoptée au sein du groupe de travail qui suit la révision du code de la route afin d'essayer de régler ces problèmes. Entre-temps des adaptations de moins grande ampleur sont réalisées via des arrêtés royaux ad hoc pour lesquels il est plus aisé d'obtenir un accord avec les autorités régionales.

**Perspectives** Pas pour le moment.

### 3.F Optimisation du transport ferroviaire : fret

#### *Présentation de la feuille de route*

**Ministre(s) en charge**

Georges Gilkinet

**Contexte et références**

- **PNEC/PFEC** : Optimisation du transport ferroviaire via des investissements- Accord de Gouvernement : Un doublement du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Transport public Infrastructures ferroviaires
- **Décision du Conseil des Ministres du 18/3/2022** : Coup d'accélérateur sur la transition énergétique en vue d'accroître notre indépendance énergétique

**Objectifs**

Cette feuille de route regroupe les actions qui doivent conduire à une amélioration de la qualité du transport ferroviaire de marchandises. L'objectif est de stimuler le transfert modal de la route vers le rail pour le transport de marchandises et de doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030. Cela permettrait de réduire la dépendance énergétique (notamment vis-à-vis des combustibles fossiles) et les émissions de GES, mais aussi de diminuer le nombre de camions sur les routes. Dans les mois à venir, les actions reprises ci-dessous seront complétées par des actions supplémentaires provenant du «plan fret» du gouvernement en cours de rédaction.

**Description**

Pour améliorer la qualité du transport ferroviaire de marchandises en Belgique, les deux actions suivantes seront menées au cours de la période 2021-2030 :

1. Investissements d'Infrabel pour le transport ferroviaire de marchandises (Infrabel et Gouvernement fédéral)

2. Mesures relatives au fonctionnement du réseau ferroviaire et à la réglementation, spécifiquement pour le transport de marchandises (SPF MT)

**Mise en œuvre** Les actions décrites ci-dessus seront implémentées par Infrabel (action 1) et le SPF MT (action 2). Pour assurer le suivi de l'implémentation de ces mesures, un groupe de travail «PNEC-Rail» réunissant des représentants du SPF MT, de la cellule stratégique du Ministre de la Mobilité, d'Infrabel et de la SNCB sera mis en place.

Ce groupe de travail, qui sera présidé par le SPF MT, se réunira au minimum deux fois par an. En outre, il sera tenu compte des actions décrites ci-dessus lors de la préparation du contrat de gestion d'Infrabel et des plans pluriannuels associés.

#### Calendrier

- **Étape 1 :** Élaborer des plans d'investissement pluriannuels (PPI), en tenant compte des investissements pour le transport de marchandises prévus dans le PNEC (décembre 2022)
- **Étape 2 :** Implémentation des investissements pour le transport de marchandises prévus dans les plans d'investissement pluriannuels et le PNEC (2030)
- **Étape 3 :** Insertion de mesures pour stimuler le transport de marchandises dans le contrat de performance Infrabel (décembre 2022)
- **Étape 4 :** Implémentation des mesures pour stimuler le transport de marchandises reprises dans le contrat de gestion Infrabel (échéance à définir lors de l'étape 3)
- **Étape 5 :** Adaptation des subsides pour le transport ferroviaire de marchandises après 2020 (2025)
- **Étape 6 :** Élaboration d'une proposition visant à optimiser l'attribution des sillons pour le transport de marchandises (règles de priorité pour l'attribution des sillons), à la demande du secteur ferroviaire (échéance à définir)
- **Étape 7 :** Mise en place de projets pilotes de déploiement de combustibles et de solutions de traction alternatives dans le cadre du transport de fret (projet pilote de déploiement de trains

à hydrogène dans le cadre du transport de fret) (échéance à définir)

#### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

La mise en œuvre se déroule conformément au calendrier et certains objectifs ont été atteints.

Les négociations entre Infrabel et la cellule stratégique du ministre de la Mobilité sont en cours en vue d'élaborer le contrat de performance (étape 3) et les plans d'investissement pluriannuels (PPI) (étape 1) d'Infrabel. Les actions reprises dans le PNEC seront prises en considération. Après l'approbation du contrat de performance, les mesures qui y sont reprises pour stimuler le transport de marchandises seront mises en œuvre et ce, pour la durée du contrat de performance (étape 4). Sur la base des plans pluriannuels d'investissement (PPI) approuvés, Infrabel mettra en œuvre les investissements pour le transport de marchandises (étape 2). Cette étape ne pourra être entamée qu'une fois qu'il y aura plus de clarté sur les priorités pour le transport de marchandises et que le budget sera mis à disposition pour les infrastructures pour améliorer le transport de marchandises.

Concernant l'adaptation des subsides pour le transport ferroviaire de marchandises après 2020 (étape 5), une proposition de loi pour l'octroi de subsides pour le retrofitting a été approuvée par la Commission européenne et a été soumise au vote du Parlement. Le texte de loi a été publié au Moniteur. Le système d'aide a été lancé. En outre, la réduction de la redevance pour l'utilisation des sillons a été soumise à l'approbation de la Commission européenne. Un budget est également prévu pour un nouveau soutien au transport de fret pour 2023. Une fois la méthodologie établie et après rédaction et approbation par la Commission européenne, la loi sera publiée au Moniteur Belge.

Le projet d'optimisation de l'attribution des sillons pour le transport de marchandises (étape 6) en est encore à un stade très préliminaire et des discussions exploratoires ont été entamées avec Infrabel et la cellule stratégique du ministre de la Mobilité.

Une subvention est attribuée par le Conseil des Ministres du 1/4/2022 (Notifications budgétaires 2022) pour le démarrage d'un projet pilote concernant les trains à hydrogène (étape 7). Ce projet est à un stade très préliminaire, les modalités y afférentes devant encore être déterminées.

### Impact GES

En encourageant un transfert modal des modes de transports moins durables (consommation spécifique d'énergie élevée, émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> élevées, ...) vers le rail, la feuille de route vise à réduire les émissions de GES. Le transport ferroviaire est, en effet, considéré comme un mode de transport à faibles émissions de GES. Une estimation de la réduction des émissions liées à cette feuille de route est présentée dans la section précédente du rapport.

### Impact énergie

La feuille de route vise également à réduire la consommation d'énergie liée au transport de marchandises. Le rail, pour son frottement moindre, permet effectivement de transporter des marchandises, en particulier des marchandises lourdes, avec une énergie moindre (faible consommation spécifique). Par ailleurs, Infrabel, qui est responsable du transport d'énergie électrique nécessaire à la traction des trains, dispose déjà d'installations d'énergie renouvelable et prépare des projets pour leur développement ultérieur.

### Autres effets visés

La feuille de route vise également à corriger des distorsions économiques (ODD 8) et à renouveler des infrastructures (ODD 9).

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Le développement du transport ferroviaire est susceptible de générer plusieurs impacts positifs sur les villes et les établissements humains (ODD 11), comme l'amélioration de la qualité de l'air (sur-

tout lorsqu'il s'agit d'une traction électrique), la réduction des accidents, et la diminution des embouteillages.

Les actions reprises dans cette feuille de route doivent également permettre de renforcer la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport moins durables. Cet impact positif sur la mobilité est important pour l'économie belge (ODD8), et en particulier pour ses ports maritimes et ses zones urbaines où la congestion a un impact économique négatif non-négligeable.

Le secteur est aussi créateur d'emplois non délocalisables avec des niveaux d'expertise variables (ODD8).

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), après la mauvaise qualité de l'air (particules), le bruit est le deuxième problème de santé (ODD3) causé par l'environnement. Le trafic routier est la principale source de bruit environnemental en Europe suivi par le transport ferroviaire. Les émissions de bruit peuvent être considérées comme le talon d'Achille environnemental du transport ferroviaire. Le système d'aide prévu pour soutenir financièrement l'adaptation des wagons de marchandises pour réduire leurs émissions de bruit doit contribuer à atténuer ces émissions de bruit.

### Obstacles rencontrés

Sur la base de retours des projets sur le terrain, Infrabel constate que le coût des matériaux de construction a considérablement augmenté. Il y aura donc un impact financier pour les contrats qui permettent une révision des prix. Ce point fait l'objet de discussions dans le cadre des négociations sur le plan pluriannuel d'investissement et le contrat de performance d'Infrabel.

### Perspectives

Le contexte international actuel de hausse des prix de l'énergie rend les mesures de soutien au fret, telles que celles reprises dans cette feuille de route, d'autant plus pertinentes, notamment pour ce qui est d'une réduction de la dépendance énergétique aux combustibles fossiles, dont le Diesel routier.

Le 6 mai 2022, le Conseil des ministres a approuvé le projet de Vision Rail 2040. Cette Vision identifie les leviers qui permettront de

créer les conditions d'un transfert modal, dans lequel le rail pourra jouer son rôle de colonne vertébrale d'un système de mobilité plus durable. La mise en place des prochaines étapes prévues dans la Vision 2040 permettra de renforcer les actions reprises dans cette feuille de route.

Un «plan fret» du gouvernement fédéral, qui est en cours de rédaction, permettra de préciser les actions à mettre en œuvre. Des actions supplémentaires pourront également être ajoutés. Il s'agira d'une déclinaison d'actions concrètes visant à rencontrer l'ambition de la vision rail 2040 et l'ambition de doubler le volume de marchandises transportées par le rail.

### 3.G Optimisation du transport ferroviaire : passagers

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Optimisation du transport ferroviaire via des investissements
- **Accord de Gouvernement** : Investissements supplémentaires (matériel roulant, rénovation et entretien des infrastructures ferroviaires...) et vision sur le service et l'offre ferroviaire à moyen terme (2040)
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : «Transport public Infrastructures ferroviaires»
- **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022** : "Coup d'accélérateur sur la transition énergétique et Sécurité d'approvisionnement"

#### Objectifs

Cette feuille de route regroupe les actions qui doivent conduire à une amélioration de la qualité de l'offre du transport ferroviaire de voyageurs. L'objectif est de stimuler le transfert modal de la route vers le rail pour le transport de personnes en vue de réduire la dépendance énergétique notamment vis-à-vis des combustibles fossiles, les émissions de GES et le nombre de voitures sur les routes.

#### Description

Pour améliorer la qualité et l'offre du transport ferroviaire de voyageurs en Belgique, les 3 actions suivantes seront menées au cours de la période 2021-2030 :

**Action 1** : investissement dans les infrastructures ferroviaires (Infrabel et Gouvernement fédéral)

**Action 2** : Mesures pour améliorer l'intermodalité, la multimodalité et la qualité de l'accueil des voyageurs (SNCB)



- Modernisation des gares
- Accessibilité autonome des gares
- Matériel roulant
- Intermodalité et la multimodalité

**Action 3** : Participer à la co-crédation d'une vision pour le rail à l'horizon 2040. (SPF MT)

**Action 4** : Rendre le train plus attrayant sur le plan financier (SPF MT)

**Mise en œuvre** Les actions décrites ci-dessus seront implémentées par Infrabel (action 1), la SNCB (action 2) et le SPF MT (actions 3 et 4).

Pour assurer le suivi de l'implémentation de ces mesures un groupe de travail «PNEC-Rail» réunissant des représentants du SPF MT, de la cellule stratégique du Ministre de la Mobilité, d'Infrabel et de la SNCB sera mis en place.

Ce groupe de travail, qui sera présidé par le SPF MT, se réunira au minimum deux fois par an.

En outre il sera tenu compte des actions décrites ci-dessous lors de la préparation des contrats de gestion (Infrabel et SNCB) et des plans pluriannuels associés.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Une vision pour le rail à l'horizon 2040, définie avec les partenaires, a été approuvée (5/6/2022)
- **Étape 2** : Élaborer un plan d'investissement pluriannuel, en tenant compte des investissements repris dans le PNEC (décembre 2022)
- **Étape 3** : Implémentation des investissements prévus dans les plans d'investissement pluriannuels et le PNEC (2030)
- **Étape 4** : Le contrat de performance conclus avec Infrabel et le contrat de service public (SNCB) tiennent compte d'une amélioration de la multimodalité, de l'intermodalité et d'une amélioration de la qualité de l'offre de trains à court et moyen terme (décembre 2022)
- **Étape 5** : Implémentation des mesures pour améliorer la multimodalité, l'intermodalité et l'accueil des voyageurs (SNCB) (2030)

- **Étape 6** : Définition et implémentation des mesures visant à améliorer l'offre de trains à court, moyen et long terme, compte tenu des dispositions reprises dans le contrat de gestion et des recommandations de l'étude (2030)
- **Étape 7** : Neutralisation de l'augmentation des tarifs SNCB prévue pour 2022 et compensation versée à la SNCB (SPF MT)

#### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Comme prévu, la Vision Rail 2040 (étape 1) a été définie en collaboration entre le SPF Mobilité, la Cellule stratégique du ministre de la Mobilité et les différents acteurs sur le terrain (SNCB et Infrabel entre autres). Cette vision a été présentée et approuvée lors du Conseil des ministres du 6 mai 2022.

Les objectifs repris dans la Vision 2040 peuvent servir d'inspiration pour le contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel.

Les autres étapes ne sont pas encore achevées, mais le calendrier est respecté.

Les étapes 2 à 6 concernent la négociation relative aux contrats de service public pour la SNCB et de performance pour Infrabel et des plans d'investissement pluriannuels qui y sont liés et à leur successive mise en œuvre.

Compte tenu du PNEC, tant Infrabel que la SNCB établissent un plan pluriannuel d'investissement. Les discussions sur les plans d'investissement sont en cours avec les deux entreprises publiques et se déroulent parallèlement aux discussions sur les contrats. Ces plans d'investissement s'étaleront sur dix ans.

Après l'approbation des plans pluriannuels d'investissement d'Infrabel et de la SNCB, les deux entreprises publiques réaliseront les investissements pour le transport de voyageurs. Cela ne pourra être entamé qu'après un accord sur les investissements et la mise à disposition du budget.

Les négociations pour le contrat de service public avec la SNCB sont en cours. Les négociations pour le contrat de performance avec Infrabel sont également en cours.

Au cours de ces négociations, les mesures proposées dans le PNEC sont également prises en considération.

L'approbation et la signature du contrat de service public (SNCB) et du contrat de performance (Infrabel), ainsi que l'approbation des plans pluriannuels d'investissement, permettront d'améliorer la multimodalité, l'intermodalité et l'accueil des voyageurs et de rendre le transport de voyageurs plus fluide.

Enfin, l'objectif est que, d'ici 2040, l'offre de trains permette d'atteindre une part modale de 15 % pour le transport de voyageurs, alors qu'elle en représente actuellement 8 %.

En vue de maintenir l'attractivité financière du train (étape 7), le gouvernement n'a pas autorisé l'indexation des tarifs à la SNCB et offre une aide compensatoire face à la hausse des coûts pour 2022. Par ailleurs, l'évolution de la gamme tarifaire de la SNCB fait partie des points traités dans le contrat de services publics de la SNCB.

#### Impact GES

En encourageant un transfert modal route-rail, la feuille de route vise à réduire les émissions de GES de façon indirecte. Le transport ferroviaire est considéré comme un mode de transport durable en raison de ses faibles émissions de GES et de particules fines. À ce titre, le transport ferroviaire occupe une place centrale dans les stratégies fédérales et régionales de développement d'une mobilité plus durable.

#### Impact énergie

En encourageant un transfert modal route-rail, la feuille de route vise aussi à réduire la consommation d'énergie liée aux transports. Avec un frottement moindre et une possibilité de transporter un nombre important de personnes en même temps, le rail présente, en effet, une faible consommation spécifique d'énergie (consommation par voyageur). Par ailleurs, Infrabel, qui se charge de transporter l'énergie électrique nécessaire à la traction des trains, a des premières installations d'énergie renouvelable et des projets pour leur développement ultérieur.

#### Autres effets visés

La feuille de route vise aussi à développer un processus de co-création avec les principales parties prenantes (ODD 17) (dans le cadre de l'élaboration de la Vision 2040).

Elle vise également à améliorer le tissu urbain via une modernisation des gares et un renouvellement des infrastructures (ODD9).

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Le développement du transport ferroviaire peut générer plusieurs effets positifs, tels que l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des accidents et la diminution des embouteillages (ODD 3 et 11).

Un système ferroviaire de qualité est aussi un élément important pour soutenir le développement économique du pays (SDG 8), notamment en facilitant les déplacements des travailleurs vers et depuis les pôles d'emplois.

Le maintien et le développement d'un système ferroviaire efficace qui couvre l'ensemble du territoire national jouent également un rôle important dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (ODD 1 et 10). Le transport ferroviaire est, en effet, le seul mode de transport disponible pour les déplacements à moyenne et longue distance pour certains segments de la population, tels que les écoliers, les personnes âgées ou les personnes en situation économique précaire. Les actions reprises dans cette feuille de route contribueront à garantir à ces groupes sociaux l'utilisation du réseau ferroviaire dans des conditions optimales.

#### Obstacles rencontrés

Sur la base de retours des projets sur le terrain, Infrabel constate que le coût des matériaux de construction a considérablement augmenté. Il y aura donc un impact financier pour les contrats qui permettent une révision des prix. L'augmentation des prix des matériaux de construction fait l'objet de discussions dans le cadre des négociations sur les plans pluriannuels d'investissement Infrabel et SNCB, le contrat de performance d'Infrabel et le contrat de service public SNCB.

### Perspectives

Le contexte de crise internationale actuel, notamment avec le besoin d'une réduction rapide de la dépendance énergétique de la Belgique (approvisionnement en pétrole et gaz) rend les mesures de soutien au transport passagers par rail, déjà très largement électrifié, davantage utiles.

Le 6 mai 2022, le Conseil des ministres a approuvé le projet de Vision Rail 2040. Cette Vision identifie les leviers qui permettront de créer les conditions d'un véritable transfert modal, dans lequel le rail pourra jouer son rôle de colonne vertébrale d'un système de mobilité plus durable et conforme aux objectifs internationaux, nationaux et régionaux en matière de diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, d'amélioration de la mobilité, de diminution des embouteillages et d'accidents de la route et de soutien à l'économie.

Pour le transport des voyageurs, réussir le transfert modal implique d'améliorer l'expérience globale du client au travers des ingrédients suivants :

- Une accessibilité universelle des gares et des trains
- Des gares vivantes et intégrées à leur environnement
- Une tarification attrayante et simplifiée
- Des informations complètes et actualisées à destination des voyageurs
- Des conditions de voyages confortables répondant aux attentes des passagers
- Des voyages internationaux plus fluides dès la réservation et l'achat de titre de transport
- Une sécurité globale et intégrée des passagers, du public et du personnel

En vue de renforcer l'efficacité de cette mesure La vision 2040 préconise en particulier l'application progressive du principe de cadencement autour de nœuds de correspondance. La faisabilité technique et financière de ce principe devrait faire l'objet d'une étude pour voir comment l'appliquer à tout ou partie du système ferroviaire belge.

Une évaluation de la Vision 2040 sera présentée tous les ans par le ministre compétent dans le cadre de sa Note de Politique Générale.

## 3.H Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO<sub>2</sub> associées

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet

#### Contexte et références

- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique et infrastructures publiques ; diminution de la consommation d'énergie dans le secteur ferroviaire transports publics et infrastructures ferroviaires

#### Objectifs

Cette feuille de route vise à réduire la consommation d'énergie de traction du transport ferroviaire de voyageur et les émissions de GES associées.

#### Description

Pour réduire la consommation d'énergie de traction du transport ferroviaire et les émissions de CO<sub>2</sub> associées, les trois actions suivantes seront menées au cours de la période 2021-2030 :

1. Réalisation d'une Étude coûts-bénéfices (financier, énergie, environnement) concernant l'électrification complète du réseau de chemins de fer belge ou l'utilisation d'autres modes de transport plus durables pour remplacer la traction diesel (trains à hydrogène, automotrices avec des batteries...) (SPFMT)
2. Réalisation d'une étude pour déterminer comment réduire les coûts de l'utilisation électrique pour le transport ferroviaire (SPFMT)
3. Mise en place de mesures permettant de diminuer la consommation d'énergie de traction de la SNCB entre 2021 et 2030 (SNCB)

**Mise en œuvre** Les actions décrites ci-dessus seront implémentées par le SPF MT (actions 1 et 2) et la SNCB (action 3). Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel, sera étroitement associé à la réalisation de ces actions.

Pour assurer le suivi de l'implémentation de ces mesures un groupe de travail «PNEC-Rail» réunissant des représentants du SPF MT, de la cellule stratégique du ministre de la Mobilité, d'Infrabel et de la SNCB sera mis en place. Ce groupe de travail, qui sera présidé par le SPF MT, se réunira au minimum deux fois par an.

En outre il sera tenu compte des actions décrites ci-dessous lors de la préparation des contrats de gestion (Infrabel et SNCB) et des plans pluriannuels associés.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Réalisation d'une étude coûts-bénéfices de l'électrification complète du réseau de chemins de fer ou autres solutions alternatives (11/12/2020)
- **Étape 2** : Réalisation d'une étude pour déterminer comment réduire les coûts de l'utilisation électrique pour le transport ferroviaire (2023)
- **Étape 3** : Conclusion du contrat de service public pour la SNCB et du contrat de performance pour Infrabel et des plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel (décembre 2022)
- **Étape 4** : Implémentation des mesures permettant de diminuer la consommation d'énergie de traction de la SNCB (2030)

#### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Le calendrier prévu est respecté.

L'étude coûts-bénéfices sur l'électrification complète du réseau ferroviaire (étape 1) a été achevée le 11/12/2020 et est disponible au public.

Le calendrier de l'étude visant à déterminer comment réduire le coût de la consommation d'électricité du transports ferroviaire (étape 2) n'a pas encore été déterminé.

L'avancement dans la conclusion du contrat de service public pour la SNCB, du contrat de performance pour Infrabel et des plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel est décrite dans les feuilles de route 3.F et 3.G. Des mesures visant à réduire la consommation d'énergie de traction sont prises en compte lors des négociations.

Des mesures visant à diminuer la consommation d'énergie de traction de la SNCB (étape 3) sont en cours de mise en œuvre et produiront leurs effets progressivement durant la période 2021-2030. Il s'agit de mesures de gestion pour la réduction de la consommation énergétique des trains tant à l'arrêt (éco-stabling) qu'en conduite (éco-driving) et d'investissements économes en énergie (relighting du matériel roulant existant et mise en service du matériel roulant plus économe en énergie).

#### Impact GES

La feuille de route vise à réduire les émissions de GES. Une estimation de l'impact CO<sub>2</sub> est présentée dans la section précédente du rapport.

**Impact énergie** La feuille de route comporte des mesures de réduction directe de la consommation énergétique du transport par rail. Celle-ci sera comptabilisée en énergie finale.

Il est important de souligner que la consommation d'énergie spécifique par voyageur (et donc des émissions de GES qui y sont liées) dépend du taux d'occupation moyen.

En réduisant sa consommation énergétique, et en diversifiant ses sources d'approvisionnement, la SNCB entend stabiliser sa consommation, et surtout les prix d'achat, la crise géopolitique ayant démontré la vulnérabilité de la SNCB à la volatilité des prix de l'énergie.

#### Autres effets visés

La feuille de route vise aussi à l'innovation et à la révision des procédures et méthodes de travail internes.

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

En déployant davantage de trains à double étage, la SNCB va augmenter la capacité de transport (ODD9), sans devoir augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire.

Pour ses futures commandes, la SNCB a décidé d'adapter le concept des voitures pour que celles-ci soient d'avantage adaptées aux besoins des personnes à mobilité réduites (ODD10).

#### Obstacles rencontrés

En termes de température, 2021 a été une année avec un nombre élevé de degrés-jours, ce qui a également un impact négatif sur la consommation.

Les inondations de l'été 2021 ont eu un impact important sur le réseau et sur le trafic ferroviaire. Les actions menées en collaboration avec le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel, ont permis de rétablir la circulation des trains début octobre.

En raison de la crise sanitaire, le nombre de passagers, et donc aussi le taux d'occupation moyen du train, ont chuté de manière drastique, ce qui a généré une augmentation très importante de la consommation d'énergie spécifique (Wh/pkm) et impacté fortement le chiffre d'affaires. Malgré la crise, la SNCB a investi en 2021 près de 700 millions d'euros dans l'accueil des voyageurs, le matériel roulant, les ateliers, la digitalisation... Pour continuer à assurer sa mission de service public, la SNCB a reçu une compensation de la part du gouvernement. Ce soutien de l'État, combiné à des mesures d'économies internes, a permis de circonscrire la perte d'exploitation.

