

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès SFPIM

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Fiscalité et finances
<b>Code de la feuille de route</b>	1A
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Jan Jambon
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 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. »</li><li>- Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 : "Coup d'accélérateur sur le transition énergétique"</li><li>- Accord de gouvernement : La Société fédérale de participations et d'investissement sera chargée d'élaborer une stratégie d'investissement et de placement coordonnée, durable et ambitieuse, dont l'un des objectifs sera de réduire progressivement les investissements dans les énergies et combustibles fossiles, à l'instar des choix posés par la Banque européenne d'investissement. D'ici 2030, l'État fédéral et les institutions sous sa tutelle devront s'être entièrement retirés des entreprises à forte émission de gaz à effet de serre qui ne sont pas engagées dans la transition énergétique</li></ul> <p>Accord de Gouvernement Arizona : Pour mener à bien ces travaux, la SFPIM maintiendra une structure opérationnelle légère, permettant d'optimiser le ratio coûts/actifs gérés. Dans ce contexte, des modalités plus efficaces pourront également être explorées dans le déploiement des investissements des filiales « Relaunch for the future » et « SFPIM Immobilier », ainsi que sur</p>

l'Enveloppe de transition écologique.»

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	02/04/2021	N/A	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).	Pas d'obstacle – AR adoptés et publiés
<b>Étape 2</b>	25/01/2021	N/A	Pour 'Relaunch for the Future', création de la filiale spécialisée	Société anonyme créée sans date de fin.  Suppression éventuelle sous l'impulsion du nouveau gouvernement
<b>Étape 3</b>	31/12/2021	N/A	Pour 'Relaunch for the Future', développement de la stratégie d'investissement pour l'objectif de solvabilité à court terme (31/12/2021)	Idem
<b>Étape 4</b>	N/A	N/A	Pour 'Relaunch for the Future', implémentation de la stratégie d'investissement pour l'objectif de relance à plus long terme (pas d'échéance prévue)	Idem
<b>Étape 5</b>	30/6/2022	31/12/2026	Pour le fonds de transition écologique, mise en place du véhicule d'investissement et organisation de la coopération (30/6/2022)	Pipeline un peu difficile au début mais plusieurs investissements ont maintenant été réalisés.
<b>Étape 6</b>	31/12/2022	31/12/2026	Pour le fonds de transition écologique, élaboration d'une stratégie d'investissement et analyse des soutiens possibles	

			(31/12/2022)	
<b>Etape 7</b>	14/12/2021	N/A	La SFPIM adopte une stratégie en ligne avec les objectifs de l'accord de gouvernement.	Charte RSE évaluée annuellement.  L'adoption d'une nouvelle stratégie dépend de la composition future du CA et de la tutelle

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Engagements</i>																					
	<i>Liquidations/règlements</i>																					
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>ETS</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres</i>																					
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																					
	<i>OPEX</i>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

##### Evaluation 1 (2, 3, ... )

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<p><i>Objectif 3 : La Société fédérale de participation et d'investissement développera une stratégie d'investissement et de placement coordonnée, durable et ambitieuse. L'un des objectifs de cette stratégie sera de réduire progressivement les investissements dans les énergies et combustibles fossiles, à l'instar des choix opérés par la Banque européenne d'investissement. D'ici 2030, l'État fédéral et les institutions qui en dépendent se seront totalement désengagés des entreprises fortement émettrices de gaz à effet de serre et qui ne sont pas activement engagées dans la transition énergétique</i></p> <p><i>SFPIM a adopté une charte RSE reprenant les guidelines d'investissement en matière durable. Cette charte est revue annuellement.</i></p>
---	--

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

En ktCO <sub>2</sub>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie)	(obligatoire si l'évaluation est disponible)
----------------------------------	--

utilisée, recherche, hypothèses,...)

*Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.*

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Impact estimé sur l'efficacité énergétique

(+ : diminution de la consommation d'énergie, - : augmentation de la consommation d'énergie)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>MWh</b>																					

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i> <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

(+ : augmentation, - : diminution)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

#### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	Sur base de l'accord de Gouvernement, il est probable que la filiale relance et le Fonds de transition écologique soient supprimés et intégrés au portefeuille de SFPIM.
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Une stratégie belge de finance durable

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Fiscalité et finances
<b>Code de la feuille de route</b>	1B
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Ministre des Finances et ministre du Climat et de l'Environnement
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p><b>Plan fédéral de développement durable et PNEC/PFEC</b> : Le gouvernement fédéral adoptera sa propre stratégie de finance durable, à l'instar des autres États membres européens. Cette stratégie sera élaborée sur la base des options stratégiques élaborées dans le cadre d'une mission d'instrument d'appui technique (TSI) réalisée de 2021 à 2023 avec le soutien de la Commission européenne à l'initiative du ministre des Finances et du ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Pacte vert. Cette étude sera menée dans le cadre d'un large processus participatif impliquant toutes les parties prenantes concernées.</p> <p>Tant <b>l'accord de gouvernement 2020</b> que la <b>décision du Conseil des ministres du 18 mars 2022</b> stipulent :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- D'ici 2030, l'État fédéral et les établissements relevant de sa compétence, dont la SFPI, se seront totalement retirés des entreprises émettrices de gaz à effet de serre intensifs et qui ne participent pas activement à la transition énergétique.</li><li>- l'activation de l'épargne dans des projets écologiques durables, avec un rendement supérieur à celui des comptes d'épargne.</li><li>- Supprimer progressivement les investissements dans les énergies fossiles dans les 2e et 3e piliers des retraites et encourager l'investissement dans la transition énergétique de notre économie.</li></ul>

	<p>L'accord de gouvernement mentionne également l'ambition d'un gouvernement climatiquement neutre d'être atteint plus rapidement qu'en 2040.</p>
--	---

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/10/2020	31/10/2020	L'étape 1 a été commencée et terminée à temps. La demande d'assistance technique a été soumise avec succès à la Commission européenne et a été acceptée.	
<b>Étape 2</b>	01/02/2021	01/06/2021	Cette étape a été commencée et terminée à temps. Les administrations des finances et de l'environnement ont défini les termes de référence en collaboration avec la Commission européenne. Sur la base du cahier des charges, un appel d'offres a été lancé pour sélectionner le consultant.	
<b>Étape 3</b>	01/09/2021	15/07/2023	Les six rapports qui seront présentés dans le cadre du projet l'ont été en juillet 2023.	
<b>Étape 4</b>	01/09/2022	15/03/2024	Une stratégie belge en matière de finance durable a été élaborée et mise en œuvre sur la base des options politiques. Nous attendons que le gouvernement l'adopte.	Changement de gouvernement qui a conduit à la non-acceptation par le gouvernement précédent. Adoption attendue par le gouvernement actuel, en s'appuyant sur l'engagement pris dans l'accord de gouvernement.

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																				
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	Le financement d'activités durables et l'arrêt du financement d'activités préjudiciables aux objectifs de durabilité mettront un terme au flux d'investissements dans le secteur de l'énergie fossile et au développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique.
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Cette mesure vise à développer une stratégie de finance durable. Une interprétation large de la durabilité a été choisie, qui va au-delà des seuls objectifs climatiques. La mise en œuvre s'appuie sur les ODD, ou l'approche ESG (environnementale, sociale et de gouvernance). La stratégie visera donc également d'autres effets que la réduction des émissions de CO2, tels que la lutte contre la pollution de l'environnement et la protection de la biodiversité (triple crise planétaire). La stratégie de finance durable repose sur une large compréhension du concept de durabilité. Sa mise en œuvre devrait donc générer un faisceau d'impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance. Son impact sera donc évalué lors de la finalisation et de l'approbation de cette stratégie par le Gouvernement.
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	Une fois la stratégie adoptée, les différents objectifs stratégiques seront inclus en tant qu'objectifs politiques dans la feuille de route, après quoi les progrès seront rendus compte dans le rapport de progrès.
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Bonus Climat