#### Perspectives

La crise géopolitique actuelle pousse les prix de l'énergie à la hausse et remet la question de la dépendance énergétique au centre des débats. Dans ce contexte, la réduction de la consommation d'énergie de traction de la SNCB apparaît encore plus nécessaire que jamais.

L'inflation élevée et la flambée des coûts de l'énergie générés par cette crise, combinés à l'impact des mesures sanitaires, pèsent lourdement sur les comptes de la SNCB, premier consommateur d'électricité du pays et devraient conduire à une année 2022 difficile sur le plan financier.

### 3.1 Vers une aviation net-zero émission en 2050

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet, Thomas Dermine et Pierre-Yves Dermagne (Étape 6)

#### Contexte et références

- **PNEC** : Insister pour que le secteur de la navigation aérienne prenne également des engagements concrets et élabore une feuille de route pour réduire substantiellement les émissions de GES dont il est responsable. Parvenir à une navigation aérienne à zéro émission d'ici à 2050 devrait être l'ambition de tous les pays.
- **Accord de Gouvernement** :
  - mieux appliquer le principe du pollueur-payeur dans le secteur aérien
  - révision de l'exonération actuelle de taxe sur le kérosène
  - le gouvernement plaidera au niveau de l'UE contre les « sauts de puce »
- **Stratégie de mobilité durable et intelligente (SMDI)** – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir (COM (2020) 789 final)
- **Note de Politique générale Mobilité (Doc 54 1580/ (2020/2021))**
- **Destination 2050 - A route to net zero European Aviation (NLR-CR-2020-510)**
- **Waypoint 2050** (Air Transport Action Group, 2020)
- **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022** : "Coup d'accélérateur sur la transition énergétique"

#### Objectifs

Réduire les émissions de GES de la navigation aérienne en accord avec les objectifs de l'Accord de Paris, de l'Union européenne et de l'Etat belge.

#### Description

Aujourd'hui, des programmes et des objectifs internationaux de diminution de l'impact de l'aviation sur nos écosystèmes donnent une direction claire.

Afin de permettre à l'aviation de se projeter vers un avenir durable en Belgique, il est primordial d'aller plus loin qu'aujourd'hui dans la réflexion et de prendre proactivement les décisions qui contribueront à une réduction des conséquences environnementales (bruit, pollution, impact énergétique, ...) que peuvent avoir les activités de ce secteur sur notre milieu de vie.

#### Mise en œuvre

L'impact écologique de l'aviation sera étudié et des actions concertées seront initiées afin de le limiter de façon substantielle. Différentes solutions à implémenter et l'élaboration d'un plan d'actions seront identifiées. Le développement d'une offre alternative de transport, notamment via les trains rapides et les trains de nuit internationaux constitue à la fois une condition et une opportunité.

#### Calendrier

- **Étape 1.** Reprise des propositions environnementales belges dans la révision de la réglementation du ciel unique européen. (31/12/22)
- **Étape 2.** Participation effective des compagnies aériennes belges au programme d'ecolabel de l'EASA. (31/12/2022)
- **Étape 3.** Inclusion de clauses garantissant la possibilité d'avitaillement en carburant d'aviation durable dans le nouveau contrat de ravitaillement en carburant en place à Brussels Airport. (30/06/2030)
- **Étape 4.** Mise en place de nouvelles mesures réduisant les émissions des avions au sol aux aéroports. (01/06/2026)
- **Étape 5.** Mise en place des procédures CCO, CDO et approche optimisées / révision de la modulation des redevances terminales

- **Étape 6.** Clean Aviation - Aides d'État à la Recherche, au Développement et à l'Innovation dans le cadre des programmes Airbus (lancement de l'appel / financement des projets de R&D)
- **Étape 7.** Développer une vision prospective

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

##### **Étape 1 : Promouvoir les objectifs climatiques belges et les mesures de réduction de GES du transport aérien dans le cadre de la révision du ciel unique européen.**

La Belgique s'est positionnée en faveur de cette révision et a défendu sa position chapitre par chapitre. Le processus législatif se poursuit au niveau européen. La présidence française du Conseil européen n'a pas avancé sur ce dossier depuis le début de cette année. Les positions des États membres et du Parlement européen restent diamétralement opposées.

##### **Étape 2 : Promouvoir un label d'impact environnemental pour les compagnies aériennes.**

Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'UE, l'Agence européenne de Sécurité aérienne (EASA) a reçu le mandat de développer un système d'étiquetage environnemental pour l'aviation. Une phase de développement des premiers produits a débuté cette année. Elle concerne un projet de label environnemental pour les vols, les avions et les compagnies aériennes. Le projet le plus avancé concerne les performances environnementales des vols pour lesquels un label de démonstration est déjà établi. L'EASA travaille aussi à l'analyse du cycle de vie des avions. L'agence a lancé ce 29 avril une consultation publique sur le « Product Environmental Footprint Category Rules – Aircraft » relative à la méthodologie qui soutiendra le développement du label pour les aéronefs. L'EASA espère pouvoir dévoiler son travail au public pour la fin de cette année.

La Direction Générale Transport Aérien (DGTA) assure la promotion de ce projet auprès des compagnies aériennes belges et les soutiendra dans sa mise en œuvre. Deux compagnies aériennes belges ont déjà exprimé leur volonté de participer à la phase pilote du programme.

##### **Étape 3 : Promouvoir les carburants d'aviation durables.**

Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'Union européenne, la Commission européenne envisage des options législatives pour stimuler la production et l'adoption de carburants d'aviation durables (SAF, Sustainable Aviation Fuels) par le biais de l'initiative ReFuelEU Aviation. Le dossier a été porté par les présidences slovènes et françaises du Conseil européen. Les travaux se sont achevés sous la présidence française. L'orientation générale a été adoptée lors du Conseil Transports du 2 juin 2022. La Belgique, après avoir fait une proposition de compromis équilibré, s'est opposée au texte dont l'ambition a été fortement diminuée et qui inclut une définition trop large des carburants durables comparé à la proposition originale de la Commission. La coordination est toujours assurée par le SPF MT via la plateforme BE4MOVE de manière à coordonner la position Belge lors de la deuxième phase des négociations du processus législatif européen.

D'autre part, le contrat de ravitaillement en carburant en place à Brussels Airport arrive à échéance en avril 2023. Un nouvel appel d'offres doit être rédigé. En tant qu'autorité de surveillance, la DGTA a veillé à ce que toutes les clauses nécessaires soient intégrées dans l'appel d'offres afin que la transition vers l'utilisation des carburants d'aviation durables soit possible sans délai. Cela devrait permettre de répondre rapidement à la future législation européenne en la matière et de devenir un adopteur précoce de cette nouvelle technologie.

La procédure d'attribution actualisée de Brussels Airport Company pour la catégorie restreinte des services d'assistance en escale pour l'approvisionnement en carburant et en huile a été approuvée par le Directeur général le 21 décembre 2021 après examen de ses services.



Ensuite, une subvention de 2.000.000€ est accordée à Brussels Airport Company pour financer la mise en œuvre de projets pilotes pour la fourniture de SAF à l'aéroport. Le but est d'encourager les compagnies aériennes à utiliser ces carburants en neutralisant le surcoût actuel de ceux-ci par rapport aux carburants fossiles afin d'en accélérer l'utilisation.

---

#### **Étape 4 : Réduction de l'utilisation du kérosène sur les infrastructures aéroportuaires.**

Le roulage des avions sur les infrastructures aéroportuaires est actuellement responsable d'une partie non négligeable de la consommation de carburant totale des vols. Le concept de roulage « vert » consiste à faire rouler les avions sans qu'ils aient à utiliser leurs moteurs pour se déplacer. D'autres mesures sont également envisagées, comme l'utilisation d'une flotte de véhicules électriques sur les aéroports, ou la limitation d'utilisation des APU – Auxilliary Power Unit ou unité auxiliaire de puissance – qui est une petite turbine utilisant le kérosène de l'avion pour l'alimenter en électricité les avions qui ont besoin d'électricité pour climatiser la cabine et pour lancer leurs moteurs.

La DGTA soutiendra à son niveau les mesures du projet «Stargate» mené par Brussels Airport concernant l'électrification du roulage au sol et de la manutention des avions.

La Belgique soutient aussi la proposition de règlement européen sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR). Celle-ci comprend une disposition visant à imposer la fourniture d'électricité de source renouvelable aux aéronefs commerciaux stationnés aux aéroports du réseau transeuropéen de transport.

Le calendrier prévu est respecté et l'objectif à court terme présent en Etape 3, à savoir l'approbation du cahier des charges pour le renouvellement du marché d'avitaillement en carburant à Bruxelles-National, a été atteint.

Trois nouvelles étapes ont été ajoutées.

---

#### **Étape 5 : Des services de navigation aérienne plus durables.**

Une subvention de 2.745.000 € est accordée à Skeyes pour le financement de projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable. Il s'agit concrètement de premièrement promouvoir les concepts d'opérations en montée continues (CCO, continuous climb operation), d'opération en descente continue (CDO, continuous descent operation) et d'approches à pente augmentée (projet HERON) ; ensuite de mettre en œuvre un système tarifaire « plus vert » pour les redevances terminales payées par les utilisateurs du contrôle aérien en modulant ces charges selon des paramètres environnementaux.

---

#### **Étape 6 : Clean Aviation - Aides d'État à la Recherche, au Développement et à l'Innovation dans le cadre des programmes Airbus.**

La Plate-forme aéronautique fédérale soutient l'industrie aéronautique belge dans sa participation aux différents programmes d'Airbus.

Les coûts de développement ou « Non Recurring Costs » (NRC) qui accompagnent ce genre de projets Airbus peuvent en tout cas être très élevés. La Plate-forme aéronautique fédérale (collaboration entre le SPP Politique scientifique et le SPF Économie) finance ces coûts uniques (NRC) au moyen d'avances remboursables, conformément à la réglementation européenne en matière d'aides d'État. Au sein de cette plate-forme, la Direction Générale Recherche et Spatial du SPP Politique scientifique est responsable des aspects techniques et scientifiques des aides d'État. Le programme Airbus lancé en 2017 prévoyait un budget de 45 millions d'EUR. Après deux appels à propositions en 2018 et 2019, il a été décidé d'utiliser le solde de 9.856.935 EUR pour un appel axé autour de la thématique «clean aviation» (en complément du projet du RRF I-5.09 : appel en soutien aux secteurs aéronautique et spatial).

---

#### **Étape 7 : Développer une vision prospective**

1. La DGTA rédigera un White paper
2. Charger le groupe technique, initié en juin 2021, d'évaluer des techniques d'approche plus respectueuses de l'environnement.



3. Intégrer une mission prospective dans le nouveau contrat de gestion de Skeyes.

**Impact GES** Cette feuille de route entend contribuer à l'objectif de développer une aviation net zéro pour 2050. La méthodologie d'évaluation de l'impact GES existe et a été développée notamment dans le cadre des plans d'action de l'OACI.

**Impact énergie** Aucune analyse n'a encore été effectuée à ce stade.

#### Autres effets visés

La mesure prévoit de promouvoir les carburants d'aviation durables avec le soutien à la proposition ReFuelEU Aviation et d'un projet de fourniture de carburants d'aviation durables à Bruxelles-National (SDG 7).

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Elle vise à rendre l'infrastructure de transport aérien plus respectueuse de l'environnement (support à la révision du ciel unique européen, faciliter la mise en place d'une infrastructure de mélange de carburants d'aviation durables à Bruxelles-National, réduction de l'utilisation du kérosène au sol, optimisation des procédures de navigation aériennes, recherche et développement dans le cadre du programme Clean Aviation) (ODD9). La réduction des émissions de GES peut dans certains cas comme l'utilisation de procédures d'exploitation avancées ou d'avions de nouvelle génération s'accompagner d'une réduction des émissions polluantes et du bruit et participer à la réalisation de l'ODD 11 (Villes et communautés durables) des Nations Unies.

#### Obstacles rencontrés

Aucun obstacle particulier n'a encore été rencontré.

**Perspectives** A revoir en fonction de l'avancement du paquet législatif "Fit for 55" et des décisions de la prochaine Assemblée générale de l'OACI qui se tiendra cet automne.

## 3.J Véhicules zéro émission

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Zakia Khattabi et Pierre-Yves Dermagne

#### Contexte et références

- **Accord du gouvernement** : suppression progressive de la vente de véhicules qui ne répondent pas à la norme «zéro émission», à condition qu'il y ait sur le marché suffisamment de voitures à coût abordable et que des analyses sur le cycle de vie soient disponibles. Dans ce cadre, le gouvernement tiendra compte également de l'incidence de cette transition sur les finances publiques (notamment l'impact sur les accises).
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Budget mobilité (le projet s'inscrit dans le cadre de la réforme plus large de la fiscalité automobile) ; Voitures de société à zéro émission ; Infrastructure de recharge
- **Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022** : "Coup d'accélérateur sur la transition énergétique"

#### Objectifs

Cette feuille de route vise à élimination progressive des véhicules à combustion.

#### Description

La mise en œuvre de cette mesure nécessite premièrement de définir le périmètre : les véhicules zéro émissions, les classes de véhicules à laquelle cette mesure s'applique, d'identifier les mesures potentielles, d'évaluer leur faisabilité juridique et technique, ainsi que leurs effets sociaux et leurs impacts fiscaux. Le plan d'actions sera défini ensuite après consultation des stakeholders.

Suite à la décision du Kern de mars 2022, la feuille de route va être élargie aux cyclomoteurs et aux petits véhicules utilitaires.

L'interdiction à terme de la publicité des véhicules thermiques fait partie des mesures potentielles.

**Mise en œuvre** Pour y parvenir, trois phases préparatoires doivent être réalisées :

1. étude de faisabilité,
2. table ronde entre fédéral et régions
3. construction d'une feuille de route
4. définition des actions
5. mise en œuvre et suivi des actions

**Calendrier**

- **Étape 0** : Conjointement avec les autres ministres compétents, charger l'administration (les administrations) de réaliser une analyse (juridique) sur les possibilités d'évoluer en Belgique vers uniquement des véhicules «zéro émission» pour la vente ou l'immatriculation (1/4/2022)
- **Étape 1** : Réaliser une étude de faisabilité (31/3/2023)
- **Étape 2** : Organiser des tables-rondes avec les administrations et politiques au niveau national d'une part, et avec les stakeholders d'autres part (décembre 2022)
- **Étape 3** : Élaborer une feuille de route stratégique (janvier 2023)
- **Étape 4** : Élaborer un plan d'action (avril 2023)
- **Étape 5** : Effectuer la mise en œuvre et le suivi des actions (janvier 2030)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Des retards sont observés par rapport au calendrier prévu initialement. Deux raisons expliquent ces retards. D'une part, les études n'ont pas été lancées parce qu'il a été jugé opportun d'attendre l'avancée des négociations au niveau de l'Europe, et d'estimer si l'ambition européenne de phasing-out pourrait passer de 2035 à 2030. Entre temps, cette option ne semble plus réaliste. D'autre part, un manque de personnel a également influé sur ces retards. Ceux-ci qui sont en train d'être résorbés.

Afin de clarifier les conditions de mise en œuvre de la mesure, une étude sera lancée en octobre 2022 pour identifier toutes les mesures possibles pour promouvoir l'élimination progressive des véhicules thermiques légers en Belgique d'ici 2030. La première partie de l'étude consistera à déterminer la faisabilité juridique d'une interdiction de mise sur le marché des véhicules à moteur à combustion interne au niveau national en 2030, en tenant compte des restrictions réglementaires européennes. La deuxième partie de l'étude portera sur l'évaluation de l'impact socio-économique des mesures proposées.

### Impact GES

L'élimination progressive des moteurs à combustion interne aura un impact positif sur les émissions de GES et fait partie du paquet plus large de l'UE « Fit for 55 » visant à réduire les émissions de GES de 55% d'ici 2030.

### Impact énergie

Le passage des moteurs à combustion interne aux véhicules électriques augmente considérablement la consommation d'électricité. Il est dès lors important de se concentrer sur les véhicules économes en énergie et « légers ».

---

### Autres effets visés

L'élimination des véhicules thermiques vise aussi à réduire la pollution atmosphérique locale (Nox, particules...).

---

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

L'élimination progressive des véhicules à combustion conduira à une réduction des émissions de GES (ODD 13), des pollutions des eaux (ODD6) et de l'air (ODD 11), ainsi que des nuisances sonores (ODD 11). Une amélioration de la qualité de l'air génèrera un impact positif sur la santé (ODD 3). La réduction des niveaux de pollution par les hydrocarbures contribuera à préserver la biodiversité marine (ODD 14) et terrestre (ODD 15).

Le passage aux véhicules électriques entrainera la création nette d'emplois (ODD 8). Ceux-ci nécessitent de nouvelles compétences, pouvant être offerte par le biais formations (ODD 4).

L'élimination progressive des véhicules à combustion nécessite un changement et une expansion de l'infrastructure de recharge et stimulera l'innovation à long terme (ODD9).

La mise en œuvre de cette politique est toutefois susceptible de générer un impact négatif sur la pauvreté (ODD 1) et d'accroître les inégalités sociales (ODD 10), car le coût des véhicules électriques est actuellement très élevé. Celui-ci devrait toutefois diminuer avec l'augmentation des volumes.

---

### Obstacles rencontrés

La sortie des véhicules à combustion fait face à des obstacles de différentes natures : La fragmentation des compétences au niveau belge et au niveau fédéral, la faible disponibilité des matières premières, le coût élevé des véhicules électriques, le manque d'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques.

---

### Perspectives

Les normes relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et aux polluants atmosphériques fixées au niveau européen sont pour l'instant en cours de révision. Le futur règlement européen sur les normes de CO<sub>2</sub> devrait permettre d'éliminer progressivement les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne d'ici 2035. Des options sont actuellement envisagées pour accroître cette ambition afin que les États membres puissent introduire individuellement une élimination progressive des véhicules à combustion interne plus précoce.

## 4. ÉCONOMIE

### 4.A Plan d'action fédéral sur l'économie circulaire

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Zakia Khattabi et Pierre-Yves Dermagne

#### Contexte et références

- **Accord de Gouvernement** : «Afin de lutter contre le changement climatique, il est nécessaire d'évoluer vers une utilisation plus intelligente, plus efficace et plus durable des matériaux et des matières premières. Avec les entités fédérées et les entreprises, le gouvernement s'efforcera donc de mettre en place une économie totalement circulaire. Le gouvernement développera, en accord avec les entités fédérées, un plan d'action fédéral sur l'économie circulaire, afin de diminuer fortement la consommation des matières premières et l'empreinte des matériaux dans la production et la consommation.»
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : projet 5.3 «Belgium Builds Back Circular»

#### Objectifs

Le plan d'action fédéral sur l'économie circulaire vise à réduire la consommation de ressources, lutter contre les changements climatiques et la perte de biodiversité, soutenir et stimuler la compétitivité et la création d'emploi et réduire la dépendance de la Belgique vis-à-vis des ressources produites à l'étranger.

#### Description

Le projet de plan d'action fédéral pour une économie circulaire est décliné en quatre parties : (1) Définition, défis et opportunités ; (2) Contribution de l'État fédéral au programme européen ; (3) Mesures en faveur de l'économie circulaire dans le cadre du plan de relance

et (4) Mesures complémentaires fédérales pour une économie circulaire. La partie 4 (mesures fédérales) est déclinée en cinq objectifs : «Stimuler la mise sur le marché de produits et services circulaires» ; «Encourager plus de circularité dans les modes de production», «Soutenir le rôle des consommateurs et les acheteurs publics», «Mettre en place les incitants et outils nécessaires», et «Évaluer les progrès». Les mesures prévues sous ces objectifs portent sur différents domaines (ex : normes de produits, ecodesign, protection des consommateurs, financement, etc.).

Le **Plan d'action fédéral Économie circulaire** a été approuvé le 21 décembre 2021. Les mesures prévues sont en cours de mise en œuvre :

- Belgium Builds Back Circular, avec les appels à projet autour de l'écoconception et de la substitution des substances chimiques.
- La mise en œuvre de mesures supplémentaires :
  - Mesure 8. Développement et diffusion d'une méthodologie pour les entreprises souhaitant mettre en place un modèle économique de type Produit/Performance As A Service.
  - Mesure 11. Soutenir le développement d'un système numérique efficace pour tracer les flux de matériaux au niveau européen.
  - Mesure 12. Renforcer les règles de garantie légale pour les produits de consommation
  - Mesure 14. Encourager les marchés publics circulaires
  - Mesure 15. Lancer une campagne de communication pour sensibiliser les consommateurs belges à la consommation durable et à l'économie circulaire
  - Mesure 16. Faciliter le financement des projets d'économie circulaire
  - Mesure 17. Proposer des instruments fiscaux pour promouvoir l'économie circulaire

Le plan d'action comprend également des mesures liées aux normes de produits. Ces mesures sont reprises dans la fiche 4B.

**Mise en œuvre** Le plan a été soumis à la consultation des régions et parties prenantes (CFDD et CCE) et a été adopté au niveau fédéral le 17 décembre 2021. Un calendrier pour la mise en œuvre des mesures du plan d'action fédéral Économie circulaire a été établi :

- Mesure 8 (Q2 2023, SPF Santé publique)
- Mesure 11 (calendrier basé sur l'UE, SPF Santé publique)
- Mesure 12 (calendrier à déterminer, SPF Santé publique)
- Mesure 14 (Q4 2022, SPF Santé publique)
- Mesure 15 (2022 - Q4 2022, SPF Santé publique)
- Mesure 16 (2022 - Q4 2022, SPF Santé publique)
- Mesure 17 (Q2 2022 - Q4 2022, SPF Santé publique)

Un comité d'accompagnement du projet 'Belgium Builds Back Circular' (BBBC) sera mis en place.

- Calendrier**
- **Étape 1 :** développement du plan fédéral économie circulaire (janvier à juin 2021)
  - **Étape 2 :** phase de consultation (juin à octobre 2021)
  - **Étape 3 :** finalisation et publication du plan (octobre à décembre 2021)
  - **Étape 4 :** les premiers projets BBBC pourraient démarrer fin 2022/début 2023 et se poursuivre jusqu'au 31 juillet 2026 au plus tard
  - **Étape 5 :** formulation ponctuelle de mesures supplémentaires dans le cadre du Plan d'action fédéral Économie circulaire (octobre 2021 à juin 2022)
  - **Étape 6 :** la mise en œuvre des mesures du plan d'action fédéral Économie circulaire fait l'objet d'un suivi semestriel (à partir de 2022)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Les étapes 1 à 3 de la feuille de route ont été finalisées comme prévu et ont abouti à l'adoption du Plan fédéral d'Économie circulaire le 17 décembre 2021.

Depuis son adoption, des avancées ont eu lieu dans les quatre parties du plan :

#### – **Partie 1 : Gouvernance**

Pour le premier volet du plan d'action (gouvernance), une note de travail a été présentée lors de la Conférence interministérielle de l'environnement (CIE) élargie à l'économie du 22 mars 2022 qui définit clairement la vision à long terme, les objectifs et les thèmes prioritaires de la plateforme intra-belge pour l'économie circulaire et donne à la plateforme un mandat clair.

#### – **Partie 2 : Contribution de l'État fédéral au programme européen**

Un premier paquet de mesures stratégiques a été présenté le 30 mars 2022 et fait l'objet d'un suivi au niveau belge par différents groupes de travail pertinents dans lesquels sont représentés des experts des administrations économiques et environnementales. Les secteurs prioritaires de ce paquet de mesures sont la construction et le textile. Un deuxième paquet de mesures est attendu en juillet 2022.

#### – **Partie 3 : Mesures en faveur de l'économie circulaire dans le cadre du Plan de Relance et de Résilience (4B)**

Troisièmement, le projet «Belgium Builds Back Circular» a également été lancé dans le cadre du Plan de relance européen. Le premier pilier de ce projet comprend deux appels à projets sur l'écoconception et la substitution des substances chimiques. La gouvernance et le développement de ce projet ont été approuvés par le Comité de pilotage le 17 février 2022. Les discussions sur les modalités pratiques du lancement sont toujours en cours au niveau

politique. Les premiers projets pourraient démarrer fin 2022/début 2023. Le deuxième pilier comprend une campagne de sensibilisation et d'information destinée aux PME afin d'accélérer la transition vers un modèle d'entreprise circulaire et durable. Les travaux préparatoires ont commencé et sont suivis par les parties prenantes impliquées dans un comité de suivi.

#### – Partie 4 : Mesures complémentaires fédérales pour une économie circulaire (4A)

Enfin, le plan d'action contient également quelques mesures spécifiques pour les institutions fédérales ayant un impact possible sur les objectifs climatiques. Les mesures seront mises en œuvre au cours de cette législature. Le travail sur un certain nombre de mesures a déjà commencé, par exemple, plusieurs produits jetables ont récemment été interdits sur le marché belge (mesure 6). En outre, le suivi continu du plan est également inclus en tant que mesure spécifique. Si la mise en œuvre des plans est susceptible de poser des problèmes, ceux-ci seront signalés en temps utile au ministre de tutelle compétent. Il a également été convenu qu'il y aura une réunion de révision tous les six mois au cours de laquelle les membres du gouvernement seront informés de l'avancement du plan d'action. D'ici le 30 juin, de nouvelles mesures peuvent être proposées de manière ponctuelle pour être incluses dans le plan d'action. Celles-ci pourront être discutées lors de la prochaine réunion en septembre.

#### Impact GES

L'impact sur les émissions de GES sera en partie lié aux GES générés en dehors des frontières belges. En effet, une grande partie de notre consommation concerne des biens importés dont les GES ne peuvent pas être retrouvés dans les données belges. Plus de la moitié des émissions de carbone mondiales sont issues de l'extraction et de la transformation des matières premières. La réduction de la consommation de matières premières en Belgique contribuera donc à la réduction des GES au niveau mondial, mais l'impact au niveau belge n'est pas facile à cartographier.

---

#### Impact énergie Voir supra

---

#### Autres effets visés

Les mesures du plan d'action fédéral en faveur de l'économie circulaire visent principalement à réduire l'empreinte de la consommation et à accroître l'efficacité des matériaux. En outre, cette politique entend améliorer la récupérabilité et la durabilité des produits et services sur le marché, ce qui peut entraîner une augmentation de l'emploi et du chiffre d'affaires dans divers secteurs qui privilégient les modèles économiques circulaires. En ce qui concerne les déchets et la réutilisation des flux de matières, plusieurs indicateurs sont inclus dans les ODD (notamment la réduction de la pollution de l'eau, l'augmentation de l'efficacité des matériaux...). En outre, les progrès vers l'économie circulaire sont suivis au niveau européen via le [Cadre européen pour l'économie circulaire](#) (mesure 22). Le plan d'action examine également les contrôles supplémentaires nécessaires pour assurer la transition vers une économie circulaire (mesure 23).

---

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Voir l'analyse dans le Tableau 4

Il est important de noter qu'en Belgique aussi, les effets pourront être indirects, alors que l'impact direct de l'efficacité des matériaux se fera surtout sentir dans les pays producteurs. Il est donc également important, lors de la réorientation des flux de matières, de prendre en compte la répartition des richesses au niveau mondial et l'impact sur les ODD des principaux partenaires commerciaux.

Les mesures auront également des effets sociaux positifs. Des produits et services plus circulaires peuvent conduire à un accès moins coûteux aux produits et aux services. Par exemple, les produits ayant un cycle de vie plus long peuvent augmenter l'offre de produits d'occasion moins chers.

D'autres effets indirects dépendront en grande partie des plans d'action sectoriels. Ceux-ci peuvent donc varier considérablement, mais sont susceptibles d'être plus perceptibles dans les secteurs prioritaires : la construction, le textile et l'électronique grand public. Le plan permettra également de réduire la dépendance de la Belgique à l'égard des importations de matières premières primaires.

### Obstacles rencontrés

Tant au niveau belge qu'au niveau fédéral, les compétences sont extrêmement fragmentées, alors que la durabilité et la circularité sont un thème transversal qui devrait faire l'objet d'un suivi et d'une priorité dans chaque partie de la société. Pour l'instant, il n'y a pas d'objectifs communs ni de consensus sur la manière de les atteindre. La complexité de la structure de l'État complique le processus de réalisation des objectifs qui existent.

En ce qui concerne le plan d'action pour l'économie circulaire, en raison des compétences partagées une importante concertation est en place avec les autorités régionales. Des efforts sont consentis pour travailler un maximum de manière complémentaire et pour partager les connaissances.

### Perspectives

En juillet 2022, la Commission européenne publiera un nouveau paquet de mesures «économie circulaire». S'il existe des directives ou des initiatives importantes, les réseaux existants chercheront à savoir qui les reprendra et les mettra en œuvre au niveau belge. Il est possible de proposer et d'inclure des mesures supplémentaires dans le plan d'action fédéral Économie circulaire au plus tard le 30 juin 2022.

L'efficacité des plans dépend fortement de l'implication des parties prenantes. Cependant, l'efficacité des mesures est encore peu connue car l'économie circulaire constitue un développement assez récent. Si ces informations devaient être disponibles, la politique pourrait certainement y être ajustée.

## 4.B Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Zakia Khattabi

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : «Extension et renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen»
- **Accord de Gouvernement** : «Plan d'action fédéral sur l'économie circulaire, afin de diminuer fortement la consommation des matières premières et l'empreinte des matériaux dans la production et la consommation. La Belgique participera activement aux débats européens sur le « passeport produit ». L'objectif est que les produits soient de fabrication durable et correcte dès le départ.»

#### Objectifs

Réduire l'impact environnemental des produits en imposant des exigences minimales et des exigences d'information (y compris de labelling) par le biais de législation portant sur l'efficacité énergétique et des matériaux.

#### Description

- Élaborer et défendre des positions belges ambitieuses pour les groupes de produits spécifiques en cours de réglementation (ou de révision), notamment les batteries, les emballages et les textiles.
- Le plan d'action fédéral sur l'économie circulaire approuvé en décembre 2021 prévoit les mesures de politique de produits suivantes qui entraîneront directement ou indirectement une réduction des émissions de GES :
  - Modification des normes de produits pour faciliter la réutilisation et/ou le recyclage

- introduction d'un indice de réparabilité pour certains groupes de produits
- obligation de fournir des informations sur l'impact des mises à jour logicielles sur la durée de vie de l'appareil
- développer un système de certification pour le contenu recyclé
- bannir certains produits jetables pour favoriser la réutilisation
- développer un cadre juridique pour les services circulaires
- développement d'un cadre pour les allégations vertes dans le cadre de la législation sur les normes de produits
- explorer l'opportunité de normes de produits supplémentaires qui conduisent à moins d'émissions de GES dans la phase de production ou d'utilisation du produit, comme l'élimination progressive de l'utilisation de la tourbe dans le terreau

**Mise en œuvre** Au niveau européen, les développements suivants sont prévus :

- Un remplacement de la directive sur les piles par un règlement sur les piles
- Un remplacement de la directive sur l'écoconception par un règlement sur les produits durables
- Une révision de la directive sur les emballages
- Le développement d'une stratégie textile

Chaque initiative commence par une consultation publique, suivie - dans le cas d'un règlement ou d'une directive - d'une proposition législative de la Commission européenne, pour être finalement approuvée par le Parlement européen et le Conseil européen.

Au niveau national et du plan fédéral d'économie circulaire :

- Préparation et approbation du plan
- Mise en œuvre des mesures qu'il contient en matière de politique des produits

## Calendrier

### – Étape 1 (Trim 1 2022 – Trim 4 2022)

- préparation et approbation par le gouvernement d'un projet de loi et des ARs pour l'introduction d'un index de réparabilité et de règles concernant les mises à jour logicielles
- préparation d'un AR de conception pour la suppression progressive des emballages jetables
- lancement d'une étude sur la certification des contenus recyclés
- lancement d'une étude pour un cadre juridique sur les services circulaires
- début de l'exploration de la nécessité d'initiatives réglementaires en ce qui concerne la lutte contre les allégations vertes injustifiées
- prise de position dans les processus décisionnels européens (révision de la directive emballage, stratégie textile, démarche produits durables, règlement écoconception)»

### – Étape 2 (Trim 1 2023 – Trim 2 2023)

- publication de la loi et des AR pour l'introduction de l'index de réparabilité et des réglementations concernant les mises à jour logicielles
- agrément d'un AR pour la suppression des emballages à usage unique
- identification des allégations vertes nécessitant une action réglementaire
- prise de position dans les processus décisionnels européens (révision de la directive emballage, stratégie textile, démarche produits durables, règlement écoconception)»



### – Étape 3 (Trim 3 2023 – Trim 4 2023)

- publication d'AR pour la suppression des emballages à usage unique
- commencer la préparation d'un AR concernant les allégations vertes
- le système de certification pour le contenu recyclé est prêt
- l'étude du cadre juridique des services circulaires est terminée
- prise de position dans les processus décisionnels européens (révision de la directive emballage, stratégie textile, démarche produits durables, règlement écoconception)
- préparation de la présidence européenne

### – Étape 4 (Trim 1 2024 – Trim 2 2024)

- lancer la préparation d'une initiative réglementaire sur les services circulaires
- Présidence européenne
- démarrer la transposition/mise en œuvre de la réglementation européenne

### – Étape 5 (Trim 3 2024 – Trim 4 2024)

- mise en œuvre et transposition de la réglementation européenne

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

#### Au niveau EU :

Des positions ambitieuses ont été prises par la Belgique lors de la discussion de la proposition de règlement sur les piles au Conseil européen. Des arguments ont été avancés en faveur d'un plus grand nombre de mesures permettant de réduire la consommation de matières premières primaires tout au long du cycle de vie d'une batterie.

Au premier trimestre 2022, la Commission européenne a formulé une proposition de règlement sur les produits durables pour remplacer la directive sur l'écoconception. Cette proposition sera examinée par le Conseil européen au troisième ou quatrième trimestre 2022. Une proposition pour la position belge est en préparation.

La Commission européenne a organisé une consultation publique sur la révision de la directive sur les emballages en 2020. Cette tâche a été accomplie. Nous attendons maintenant une première proposition de la Commission européenne pour une révision de la directive.

La Commission européenne a publié la stratégie européenne pour le textile au premier trimestre 2022. La Belgique a plaidé pour que la stratégie vise à mettre sur le marché européen uniquement des vêtements durables, réparables et recyclables ayant une longue durée de vie.

#### An niveau fédéral :

Le plan d'action fédéral pour l'économie circulaire a été approuvé par le gouvernement fédéral le 17 décembre 2021. La mise en œuvre des mesures qu'il contient a commencé.

Un cadre juridique est en cours d'élaboration pour l'introduction d'un indice de réparation et pour la fourniture obligatoire d'informations sur la durée de vie des appareils électroniques, en tenant

compte des mises à jour logicielles. Une première consultation des parties prenantes a eu lieu en mai 2022.

En janvier 2022, un arrêté royal est entré en vigueur pour interdire un certain nombre de produits en plastique à usage unique afin de transposer la directive SUP. Les préparatifs ont commencé pour la rédaction d'un deuxième arrêté royal qui interdira un certain nombre d'autres plastiques à usage unique. En mai 2022, les consultations des parties prenantes sur ce sujet ont commencé.

En juin 2022, le cahier des charges a été finalisé pour le lancement d'une étude pour le développement d'un système de certification du contenu recyclé.

### Impact GES

Les exigences minimales d'efficacité des produits dans le cadre de l'écoconception et de l'étiquetage énergétique sont relevées progressivement. Ainsi, chaque fois que de vieux appareils sont remplacés par des appareils plus récents, il y a une réduction de l'énergie utilisée dans la phase de consommation. Une diminution régulière et continue de la consommation d'énergie a un effet positif indéniable sur les émissions de GES en Belgique.

Le règlement sur les piles, la directive sur les emballages, le règlement sur les produits durables, la stratégie européenne pour le textile et les actions du plan fédéral pour l'économie circulaire contribueront à la mise au point de produits plus recyclables et/ou ayant une durée de vie plus longue. Cela permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> grâce à une moindre consommation d'énergie pour l'extraction et le traitement des matières premières primaires.

**Impact énergie** Voir supra

### Autres effets visés

Les mesures prévues permettront de réduire la dépendance de la Belgique à l'égard des matières premières primaires. La réduction de la consommation de matières premières primaires permet également de réduire l'impact environnemental de leur extraction.

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Ces mesures encouragent nos entreprises à innover en fabriquant des produits plus circulaires. Les économies ainsi réalisées permettent également d'accroître la compétitivité.

Des efforts soutenus pour mettre sur le marché des produits ayant une durée de vie plus longue augmenteront la disponibilité de biens d'occasion bon marché, contribuant ainsi à une augmentation du pouvoir d'achat.

### Obstacles rencontrés

L'éclatement des compétences (politique des produits au niveau fédéral et politique des déchets au niveau régional) entrave la mise en place d'une politique belge cohérente pour promouvoir des produits et services plus circulaires sur le marché.

### Perspectives

D'ici fin 2022, nous espérons avoir franchi des étapes au niveau européen avec la discussion du règlement européen sur les produits durables. Au niveau fédéral, nous nous efforçons de discuter d'un cadre légal pour l'introduction d'un indice de réparation et pour la limitation de l'utilisation des plastiques à usage unique.

## 5. BÂTIMENTS PUBLICS

### 5.A Défense : Rénovation énergétique

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Ludivine Dedonder

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux
- **Accord de Gouvernement** : Dans le cadre du plan d'investissement interfédéral, le gouvernement examinera comment nous pouvons réaliser l'ambition d'un gouvernement climatiquement neutre plus tôt que 2040. En priorité, un plan d'investissement pluriannuel sera élaboré pour rendre les bâtiments immobiliers efficaces sur le plan énergétique, réduire les émissions de GES et passer aux sources d'énergie renouvelables.
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique et infrastructures publiques

#### Objectifs

En termes de gestion de son infrastructure, la Défense se conforme à la législation sur la performance énergétique des bâtiments (PEB) et l'efficacité énergétique (EE). En particulier, et dans les limites budgétaires, à partir du 1er janvier 2019, la Défense appliquera le principe « Near Zero Energy Building » (NZEB) à tous les bâtiments neufs ou équivalents et à toutes les rénovations « majeures ».

L'objectif poursuivi par la feuille de route est de parvenir d'ici 2032 (par rapport à 2018) à :

- Réduire d'au moins 23 % la consommation d'énergie primaire de l'ensemble des infrastructures ;

- Produire au moins 25 % de la consommation d'énergie primaire restante à partir de sources d'énergie renouvelables ;
- Réduire les émissions totales de CO<sub>2</sub> de 30 % ;
- Réduire la consommation d'eau de 20%.

#### Description

La Défense tente d'aligner son patrimoine sur la législation par le biais d'une politique de rénovation de ses bâtiments qui comprend trois axes :

1. Gestion des données : améliorer et faciliter le suivi de la consommation ;
2. Performance énergétique : amélioration de la consommation d'énergie des actifs existants et futurs ;
3. Énergie renouvelable : l'exploitation des sources d'énergie renouvelables pour réduire l'utilisation des combustibles fossiles.

#### Mise en œuvre

La mise en œuvre de ces 3 axes s'opère comme suit :

1. Gestion des données : Il existe déjà un contrat national que le ministère de la Défense utilise pour surveiller la consommation. Cependant, il est encore nécessaire d'ajouter un grand nombre de **compteurs intelligents** pour améliorer ce suivi.
2. Performance énergétique : La mise en œuvre d'un **système de gestion de l'énergie (EnMS)** sera réalisée avec un niveau d'ambition (LOA pour *level of ambition*) de 1 quartier/an ; tandis que la mise en œuvre de **contrats de performance énergétique (CPE)** s'opérera avec un LOA de 3 quartiers/an. Des actions seront également menées pour aligner les autres infrastructures et les nouvelles infrastructures sur le principe **NZEB**. Les bâtiments anciens seront rénovés au profit du confort et de la consommation d'énergie et les investissements futurs à l'appui de grands projets (F35, A400M) seront développés dans un esprit d'économie et d'efficacité énergétique.
3. Énergie renouvelable : la Défense veut tirer une partie de sa consommation d'énergie de sources renouvelables afin de réduire l'utilisation de combustibles fossiles. Plusieurs projets seront développés, dont la création de parcs solaires via le finan-

cement par des tiers (TPF), les connexions aux réseaux de chaleur existant et la réalisation d'études sur l'utilisation de l'hydrogène.

#### Calendrier

- **Axe 1** : Gestion des données (2030)
- **Axe 2** : Performance énergétique (2040)
- **Axe 3** : Énergie renouvelable (2030)

#### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Des progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre de cette feuille de route, mais une accélération est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés, dont la neutralité climatique du portefeuille des infrastructures de défense d'ici 2040.

##### Axe 1 : Gestion des données

Le ministère de la Défense dispose d'un logiciel national de surveillance de l'énergie qui visualise, analyse et communique les différents flux de consommation (y compris l'eau). La génération automatique de rapports hebdomadaires et mensuels assure un suivi ciblé par quartier, ce qui permet de détecter les opportunités d'économie d'énergie. Ces opportunités d'économies d'énergie ne sont toutefois pas pleinement exploitées, car il manque de personnel qualifié pour surveiller la consommation, analyser les données et développer des mesures au niveau des quartiers. Le potentiel d'économies n'est donc pas pleinement exploité. En outre, le manque de ressources financières combinées aux délais de livraison extrêmement longs inhérents à la situation socio-économique actuelle entraînent des retards dans l'installation de compteurs intelligents.

##### Axe 2 : Performance énergétique

- Le déploiement des systèmes de gestion de l'énergie (EnMS) suit son niveau d'ambition de 1 quartier/an. Des travaux sont en cours pour accélérer et consolider ce déploiement

- Le déploiement des contrats de performance énergétique (CPE) suit son cours au rythme prévu de 3 quartiers/an.
- La rénovation du patrimoine existant et la réalisation de nouveaux projets de construction sont menés en portant une attention particulière à l'efficacité énergétique conformément aux directives techniques internes de la Défense.
- Le projet *Design Renovate Finance and Maintain* (DRFM) piloté par la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) offre une piste supplémentaire pour améliorer la performance énergétique des bâtiments de la Défense. Selon la SFPI, 2 ETP sont nécessaires pour chaque gestionnaire de bâtiment (y compris le ministère de la Défense) pour mettre en œuvre le projet. La capacité de recruter ces spécialistes aura un impact sur la rapidité de mise en œuvre du projet.

##### Axe 3 : Énergie renouvelable

- La Défense progresse pour couvrir ses besoins énergétiques via des sources renouvelable. Deux projets importants ont récemment été lancés, à savoir l'installation d'un dispositif photovoltaïque de 315 kWc à Burcht et le raccordement de l'ensemble du quartier militaire d'Ostende à un réseau de chaleur voisin qui transporte la chaleur résiduelle.
- Une étude de faisabilité a également été lancées avec la Société flamande d'énergie en vue d'utiliser leurs contrats-cadres pour un déploiement accéléré de parcs solaires supplémentaires sur le terrain de la Défense.

#### Impact GES

Ce projet vise à réduire les émissions de GES. En raison de différents obstacles (voir ci-dessous), la priorité est donnée à la mise en œuvre des projets et non à l'évaluation de leur Impact GES.

#### Impact énergie

Ce projet vise à réduire la consommation d'énergie. En raison de différents obstacles (voir ci-dessous), la priorité est donnée à la mise en œuvre des projets et non à l'évaluation de leur impact énergie.

---

### Autres effets visés

Aucun autre effet n'a été défini dans la feuille de route.

---

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

La rénovation énergétique des bâtiments de la Défense permet de réduire les émissions de GES (ODD 13) et de particules (ODD 11).

L'installation de panneaux solaires est réalisée au maximum sur les bâtiments existants. Les nouveaux projets de construction sont réalisés dans l'esprit du NWOW, qui vise à réduire l'empreinte des bâtiments (ODD 15).

La mise en œuvre de l'axe 3 de la feuille de route contribue directement au développement des énergies renouvelables (ODD 7).

Les travaux de rénovation énergétique réalisés dans le cadre de la mise en œuvre des axes 2 et 3 offrent des opportunités d'emploi sur le marché (ODD8). Les études sur les options pour utiliser l'hydrogène dans les bâtiments stimulent l'innovation (ODD9).

La mise en œuvre de la feuille de route implique des partenariats avec les coopératives énergétiques, mais aussi des échanges de bonnes pratiques via la participation à des forums internationaux (ODD 17)

---

### Obstacles rencontrés

Le principal obstacle à la mise en œuvre de la feuille de route est le **manque de personnel qualifié**, tant au niveau du service des achats, des gestionnaires de matériel d'infrastructure que de l'expertise technique du centre de compétence Infrastructure. Une augmentation de l'enveloppe du personnel permettrait de développer plusieurs projets et d'atteindre les objectifs fixés.

Un second obstacle est le **manque de ressources financières**. Sans un budget supplémentaire estimé à 150 millions d'euros par an (hors inflation) pour les 20 prochaines années (par rapport aux 130-140 millions d'euros par an actuellement prévus), le ministère de la Défense ne pourra pas réaliser l'ensemble des projets qui lui permettent d'atteindre ses objectifs en matière de rénovation énergétique.

Un troisième obstacle est l'absence de lignes directrices claires sur la méthode de quantification des émissions de CO<sub>2</sub> pour les différents flux d'énergie.

Un dernier obstacle est lié à la perte de l'exonération d'impôt foncier dont bénéficie le ministère de la Défense en cas d'installation, sur ses terres situées en Région wallonne et bruxelloise, de dispositifs de production d'énergie renouvelables donnant lieu à la réception d'un tarif d'injection. Ces deux régions prévoient, en effet, qu'aucune activité rentable ne peut être exercée sur les sites exonérés de la taxe foncière. En Région flamande, cette condition existe également, mais elle a été complétée par une disposition selon laquelle les activités faisant partie des énergies renouvelables ne peuvent donner lieu à la perte de cette exonération.

---

### Perspectives

Le démarrage du projet DRFM se traduira par un changement d'approche pour lequel les études nécessaires sont en cours en collaboration avec d'autres gestionnaires de bâtiments et SFPI. Les résultats de ces analyses sont susceptibles d'entraîner un ajustement des axes 2 et 3.

## 5.B Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Georges Gilkinet

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Bâtiments fédéraux neutres d'un point de vue climatique d'ici 2040 (dont 50 % en 2030)
- **Accord de Gouvernement** : Les bâtiments publics veillent à leur propre approvisionnement en énergie durable dans leur recherche de la neutralité d'un point de vue climatique
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique et infrastructures publiques ; diminution de la consommation d'énergie dans le secteur ferroviaire transports publics et infrastructures ferroviaires

#### Objectifs

Cette feuille de route a pour objectif de contribuer à des bâtiments publics neutres d'un point de vue climatique, en intégrant tant la SNCB qu'Infrabel et d'autres partenaires, notamment pour ce qui concerne l'innovation et les financements.

#### Description

Pour réduire la consommation des bâtiments publics liés au secteur ferroviaire en Belgique, les trois actions suivantes seront menées au cours de la période 2021-2030 :

1. Réalisation d'un cadastre énergétique des bâtiments de la SNCB et d'Infrabel en vue de soutenir le pilotage de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2040 (SNCB/Infrabel)

2. Élaboration d'un Plan d'action en fonction des premiers résultats du cadastre énergétique.
3. Mise en œuvre du plan d'action via la Rénovation des bâtiments de la SNCB (SNCB), la rénovation des bâtiments d'Infrabel (Infrabel, sous réserve de moyens financiers et en personnel), le **demand side management** (ex. : installation des bornes de recharge commandables bidirectionnelles dans les parkings de gares) et la recherche de possibilités de financement en impliquant des investisseurs privés.

Afin d'éviter des risques de lock-in (des investissements apparemment rentables mais qui comportent des effets pervers sur le long terme), l'étape fondamentale est de parvenir à une enveloppe des bâtiments performante à la fois pour éviter les déperditions de chaleur en hiver et la surchauffe en été.

Cela permettra à tous les autres investissements d'être réalisés de manière plus efficace et moins coûteuse. Les chaudières et les pompes à chaleur peuvent être dimensionnées plus petites (moins chères) et leur consommation sera également nettement inférieure pendant le reste de leur cycle de vie.