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Fiscalité et finances
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	1C
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Khattabi
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Vandenbroucke Van Peteghem
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Contexte politique européen</b> : L'introduction de l'ETS2 créera de nouvelles recettes. La directive sur l'ETS stipule que les États membres détermineront l'utilisation des recettes, mais que la priorité doit être donnée aux mesures qui peuvent contribuer à traiter les aspects sociaux de l'échange de quotas d'émission ou aux mesures qui contribuent à rendre le transport, le chauffage et la climatisation des bâtiments exempts d'émissions.</li><li>• <b>PNEC/PFEC</b> : taxes environnementales sur l'énergie</li><li>• <b>Accord de gouvernement</b> : Cette mesure poursuit l'adaptation de la fiscalité à la transition écologique. 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. »</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	14/07/2021	31/12/2023	Le dossier a fait l'objet d'un accord le 10 mai 2023. Par rapport à la proposition initiale, il est prévu que le système entre en vigueur en 2027, qu'il soit étendu à l'industrie manufacturière et que le prix soit limité à 45 euros par tonne de CO2e au moins jusqu'au 31 décembre 2029. Une possibilité de "opt-out" est prévue dans le cas où une tarification nationale au moins aussi ambitieuse est mise en place.	
<b>Étape 2</b>	01/10/2020	31/12/2021	Des négociations ont été entamées fin 2021 entre les quatre entités ; celles-ci ont toutefois uniquement résulté en un accord partiel portant sur les années 2021 et 2022 en septembre 2022. Depuis, les négociations ont repris, en parallèle des discussions sur la mise à jour du PNEC.	Blocage politique.
<b>Étape 3</b>	01/12/2021	30/06/2022	Etude finalisée avec des éléments utiles pour la mise en œuvre du bonus climat. L'étude a conduit à une épure fiscale par le Ministre des Finances qui prévoit la mise en place d'une taxe carbone pour financer le bonus climat. Enfin, des contacts préliminaires ont été pris avec le SPF Sécurité Sociale.	
<b>Étape 4</b>	01/07/2022	31/12/2023	En attente, en fonction de l'étape 2 ci-dessus	
<b>Étape 5</b>	1/1/2025	31/12/2030	En attente, en fonction de l'étape 2 ci-dessus	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																					
	<i>Règlement</i>																					
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>FTA</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres</i>																					
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																					
	<i>OPEX</i>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> ) : 11 177	Période (début de l'année et fin de l'année) : 2027-2030
ETS (ktCO <sub>2</sub> ) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :
ESR (ktCO <sub>2</sub> ) : 11 177	Période (début de l'année et fin de l'année) : 2027-2030