**Mise en œuvre** Les actions décrites ci-dessus seront implémentées par la SNCB et Infrabel.

Pour assurer le suivi de l'implémentation de ces mesures un groupe de travail «PNEC-Rail» réunissant des représentants du SPF Mobilité et Transport, de la cellule stratégique du Ministre de la Mobilité, d'Infrabel et de la SNCB sera mis en place.

Ce groupe de travail, qui sera présidé par le SPF MT, se réunira au minimum deux fois par an.

En outre il sera tenu compte des actions décrites ci-dessus lors de la préparation des contrats de gestion (Infrabel et SNCB) et des plans pluriannuels associés.

## Calendrier

- **Étape 1** : Réalisation d'un cadastre énergétique des bâtiments de la SNCB (2024) suivi d'audits énergétiques et de plans d'action (2030)
- **Étape 2** : Réalisation d'un cadastre énergétique des bâtiments d'Infrabel (2025), suivi d'audits énergétiques et de plans d'action (2030)
- **Étape 3** : Conclusion de contrat de performance (Infrabel), de contrat de service public (SNCB) et des plans pluriannuels d'investissement (décembre 2022)
- **Étape 4** : Implémentation des projets de rénovation des bâtiments de la SNCB (2030)
- **Étape 5** : Implémentation des projets de rénovation des bâtiments d'Infrabel (2030)
- **Étape 6** : Définition du projet *Demand Side Management* avec le soutien des entreprises actives dans le transport (Elia, Infrabel) et la distribution d'électricité. (Échéance à définir)
- **Étape 7** : Recherche de partenariats avec le secteur privé pour le financement des mesures en termes de production d'énergie renouvelable, d'efficacité énergétique et de *demand side management*, en impliquant les associations du secteur. (Échéance à définir)

Notons que les étapes 6 et 7 ont été ajoutées suite à la décision du Conseil des Ministres du 1/4/2022 (Investissements privés dans les panneaux solaires, les bornes de recharge et l'éclairage LED) qui met un accent très important sur l'indépendance énergétique et les solutions innovantes.

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Du côté de la SNCB, le cadastre chauffage est actuellement disponible et 30% du cadastre électricité a été réalisé.

Le programme d'audits énergétiques continue à avancer. La SNCB a déjà fait exécuter cette année dix audits dans ses bâtiments (les résultats sont attendus pour le mois de juin 2022).

La SNCB travaille également sur un projet de rénovation du bâtiment Fonsny. D'autres projets de rénovation sont également en cours, comme un relighting et l'installation de compteurs téléométriques.

La SNCB s'associe également à des projets citoyens. Notamment la connexion à un réseau de chaleur est en cours au niveau de l'atelier de traction d'Ostende (l'atelier est juste à côté de la partie en rouge, « réseau de chaleur en cours d'exécution ») :



Voir sur le site : <https://www.warmtenetoostende.be/trace>



L'efficacité énergétique est mise en avant aussi dans les nouveaux projets, développés en ligne avec les standards PEB actuels, comme la nouvelle gare de Nivelles qui est dotée de pompe à chaleur.

De la même manière, Infrabel établira un registre énergétique dans les années à venir, et un certain nombre d'audits seront réalisés sur les bâtiments. Des plans d'action seront également élaborés.

Pour 2021, on peut mentionner :

- la réalisation de 1,42 MWp d'électricité verte grâce à des panneaux solaires sur les bâtiments (en autoconsommation) ;
- la suppression d'installations de chauffage utilisant le mazout comme combustible dans le cadre de renouvellement des systèmes de chauffage ;
- le renouvellement de quatre installations de gestion technique centralisée (GTC), un audit sur les GTC (gestion technique centralisée) en vue du remplacement et de l'amélioration des installations dans le but de les télégerer par la suite ;
- la rédaction des marchés lié au placement des compteurs digitaux et des systèmes de télégestion.

Plusieurs actions sont en cours pour 2022.

Tout d'abord des actions sont prises dans le cadre de l'établissement du cadastre énergétique.

Le plan d'action au niveau du placement des compteurs digitaux est en place pour 2022. 25 sites sont prévus, dont six ont actuellement équipés. Cinq autres sites seront équipés à court terme et les 14 restant d'ici la fin de l'année.

Le renouvellement de système de gestion technique centralisé (GTC) a été réalisé dans deux bâtiments depuis le début de l'année. Trois autres sites sont prévus à court terme. Huit sites sont dorénavant monitorés à distance, permettant un suivi optimal des défauts afin d'éviter des consommations d'énergie excessives.

Infrabel travaille aussi sur le projet Bluelines -HQ. Ce bâtiment regroupera à terme l'ensemble des collaborateurs d'Infrabel ayant leur siège de travail à Bruxelles-midi, ainsi que des installations considérées comme des ICN (Infrastructures Critiques Nationales) tels qu'un datacenter, la salle de contrôle de trafic Bruxelles et une salle de contrôle de supervision nationale<sup>(8)</sup>.

Les négociations pour le contrat de service public avec la SNCB et pour le contrat de performance avec Infrabel sont en cours. Au cours des négociations, des mesures de réduction de la consommation d'énergie de non-traction sont prises en considération et il sera déterminé comment les bâtiments seront gérés dans le futur de la manière la plus efficace possible.

Le calendrier prévu est respecté. Le calendrier des rénovations et de l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments d'Infrabel et de la SNCB dépend des investissements qui y seront réalisés, mais la suite dépend des investissements qui seront approuvés à l'avenir.

#### Impact GES

La feuille de route vise à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. La diminution des émissions de CO<sub>2</sub> doit être calculée sur la base des économies d'énergie établies grâce aux cadastres énergétiques. Ces estimations ne sont pas encore disponibles.

#### Impact énergie

La feuille de route vise à réduire la consommation énergétique, à améliorer l'efficacité énergétique et à promouvoir l'utilisation des sources d'énergie renouvelables dans les bâtiments.

Elle porte à la stabilisation des coûts de l'énergie, face à l'exposition à la volatilité des prix comme en atteste la crise géopolitique récente.

<sup>(8)</sup> Voir : <https://centredecrise.be/fr/que-font-les-autorites/prevention/infrastructures-critiques>



### Autres effets visés

La feuille de route vise à améliorer le niveau de confort des gares et des bâtiments de la SNCB et d'Infrabel. Elle favorise le renouvellement des infrastructures et l'innovation technologique.

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

La mise en œuvre de la feuille de route devrait permettre de créer des emplois non délocalisables (ODD 8), mais aussi de réduire la pollution de l'air en milieu urbain (ODD 11), ainsi que de le revitaliser.

### Obstacles rencontrés

Un premier obstacle dans la mise en œuvre est associé aux difficultés de recrutement pour remplacer les départs de collaborateurs sur un marché du travail qui est très en demande de profils techniques. Un second obstacle réside dans l'augmentation des shifts dans pratiquement tous les ateliers de la SNCB, les shifts de nuit impactant les consommations d'électricité et de chauffage. Un troisième obstacle concerne l'augmentation du prix des matériaux de construction sur la réalisation des investissements prévus.

### Perspectives

La crise géopolitique actuelle pousse les prix de l'énergie à la hausse et remet la question de la dépendance énergétique au centre des débats.

Dans ce contexte, la réduction de la consommation d'énergie hors-traction de la SNCB apparaît encore plus nécessaire que jamais. La décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 a mis un accent très important sur l'indépendance énergétique et les solutions innovantes. Deux étapes ont été ajoutées à la feuille de route, celle sur le *demand side management* et celle sur la recherche de financements

## 5.C Régie : Réduction des superficies

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Mathieu Michel

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : bâtiments fédéraux neutres en carbone en 2040 (50% en 2030)
- **Accord de gouvernement** : « Le gouvernement examinera, dans le cadre du Plan interfédéral d'investissement, de quelle manière nous pourrions atteindre l'ambition de neutralité climatique, d'ici 2040. Un plan d'investissement pluriannuel sera rédigé en priorité pour rendre les bâtiments immobiliers de l'État fédéral efficaces sur le plan énergétique »
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique des infrastructures publiques

#### Objectifs

Réduction de la superficie : l'objectif comprend la libération de 1 000 000 m<sup>2</sup> de surface brute durant la période 01/01/2015 – 31/12/2025.

#### Description

S'orienter davantage vers :

1. les mises en vente/expropriations par des tiers/le droit réel grevé au profit de tiers via le Comité d'Acquisition Fédéral (CAI);
2. les mises en vente/expropriations par des tiers/le droit réel grevé au profit de tiers par la Régie des Bâtiments (en collaboration avec des estimateurs pour les estimations et avec un notaire externe pour les actes) ;
3. la (sous-)location aux tiers (organismes publics et privés) ;
4. S'orienter davantage vers l'élaboration et la mise en œuvre des masterplans (MP) (généralement géographiques) afin de libérer davantage d'espace ;

5. la « sensibilisation » des clients : occuper moins de surface (au minimum jusqu'à la norme de 13,5 m<sup>2</sup> OA + LSA par ETPc) , favoriser le 'New Way Of Work' (NWOW)

**Mise en œuvre** Afin de pouvoir réaliser les actions susmentionnées, il convient de disposer d'un plan d'action par sous-projet qui devra ensuite être réalisé :

- par les collaborateurs « locaux » (pour (1), (2), (3) et (4)) sous la direction du Project Manager Immo concerné ;
- par les collaborateurs chargés de l'élaboration des masterplans (pour (4)) sous la direction de la DG Stratégie et Gestion immobilière ;
- (avec l'appui du Comité de Direction et de la cellule stratégique) en collaboration avec les Project Managers Immo (pour (5)) sous la direction de la DG Gestion Clients.

La présente feuille de route s'attarde sur les masterplans bruxellois identifiés et quantifiés à ce jour. D'autres Masterplans devront encore être élaborés en Wallonie (Mons, Namur, Charleroi, ...) et en Flandre (Antwerpen, Gent, Brugge, ...). D'autres masterplans Bruxellois verront également le jour dans les prochaines années.

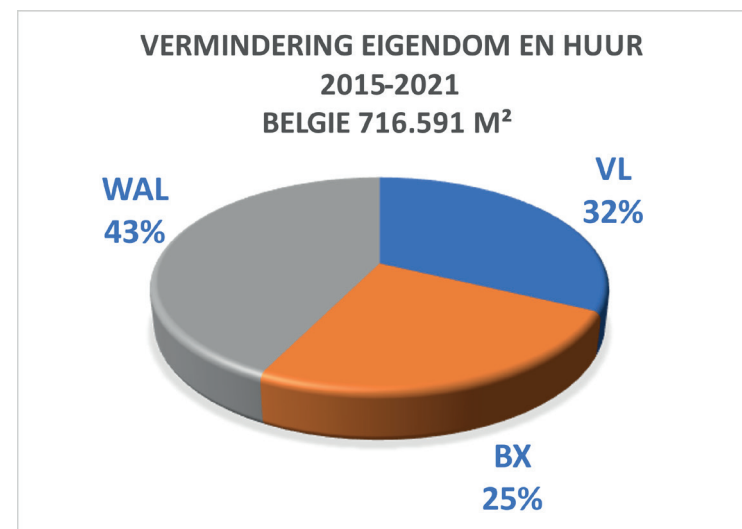
**Calendrier** Les étapes prévues concernent :

- le Masterplan FinTo - NoGa (1/1/2022 – 31/12/2028)
- Unia-Mirya (1/1/2022 – 31/12/2022)
- Justice - boulevard de Waterloo 76 (1/1/2021 – 31/12/2021)
- MP SPF Justice (1/6/2022 – 31/12/2026)
- La Monnaie (1/1/2021 – 31/12/2022)
- Le Conseil d'Etat (1/1/2021 – 31/12/2021)
- Sciensano (31/03/2021 – 14/09/2022)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

L'objectif initialement défini prévoyait une diminution de 1.000.000 m<sup>2</sup> de surfaces entre 2015 et 2025. Le bilan dressé début 2022 montre une diminution du portefeuille total de 716.591 m<sup>2</sup> répartis géographiquement comme suit :



A priori, le calendrier initialement prévu semble tenu, étant donné que nous en sommes à un peu plus de 70% de la période pour un peu plus de 70% de l'objectif atteint. Il faut néanmoins nuancer ce résultat parce que les premières réalisations en termes de diminution sont les plus faciles. De plus, une partie non négligeable de cette diminution de surface provient de bâtiments transférés aux Communautés et Régions.

La feuille de route « 5.C Régie : Réduction des superficies » se concentre sur les masterplans Bruxellois. Les efforts de ces dernières années se sont en effet principalement concentrés sur les deux autres Régions. Dans l'action du PNEC relative à la diminution des

surfaces, le focus était mis sur une diminution de surface de 204.008 m<sup>2</sup>. Il s'agit ici de masterplans connus s'étalant jusque fin 2028. Dans le cadre du spending review, un potentiel de diminution de 351.155 m<sup>2</sup> a été identifié (en ce compris les 204.008m<sup>2</sup> déjà mentionnés ci-dessus). Il s'agit ici uniquement du potentiel à Bruxelles, celui dans les autres provinces doit encore être étudié.

Enfin, s'il était prévu initialement de quantifier l'impact mesuré de ces diminutions en termes de consommation d'énergie, cela n'a pu encore être fait pour deux raisons : l'analyse des biens vient d'être clôturée et il faudra examiner chaque bâtiment (tant supprimé qu'ajouté) individuellement, ce qui nécessite du temps d'analyse. Nous espérons pouvoir réaliser cette analyse deuxième moitié de cette année. Notons d'ores et déjà que l'ensemble des surfaces mentionnées précédemment ne sont pas nécessairement chauffées et qu'il s'agit de données de surfaces brutes.

Il est possible de déjà ajouter un masterplan identifié et en cours de réalisation et qui a été ajouté à la feuille de route. Celle-ci reprend également les évolutions des différents dossiers et les risques potentiels. Trois projets ont été déjà achevés, deux sont concernés par des travaux en cours et le risque principal se trouve donc au niveau de la réalisation de ceux-ci. Les dates de fin de bail ont déjà été arrêtées. Pour les deux autres projets (les plus conséquents), les dossiers sont en préparation (soit technique soit administrative). Un des risques majeurs identifiés se situe au niveau des exigences pompiers (pour le North Galaxy et le Masterplan Finances et Police Fédérale).

### Impact GES

Les chiffres repris dans la feuille de route sont relatifs aux objectifs en termes de réduction de GES (tonnes équivalent-CO<sub>2</sub>).

Ces chiffres restent des perspectives globales basées sur des hypothèses qui seront corrigées une fois un retour suffisant sur les projets réels, et un certain nombre de questions méthodologiques résolues (notamment relativement à l'empreinte carbone du mix énergétique belge, qui est déterminant pour l'estimation des réductions d'émissions). Il n'est dès lors pas possible de confirmer à ce jour si l'impact est conforme à l'objectif.

---

**Impact énergie** Les impacts sur l'énergie sont mentionnés dans les différentes feuilles de route, mais n'ont fait l'objet ni d'une évaluation qualitative ni quantitative.

---

### Autres effets visés

Les autres effets visés sont mentionnés dans les différentes feuilles de route, mais n'ont fait l'objet ni d'une évaluation qualitative ni quantitative.

---

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Une analyse détaillée ne peut être faite dans les délais courts qui nous sont donnés. Nous pouvons néanmoins faire référence à la Note de Politique Générale du Secrétaire d'État à la Régie des Bâtiments présentées à la Commission Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales à la Chambre des représentants le 23 novembre 2021

---

### Obstacles rencontrés

Une remarque générale et transversale pour l'ensemble des feuilles de route est et reste le manque de moyens tant budgétaires qu'humains (internes et externes) pour la réalisation des objectifs fixés. Ceux-ci ont été définis par la Régie des Bâtiments mais, exception faite des moyens budgétaires pour les prisons et – pour partie – pour la diminution des surfaces ainsi que pour la réalisation d'audits énergétiques, le reste des moyens n'a pas été octroyé à la Régie des Bâtiments

---

### Perspectives

Nous avons identifié deux projets majeurs : la mise en œuvre de la décision du Conseil des Ministres du 23 juillet 2021 concernant la rénovation énergétique des bâtiments publics, pilotée par la SFPI, et la décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 concernant le coup d'accélérateur sur la transition énergétique en vue d'accroître l'indépendance énergétique de la Belgique.

## 5.D Régie : Installation de panneaux photovoltaïques

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Mathieu Michel

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : bâtiments fédéraux neutres en carbone en 2040 (50% en 2030)
- **Accord de gouvernement** : « Le gouvernement examinera, dans le cadre du Plan interfédéral d'investissement, de quelle manière nous pourrions atteindre l'ambition de neutralité climatique, d'ici 2040. Un plan d'investissement pluriannuel sera rédigé en priorité pour rendre les bâtiments immobiliers de l'État fédéral efficaces sur le plan énergétique »
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique des infrastructures publiques

#### Objectifs

Le projet consiste en l'installation de panneaux photovoltaïques destinés à une consommation locale et la passation d'un marché de type accord-cadre pour l'étude et le placement d'installations photovoltaïques. Il s'agit d'un des projets destinés à soutenir le PNEC.

#### Description

Les actions concrètes sont réalisées dans différents bâtiments significatifs du patrimoine de la Régie répartis sur tout le territoire. Elles consistent en un placement de panneaux photovoltaïques sur les sites qui le permettent (au vu de l'exposition, état de la toiture, consommation locale possible...). Il n'existe à ce jour pas de cadastre des toitures disponibles pour de telles installations, mais plusieurs sites potentiels ont déjà été identifiés.

L'estimation est établie sur la base d'une réalisation moyenne par service opérationnel de 6.000 m<sup>2</sup> (à multiplier par sept services opérationnels) avec une production moyenne estimée de 900 MWh par service extérieur.

**Mise en œuvre** Les projets seront réalisés sur la base d'un accord-cadre relatif à l'étude et au placement d'installations photovoltaïques, qui doit encore être réalisé, ou sur la base d'études spécifiques et de marchés publics classiques.

A côté de ces réalisations dans des bâtiments existants, la Régie des Bâtiments prévoit que tout nouveau bâtiment, quel que soit le type de marché ou de partenariat envisagé, doit prévoir une quantité minimale d'énergie renouvelable produite localement. Il n'y a pas d'exclusive sur le mode de production d'énergie renouvelable, mais une partie principale de cette énergie renouvelable devrait certainement être produite par des panneaux photovoltaïques.

La quantité minimale a été fixée à 20 kWh/m<sup>2</sup> de surface de plateau pour tout projet et à 60 kWh/m<sup>2</sup> de surface au sol pour les projets devant répondre au standard passif plus (sauf si la quantité de 20 kWh/m<sup>2</sup> est plus stricte). Les budgets nécessaires au placement de ces panneaux PV ou installations productrices d'énergie renouvelable devront être intégrés au budget total du projet. Les études de faisabilité doivent alors être réalisées conformément aux impositions régionales.

#### Calendrier

- **Préparation des projets en cours et des outils pour la suite** (1/1/21 – 31/12/22) :
  - Réalisation des projets initiés (des descriptions techniques sont déjà disponibles auprès du CTI).
  - Engagement de personnes supplémentaires pour la mise en œuvre des projets.

- Préparation d'un (ou de plusieurs avec plusieurs types de financement) accords-cadres permettant de lancer des études et de faire exécuter les travaux
- **Poursuite du travail** (1/1/23 – 31/12/23)
  - Étude de nouveaux projets (en interne et en externe)
  - Formation des personnes nouvellement engagées pour la réalisation des projets
  - Lancement de nouveaux projets via le(s) contrat(s)-cadre(s)
- **Étude de nouveaux projets** (1/1/24 -31/12/26)
  - Réalisation de projets précédemment lancés
  - Préparation de nouveaux contrats-cadres (sur la base du retour d'expérience des projets déjà réalisés et pour lequel on dispose d'un retour suffisant)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Un élément important dans la réalisation de la première étape concerne l'engagement de personnes supplémentaires. Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2021, une personne a été engagée et est entrée en service afin de coordonner la mesure au sein de notre Centre d'expertise technique et d'innovation. Bien entendu, ce renfort n'est pas suffisant au vu du nombre de projets à suivre, mais cela a permis de lancer la préparation d'outils.

Si les projets repris au programme d'investissement de la Régie des Bâtiments sont bien réalisés à temps (ce qui dépend notamment des marchés publics liés à ces projets, mais aussi de la disponibilité du personnel), les réalisations prévues devraient être respectées en 2022.

Au vu de l'avancement des contrats-cadres, du fait que les équipes devront encore être renforcées et de l'indisponibilité des budgets pour les prochaines années, nous devons constater un retard d'une année dans la mise en œuvre de la mesure. Le respect du planning actualisé ne pourra se faire que moyennant la mise à disposition des ressources supplémentaires mais également pour autant qu'un accueil positif soit réservé aux contrats-cadres et marchés publics lancés.

Au niveau de l'évolution favorable, il semble important de souligner que le cahier des charges est quasi finalisé, que des procédures ont été préparées et seront prochainement diffusées en interne. Nous travaillerons dans les prochains mois à l'établissement d'un inventaire des toitures potentielles.

Une feuille de route actualisée sera introduite fin de l'année.

---

**Impact GES** Voir Mise en œuvre 5C

---

**Impact énergie** Voir Mise en œuvre 5C

---

#### Autres effets visés

Voir Mise en œuvre 5C

---

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Voir Mise en œuvre 5C

---

#### Obstacles rencontrés

Voir Mise en œuvre 5C

---

**Perspectives** Voir Mise en œuvre 5C

## 5.E Régie : Rénovation des infrastructures carcérales de détention

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Mathieu Michel

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : bâtiments fédéraux neutres en carbone en 2040 (50% en 2030)
- **Accord de gouvernement** : « Le gouvernement examinera, dans le cadre du Plan interfédéral d'investissement, de quelle manière nous pourrions atteindre l'ambition de neutralité climatique, d'ici 2040. Un plan d'investissement pluriannuel sera rédigé en priorité pour rendre les bâtiments immobiliers de l'État fédéral efficaces sur le plan énergétique »
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique des infrastructures publiques

#### Objectifs

Cette feuille de route qui figure au masterplan (plan plusieurs fois actualisé au fil des années) vise la création d'une infrastructure carcérale de détention dans des conditions humaines. Le premier Master Plan (MP1) date de 2008 et s'articula autour d'une première proposition visant le remplacement et la rénovation des infrastructures vétustes ainsi que la construction de plusieurs nouvelles prisons à Beveren, Termonde, Marche-en-Famenne et Leuze-en-Hainaut. Le MP2 date de 2010 et s'accompagne également de propositions formulées, voire mises en œuvre, au sujet du complexe carcéral de Haren et de l'établissement pénitentiaire (EP) à Anvers. Le MP3 date de 2016 et englobe, outre les nouvelles prisons de Bourg-Léopold, Vresse-sur-Semois, Verviers et une autre en région liégeoise, aussi un volet orienté internement. Une actualisation du dernier MP3 est en cours.

#### Description

Remplacement de différentes prisons particulièrement vétustes par des établissements pénitentiaires qui répondent au standard (actuel) de performance énergétique : l'objectif visé est de libérer, dans la période 2015-2025 (et plus loin), environ 12% de la surface brute vétuste (soit environ 97 000 m<sup>2</sup> par rapport à une superficie carcérale globale d'environ 86 500 m<sup>2</sup> bruts) afin de réaliser des économies sur l'ensemble de la consommation énergétique. Les bâtiments à prendre en compte à cet égard sont ceux qui ont été repris au masterplan par rapport à la détention dans des conditions humaines, qui prévoit la libération de surfaces sur plusieurs sites vétustes et leur remplacement par d'autres sites ou nouveaux complexes.

Bien que les exigences sécuritaires appliquées dans les nouvelles prisons soient plus pointues que celles prévues dans des établissements vétustes et qu'elles sont, par conséquent, équipées de nombreuses techniques nouvelles, et qu'il en résulte également une hausse de la consommation électrique, il est toutefois possible de réaliser la bonne opération en prenant en compte la consommation globale, du fait des exigences renforcées en matière de performance énergétique.

#### Mise en œuvre

##### Calendrier

- Dendermonde (28/10/2022)
- Anvers (mai 2025)
- Haren (Q4 2022)
- Vresse sur Semois et Leopoldsburg (avril 2027)
- Verviers (2023 - 2029)
- Remplacement Lantin (site encore à déterminer) (2024 - 2031)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

La feuille de route introduite reprend plusieurs projets de construction de prisons neuves répondant à un standard plus strict que les normes actuellement en vigueur en remplacement de prisons énergivores. La feuille de route détaille les différents projets.

Au niveau du calendrier, la prison de Dendermonde (dont l'exploitation serait maintenue dans un premier temps, ce qui impactera bien entendu l'économie – ou plutôt la non-économie - de GES et d'énergie) se trouve toujours sur le bon timing. Pour les autres prisons, le retard peut varier de quelques mois (Anvers) à quelques années (Lantin).

Concernant la prison d'Anvers, le retard d'une demi-année est notamment à imputer à une demande de dérogation auprès des pompiers et à des demandes de modifications.

En ce qui concerne la prison de Haren, la mise à disposition devrait avoir lieu courant Q4 2022. La finalisation du chantier et le « Commissioning » sont en cours.

Le planning de la prison de Vresse-Sur-Semois et de Leopoldsborg devrait être reporté à mi-2027 plutôt que fin 2026, notamment à cause de l'inflation et de son impact sur les budgets totaux, ce qui nécessite des justifications supplémentaires et prend plus de temps au niveau de l'approbation.

Concernant la prison de Verviers, le planning est reporté fin 2029 plutôt que 2028 à cause du manque de personnel et de la priorité qui est mise au niveau des Centres de Psychiatrie Légale. Le lancement de la procédure est lui reporté au deuxième trimestre de 2023 plutôt que fin 2022-début 2023.

Enfin, le planning pour le remplacement de la prison de Lantin glisse également : la mise à disposition est prévue début 2031 plutôt que 2028 et le lancement de la procédure fin 2024 plutôt que fin 2022-début 2023. Le retard est dû au fait que le terrain initialement proposé ne convient pas et qu'il sera nécessaire d'avoir un nouvel accord du Conseil des Ministres.

Pour ces trois derniers projets, il faut également indiquer que les risques futurs se situent au niveau des nombreuses étapes encore à franchir. Enfin, les objectifs annoncés précédemment tiennent compte d'une fermeture des sites anciens. En cas de modification de politique (et de maintien de certains sites), il faudra adapter les objectifs en veillant à réduire l'impact énergétique.

---

**Impact GES** Voir Mise en œuvre 5C

---

**Impact énergie** Voir Mise en œuvre 5C

---

#### Autres effets visés

Voir Mise en œuvre 5C

---

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Voir Mise en œuvre 5C

---

#### Obstacles rencontrés

Voir Mise en œuvre 5C

---

**Perspectives** Voir Mise en œuvre 5C



## 5.F Régie : Relighting

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Mathieu Michel

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : bâtiments fédéraux neutres en carbone en 2040 (50% en 2030)
- **Accord de gouvernement** : « Le gouvernement examinera, dans le cadre du Plan interfédéral d'investissement, de quelle manière nous pourrions atteindre l'ambition de neutralité climatique, d'ici 2040. Un plan d'investissement pluriannuel sera rédigé en priorité pour rendre les bâtiments immobiliers de l'État fédéral efficaces sur le plan énergétique »
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique des infrastructures publiques

#### Objectifs

La feuille de route vise au remplacement des luminaires à lampes fluorescentes ou halogènes par des lampes LED, avec éventuellement ajout de détecteurs de présence et/ou des cellules photoélectriques pour la régulation automatique du flux lumineux. Cela donne lieu à une puissance installée et une consommation divisée par deux au minimum par rapport à la situation initiale, et, par extension, à une réduction de CO<sub>2</sub>. Il s'agit d'un des projets destinés à soutenir le PNEC.

#### Description

Les actions concrètes sont réalisées dans différents bâtiments significatifs du patrimoine de la Régie répartis sur tout le territoire pour lesquels l'activité sera maintenue à court et moyen terme et dont les installations d'éclairage sont obsolètes et énergivores (tubes fluorescents...).

Elles consistent en un remplacement soit des éclairages intérieurs, soit des éclairages extérieurs ou périmétriques de prisons, avec éventuellement le placement de cellules de détection de présence afin de permettre de couper automatiquement l'éclairage lorsqu'il n'est plus utile.

**Mise en œuvre** Les projets seront réalisés sur la base de l'accord-cadre relatif aux installations électriques des bâtiments qui a pris cours au 1<sup>er</sup> octobre 2020, et qui comporte une gamme complète d'appareils d'éclairage à LED de dernière génération.

Attendu qu'il n'y a pas de comptabilité énergétique spécifique pour l'éclairage, une estimation de l'économie par projet sera réalisée sur la base de la puissance et du nombre d'appareils remplacés.

#### Calendrier

- Réalisation des projets initiés et engagement de personnes supplémentaires pour la mise en œuvre des projets (01/01/2021 - 31/12/2021)
- Étude de nouveaux projets, formation des personnes nouvellement engagées pour la réalisation des projets et lancement de nouveaux projets (01/01/2022 - 31/12/2022)
- Réalisation des projets étudiés précédemment, étude de nouveaux projets, formation des personnes nouvellement engagées pour la réalisation des projets et lancement de nouveaux projets (01/01/2023 - 31/12/2023)
- Étude de nouveaux projets et réalisation de projets précédemment lancés ainsi que la préparation de nouveaux contrats-cadres (sur la base du retour d'expérience des projets déjà réalisés et pour lequel on dispose d'un retour suffisant) (01/01/2024 - 01/01/2030)



## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Pour la période de 2020-2021, plusieurs projets ont été lancés ou achevés. Si on se concentre uniquement sur les réalisations via le contrat-cadre "installations électriques", 15 projets ont été terminés et 31 projets sont en cours pour un montant total engagé de 2.423 KEUR. Les premiers projets montrent qu'on divise au moins par deux la consommation électrique, mais les équipes de projet sont déjà bien surchargées, ce qui fait qu'il est très difficile d'avoir un retour sur les diminutions de puissance (et donc également de consommation) réellement observées. Il n'y a pas de comptabilité énergétique spécifique à l'éclairage dans nos anciens bâtiments (cela est prévu pour les futurs projets).

Dans l'action planifiée dans le PNEC, il était prévu un montant de 1.210 KEUR pour 2021, ce qui correspond à la moitié des engagements mentionnés ci-dessus.

Pour 2022, l'action prévue dans le PNEC reprenait un montant de 2.400 KEUR. Si l'on considère les projets repris au programme d'investissements classique ainsi que les budgets complémentaires obtenus dans le cadre du conclave budgétaire, l'enveloppe totale correspond à quelques dizaines de milliers d'euro près : 2.368 KEUR d'investissements sont ainsi prévus.

On peut dès lors considérer que, pour les années 2021 et 2022, le rythme envisagé sera tenu. Ceci devrait moins être le cas pour les années suivantes pour des raisons budgétaires (des montants complémentaires à hauteur de 4.840 KEUR en 2023 et 7.260 KEUR annuels pour les années 2024 à 2026 ont été estimés comme nécessaires, mais non pleinement octroyés, la majorité du budget supplémentaire obtenu servant à la réalisation des audits énergétiques) et par manque de ressource (il avait été estimé qu'un renforcement des équipes était nécessaire pour suivre et mettre en œuvre ces projets, renforcement non encore obtenu).

---

**Impact GES** Voir Mise en œuvre 5C

---

**Impact énergie** Voir Mise en œuvre 5C

---

### Autres effets visés

Voir Mise en œuvre 5C

---

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

---

### Obstacles rencontrés

Voir Mise en œuvre 5C

---

**Perspectives** Voir Mise en œuvre 5C

---

## 5.G Régie : Rénovation énergétique

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Mathieu Michel

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : bâtiments fédéraux neutres en carbone en 2040 (50% en 2030)
- **Accord de gouvernement** : « Le gouvernement examinera, dans le cadre du Plan interfédéral d'investissement, de quelle manière nous pourrions atteindre l'ambition de neutralité climatique, d'ici 2040. Un plan d'investissement pluriannuel sera rédigé en priorité pour rendre les bâtiments immobiliers de l'État fédéral efficaces sur le plan énergétique. »
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique des infrastructures publiques

#### Objectifs

Le parc immobilier géré par la Régie des Bâtiments est pour partie vieillissant et ne répond plus aux exigences actuelles de prestation énergétique. Le défi majeur est donc de diminuer l'empreinte énergétique des bâtiments appartenant à la Régie des Bâtiments en tenant compte de la diversité du portefeuille de celle-ci, de la contrainte de continuité de services pour les services hébergés ainsi que des contraintes techniques, architecturales et patrimoniales (certains bâtiments sont classés).

#### Description

La mesure consiste en une optimisation de la performance énergétique des bâtiments appartenant à la Régie des Bâtiments. En raison de la grande diversité, différents objectifs sont définis par type de bâtiment :

- immeubles de bureaux : obtention du niveau de consommation d'énergie quasiment neutre en énergie et réduction de la

consommation d'énergie des installations HVAC (ventilation et air conditionné) de moitié d'ici 2040

- bâtiments classés : réduction de la consommation d'énergie des installations HVAC de 1/8 d'ici 2040
- "special purpose" (bâtiments à fonctions spécifiques telles que les casernes ou prisons) : réduction de la consommation d'énergie des installations HVAC de 1/4 d'ici 2040

Le projet prévoit des audits (qui aideront à prioriser les investissements et actions) ainsi que la réalisation de l'isolation des façades et des toits et l'optimisation des chaufferies.

#### Mise en œuvre

Il existe plusieurs projets pilotes de constructions ou rénovations lourdes, en cours d'étude, qui porteront, entre autres, sur le domaine de l'isolation de l'enveloppe et de très haute performance des installations HVAC.

Tout projet de nouveau bâtiment doit à minima répondre aux exigences régionales de performance énergétique. La Régie des Bâtiments entend prévoir des exigences spécifiques plus strictes pour tout un ensemble de projets afin de répondre à ses obligations de rôle exemplaire. Cela concerne dès lors les nouveaux bâtiments construits en remplacement de bâtiments existants voués à disparaître ou les bâtiments prévus pour répondre à de nouveaux besoins.

A côté de cette exigence pour les nouveaux projets et afin de répondre à des directives européennes mais également pour améliorer le confort et la prestation énergétique de son parc immobilier, la Régie des Bâtiments améliorera l'isolation des bâtiments dont elle est propriétaire. Cela se fera d'abord via des projets pilotes et la réalisation d'audits énergétiques, mais ensuite à plus grande échelle, tout en tenant compte de la capacité actuelle en termes de personnel de la Régie des Bâtiments.

Dans une première phase, un appel à projet a été lancé en interne pour identifier des projets-pilotes éligibles. En parallèle, un contrat-cadre pour la réalisation d'audits sera lancé afin d'identifier un

ensemble d'actions prioritaires à effectuer et ainsi lancer de nouveaux projets et travailler sur l'ensemble du parc immobilier.

Grâce aux projets pilotes, aux projets classiques et aux rénovations et remplacement prévus au PPI, la Régie des Bâtiments avance d'ores et déjà sur les projets d'amélioration énergétique des bâtiments.

Ce vaste plan nécessiterait un renforcement conséquent des équipes de terrain pour lancer, suivre et contrôler ces différents travaux, les équipes actuellement en œuvre étant insuffisantes, même si les réalisations sont externalisées. Les besoins internes sont ainsi estimés à 22 ETP et externes à 43 ETP.

Ces mesures font partie d'un plan d'action plus vaste, agissant également sur les installations d'éclairage, les installations photovoltaïques et la diminution du parc immobilier qui s'étalera sur 20 années (jusque 2040) (voir autres feuilles de route)

#### Calendrier

- Préparation des projets pilotes et des outils pour la suite (01/01/2021 - 31/12/2021)
- Cadastration du parc de bâtiments (01/01/2022 – 30/09/2022)
- Réalisation continue des audits, projets, amélioration et retours réels (01/01/2022 – 01/01/2030)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Si l'on se focalise sur la première étape, nous pouvons déjà préciser que la phase préparatoire est bien entamée. Dix projets pilotes ont été identifiés, deux projets ont été ajoutés. Un des projets est en finalisation. Pour deux des projets-pilotes, les travaux viennent d'être entamés. Les autres projets se trouvent dans des états d'avancement différents : marché public lancé, en cours d'analyse, en demande de permis, en étude de mobilité, etc. Tous avancent mais avec un rythme différent, tenant compte à la fois de la charge de travail des responsables de projets, de demandes d'accord (Conseil des Ministres, permis...).

S'agissant des deux projets ajoutés, ceux-ci sont encore en phase préparatoire. Enfin, un dernier projet est en attente d'une décision stratégique. Il est encore trop tôt pour disposer d'un retour d'expérience suffisant, mais cela reste l'objectif.

Début 2021, la Régie des Bâtiments a établi une directive interne fixant un ensemble d'exigences minimales et de recommandations pour toute nouvelle construction. Il est demandé de s'y conformer autant que possible pour les rénovations, tout en tenant compte d'autres contraintes (temps, budget, technique, etc.). Ces exigences ont été transposées dans le cahier des charges performanciel servant de document de base pour de nombreux futurs marchés publics. Fin 2021, une grille d'analyse des aspects non financiers (parmi lesquels les aspects énergie et durabilité) pour l'aide à la décision stratégique a été établie. Un des points critiques pour cette phase – et encore plus pour les suivantes – reste les besoins supplémentaires tant humains que financiers.

En ce qui concerne la cadastration des bâtiments, celle-ci comprenait deux volets : la certification PEB et les audits énergétiques. S'agissant de la certification PEB, celle-ci concerne une partie seulement du patrimoine et est du ressort des services occupants. La Régie des Bâtiments a mis à disposition des services occupants les contrats-cadres utiles pour faire réaliser cette certification, les commandes sont passées au fur et à mesure. Néanmoins, il se peut que le délai ne soit pas tenu attendu que le nombre de certificats à établir est conséquent et que le travail administratif chez les commanditaires est important. Nous espérons que l'ensemble des certificats aura été délivré avant la fin de l'année, mais dépendons pleinement des services occupants.

Concernant le contrat-cadre pour la réalisation des audits énergétiques pour la moitié de notre parc, le marché public a été publié, nous avons reçu des offres et nous sommes actuellement occupés à les analyser. Nous espérons pouvoir notifier le marché dans les prochains mois si les offres sont acceptables. Si les budgets ont été obtenus pour une bonne partie, il faudra renforcer les équipes pour

le suivi de ces audits énergétiques, faute de quoi le rythme prévu ne pourra être suivi.

La préparation d'un contrat-type pour études n'a pas encore été entamée faute de temps et de ressources. Il est encore trop tôt pour préparer un nouveau marché pour audits, nous allons d'abord utiliser le contrat-cadre publié pour avoir un retour d'expérience.

Enfin, la réalisation des audits est une étape importante pour la suite du processus, à savoir la réalisation des travaux en eux-mêmes. Ceci nécessitera un fort renforcement des équipes actuelles de la Régie des Bâtiments et l'obtention des budgets nécessaires pour les travaux. Actuellement, aucun budget n'est inscrit avant 2026 donc la réalisation des travaux ne pourra se faire avant, ce qui impactera bien entendu les réalisations. Notons néanmoins que nous poursuivons les efforts via la réalisation des projets inscrits à notre programme d'investissement classique et notre Plan pluriannuel d'investissements.

---

**Impact GES** Voir Mise en œuvre 5C

---

**Impact énergie** Voir Mise en œuvre 5C

---

**Autres effets visés**

---

**Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)**

Voir Mise en œuvre 5C

---

**Obstacles rencontrés**

Voir Mise en œuvre 5C

---

**Perspectives** Voir Mise en œuvre 5C

## 5.H DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux

### Présentation de la feuille de route

---

#### Ministre(s) en charge

Vincent Van Peteghem, Georges Gilkinet, Ludivine Dedonder et Mathieu Michel

---

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Bâtiments fédéraux neutres en carbone en 2040 (50% en 2030)
- **Accord de Gouvernement** : «Le gouvernement examinera, dans le cadre du Plan interfédéral d'investissement, de quelle manière nous pourrions atteindre l'ambition de neutralité climatique, d'ici 2040.»
- **Exposé d'orientation politique du Ministre Van Peteghem** : «En 2021, le projet DRFM (Design, renovate, finance and maintain) a été approuvé. L'objectif de ce projet est d'accélérer la rénovation énergétique des bâtiments de la Régie des Bâtiments, de la Défense et de la SNCB/Infrabel en vue des objectifs climatiques de 2030 et 2040. Il s'agit de rénover via des clusters d'une dizaine de bâtiments chacun, et de permettre à la SFPI de les cofinancer via une plateforme structurée (le feeder DRFM). Ce feeder attirera également des financements d'investisseurs institutionnels afin de pouvoir créer les leviers nécessaires. Au cours de l'année à venir, je développerai l'entité DRFM et lancerai les projets pilotes sur la base, entre autres, des résultats des audits DRFM et de l'analyse coûts-bénéfices.»

---

#### Objectifs

L'objectif est de réduire la consommation énergétique et donc la production de GES des bâtiments publics via une campagne de rénovation commune. Celle-ci concerne les quatre principaux propriétaires fédéraux, à savoir la Régie des bâtiments, la Défense,

la SNCB et Infrabel. Les rénovations prévues sont significatives ; légères, moyennes et lourdes, afin de permettre un impact suffisant.

### Description

Afin de contribuer à l'ambition du gouvernement fédéral de réduire drastiquement les émissions de GES et compte tenu du fait que le parc immobilier est à lui seul responsable d'une part importante de ces émissions, des investissements massifs dans la rénovation des bâtiments publics sont nécessaires. Afin d'atteindre ces objectifs, les investissements doivent dès lors être significativement accélérés et augmentés au cours de cette décennie. Ils concernent les principaux propriétaires publics, à savoir d'abord la Régie des Bâtiments, mais aussi la SNCB, Infrabel et la Défense.

Le gouvernement fédéral veut accélérer et coordonner ce travail de rénovation et souhaite y parvenir par, entre autres, une approche de Partenariat Privé-Public (PPP) permettant d'augmenter et en même temps d'accélérer les investissements dans la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux, tout en visant à maximiser la neutralité budgétaire et à minimaliser l'impact sur les finances publiques. Pour ces opérations DRFM, il a chargé la SFPI et les propriétaires de bâtiments de la mise en place de ce programme.

### Mise en œuvre

La structure sera élaborée par un groupe de travail, l'« implementation unit », qui sera temporairement constitué pour l'élaboration de la structure DRFM. Cet implementation unit sera composée d'un expert externe et d'un chef de projet de chacune des parties directement impliquées : la SFPI, Régie des Bâtiments, SNCB/INFRABEL et Défense.

L'Implementation unit développera la structure DRFM selon deux phases. Ces phases ont été définies dans une première feuille de route.

**Phase 1** : Phase de conception (6 mois) : La phase de conception répondra aux questions essentielles qui existent encore à ce stade. Au terme de cette phase, les modalités de création de l'entité DRFM et du feeder DRFM auront été déterminées ainsi que les modalités de collaboration et de co-financement entre la structure DRFM et

les gestionnaires de bâtiments (Régie des Bâtiments, SNCB, Infrabel et Défense).

**Phase 2** : Phase d'implémentation (6-12 mois) : Sur la base de la feuille de route d'implémentation détaillée, la SFPI pilotera, en collaboration avec les parties prenantes, la conduite de la phase d'implémentation du montage DRFM. Au terme de cette phase, l'entité DRFM et le Feeder auront été mis en place et le portefeuille d'actifs DRFM adressable aura été constitué en vue de leur préparation à la mise sur le marché.

### Calendrier

- **Étape 1** : Préparation de la mission suite au conseil des ministres (juillet-octobre 2021)
- **Étape 2** : Attribution de cahier des charges (octobre 2021 – février 2022)
- **Étape 3** : Phase I DRFM (février – décembre 2022)
- **Étape 4** : Phase II DRFM (décembre 2022 – décembre 2023)

### Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

Sans objet (nouvelle feuille de route)

### Impact GES

### Impact énergie

### Autres effets visés

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

### Obstacles rencontrés

### Perspectives

## 6. FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES

### 6.A Eco-conduite

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Ludivine Dedonder

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Verdissement des administrations et des entreprises publiques
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique

#### Objectifs

L'objectif de cette feuille de route est double :

1. Former les conducteurs de la Défense à l'éco-conduite afin qu'ils adoptent un style de conduite visant à réduire la consommation de carburant de 3 à 8 %.
2. Surveiller le comportement des conducteurs grâce à la télématique installée dans les 1 000 véhicules commerciaux loués actuellement. Les données sont mises à disposition par l'entreprise via un tableau de bord.

L'objectif ultime est de réduire la consommation de carburant. De fait, sur la base d'un total de 10 491 083 km et d'une consommation de 820 207 litres de carburant (essence et diesel) en 2020 (années Covid-19), l'éco-conduite pourrait permettre d'économiser de 25 à 65 tonnes de carburant.

#### Description

La feuille de route comprend deux actions :

1. Formation des conducteurs de la Défense à l'éco-conduite
2. Suivi du comportement au volant des conducteurs de la Défense.

En 2016-2017, un cas test dans le cadre de la sécurité routière militaire a été mené par le service MIRS (Military Initiative on Road Safety) au sein du centre de coordination des mouvements et des transports (MTCC) de la division de soutien du département d'état-major Opérations et Formation. Cette initiative a montré qu'un style de conduite adapté (éco-conduite) peut contribuer à une réduction de la consommation d'énergie et à une diminution des accidents de la route.

#### Mise en œuvre

En raison d'un manque de personnel, le service correspondant au sein du Centre de coordination des mouvements et des transports (MTCC) n'existe pas.

La défense a l'intention d'externaliser cette tâche. Le calendrier de réalisation espéré ne débutera pas avant 2023.

Le suivi du comportement de conduite est actuellement déjà possible via le tableau de bord qui a été mis en place en 2019 via le contrat de leasing commercial. Les données ne sont pas exploitées, car le personnel nécessaire n'a pas encore été alloué.

#### Calendrier

- **Étape 1** : Réalisation d'un contrat de service (2023)
- **Étape 2** : Formation à l'éco-conduite et suivi du comportement de conduite (2030)

## Mise en œuvre

### État d'avancement de la mise en œuvre

1000 voitures sur 2.474, soit 40 % ont été équipées de la télématique pour surveiller le comportement du chauffeur. La conclusion d'un contrat de service pour la formation à l'éco-conduite (étape 1) et le suivi du comportement de conduite (étape 2) ont été annoncés pour 2023. A l'heure actuelle, ce contrat n'a pas encore été conclu. L'objectif d'économie de carburant a certainement été réalisé partiellement dans la mesure où les chauffeurs sont au courant du fait que la télématique est présente et fonctionne, ce qui peut avoir un effet positif sur leur comportement au volant. Cependant, l'absence d'outil pour exploiter les données collectées rend le calcul des économies de carburant impossible.

**Impact GES** En encourageant une réduction de la consommation de carburant, la feuille de route vise à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

**Impact énergie** Selon une première estimation, l'éco-conduite pourrait permettre d'économiser de 25 à 65 tonnes de carburant.

### Autres effets visés

Les autres effets visés sont à analyse par la suite.

### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Le développement de l'éco-conduite vise à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> (ODD 13)

Cette feuille de route pourrait aussi entraîner un effet positif sur la diminution de particules fines (ODD 11), et par extension sur la santé et le bien-être (ODD 3).

### Obstacles rencontrés

A l'heure actuelle, le principal obstacle est le manque de personnel compétent. Cet obstacle pourrait être surmonté en externalisant le travail, mais aucune démarche n'a encore été réalisée dans ce sens. Des moyens budgétaires seront nécessaires, non seulement pour la réalisation de ce projet, mais également pour l'ensemble des mesures ayant trait à la réduction des GES du parc roulant de la Défense. Dès qu'un contrat d'externalisation sera réalisé, la Défense pourra mieux établir le coût annuel que cela représentera. Dans ce cadre un appui budgétaire du côté du gouvernement fédéral sera envisagé. Le verdissement (évolution vers voitures de type hybrides voire électriques où ecodriving) aura également un impact important sur l'infrastructure disponible (stations de chargement, ...).

### Perspectives

Dans le cadre du projet DRFM, piloté par la SFPI et auquel la Régie des Bâtiments prend part (à l'instar de la Défense, SNCB et Infrabel), un consortium de consultant a été désigné début 2022. Son travail en est donc à son commencement et les tenants et aboutissants ne sont donc pas encore connus. S'agissant de la décision récente du Conseil des Ministres du 18 mars 2022, la Régie des Bâtiments attend plus de précisions quant aux attentes et demandes précises. Ces nouvelles initiatives mobiliseront également nos services en complément des charges de travail actuelles (et ces aspects sont soit sous-estimés, soit non estimés).