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

<p>Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)</p>	<p>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. <a href="#">Débat National sur la Tarification du Carbone</a> (2018), pp.54-56).</p> <p>Une estimation reposant sur une méthodologie simple a toutefois été réalisée.</p> <p>Conscients de l'importance de donner un ordre de grandeur aux réductions d'émissions consécutive à la mise en place d'un prix du carbone, nous suivons une approche pragmatique reposant sur cette méthode traditionnelle d'évaluation ex-ante par les élasticités-prix. A cette fin, nous utilisons comme valeur de base et de départ les élasticités-prix de long terme généralement renseignées dans la littérature (voir par exemple INSEE, 2011), à savoir -0.2 pour les bâtiments et -0.4 pour le transport. Suivant les résultats des travaux de Anderson (2019), nous supposons une valeur haute correspondant à une multiplication par un facteur 3 de ces élasticités (soit -0.6 et -1.2). Nous interprétons celles-ci comme l'impact potentiel (i) d'éléments comportementaux ou de gouvernance (voir le point 3 de la section 2.1) et/ou (ii) de la mise en place de toute une série d'autres mesures coordonnées et favorisant l'impact de la tarification du carbone sur les réductions d'émissions (voir le point 2 de la section 2.1). Enfin, nous définissons une valeur médiane pour ces élasticités, correspondant à une multiplication par un facteur 2 de leurs valeurs de base (soit -0.4 et -0.8). Etants conscients du manque cruel de littérature à ce sujet, nous invitons le lecteur à considérer ces valeurs comme nécessairement approximatives et illustratives.</p> <p>Nous supposons une application du prix carbone à partir de 2027 et étudions la période 2027-2030 en supposant les mêmes élasticités pour chacune de ces années. Nous appliquons ensuite trois scénarios de prix carbone en nous appuyant, entre autres, sur les analyses de la Commission européenne. Dans son analyse d'impact, elle renseigne un prix du carbone pour les secteurs des bâtiments et du transport de l'ordre de 35€/tCO<sub>2</sub> en 2025 et 48€/tCO<sub>2</sub> en 2030 dans son scénario « MIX » et un prix de 53€/tCO<sub>2</sub> en 2025 et 80€/tCO<sub>2</sub> en 2030 dans son scénario « MIX-CP », soit un ratio 'prix 2025/prix 2030' de l'ordre de 0.7. Nous construisons alors trois scénarios sur la base (i) de trois hypothèses de prix en 2030, respectivement 40, 45 et 50€/tCO<sub>2</sub> et (ii) du ratio ci-dessus. La trajectoire centrale (45€ en 2030)</p>
---	---

correspond à un prix moyen d'environ 42€ sur la période. Ensuite, nous prenons comme point de départ le PNEC tel qu'adopté en 2019. Le scénario « with existing measures » (WEM) prévoit un niveau d'émissions de 47 054 ktCO<sub>2</sub> en 2030 pour les secteurs du transport routier et des bâtiments, soit une réduction de 12% par rapport à 2005. Nous appliquons alors, au départ du niveau du scénario WEM, les élasticités-prix renseignées plus haut pour des prix correspondant à 40, 45 et 50 €/tCO<sub>2</sub>.

A des fins illustratives, nous calculons aussi un objectif belge de réduction correspondant à un relèvement de l'ambition à -55% au niveau européen que nous fixons à -47% en 2030 par rapport à 2005, soit 29 570 ktCO<sub>2</sub>, ou encore 4 073 ktCO<sub>2</sub> de moins que le niveau retenu dans le PNEC.

Sous cette approche méthodologique simple, les réductions d'émissions sont proportionnelles au prix du carbone et à la valeur retenue pour les élasticités. Les réductions associées aux différentes combinaisons envisagées, vont de 1,3 à 5,7 MtCO<sub>2</sub> selon les combinaisons choisies, avec une valeur centrale de 3 MtCO<sub>2</sub> pour un prix évoluant vers 45 euros en 2030 sous une hypothèse d'élasticité médiane.

En termes de réductions cumulées sur la période 2027-2030, les réductions fluctuent entre 5.1 et 20.8 MtCO<sub>2</sub> selon le prix du carbone (40 à 50 EUR/tCO<sub>2</sub>) et l'hypothèse sur les élasticités (-0.2 à -0.6 pour les bâtiments et -0.4 à -1.2 pour le transport).

Pour un scénario central caractérisé par un prix évoluant vers 45 euros en 2030 sous une hypothèse d'élasticité médiane (-0.4 pour les bâtiments et -0.8 pour le transport), la réduction cumulée s'élève à 11.1 MtCO<sub>2</sub> pour la période 2027-2030.

Réduction GES totale au dessus du scenario WEM – en ktCO <sub>2</sub> <b>2027-2030</b>			
	<b>40 €/tCO<sub>2</sub></b>	<b>45 €/tCO<sub>2</sub></b>	<b>50 €/tCO<sub>2</sub></b>
Elasticité basse	5.123	5.588	6.054
Elasticité moyenne	10.245	11.177	12.109
Elasticité élevée	17.605	19.206	20.807

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<p><b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b></p>	<p>Aucune méthodologie d'évaluation de ces impacts n'est disponible. Les calculs ci-dessus concernant l'impact 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.</p>
--	--