## 6.B Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie

### Présentation de la feuille de route

**Ministre(s) en charge** Petra De Sutter et Alexander De Croo

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : “Via leurs marchés publics durables, les pouvoirs publics donneront les impulsions nécessaires au marché pour s’engager dans une transition décarbonée de l’économie (verdissement de leurs flottes de véhicules, achat d’électricité verte, achats en accord avec les principes de l’économie circulaire, choix des critères d’adjudication, etc.)”
- **Accord de gouvernement** : “Le gouvernement fédéral donnera l’exemple et intégrera les principes de l’économie circulaire dans ses marchés publics.”

#### Objectifs

L’objectif général est que, via des marchés publics durables, les pouvoirs publics fédéraux donnent les impulsions nécessaires au marché pour s’engager dans la transition vers une économie décarbonée (verdissement de leurs flottes de véhicules, achat d’électricité verte, achats en accord avec les principes de l’économie circulaire, choix des critères d’adjudication...).

#### Description

Cet objectif général passera notamment par une recherche, dans le cadre de marchés publics fédéraux centralisés des caractéristiques techniques (labels, normes) et des critères de sélection et d’attribution pertinents selon les segments d’achats, l’intégration des principes de l’économie circulaire dans les achats publics ou encore en réservant des marchés, notamment à des entreprises de travail adapté.

Le préalable à cette impulsion sera une analyse de plusieurs produits et segments d’achats pertinents sur lesquels l’accent pourra être mis.

**Mise en œuvre** Pour chaque projet de contrat commun fédéral de fournitures, l’organisation en charge examinera obligatoirement dans le cadre de la concertation et de l’établissement des spécifications techniques et quel que soit le montant du marché à passer, si des clauses relatives au développement durable (dans une de ses dimensions) peuvent être insérées dans le projet de cahier spécial des charges. Il s’agit de clauses techniques (labels environnementaux), de critères de sélection ou de critères d’attribution qui porteront par exemple, sur le coût total du cycle de vie ou la mise en valeur du matériel utilisé.

Par ailleurs, pour ce qui relève de l’économie circulaire, les pouvoirs adjudicateurs fédéraux intégreront les principes de l’économie circulaire dans leurs marchés publics, notamment en incluant la remise en état du matériel ou sa reprise à des fins sociales.

En outre, pour le verdissement du charroi automobile, il est fait référence à la feuille de route 6.C relative au «verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)».

#### Calendrier

- **Étape 1** : Développement d’une politique fédérale d’achats plus durable (note de politique d’achats 2021-2023) (en continu)
- **Étape 2** : Établissement par le Réseau de concertation stratégique des achats fédéraux (CSAF) et le SPF Stratégie et Appui BOSA d’une collaboration avec l’Institut fédéral du Développement durable (IFDD) afin de lister et de confronter des catégories d’achats de produits issus de la planification pluriannuelle (2022-2025) des SPF, des SPP et de la Défense avec les points d’attention en matière de développement durable. La comparaison précitée devrait aboutir à une liste d’urgence pour des produits prioritaires durables. (30/6/2022)
- **Étape 3** : actualisation a) des instruments disponibles pour les acheteurs publics fédéraux en matière de développement durable par l’IFDD (en lien avec l’étape 1) et, b) de la circulaire 16/05/2014 par le SPF Chancellerie en collaboration avec l’IFDD (en continu)



- **Étape 4** : Implémentation de trajets de professionnalisation pour les acheteurs publics fédéraux, les managers achats et les chefs de projets confrontés aux achats publics avec le développement et la dispense d'un module de cours sur le développement durable (en continu)
- **Étape 5** : Réactivation des cellules départementales développement durable (en continu)
- **Étape 6** : Sur la base de la liste de produits développée à l'étape 2, rédaction et mise à disposition de «clauses standards» en matière de développement durable afin de permettre aux acheteurs fédéraux, dans des segments de produits prioritaires, de choisir des clauses standardisées pour des achats «prioritaires» (en continu)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

**L'étape 1** a débuté conformément au calendrier établi. Un formulaire contenant des instructions pour la Concertation Tactique et Opérationnelle des Achats Fédéraux (CTOA)/Tactisch en Operationeel federaal Aankoopoverleg (TOFA) a été élaboré en vue de fournir des leviers aux membres de ces groupes de travail chargés de rédiger les spécifications techniques. Dans les différents projets de contrats communs en cours de passation et pour lesquels le SPF BOSA agit en tant que centrale d'achats, un ou plusieurs aspects ont été pris en compte : fourniture de PC, fourniture de mobilier ergonomique et de sièges de bureau.

**L'étape 2** a débuté, mais ne sera pas achevée dans le délai prévu par le calendrier (30 juin 2022). Le cahier spécial des charges est en cours de rédaction et a été repris par le SPF BOSA qui agira en tant qu'adjudicateur. Les spécifications sont établies en partenariat avec l'IFDD.

**L'étape 3** ne pourra débuter qu'à l'achèvement de l'étape 2. Le calendrier a, par conséquent, été adapté. Cependant, en attendant la finalisation de l'étape 2, des réunions internes SPF Chancellerie

et IFDD ont débuté en vue d'abroger et de revoir la circulaire du 16 mai 2014.

En raison d'un manque de capacités, des formations spécifiques aux produits ou aux services sur les achats durables (étape 5) ne peuvent être organisées.

Après la finalisation des étapes 2 et 3, l'IFDD, en coopération avec la Commission interdépartementale du développement durable (CIDD), organisera une consultation avec les membres de la CIDD sur l'activation des cellules de développement durable (étape 5).

**L'étape 6** ne pourra débuter qu'à l'achèvement de l'étape 2. Le calendrier a, par conséquent, été adapté.

Le calendrier initialement prévu ne peut pas être respecté en raison du manque de capacité au sein de l'IFDD pour mener les missions de front.

#### Impact GES

En favorisant la production et la consommation de biens et de services plus respectueux de l'environnement, la mesure pourrait contribuer indirectement à réduire les émissions de GES.

#### Impact énergie

La mesure vise à réduire la consommation énergétique, à améliorer l'efficacité énergétique, et à promouvoir l'utilisation des sources d'énergie renouvelables.

#### Autres effets visés

La mesure ne vise pas d'autres effets.

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Via le recours à des labels, des certificats, des analyses du cycle de vie ou encore des délais de garantie allongés (« réparation »), les marchés publics durables vont contribuer au déploiement de mode de consommation et de production durables (ODD 12).

Une production de biens et de services plus respectueuse de l'environnement a un impact indirect sur les changements climatiques (ODD 13) et sur la biodiversité aquatique (ODD 14) et terrestre (ODD 15)

En intégrant des clauses de formation ou de remise au travail pour les personnes éloignées du marché de l'emploi, les marchés publics durables pourraient aussi contribuer à réduire les inégalités (ODD 10) et stimuler le recours aux entreprises de travail adapté (ETA) (ODD8).

Un impact sur l'éducation pourrait être présent dans des marchés publics pour lesquels le recours à de l'apprentissage/formation est inscrit (ODD 4).

### Obstacles rencontrés

Plusieurs obstacles entravent la mise en œuvre des actions prévues dans la feuille de route, à commencer par manque de capacité dans les services chargés de la conclusion des marchés publics qui a déjà été évoqué précédemment.

Il a également été constaté qu'en sus des achats fédéraux centralisés, les adjudicateurs fédéraux sont responsables d'une série de marchés publics individuels (ou spécifiques) pour leurs départements respectifs. Or, nous constatons que bon nombre d'acheteurs ont des appréhensions vis-à-vis des clauses sociales, éthiques, environnementales (crainte de ne pas avoir d'offre, des coûts élevés...).

Contrairement aux régions belges et à plusieurs États membres, le niveau fédéral ne dispose pas de services de soutien (externes) qui aident à intégrer des clauses de durabilité dans les marchés publics et l'IFDD n'a pas la capacité de développer ce type de services.

Afin de lever l'obstacle, des mesures doivent être prises pour stimuler les acheteurs mais aussi les accompagner. L'implémentation d'un réseau de facilitateurs clauses durables similaire à la Région Wallonne ou la mise en place un helpdesk marchés publics comme à Bruxelles Région Capitale et dans les communes flamandes sont des pistes à considérer.

### Perspectives

La révision de la législation européenne en cours pourrait générer un impact sur les marchés publics durables.

## 6.C Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)

### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Petra De Sutter et Alexander De Croo

#### Contexte et références

- **PNEC** : verdissement du parc de véhicules du gouvernement fédéral (objectif zéro émission)
- **Accord de gouvernement** : "Dans leurs efforts pour atteindre la neutralité climatique, les entreprises publiques assureront leur propre approvisionnement énergétique renouvelable durable."
- **Plan National pour la reprise et la Résilience** : Efficacité énergétique des infrastructures publiques

#### Objectifs

Cette feuille de route vise à verdir la flotte de véhicules des pouvoirs publics afin d'atteindre un objectif zéro émissions en 2040.

#### Description

L'objectif général est de «verdir» la flotte de véhicules des pouvoirs publics (les mandataires, les cellules stratégiques et les services fédéraux) en mettant en place un mécanisme axé d'une part sur les dispositions réglementaires (package mobilité, Arrêté royal «mandataires», abrogation de la circulaire 307 sexies du 21 avril 2017) ainsi que «des outils procurement» nécessaires pour concrétiser l'implémentation des règles de verdissement. Les véhicules acquis par l'État fédéral devraient répondre aux critères «zéro émissions» et tiendront compte des évolutions technologiques du marché des véhicules propres.

#### Mise en œuvre

La mise en œuvre de cette politique repose d'une part sur l'adoption d'une nouvelle circulaire 307 et la publication de celle-ci, et, d'autre part, sur l'adaptation de l'Arrêté royal pour les mandataires (AR 29 octobre 2001 relatif aux mandataires) avec l'instauration d'un

budget mobilité et la fixation de modalités d'utilisation de celui-ci. Elle implique également la proposition et la passation d'un accord cadre fédéral dans le cadre des achats fédéraux communs centralisés (AR 22 décembre 2017).

### Calendrier

- **Étape 1** : Révision de la circulaire 307 sexies du 21/04/2017 afin de mettre les directives concernant la flotte fédérale en concordance avec les ambitions de l'accord du gouvernement. Cette révision se fait en parallèle de la transposition de la directive "green vehicles" par le SPF Chancellerie. (30/10/2022)
- **Étape 2** : Adaptation de l'Arrêté royal pour les mandataires (AR 29 octobre 2001 relatif aux mandataires) avec l'instauration d'un budget mobilité et la fixation de modalités d'utilisation de celui-ci. (31/12/2021)
- **Étape 3** : Préparation, passation et attribution d'un accord cadre fédéral relatif au leasing de véhicules «zéro émissions», y compris des possibilités encore plus vertes comme le partage des voitures et le leasing des vélos. (allotissement) (1/05/2023)
- **Étape 4** : Développement d'une réglementation leasing de vélo pour les fonctionnaires fédéraux afin de stimuler des choix autres que la voiture. (31/12/2022)
- **Étape 5** : Promotion et implémentation de l'accord cadre chez les participants (volet exécution) (30/04/2027)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

Le projet de révision de la circulaire 307 (étape 1) a été soumis à l'Inspection des finances accréditée auprès du ministre de la Fonction publique qui a posé plusieurs questions et formulé des recommandations techniques. Le projet adapté et les réponses vont être fournies par l'administration afin de poursuivre le processus de révision. Le projet de circulaire a également été présenté au Collège des présidents le 14/06/2022. Des questions et des remarques ont été

formulées. Une nouvelle présentation est prévue pour la réunion du collège en septembre 2022. Le calendrier initial, qui prévoyait la finalisation de cette étape au 31/12/2021, a dû être adapté. La nouvelle échéance est le 30/10/2022.

Le projet de révision et de circulaire "Chancellerie" (étape 2) est en cours de rédaction. Le calendrier initial, qui prévoyait la finalisation de cette étape au 31/12/2021, n'a pas pu être respecté.

Concernant la préparation, passation et attribution d'un accord cadre fédéral relatif au leasing de véhicules «zéro émissions» (étape 3), le marché est en cours de phase exploratoire et de prospection. Le calendrier a aussi dû être adapté, car la Centrale de marchés pour services fédéraux (CMS) ne dispose pas de capacité suffisante eu égard au nombre de marchés à renouveler.

Le développement d'une Réglementation leasing de vélo pour les fonctionnaires fédéraux (étape 4) a été entamée conformément au calendrier prévu.

#### Impact GES

Cette feuille de route vise à réduire les émissions de GES. Un objectif quantitatif de réduction des émissions de GES au niveau de la définition des véhicules propres, ainsi qu'un objectif de la part des véhicules propres à atteindre par type de marché public sont fixés dans le cadre de la transposition de la directive européenne véhicules.

#### Impact énergie

Cette feuille de route vise aussi à réduire la consommation d'énergie. L'impact énergie de la mesure ne fait toutefois pas l'objet ni d'un objectif quantitatif, ni d'une évaluation.

#### Autres effets visés

La feuille de route ne vise pas d'autres effets.

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

La feuille de route devrait permettre d'améliorer la qualité de l'air (ODD 11) et, par extension, la santé respiratoire (ODD3).

Elle a également un impact sur les infrastructures (ODD 9), étant donné que le passage à un charroi automobile «vert» aura pour conséquence la nécessité d'installer des bornes de rechargement

dans les bâtiments publics (ou à proximité), levier également pour le marché, l'infrastructure et les citoyens.

La mesure contribue à lutter contre les changements climatiques (ODD 13)

En l'état actuel, le recyclage des batteries de véhicules électriques (ODD 12) est incertain et est négatif en termes de développement durable.

---

### Obstacles rencontrés

Un premier obstacle réside dans le manque de capacité dans les services chargés de la conclusion des marchés publics. Des processus de recrutement ont été lancés, mais sans succès. Il est, en effet,

difficile de recruter les profils recherchés. Les actions de recrutement ont été adaptées en vue d'être relancées.

Un second obstacle est lié au fait que l'inspecteur des finances recommande, par souci de cohérence, que le Conseil des Ministres approuve en une fois l'ensemble des documents. Le cabinet de la Ministre de la Fonction publique a été informé de la teneur de l'avis inspecteur des finances sur l'abrogation de la circulaire 307 afin que le Conseil puisse se prononcer sur l'ensemble des documents qui fondent le « car policy » de l'État.

---

### Perspectives

## 7. COOPÉRATION INTERNATIONALE

### 7.A Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Meryame Kitir

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : « ... poursuite et accroissement des engagements budgétaires en vue de la réalisation de projets internationaux concrets visant à accroître les capacités d'adaptation des pays en développement, que ce soit par l'innovation technologique, qui permettra d'élever le niveau de vie tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, ou par l'efficacité énergétique, la gestion durable des sols, de l'agriculture et des forêts, la gestion des ressources en eau, etc. »
- **Accord de Gouvernement** : «Le gouvernement s'engage (via la DGD) à augmenter la contribution au financement international en faveur du climat, indépendamment du budget de la coopération au développement. La répartition intra-belge de cet effort sera tranchée dans les meilleurs délais...» (...) «Notre pays honorerà les engagements dans le cadre des Accords de Paris en ce qui concerne le financement climatique, y compris du principe d'additionnalité.»
- **UNFCCC / Accord de Paris** : Article 9.3 de l'Accord de Paris, décision 1/CP.21 (para. 53 et para. 115)

#### Objectifs

#### Objectifs qualitatifs :

- Maintien de l'accent sur les pays moins avancés et l'adaptation, avec une attention prioritaire pour l'agriculture, les forêts/terres et les villes (sauf pour le programme « Belgian Investment Company for developing countries » (BIO) où l'accent reste principalement sur l'atténuation).
- Renforcer l'intégration transversale du climat dans la coopération au développement : (i) inclusion en tant que priorité transversale dans les nouveaux portefeuilles nationaux de coopération gouvernementale et (ii) intégration du climat en tant que thème transversal dans les programmes de coopération non gouvernementale (fin 2021/début 2022)
- Renforcer la politique climatique de BIO :
  - investissements exclusivement dans des projets d'énergie renouvelable à petite échelle (immédiat)
  - les zones grises seront clarifiées (gaz méthane, biogaz, etc.) (fin 2021)
  - pour les autres projets d'énergie renouvelable « partiels » (clean cooking, biomasse, waste-to-energy, etc.), un cadre d'intensité des émissions de CO<sub>2</sub> sera établi (fin 2021)
  - la diversification en autres vers des mesures d'adaptation est étudiée (fin 2021)
  - L'alignement général avec l'Accord de Paris est élaboré (le plus tôt possible)
- Renforcement transversal de la politique climatique des pays partenaires Coopération belge au développement : i. renforcement de la capacité des pays partenaires à respecter les engagements de l'Accord de Paris ; ii. efforts accrus de la part de la politique belge pour prendre en compte les stratégies et plans nationaux.

**Objectifs Quantitatifs :**

- En général : (i) Trajet de croissance du financement climatique international fédéral pour atteindre 150 M EUR/an en 2025 via la DGD avec des ressources supplémentaires en dehors du budget de la CD (31/12/2025) et (ii) développement de la répartition intra-belge de la nouvelle et ambitieuse trajectoire de croissance belge pour le financement climatique international. (31/12/2030)
- Augmentation du financement des fonds multilatéraux pour le climat et l'environnement avec comme point de départ le financement 2020 (GEF : 15M EUR ; GCF : 20M EUR ; LDCF : 5M EUR). (31/12/2024)
- Déploiement de projets bilatéraux et multilatéraux (environ 10 M EUR en 2021, à augmenter dans le cadre de la trajectoire de croissance). (31/12/2024)
- Déploiement des projets de provision climatique interdépartementale existante (12M€/an).
- Nouveaux programmes de coopération non gouvernementale avec une intégration accrue du climat, à la fois transversale et spécifique (montant actuellement inconnu). (31/12/2024)
- Nouveaux programmes de coopération gouvernementale avec une intégration accrue du climat à la fois transversale et spécifique (montant actuellement inconnu), y compris le portefeuille thématique phare «Climat au Sahel» (50 M EUR pour 2022-2025). (31/12/2024)
- Contribution renforcée au financement climatique par le biais de BIO (montant actuellement inconnu). (31/12/2024)

**Description** Voir ci-dessus

**Mise en œuvre** Voir ci-dessus

**Calendrier** Voir ci-dessus

*Mise en œuvre***État d'avancement de la mise en œuvre**

Les différentes étapes du plan de mise en œuvre ont été réalisées jusqu'à la fin de 2021. L'identification des projets et programmes qui seront financés par le financement climatique supplémentaire prévu dans le budget 2022, en tenant compte des priorités définies dans la feuille de route (adaptation au climat, PMA, renforcement transversal des politiques climatiques), est en cours. Les discussions sur le budget pour 2023 sont en cours.

La coopération entre la DGD et le Service Climat sur l'utilisation du financement international supplémentaire pour le climat a été renforcée. Une concertation régulière sur le suivi des initiatives financées est en place.

**Impact GES****Impact énergie****Autres effets visés****Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)**

### Obstacles rencontrés

Les obstacles possibles restent entre autres la capacité limitée dans le domaine des ressources humaines, notamment dans la perspective de la présidence belge de l'UE. En outre, la mise en œuvre de cet objectif est subordonnée à un accord politique sur les négociations budgétaires et les fonds à prévoir tant pour la trajectoire de croissance de la coopération au développement que pour le financement international croissant du climat dans le contexte de la reprise post-COVID-19 et d'un contexte géopolitique difficile

### Perspectives

Fin 2021, l'évaluateur spécial de la coopération internationale a publié une évaluation (<https://diplomatie.belgium.be/fr/politique/cooperation-au-developpement-et-aide-humanitaire/le-service-de-levaluation-speciale/evaluations/evaluation-du-financement-climatique-international>) sur le financement fédéral belge du climat international. Sur la base de cette évaluation, une réponse de la direction a été préparée. Les grandes lignes peuvent être résumées comme suit :

- La DGD élaborera une stratégie en concertation avec le Service Climat du SPF Santé publique, Sécurité alimentaire et Environnement et les autres acteurs. Les ressources humaines seront adaptées pour répondre plus efficacement aux mandats. Des mesures seront prises pour un meilleur échange des connaissances et diffusion de l'expertise.
- Une plateforme climatique sera mise en place pour promouvoir l'échange d'expériences et de bonnes pratiques.
- La Belgique veillera à renforcer les entités supervisant l'action climatique dans les pays partenaires et contribue, dès l'exercice budgétaire 2021, à des institutions et fonds qui poursuivent cet objectif, tels que le NDC Partnership, le Programme Climate Promise du PNUD et le Secrétariat de la CCNUCC.
- La DGD cherchera à améliorer les procédures d'intégration du climat en s'appuyant sur les outils existants, dont l'usage sera optimisé.
- Améliorer les systèmes de suivi pour mieux identifier l'impact climatique des programmes et des projets.

La mise en œuvre de cette réponse de la direction est conforme à la feuille de route et facilitera la mise en œuvre de l'objectif de financement climatique du gouvernement fédéral, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

## 8. GOUVERNANCE CLIMATIQUE

### 8.A Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Zakia Khattabi

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : Instauration d'un cycle politique fédéral, incluant un dialogue multi-stakeholders et le parlement fédéral ; Dialogue national sur la transition juste ; détermination d'une vision à moyen et long terme commune et d'une trajectoire
- **Accord de Gouvernement** :
  - Le gouvernement fédéral soutient fermement ces ambitions européennes. Il se fixe pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 et il prend à cette fin les mesures pour lesquelles il est compétent. Le gouvernement s'engage à adapter sa contribution au PNEC dans ce sens (55 % à l'horizon 2030) par l'intermédiaire d'un plan d'action.
  - Cette transition doit s'appuyer sur une large consultation.
  - Les objectifs climatiques seront transposés en objectifs intermédiaires et seront soumis chaque année à une évaluation objective. À cet effet, on travaillera, en concertation avec les entités fédérées, notamment avec des tables rondes consacrées au climat, associant la société civile, les institutions de recherche et les différents secteurs sociaux.
- **Plan National pour la Reprise et la Résilience** :
  - Le gouvernement fédéral soutient fermement ces ambitions européennes. Il se fixe pour objectif de réduire les émissions de

gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 et il prend à cette fin les mesures pour lesquelles il est compétent.

- Le gouvernement s'engage à adapter sa contribution au PNEC dans ce sens (55 % à l'horizon 2030) par l'intermédiaire d'un plan d'action.
- Cette transition doit s'appuyer sur une large consultation.
- Les objectifs climatiques seront transposés en objectifs intermédiaires et seront soumis chaque année à une évaluation objective. À cet effet, on travaillera, en concertation avec les entités fédérées, notamment avec des tables rondes consacrées au climat, associant la société civile, les institutions de recherche et les différents secteurs sociaux.

– **Règlement UE 2018/1999** sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat

– Cadre de transparence de l'**Accord de Paris**

– **Recommandations de la Cour des comptes, du Parlement, du Sénat, de la Commission européenne sur le PNEC 2021-2030** dans le cadre du semestre européen, des « Examens de la performance environnementale 2021 Belgique » de l'OCDE et de l'IDR de l'AIE, avis d'organes consultatifs fédéraux et régionaux (IFDD et autres)

– **Analyses académiques** (y compris le rapport de synthèse interuniversitaire dans le cadre du 'Dialogue sur la gouvernance climatique en Belgique', sous la coordination de l'Université Saint-Louis Bruxelles').

#### Objectifs

1. Consolidation et renforcement du cadre de gouvernance pour assurer la continuité et un alignement maximal sur les réglementations européennes et les accords/recommandations internationaux :
  - a. UE (Gouvernance de l'Union de l'énergie et action pour le climat, Loi Climat)
  - b. Accord de Paris (Cadre de transparence)



2. Élaborer des politiques efficaces, objectives et fondées sur la science
3. Renforcement des différents processus de :
  - a. Coopération
  - b. Planification/élaboration de politiques
  - c. Mise en œuvre
  - d. Monitoring, évaluation
  - e. Contrôle et ajustement
  - f. Consultation / participation du public
4. Prise en compte de nombreuses recommandations à l'échelon :
  - a. International (OECD EPR, IEA IDR...)
  - b. Européen (semestre UE, évaluation PNEC BE...)
  - c. National/Fédéral (résolutions parlementaires, rapport du Sénat, avis CFDD...)