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

<p>Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</p>	<p>En ce qui concerne les autres effets attendus, c-ci ont fait l'objet d'évaluations, notamment dans le cadre de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Débat national sur la tarification du carbone (2018)</li><li>- Analyses propres du Service Changements climatiques</li><li>- Étude sur la fiscalité environnementale (cf. feuille de route 1.D)</li></ul> <p>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.</p>
---	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<i>Expliquez en 200 mots max. par sujet : quelles sont les opportunités, les obstacles et les développements politiques potentiels à d'autres niveaux politiques qui joueront un rôle dans la mise en œuvre de cette feuille de route ? Complétez par des références à des documents politiques ou à des textes juridiques.</i>
<b>Politique</b>	<i>Quelles mesures politiques nouvelles ou renforcées pourraient contribuer à la réalisation des objectifs de cette feuille de route ? (200 mots max. par sujet)</i>
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Réforme de la fiscalité environnementale

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Fiscalité et finances
<b>Code de la feuille de route</b>	1.D.
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Monsieur Jan Jambon, Vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie nationale et des Institutions culturelles fédérales
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- PNEC/PFEC : Fiscalité environnementale</li><li>- Accord de Gouvernement 2020 : Adapter la fiscalité à la transition écologique</li><li>- Plan National pour la Reprise et la Résilience : Réforme fiscale des combustibles fossiles</li><li>- Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 : “Coup d’accélérateur sur la transition énergétique</li><li>- Epure fiscale du Ministre Vincent Van Peteghem (juillet 2022)</li><li>- Proposition de première phase de la vaste réforme fiscale (mars 2023). Discussions autour de la réforme fiscale interrompues en juillet 2023.</li><li>- Accord de coalition 2025-2029 (voir Feuille de route 2025 pour les principaux éléments)</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	Procédure d'appel d'offres et d'attribution d'une étude sur le verdissement du système fiscal fédéral (1/11/2021)  Début: 01-06-2021  Fin: 01-11-2021	réalisée
<b>Étape 2</b>	01/11/2021	30/06/2022	L'étude sur le verdissement du système fiscal fédéral (action 1) a été lancée en novembre 2021 et les résultats ont été publiés en juillet 2022.  Il s'en est suivi des recommandations et des propositions concrètes de verdissement du système fiscal fédéral (action 2).  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. En juillet 2023, les discussions concernant la réforme fiscale globale ont été interrompues. Certaines mesures ont cependant déjà été prises par le gouvernement fédéral. Il s'agit notamment du taux de TVA réduit (6%) appliqué à la démolition et reconstruction, ainsi que la diminution du régime de remboursement du diesel professionnel.	Les partis membres du gouvernement en 2023 n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur une réforme fiscale globale qui prévoyait un volet environnemental.

<p><b>Étape 3</b></p>	<p>01/07/2021</p>	<p>Cliquez ou tapez pour saisir une date.</p>	<p>Processus législatif européen de réforme de l'ETD (filière ECOFIN) (31/12/2023)</p>	<p>La proposition de révision de la Directive a été publiée par la Commission européenne en juillet 2021 avec comme date d'entrée en vigueur théorique le 1er janvier 2023. Cependant, les discussions sont toujours en cours en 2025. Le principal obstacle à l'adoption de ce texte de nature fiscale est qu'il requiert l'unanimité au Conseil européen. Etant donné les divergences de vue entre Etats membres, une adoption prochaine de ce texte ne semble pas l'ordre du jour.</p>
<p><b>Etape 4</b></p>			<p>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)</p>	<p>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.</p> <p>Un autre obstacle est lié à la compétitivité des entreprises</p>