### Description

- Opérationnaliser un cadre de gouvernance fédéral stable et efficace et ainsi établir les cycles politiques pour le suivi des politiques et mesures fédérales.
- Contributions fédérales aux rapports de progrès biennaux à la Commission européenne au titre du règlement UE 2018/1999 ainsi qu'aux rapports à la CCNUCC et l'OCDE
- Contributions fédérales à la mise à jour quinquennale du PNEC

### Mise en œuvre

- 1. Renforcement du cadre de gouvernance :** mise en place d'une méthode de travail pour l'élaboration de la politique climatique fédérale et son suivi (incl. vis-à-vis des obligations dans le cadre des déclarations européennes et internationales), selon un cycle politique annuel, impliquant tous les départements, cellules stratégiques et administrations concernés
- 2. Actualisation du PFEC :** À la lumière du relèvement de l'ambition climatique au niveau européen (réductions d'émissions de 55% en 2030 par rapport à 1990), l'État fédéral révisera sa contribution au PNEC

- 3. Mise en place d'une consultation des citoyens** (article 10 du règlement UE 2018/1999) et des pays voisins (article 12), d'un dialogue à plusieurs niveaux sur le climat et l'énergie (article 11), ainsi que d'une consultation des organes d'avis (loi sur le plan et les programmes).

### Calendrier

#### 1. Renforcement du cadre de gouvernance :

- Notification par les ministres compétents de « feuilles de route » décrivant les politiques et mesures prévues (incl. planification détaillée, attribution des responsabilités pour la mise en œuvre, indicateurs de suivi, impact budgétaire) (septembre 2021)
- développement de méthodes de suivi et d'évaluation d'impact des mesures (décembre 2021)
- notification des tableaux de suivi annuels (janvier 2022 puis chaque année à la même date)
- établissement d'un rapport de synthèse des progrès de la mise en œuvre (sur la base des rapports communiqués par chaque ministre compétent) (septembre 2022 puis chaque année à la même date)
- communication du rapport de synthèse au parlement (chaque année)
- examen, ajustement éventuel, consolidation et ancrage du cadre de gouvernance en vue d'assurer sa pérennité (juillet 2024)

#### 2. PNEC/PFEC (rapportage, mise à jour et consultation):

- Contribution fédérale aux rapports de progrès biennaux au titre du règlement UE 2018/1999 (mars 2023 et ensuite tous les deux ans à la même date)
- Projet de mise à jour du PFEC (février 2023) et mise à jour finale (juin 2024)
- Organisation des consultations (du public, des organes consultatifs, et des parties prenantes dans le cadre de "tables rondes sur le climat") (mars 2024)

*Mise en œuvre***État d'avancement de la mise en œuvre****Mécanisme annuel de suivi de la mise en œuvre et d'évaluation :**

- Les « feuilles de route » ont été introduites par les ministres compétents, le gouvernement en a pris acte dans sa décision du 8 octobre 2021 ; celles-ci constituent la base pour le suivi de la mise en œuvre des politiques et mesures fédérales, et pour l'évaluation de leur impact.
- Les "tableaux de monitoring" relatifs à chaque feuille de route ont été complétés au début de l'année 2022 par les administrations concernées ; ils sont utilisés comme outil pour un suivi systématique et coordonné de l'évaluation de la politique par les cellules stratégiques.
- L'évaluation de l'impact des politiques et des mesures fédérales sur la réduction des émissions de GES a fait l'objet d'une étude dont les résultats ont été publiés en juin 2021 (<https://climat.be/doc/2021-pams-finalreport.pdf>) ; une deuxième phase de cette étude a permis d'affiner certaines méthodologies d'évaluation et d'évaluer de nouvelles mesures ; les résultats sont intégrés dans les rapports de progrès des ministres et départements compétents.
- Un "guide pour la rédaction de ces rapports d'avancement" a été développé et mis à disposition des administrations compétentes en appui de la préparation des rapports annuels de progrès (avril 2022)
- Les rapports annuels de progrès ont fait l'objet d'une consolidation dans un "rapport de synthèse" (juillet 2022)

**Collaboration intra-fédérale (Task Force fédérale énergie-climat) :**

- L'organe de coordination et de concertation composé des différents départements fédéraux concernés et ayant pour mission d'élaborer, de mettre en œuvre et d'évaluer les politiques et les mesures fédérales dans le domaine de l'énergie et du climat (incl. élaboration et révision de la contribution fédérale au PNEC et suivi du processus de consultation, comprenant l'organisation de tables rondes sur le climat) a été renforcé.
- Ce groupe de travail a été utilisé comme plateforme pour opérationnaliser les missions découlant des décisions du Conseil des Ministres du 2 avril et du 8 octobre 2021.

**Panel d'experts indépendants**

- En application de la décision gouvernementale du 8 octobre 2021, un panel d'experts indépendants validera, à l'automne 2022, la méthodologie de calcul de la réduction supplémentaire des émissions d'au moins 25 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> dans les secteurs non ETS.
- La création éventuelle d'un comité indépendant pour le suivi de la politique climatique fédérale fera l'objet d'une décision en 2023, en fonction des pistes élaborées par l'administration.

**Transparence et participation**

- Le gouvernement fédéral a demandé un avis au Conseil fédéral du Développement durable (CFDD) et au Conseil central de l'Économie (CCE) concernant l'actualisation du PFEC ; il a également sollicité la formulation de recommandations spécifiques pour une meilleure harmonisation des différentes composantes (NB : La demande d'avis adressée conjointement aux organes consultatifs fédéraux et régionaux sur la version révisée du PNEC suivra à l'automne 2023, ainsi qu'une consultation publique).

- Tables rondes sur le climat : Une série de tables rondes sur le climat seront organisées à l'automne 2022 sur des thèmes spécifiques, l'objectif étant de mener un large débat avec des experts et des parties prenantes sur les principales politiques et mesures fédérales figurant dans les feuilles de route et au-delà ; les représentants des entités fédérées seront invités à donner leur feedback sur les politiques et les mesures fédérales présentées ; les résultats des tables rondes seront communiqués au gouvernement et à la Chambre à titre d'input pour l'actualisation du PFEC, et rendus publics, en décembre 2022.

**Impact GES** La feuille de route ne vise pas, en soi, à réduire les émissions de GES ; les actions prévues, de nature transversale, visent à créer un cadre de gouvernance adéquat.

**Impact énergie** Idem

#### Autres effets visés

Les mesures prévues ont des effets positifs sur la création d'institutions efficaces et responsables, ouvertes à tous et à tous les niveaux stratégiques. Un ancrage juridique du cadre de gouvernance (cf. également rubrique « perspectives ») pourrait venir renforcer ces bénéfices.

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

##### Obstacles rencontrés

Les tâches inhérentes à la mise en œuvre et au rapportage de la politique fédérale Énergie et Climat viennent s'ajouter aux missions récurrentes des services publics concernés. Nombre d'entre eux signalent que la bonne mise en œuvre de ce dispositif de gouvernance est entravée par le manque de moyens et de personnel et par la multiplication des obligations en matière de rapportage. Des efforts sont faits au niveau de la "Taskforce fédérale énergie-climat" afin de parvenir à une intégration optimale des différentes obligations de rapportage.

Concernant l'élaboration et la mise à jour du PNEC, les propositions visant à améliorer l'intégration et l'harmonisation entre les plans politiques fédéraux et régionaux n'ont pas été retenues par la Commission nationale Climat (CNC) et le groupe de concertation sur l'énergie (CONCERE).(cf. perspectives ci-dessous)

#### Perspectives

- Ancrage juridique : le cadre de gouvernance mis en place pourrait être juridiquement ancré (p. ex. dans un avant-projet de loi sur le climat), afin d'être consolidé et pérennisé.
- Formalisation du mandat de la Taskforce fédérale énergie-climat, afin de créer un cadre robuste pour la préparation, la mise en œuvre et le suivi de la politique climatique fédérale
- Établissement du « panel d'experts indépendants » (tel que prévu par la décision du Conseil des Ministres du 8 octobre 2021).
- Mise à jour continue des feuilles de route pour prendre en compte les évolutions récentes et à venir, parmi lesquelles :
  - les décisions du gouvernement fédéral du 18 mars 2022 en matière de transition énergétique ;
  - la mise en œuvre du Plan national de relance ;
  - les négociations menées dans le cadre du paquet « Fit for 55 » ;
  - l'accord sur la répartition des charges et des bénéfices entre le gouvernement fédéral et les entités fédérées pour la période 2021-2030 ("burden-sharing") ;
  - les résultats des tables rondes climatiques et les avis que les organes consultatifs rendront au sujet de la révision du PFEC ; et les initiatives et les recommandations de nombreux organes et organisations, y compris dans le cadre du Dialogue interparlementaire pour le Climat.

## 9. ADAPTATION

### 9.A Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédéral

#### Présentation de la feuille de route

**Ministre(s) en charge** Zakia Khattabi

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** :
  - Mise en œuvre de la contribution fédérale au plan National d'Adaptation, adoptée le 28 octobre 2016, et de ses mises à jour
  - Mise en œuvre du Plan national d'adaptation et de ses mises à jour, notamment la mesure visant à évaluer l'impact des changements climatiques sur la sécurité d'approvisionnement, les infrastructures de transport et de distribution de l'énergie afin de renforcer la résilience du secteur énergie
- **Nouvelle stratégie de l'UE pour l'adaptation au changement climatique**
- **Règlement UE 2018/1999** sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat
- **Note de politique générale 2021 de la Ministre Khattabi** : élaboration d'un nouveau plan d'adaptation, en coopération avec les Régions, avec des mesures fortes dans les différents secteurs concernés
- **Décision de la commission nationale climat**, le 28 juin 2021, de donner le mandat au groupe de travail Adaptation de développer, pour le printemps 2022, une proposition de nouveau Plan National d'Adaptation

**Objectifs** Élaborer un ensemble cohérent de mesures d'adaptation dans les différents secteurs concernés en vue de maximiser la résilience de la société au changement climatique

**Description** La feuille de route consiste en l'identification et le développement d'un ensemble cohérent de mesures identifiées dans les différents domaines de compétence fédéraux pertinent au niveau fédéral. Ceux-ci concernent notamment la santé, la gestion de crise, la recherche et l'observation scientifique (services climatiques), l'énergie, le transport, les aspects sociaux, l'économie et les finances, la coopération au développement, l'environnement, le milieu marin. Le processus d'élaboration de cet ensemble cohérent de mesures est basé sur un exercice collaboratif impliquant les différents ministres et départements fédéraux concernés, coordonné par le Service Changements climatiques (SPF Santé). Les mesures sont élaborées en prenant en compte la législation européennes, les plans d'adaptation précédents et les résultats d'études (conséquences socio-économiques du changement climatique en Belgique, effets du changement climatique sur le secteur de la santé en Belgique).

**Mise en œuvre** La mise en œuvre de cette action transversale s'effectue via la mobilisation d'une taskforce fédérale, constituée des experts des différents départements fédéraux concernés, sous la coordination du Service Changements climatiques (SPF Santé). Cette taskforce est chargée de l'identification et la sélection d'actions dans les domaines concernés, constituant un ensemble cohérent.

**Calendrier**

- **Étape 1** : établissement d'une "taskforce" interdépartementale (01/07/2021)
- **Étape 2** : élaboration d'un avant-projet basé sur la consolidation des propositions de mesures identifiées par les départements concernés (incluant les modalités de suivi des actions proposées) (01/11/2021)
- **Étape 3** : consultation du public et des organes d'avis (CFDD), sur la base de l'avant-projet (01/05/2022)
- **Étape 4** : adoption du projet final par le Conseil des ministres (01/06/2022)

- **Étape 5** : mise en œuvre, dont le calendrier (incluant le monitoring) est propre à chaque action spécifique (à partir de 01/07/2022)
- **Étape 6** : communication à la Commission européenne des informations sur la planification et les stratégies nationales d'adaptation au changement climatique (Art. 19 du Règlement UE 2018/1999) (mars 2023)

### Mise en œuvre

#### État d'avancement de la mise en œuvre

La taskforce fédérale « Adaptation » a été créée avec pour mission d'identifier les mesures pour la période 2023-2026 et de les rassembler de manière cohérente. Ces différentes mesures ont été élaborées à l'aide d'un modèle uniforme qui devrait permettre de comprendre : i. le contexte politique sous-jacent, ii. la situation actuelle, iii. l'objectif de la mesure, iv. les résultats attendus, v. la mesure, vi. les services responsables, vii. les ressources financières nécessaires, viii. le calendrier de mise en œuvre et ix. les indicateurs de suivi.

L'organisation d'une consultation du public et du CFDD, sur la base de l'avant-projet, qui était prévue pour avril 2022, a été reportée à juillet 2022 en raison de retards dans le développement de certaines actions et la consolidation de toutes les propositions dans un projet cohérent. La présentation du projet final pour approbation au Conseil des ministres aura lieu à l'automne, afin que la mise en œuvre de cet ensemble de mesures puisse commencer en 2023.

**Impact GES** Pas d'application

**Impact énergie** Pas d'application

#### Autres effets visés

Cet ensemble de mesures vise à limiter les effets négatifs du changement climatique, à maximiser les opportunités, à réduire la vulnérabilité au changement climatique et à renforcer notre résilience. Les effets des actions spécifiques seront évalués séparément en 2024 (évaluation à mi-parcours) et en 2026 (évaluation finale).

#### Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)

Lors de la conception des mesures d'adaptation, le risque de maladaptation et le principe « Do No Significant Harm » (DNSH) ont été pris en compte. Les départements participants se sont vus rappeler le Plan fédéral d'intégration de la dimension de genre, et l'engagement d'intégrer la dimension de genre dans toutes les mesures d'adaptation fédérales. Enfin, la coopération avec le Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale a été examinée, afin de tenir compte immédiatement de l'impact potentiel sur les personnes vivant dans des circonstances socio-économiques difficiles lors de l'élaboration d'une mesure.

Les évaluations périodiques prévues (à mi-parcours et à la fin de la période prévue) permettront d'examiner dans quelle mesure ces effets ou d'autres effets indirects ont eu lieu.

#### Obstacles rencontrés

Il semble qu'il y ait un besoin supplémentaire de renforcement des capacités afin de transversaliser de manière optimale et maximale l'adaptation au changement climatique dans tous les domaines d'action pertinents.

#### Perspectives

Toutes les mesures peuvent être complétées, élargies ou révisées, notamment à la lumière des nouvelles connaissances scientifiques, des évolutions au niveau national (par exemple, les travaux en cours au sein de la Commission nationale du climat pour l'élaboration d'un nouveau plan national d'adaptation) et/ou au niveau européen (par exemple, les exigences relatives à la préparation du premier rapport d'étape « climat-énergie » au titre du Règlement européen 2018/1999).

## 10. RECHERCHE

### 10.A Climate Center

#### Présentation de la feuille de route

#### Ministre(s) en charge

Thomas Dermine

#### Contexte et références

- **PNEC/PFEC** : « À partir de 2020, 5 à 10% du budget R&D sera destiné à des projets ayant trait au climat et à l'énergie »
- **Accord de Gouvernement** : « La recherche fondamentale est et reste importante pour notre pays ; La recherche fondamentale est le moteur d'innovations et des évolutions technologiques connexes. Elle permet aussi de mieux comprendre le monde et de guider nos choix sociétaux »
- **Plan national d'adaptation** : mesure 2 : «Élaboration d'une feuille de route pour un Centre d'excellence belge sur le climat»

#### Objectifs

Le Climate Center doit permettre de mener des recherches scientifiques au plus haut niveau sur le climat et les questions économiques et écologiques connexes. Il sert également de point de contact pour les organisations, les décideurs politiques et les citoyens sur un large éventail de services liés au climat.

#### Description

Sur la base d'une étude antérieure et d'échanges avec les établissements scientifiques fédéraux (ESF), les rôles possibles suivants pour le Climate Center ont été identifiés (liste préliminaire et étendue) :

- Rédiger des avis scientifiques indépendants en appui à la politique climatique

- Recueillir, résumer et diffuser des informations sur l'état le plus récent de la science du climat (y compris les contributions du GIEC)
- Assurer le développement et l'amélioration continue des modèles climatiques à l'échelle de la Belgique et au-delà.
- Mise en place d'un hub de données pour simplifier l'accès aux données d'observation et de recherche (pour les utilisateurs nationaux et étrangers)
- Faire office de guichet pour les questions de conseil climatique des entreprises, secteurs et organisations sur l'adaptation et l'atténuation
- Faciliter la coopération entre les instituts de recherche et les universités sur la recherche climatique
- Coordination d'un agenda de recherche stratégique à moyen terme
- Sensibilisation du grand public afin d'accroître les connaissances et la prise de conscience des problèmes climatiques

**Mise en œuvre** Nous partons de la compétence fédérale en matière de «politique scientifique» et des ESF actifs dans le domaine du climat : Institut royal météorologique, Observatoire, Institut d'aéronomie spatiale de Belgique, Institut royal des sciences naturelles de Belgique, Musée de l'Afrique. La DG Environnement est également impliquée en tant que partie prenante importante. Dans une phase ultérieure, nous étudierons la possibilité de collaborer avec d'autres instituts de recherche et universités. Les parties prenantes de la recherche et des services climatiques (secteurs, société civile, décideurs politiques) seront également impliquées afin de rendre la mission du Climate Center aussi pertinente que possible.

Dans un premier temps, la mission (pourquoi ?) et les activités (quoi ?) du Climate Center sont définies. Lorsqu'il y a accord, une structure concrète, la gouvernance et le financement sont élaborés (comment ?). Le Climate Center pourrait être opérationnel à partir de 2023.

**Calendrier**

- **Étape 1** : Définition d'une mission et des activités pour le Climate Center (30/09/2021)
- **Étape 2** : Élaborer la structure, la gouvernance et le financement du Climate Center (31/12/2021)
- **Étape 3** : Mise en œuvre (31/12/2022)

*Mise en œuvre***État d'avancement de la mise en œuvre**

La création du Centre Climat s'est concrétisée par une décision du Conseil des Ministres prise le 17 décembre 2021. Les objectifs initiaux de la feuille de route Centre Climat sont maintenus. Ils sont résumés et structurés comme suit :

- (1) rassembler et renforcer les ressources de recherche sur le climat en Belgique, afin de tendre vers une masse critique, d'augmenter la cohérence et l'impact stratégique des programmes de recherche ;
- (2) établir une coopération structurelle avec les universités et les centres de recherche, afin de renforcer l'interdisciplinarité indispensable pour relever les défis climatiques globaux et complexes ; et
- (3) développer des services climatiques en réponse aux décideurs politiques et des secteurs, afin d'apporter des données probantes comme base aux décisions tant pour l'atténuation que pour l'adaptation.

La gouvernance du centre climat et son modèle opérationnel ont été actés par la décision du Conseil des Ministres en décembre 2021. Le centre climat ne disposera pas d'une structure juridique propre. Il fonctionnera comme une plateforme de chercheurs restant employés par leur institution d'origine (à savoir cinq ESF, les universités et centres de recherche concernés des entités fédérées) et rassemblés sous la houlette du centre climat par le biais de la signature d'une «charte» commune.

Une **équipe centrale** d'environ huit membres sera constituée pour assurer l'exécution des missions opérationnelles du centre climat.

Le Centre climat sera coordonné par un **Directeur scientifique** et un **Directeur de gestion** travaillant en binôme.

Un **comité de pilotage** et son bureau restreint composé de représentants des ESF, des universités et centres de recherche, du secteur privé, d'un membre international et des départements fédéraux (SPF Santé et SPF Économie) sera établi.

Un **comité scientifique** sera mis en place pour aviser sur l'agenda scientifique proposé.

La première étape de la mise en œuvre du centre climat est en cours, à savoir le recrutement du binôme de Directeurs.

**Impact GES**

Sans objet (Le centre climat n'a pas un objectif mesurable de réduction des émissions de GES ; mais la mesure précise que des recherches plus nombreuses et de meilleure qualité sur le climat, en veillant à les transposer aux acteurs économiques et politiques, contribuent indirectement à une meilleure stratégie d'atténuation et d'adaptation)

**Impact énergie** Sans objet**Autres effets visés**

L'un des objectifs prioritaires du centre climat est de développer des projections et scénarios climatiques détaillés pour la Belgique afin d'établir une base scientifique pour les mesures d'impact et de vulnérabilité. Une autre mission est de fournir un soutien scientifique pour la gestion des catastrophes naturelles, en lien avec l'OCAM Climat. La Mesure est à ce titre incluse également dans le Plan fédéral et National d'Adaptation.

**Impacts indirects (sociaux, environnementaux et économiques)**

La majorité des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable (ODD) s'appliquent à la mesure. Les stratégies de recherche préconisées par le Centre climat seront délibérément alignées sur

les ODD et viseront des impacts sociaux, environnementaux et économiques positifs pour chacun d'eux, pris séparément ou intégrés. Les récents rapports du GIEC et de l'IPBES préconisent des transformations profondes de la société et des systèmes de transition adoptant des trajectoires écologiquement, économiquement et socialement durables. Les recherches renforcées et mieux exploitées par la présente mesure entendent y contribuer

---

### Obstacles rencontrés

Le frein rencontré pour une mise en œuvre rapide de la mesure concerne le processus administratif lourd de recrutement du personnel de Direction du Centre climat

---

### Perspectives

Parallèlement à la mise en place de la Mesure, BELSPO a lancé son dernier appel à propositions de recherche du programme BRAIN-BE20 pour un montant d'environ 8,5 M€ consacré à des recherches climatiques. Les domaines de recherche ont été définis conjointement par les scientifiques (ESF et Universités) et les départements fédéraux concernés et en cohérence avec les missions de la mesure. La décision sur la sélection des projets est attendue d'ici l'été entraînant le démarrage d'une première salve de projets de recherche à l'automne 2022. Cette enveloppe financière de recherche vient renforcer l'enveloppe que BELSPO a consacré au climat sur la période 2020-2025 de l'ordre de 11 M€.



## V. Tableaux récapitulatifs

Dans cette section du rapport, le tableau 6 offre un aperçu de l'état d'avancement des différentes feuilles de route, accompagné d'éventuels commentaires, tandis que le tableau 7 détaille les autres impacts (hors GES et énergie)

des politiques et mesures reprises dans les feuilles de route, ainsi que de leurs effets positifs et négatifs sur les objectifs de développement durable (ODD).

**Tableau 6. État d'avancement de la mise en œuvre des feuilles de route**

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE	COMMENTAIRES
1. FISCALITÉ ET FINANCE	A. Création d'une filiale 'Relaunch for the Future' et d'un Fonds pour la transition écologique	Van Peteghem	Le conseil de ministres a approuvé les thématiques à traiter en priorité ainsi qu'une liste de thèmes d'investissement à traiter opportunément début 2022. La filiale Relance finalise ses premiers investissements. En ce qui concerne le fonds de transition écologique, l'ambition est toujours de lancer le fonds d'ici la fin de l'année.	
	B. Bonus Climat	Khattabi	Le processus suit son cours, mais de nombreuses incertitudes subsistent concernant l'opérationnalisation concrète de la mesure (décision EU sur l'ETS BRT, accord de coopération...).	
	C. Stratégie fédérale finances durables	Van Peteghem	Le calendrier est respecté et l'objectif intermédiaire est presque atteint (identification des options politiques pouvant faire partie d'une stratégie fédérale en matière de finances durables).	De nouvelles actions relative à la réorientation de l'épargne vers des projets durables et à la suppression progressive des investissements dans les combustibles fossiles dans les piliers 2° et 3° des pensions ont été ajoutées.

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE	COMMENTAIRES
1. FISCALITÉ ET FINANCE	D. Réforme de la fiscalité environnementale	Van Peteghem	Le calendrier est respecté et l'objectif intermédiaire est atteint (réalisation d'une étude sur le verdissement du système fiscal fédéral).	Certaines mesures ont déjà été décidées lors du Conseil des Ministres du 18 mars 2022, notamment le prolongement du taux de TVA réduit (6%) appliqué à la démolition-reconstruction, ainsi que la diminution du régime de remboursement du diesel professionnel.
	E. Verdissement de la mobilité	Van Peteghem	Le calendrier est respecté et l'objectif intermédiaire est presque atteint (adoption de la loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité).	
2. ÉNERGIE	A. Combustibles neutres en carbone (biofuels, efuels, H <sub>2</sub> )	Van der Straeten	La première étape (modification du projet de loi) a été entamée mais a connu des retards importants en grande partie dus aux incertitudes relatives au cadre légal européen ("Fit for 55").	
	B. Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales	Van der Straeten	Le calendrier est respecté. Soixante-trois propositions de projets ont été soumises à temps le 18 janvier 2022. Celles-ci représentent bien toutes les parties prenantes belges. Après une évaluation approfondie, le dossier a été soumis au Conseil des ministres.	
	C. Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique	Van der Straeten	La modification des éléments législatifs et la révision du processus ont pris du retard, ce qui était prévu et peut encore être rattrapé afin d'atteindre les objectifs dans les délais. La mise en œuvre de l'actuel Plan de développement fédéral est en attente d'une décision des autorités régionales compétentes sur les éléments d'infrastructure essentiels.	

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE	COMMENTAIRES
2. ÉNERGIE	D. Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord	Van der Straeten	Malgré un calendrier adapté, la mise en œuvre se poursuit avec les 6 premières étapes en cours.	Le gouvernement a décidé de donner un coup d'accélérateur à la production éolienne en mer du Nord en prenant plusieurs nouvelles mesures (étude sur le repowering, TF fasttrack avec les pays voisins...).
	E. Hydrogène en tant qu'élément dans la transition énergétique	Van der Straeten	Les différentes étapes suivent leur cours.	Le gouvernement a décidé de donner un coup d'accélérateur au développement de la filière Hydrogène (importation, dorsale hydrogène, réseau de transport CO <sub>2</sub> , industrie de l'H).
	F. Floating solar et parcs d'aquaculture	Van Quickenborne	La mise en œuvre n'a pas encore démarré	Nouvelle feuille de route
	G. Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne	Gilkinet et Dedonder	Le processus a commencé : Un groupe de travail a été mis en place et une coordination structurelle (réunions toutes les +/- 6 semaines) entre Skeyes et la Défense (réunions toutes les +/- 6 semaines) a commencé.	Nouvelle feuille de route
3. TRANSPORT ET MOBILITÉ	A. Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050	Van Quickenborne	Le calendrier est respecté.	
	B. Transfert modal : MaaS	Gilkinet	Hormis les initiatives prises par la Commission européenne en matière de réglementation nouvelle et actualisée qui ont pris du retard, le calendrier est respecté.	
	C. Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo	Gilkinet	Le calendrier est respecté et l'objectif est atteint (développement d'un plan d'action fédéral pour la promotion du vélo).	
	D. Promouvoir le vélo	Gilkinet	Hormis la publication du rapport de l'enquête vélo et micromobilité qui a été légèrement retardée, le calendrier est respecté. Une croissance des déplacements effectués à vélo est observée.	Un volet en lien avec le développement du vélo pour les trajets domicile-lieu de travail a été ajouté.




































DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE	COMMENTAIRES
<b>3. TRANSPORT ET MOBILITÉ</b>	E. Réforme du code de la route	Gilkinet	Les délais prévus étant trop serrés par rapport à la charge de travail effective, le calendrier n'a pas été respecté. Le retard est toutefois peu important (environ 4 mois) et les objectifs fixés ont été atteints.	
	F. Optimisation du transport ferroviaire : fret	Gilkinet	Le Calendrier est respecté et objectifs intermédiaires sont atteints (approbation de l'octroi de subsides pour le retrofitting par la Commission européenne et soumission d'une proposition de loi pour la réduction de la redevance pour l'utilisation des sillons à la Commission européenne).	
	G. Optimisation du transport ferroviaire : passagers	Gilkinet	Le calendrier est respecté et l'objectif intermédiaire est atteint (développement de la vision pour le rail à l'horizon 2040).	
	H. Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO <sub>2</sub> associées	Gilkinet	Le calendrier est respecté et l'objectif intermédiaire est atteint (publication de l'étude coûts-bénéfices sur l'électrification complète du réseau ferroviaire).	
	I. Vers une aviation net-zero émission en 2050	Gilkinet		Une réorientation de budget vers des projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable ont été opérés en 2022 chez Skeyes, à la Brussels Airport Company. Un nouvel appel à projet de recherche (Airbus) sur l'aviation propre va être lancé.
	J. Véhicules zéro émission	Khattabi et Dermagne	Des retards sont observés par rapport au calendrier prévu initialement. Ces retards, qui sont liés à l'agenda des négociations européenne sur le phasing-out des voitures thermiques ainsi qu'à des pénuries de personnel, sont en train d'être résorbés.	La feuille de route a été élargie aux cyclomoteurs et aux petits véhicules utilitaires.

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE	COMMENTAIRES
4. ÉCONOMIE	A. Plan d'action fédéral sur l'économie circulaire	Khattabi et Dermagne	Le calendrier est respecté et l'objectif intermédiaire est atteint (approbation du Plan d'action fédéral Économie circulaire).	La feuille de route a été complétée avec les mesures identifiées du Plan d'action fédérale Économie circulaire.
	B. Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen	Khattabi	Le calendrier de la feuille de route initiale est respecté (suivi du calendrier EU).	En 2022, le feuille de route a été renforcée avec une série de mesures supplémentaires à prendre au niveau national.
5. BÂTIMENTS PUBLICS	A. Défense : Rénovation énergétique	Dedonder	Principalement en raison d'un manque de ressources financières et humaines, la mise en œuvre des mesures n'est pas suffisamment rapide par rapport aux objectifs de rénovation énergétique de la Défense.	
	B. Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire	Gilkinet	Le calendrier est respecté.	
	C. Régie : Réduction des superficies	Michel	A priori, le calendrier initialement prévu semble tenu. Il convient néanmoins nuancer ce résultat, car les premières réalisations en termes de diminution des superficies sont les plus faciles. De plus, une partie non négligeable de cette diminution de surface provient de bâtiments transférés aux Communautés et aux Régions.	
	D. Régie : Installation de panneaux photovoltaïques	Michel	Au vu de l'avancement des contrats-cadres, du fait que les équipes devront encore être renforcées et de l'indisponibilité des budgets pour les prochaines années, un retard d'une année dans la mise en œuvre de la mesure est constaté. Nous travaillerons dans les prochains mois à l'établissement d'un inventaire des toitures potentielles. Une feuille de route actualisée sera introduite fin de l'année	





























DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE	COMMENTAIRES
<b>5. BÂTIMENTS PUBLICS</b>	E. Régie : Rénovation des infrastructures carcérales de détention	Michel	Au niveau du calendrier, la prison de Dendermonde (dont l'exploitation serait maintenue dans un premier temps, ce qui impactera bien entendu l'économie – ou plutôt la non-économie - de GES et d'énergie) se trouve toujours sur le bon timing. Pour les autres prisons, le retard peut varier de quelques mois (Anvers) à quelques années (Lantin). Ces retards sont dus à un manque de moyens tant budgétaires qu'humains (internes et externes).	
	F. Régie : Relighting	Michel	Pour les années 2021 et 2022, le rythme envisagé sera tenu. Ceci devrait moins être le cas pour les années suivantes et ce, pour des raisons budgétaires.	
	G. Régie : Rénovation énergétique	Michel	La phase préparatoire est bien entamée. Dix projets pilotes ont été identifiés, deux projets ont été ajoutés. Un des projets est en finalisation. Une directive interne d'exigences minimales et de recommandations pour toute nouvelle construction ainsi qu'une grille d'analyse des aspects non financiers (dont pour partie énergie et durabilité) pour laide à la décision stratégique a été établi. Un manque de moyens tant budgétaires qu'humains (internes et externes) pour la réalisation des objectifs est constaté.	
	H. DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux	Van Peteghem, Gilkinet, Dedonder et Michel		Nouvelle feuille de route

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE	COMMENTAIRES
<b>6. FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES</b>	A. Eco-conduite	Dedonder et De Sutter	En raison d'un manque de personnel, le service correspondant au sein du Centre de coordination des mouvements et des transports (MTCC) n'existe pas. La Défense a l'intention d'externaliser cette tâche. Aucune démarche n'a cependant été menée dans ce sens et le calendrier de réalisation espéré ne débutera pas avant 2023.	
	B. Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie	De Sutter et De Croo	En raison du manque de capacité, le calendrier n'a pas pu être respecté.	
	C. Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)	De Sutter et De Croo	En raison d'un manque de capacité dans les services chargés de la conclusion des marchés publics, le calendrier n'a pas pu être respecté.	
<b>7. COOPÉRATION INTERNATIONALE</b>	A. Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international	Kitir	La mise en œuvre des étapes prévues dans la feuille de route suit son cours.	
<b>8. GOUVERNANCE CLIMATIQUE</b>	A. Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation	Khattabi	Le cadre de gouvernance annoncé par le gouvernement est mis en place. Le premier cycle annuel de suivi des progrès est en cours.	
<b>9. ADAPTATION</b>	A. Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédéral	Khattabi	Mise en œuvre à la feuille de route est conforme, malgré un léger retard par rapport au calendrier initial.	L'enquête publique a commencé et la mise en œuvre suivra au début de 2023.
<b>10. RECHERCHE</b>	A. Climate Center	Dermine	Faisant suite à la décision du gouvernement (décembre 2021), la mise en place du Centre Climat est en cours.	

Tableau 7. Autres impacts des feuilles de route et interactions avec les ODD

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	AUTRES IMPACTS (NON GES)	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS POSITIVEMENT*	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS NÉGATIVEMENT*
1. FISCALITÉ ET FINANCE	1. Création d'une filiale 'Re-launch for the Future' et d'un Fonds pour la transition écologique	Van Peteghem	– Production durable et climatiquement neutre de biens et services	  	/
	2. Bonus Climat	Khattabi	– Diminution de la pauvreté énergétique par redistribution	       	/
	3. Stratégie fédérale finances durables	Van Peteghem	/	 	/
	4. Réforme de la fiscalité environnementale	Van Peteghem	– Transition juste	       	 
	5. Verdissement de la mobilité	Van Peteghem	/	   	/
2. ÉNERGIE	a. Combustibles neutres en carbone (biofuels, efuels, H <sub>2</sub> )	Van der Straeten	– Augmentation du part d'énergies renouvelables dans le secteur des transports – Diversification des sources d'énergie dans le secteur des transports	 	  
	b. Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales	Van der Straeten	– Commercialisation de technologies innovantes – Investissements concrets – Fertilisation croisée et partenariats institutionnels	  	/




DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	AUTRES IMPACTS (NON GES)	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS POSITIVEMENT*	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS NÉGATIVEMENT*
2. ÉNERGIE	c. Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique	Van der Straeten	– Augmentation de la part des énergies renouvelables	  	/
	d. Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord	Van der Straeten	– Augmentation de la capacité en énergies renouvelables	  	/
	e. Hydrogène en tant qu'élément dans la transition énergétique	Van der Straeten	/	 	/
	f. Floating solar et parcs d'aquaculture	Van Quickenborne	/		/
	g. Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne	Gilkinet et Dedonder	– Augmentation de la production d'énergies renouvelables – Réduction de la dépendance énergétique		/
3. TRANSPORT ET MOBILITÉ	a. Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050	Van Quickenborne	/		/
	b. Transfert modal : MaaS	Gilkinet	– Transfert modal – Réaménagement de l'espace public	   	/
	c. Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo	Gilkinet	– Amélioration de la santé et du bien-être	   	/
	d. Promouvoir le vélo	Gilkinet	– Diminution des vols de vélos et augmentation du nombre de vélos volés restitués	   	/
	e. Réforme du code de la route	Gilkinet	– Amélioration de la sécurité routière	    	

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	AUTRES IMPACTS (NON GES)	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS POSITIVEMENT*	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS NÉGATIVEMENT*
3. TRANSPORT ET MOBILITÉ	f. Optimisation du transport ferroviaire : fret	Gilkinet	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Augmentation des volumes de marchandises transportées par rail</li> <li>– Diminution de la congestion des infrastructures de transport (en particulier au accès des ports)</li> </ul>		/
	g. Optimisation du transport ferroviaire : passagers	Gilkinet	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Augmentation du nombre d'utilisateurs du rail</li> <li>– Diminution de la congestion des infrastructures de transport (en particulier aux accès aux grandes villes).</li> </ul>		/
	h. Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO <sub>2</sub> associées	Gilkinet	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Diminution de la consommation d'énergie du transport ferroviaire</li> </ul>		/
	i. Vers une aviation net-zero émission en 2050	Gilkinet	/		/
	j. Véhicules zéro émission	Khattabi et Dermagne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Diminution de la pollution atmosphérique locale</li> </ul>		

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	AUTRES IMPACTS (NON GES)	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS POSITIVEMENT*	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS NÉGATIVEMENT*
4. ÉCONOMIE	a. Plan d'action fédéral sur l'économie circulaire	Khattabi et Dermagne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Réduction de l'empreinte matière et consommation de la BE</li> <li>– Amélioration de la qualité de l'environnement et de la biodiversité en BE et hors des frontières de la BE.</li> <li>– Amélioration de la compétitivité et création d'emploi en BE</li> </ul>		
	b. Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen	Khattabi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Amélioration de la réparabilité et de la durabilité des produits et services</li> <li>– Amélioration de l'efficacité des matériaux / circularité résultant des exigences de recyclabilité, de réparabilité et de durée de vie</li> </ul>		
5. BÂTIMENTS PUBLICS	a. Défense : Rénovation énergétique	Dedonder	/		/
	b. Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire	Gilkinet	– Diminution de la consommation d'énergie hors traction.		/
	c. Régie : Réduction des superficies	Michel	– Amélioration des performances énergétiques		/
	d. Régie : Installation de panneaux photovoltaïques	Michel	/		/
	e. Régie : Rénovation des infrastructures carcérales de détention	Michel	/		/

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	AUTRES IMPACTS (NON GES)	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS POSITIVEMENT*	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS NÉGATIVEMENT*
5. BÂTIMENTS PUBLICS	f. Régie : Relighting	Michel	/		/
	g. Régie : Rénovation énergétique	Michel	/		/
	h. Financement de la Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux	Van Peteghem, Gilkinet, Dedonder et Michel	/	Nouvelle feuille de route	Nouvelle feuille de route
6. FONCTIONNEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES	a. Eco-conduite	Dedonder et De Sutter	Économie d'énergie		/
	b. Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie	De Sutter et De Croo	/		/
	c. Verdissage de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)	De Sutter et De Croo	Harmonisation des règles relatives à l'utilisation de véhicules par les tops managers		
7. COOPÉRATION INTERNATIONALE	a. Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international	Kitir	Renforcement de la résilience des populations des pays partenaires face à l'impact du changement climatique.	Pas disponible	Pas disponible
8. GOUVERNANCE CLIMATIQUE	a. Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation	Khattabi	Prise de décision efficace, meilleure coordination, dialogue très ciblé et efficace, davantage de transparence vis-à-vis du parlement		/
9. ADAPTATION	a. Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédéral	Khattabi	Limitation des effets négatifs du changement climatique		/

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	MINISTRE(S) EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE	AUTRES IMPACTS (NON GES)	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS POSITIVEMENT*	ODD POTENTIELLEMENT IMPACTÉS NÉGATIVEMENT*
10. RECHERCHE	a. Climate Center	Dermine	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Développement de scénarios d'impact et de vulnérabilité</li> <li>– Soutien scientifique pour la gestion des catastrophes naturelles</li> </ul>		/

\* Les icônes affichées représentent les objectifs de développement durable (*Sustainable Development Goals ou SDGs*), adoptés formellement par l'Assemblée générale des Nations unies en 2015 :



## VI. Conclusions

Ce rapport de synthèse conclut la phase administrative du premier cycle annuel de suivi de la mise en œuvre des politiques et mesures climatiques fédérales 2021-2030, tel qu'établi par les décisions du Conseil des Ministres du 2 avril et du 8 octobre 2021. La réalisation complète de ce premier cycle annuel permet de dégager plusieurs enseignements et d'établir une série de recommandations et d'orientations pour le futur.

Cet exercice inédit de coopération interdépartementale a tout d'abord donné lieu à une sensibilisation de tous les acteurs fédéraux concernés par la politique climatique, et à une mobilisation des ressources au sein des différentes administrations pour élaborer, mettre en œuvre, assurer le suivi et évaluer l'impact des différentes mesures. En ce sens, **ce nouveau système de gouvernance constitue un catalyseur et contribue à mieux intégrer la dimension climatique** dans les différentes sphères de l'action publique au niveau fédéral. La politique climatique devient concrètement une politique transversale, un élément central et stratégique, à laquelle contribuent l'ensemble des ministres et administrations concernées, dans une logique collaborative. Cette évolution de la gouvernance climatique au niveau fédéral constitue une avancée notable afin de mener à bien l'élaboration, l'évaluation, le monitoring et le reporting de la politique climatique, conformément aux exigences de l'Accord de Paris, aux législations européennes en matière de climat et d'énergie, et à l'opérationnalisation des engagements pris par le gouvernement fédéral à l'échelon national dans le cadre du Plan National Energie Climat (PNEC).

Un autre enseignement important qui peut être tiré de ce premier cycle annuel de suivi des progrès réside dans le fait que les politiques et mesures climatiques fédérales, telles que prévues dans les feuilles de route des différents ministres compétents, sont sur les rails et délivrent des résultats. Globalement, **la mise en œuvre des feuilles de route est engagée**, selon la planification prévue. En effet, même si des facteurs de différentes nature et des évolutions

diverses du contexte national ou international ont pu mener à des mises à jour des feuilles de route initiales ou à une révision du calendrier de mise en œuvre, l'implémentation des feuilles de route suit son cours.

Les estimations d'impact des politiques et mesures, en termes de réduction des émissions de GES, témoignent de **l'effet bien réel de la politique fédérale sur l'évolution de nos émissions**. Parmi les feuilles de route ayant fait l'objet d'une évaluation, une contribution attendue importante des mesures relatives à la fiscalité ainsi que de celles en matière de transport public est observée. Une série de mesures en matière d'énergie qui n'ont pas encore pu être évaluées sont susceptibles de délivrer des réductions d'émission importantes au vu de la contribution significative des politiques existantes dans ce domaine. Enfin, en matière de modes de consommation et de production durables, la concrétisation des feuilles de routes dans ce domaine devrait également mener, à terme, à des réductions d'émissions de GES substantielles. Les chiffres issus de ces estimations sont toutefois à considérer avec nuance et prudence, compte tenu des nombreuses hypothèses et difficultés méthodologiques inhérentes à ce type d'estimation et des interactions fréquentes entre différentes mesures visant une même cible (et donc, de la difficulté à isoler l'impact spécifique d'une mesure considérée individuellement). Moyennant ces précautions, ces chiffres offrent un aperçu encourageant de l'impact des politiques et mesures fédérales sur les émissions. Ces chiffres fournissent une indication de la hauteur à laquelle l'État fédéral peut contribuer, via ses actions, à la réduction des émissions de GES dans notre pays à l'horizon 2030.

Le retour d'expérience à l'issue de ce premier cycle annuel révèle toutefois également un certain nombre d'obstacles à une exécution pleine et complète de toutes les étapes de ce cycle. Un certain nombre de départements fédéraux ont notamment souligné le besoin de renforcer, parfois de manière drastique, **les ressources humaines nécessaires** à la mise en œuvre effective des

mesures. De nombreux départements ont également souligné le besoin accru d'expertise interne en matière d'élaboration, de suivi, d'analyse et d'évaluation socio-économique de la politique climatique. Mener à bien ces tâches nécessite de pouvoir disposer des outils et méthodologies adéquats. Il est important de souligner ici le caractère très large de l'évaluation d'impact des politiques et mesures, qui ne se limite pas à une estimation de leur effet sur les émissions de GES, mais doit englober les autres effets, directs et indirects, notamment sur les objectifs de développement durable (ODD). Une telle évaluation nécessite une expertise technique pointue et des ressources à la hauteur de l'exercice.

A ce stade, une première analyse de l'impact des politiques sur les ODD (cf. tableau 7) a permis de mettre en avant de **nombreux co-bénéfices des politiques climatiques sur d'autres objectifs** environnementaux (pollution de l'air, développement de systèmes alimentaires et de villes durables...), mais aussi sociaux (santé physique, bien-être, réduction de la pauvreté et des inégalités...) et économiques (compétitivité, innovation, emploi...).

Cette première analyse met aussi en lumière des conflits potentiels entre politiques climatiques et certains ODD, notamment les objectifs de lutte contre la pauvreté et les inégalités sociales ou encore ceux relatifs à la préservation des ressources (matériaux critiques par exemple).

**La poursuite et l'approfondissement de ces analyses des impacts indirects des politiques et mesures est nécessaire** pour permettre de développer des politiques et mesures qui poursuivent à la fois des objectifs environnementaux et des objectifs économiques et sociaux. Il s'agit notamment de mieux appréhender les synergies et conflits potentiels entre les politiques climatiques et les politiques de lutte contre la pauvreté et les inégalités. Une meilleure prise en compte de ces enjeux doit permettre d'orienter les modalités de mise en œuvre des différents volets de la politique climatique de telle sorte qu'ils contribuent, ou à tout le moins ne portent pas préjudice, à la **transition juste**. L'enjeu consiste ici à développer davantage de collaborations entre les acteurs des politiques climatiques et ceux des politiques de lutte contre la pauvreté et les inégalités, à **maximiser les synergies entre politiques**

**climatiques et sociales** et à éviter les effets néfastes. Il convient de mieux anticiper comment les politiques climatiques pourraient affecter différents groupes sociaux, en vue de concevoir des mesures compensatoires pour les groupes sociaux vulnérables et d'assurer une transition juste. Comme indiqué plus haut, un tel objectif nécessiterait toutefois de renforcer les capacités et les expertises disponibles. Ceci constitue un point d'attention pour les prochains exercices d'évaluation, pour lesquels il sera nécessaire de renforcer les capacités afin de mieux appréhender ces impacts indirects, notamment en matière de justice sociale.

Dans un contexte où les **exigences de monitoring et de rapportage se multiplient**, tant au niveau international que national, la multiplication des canaux et des formats de rapportage, répondant à différentes exigences légales, soulève également la question de la redondance entre les informations communiquées via les différents canaux et la nécessité de simplifier, coordonner et centraliser l'information. Ces éléments seront à prendre en compte dans toute évolution future des structures et des processus de gouvernance.

En matière de **financement des politiques et mesures** et de leur impact budgétaire, les informations fournies à ce stade dans les feuilles de route permettent d'illustrer l'ordre de grandeur des besoins de financement, mais restent incomplètes et peu homogènes. Un cadrage et une systématisation en la matière devront être développés afin de pouvoir disposer d'une image plus complète lors des prochains exercices annuels.

Plusieurs départements identifient également les **questions de répartition de compétences** comme un point d'attention, le renforcement de la coopération interfédérale devant permettre de parvenir au plein déploiement du potentiel des mesures fédérales et régionales. Dans certains domaines, tels que l'énergie, la fiscalité, le transport, un meilleur alignement des politiques et mesures fédérales et régionales, et la définition d'objectifs communs, nécessitent une attention particulière, notamment dans le contexte des prochaines mises à jour du Plan national énergie-climat.

Quelques **conclusions plus spécifiques** à certains des dix domaines d'action couverts par les feuilles de route peuvent être également être tirées. **En matière fiscale, le chantier de la réforme verte de la fiscalité apparaît comme un élément central, et un prérequis pour que les différentes mesures envisagées puissent pleinement délivrer leur potentiel et mener aux objectifs.**

Au niveau de la politique énergétique, le contexte actuel de crise et de hausse du prix de l'énergie sur les marchés internationaux rend d'autant plus bénéfique l'impact des politiques et mesures mises en œuvre dans ce secteur, et d'autant plus nécessaire le renforcement de ces politiques, afin de réduire la consommation d'énergie, et d'accélérer la sortie progressive de la dépendance

de la Belgique aux énergies fossiles. En matière de transport public, les objectifs fixés nécessiteront des moyens publics supplémentaires importants ainsi qu'une plus grande articulation avec les politiques de mobilité régionales. La rénovation profonde des bâtiments publics fédéraux nécessitera également des moyens plus importants que ceux qui sont prévus, à la fois en termes de financement et de ressources humaines au sein de l'administration. Enfin, la concrétisation du plan fédéral d'économie circulaire constituera un élément important pour accompagner la transition progressive de la Belgique vers des modes de consommation et de production durables.











.be