				belges par rapport à leurs concurrentes. La suppression des subsides tel que le diesel professionnel augmentera les coûts d'exploitation. Cet écueil serait limité si cette suppression était décidée au niveau européen comme le prévoit le projet de révision de la Directive sur la taxation des produits énergétiques présenté par la Commission européenne en juillet 2021.
<b>Etape 5</b>			Mise en œuvre de la réforme	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Impact budgétaire des mesures fiscales</i>	-	-	-	181	244	239	235	235	235	235	235	235	235	235	235	235	235	235	235	235
		190	117	63.	.70	.80	.10	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60	.60
		.00	.00	400	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		0,0	0,0	,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 : -	
2 : -	
3 : -	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<p>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.</p> <p>La réduction du remboursement du diesel professionnel aura également un impact sur l'utilisation des sources d'énergie fossiles, étant donné que cette mesure augmentera le prix du diesel pour les secteurs concernés et de ce fait réduira l'écart entre le diesel et les autres sources d'énergie.</p>
---	---

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veuillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	--

**3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**3.4. Autres effets réalisés**

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et	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
---	---

économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)

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

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.

Des mesures sociales correctrices devront être appliquées afin de soutenir les ménages les plus vulnérable et assurer ainsi une transition juste.

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	Des développements sont liés au paquet européen de propositions dans le cadre du “Fit for 55” (présentées en juillet 2021), 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 au niveau du Conseil européen à ce propos.
<b>Politique</b>	Concernant les projets de mesures fédérales nouvelles telles que reprises dans l’accord de coalition 2025-2029 et relatives à certains aspects de fiscalité environnementale, nous renvoyons le lecteur à la feuille de route 2025 ‘Fiscalité environnementale’ où ces mesures sont détaillées.
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès : ‘Verdissement de la mobilité’

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Fiscalité et finances
<b>Code de la feuille de route</b>	1.E
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Monsieur Jan Jambon, Vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie nationale et des Institutions culturelles fédérales  Monsieur Frank Vandenbroucke, Vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la lutte contre la pauvreté
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	-
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>PNEC/PFEC</b> : Politiques et mesures en faveur de la mobilité à faibles émissions de carbone (y compris l'électrification des transports)</li><li>- <b>Accord de Gouvernement 2020</b> : Déplacements décarbonés</li><li>- <b>Plan National pour la Reprise et la Résilience</b> : Voitures de société à zéro émission</li><li>- <b>Epure fiscale</b> du Ministre Vincent Van Peteghem (juillet 2022)</li><li>- <b>Accord de coalition 2025-2029</b> du gouvernement fédéral (janvier 2025)</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	25/11/2021	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 d'une déduction fiscale. Par ailleurs, 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)	Expliquez : quels sont les obstacles, les retards, le contexte qui ont compliqué la mise en œuvre de cette étape ? Pourquoi la date de début et/ou de fin a-t-elle été modifiée ?
<b>Étape 2</b>	01/07/2023	31/12/2025	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. (fin du régime transitoire au 31/12/2025)	
<b>Étape 3</b>	01/01/2027	01/01/2031	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)	
<b>Étape 4</b>	31/01/2025	01/01/2031	Accord de gouvernement 2025-2029 : Révision prévue du <u>régime transitoire pour les véhicules hybrides</u> .  Maintien de la déduction fiscale pour hybrides rechargeables à 75% jusqu'à fin 2027. Diminution ensuite à 65% en 2028 et 57,5% en 2029.  Les coûts de carburant des hybrides rechargeables resteront	

			<p>déductibles à hauteur de 50 % jusqu'à la fin de 2027.</p> <p>Les coûts d'électricité des hybrides rechargeables bénéficieront de la même déductibilité que ceux des modèles électriques.</p> <p>Exception à cette déductibilité limitée pour les voitures hybrides rechargeables émettant un maximum de 50 grammes de CO<sub>2</sub>/km.</p>	
<b>Etape 5</b>			<p>Accord de gouvernement 2025-2029 : Réforme prévue du <u>budget mobilité</u></p> <p>Le nouveau budget mobilité remplacera les régimes existants d'interventions de l'employeur pour les déplacements domicile-travail et privés de l'employé.</p> <p>Le nouveau régime sera traité de manière (para)fiscale avantageuse afin d'assurer l'attractivité du nouveau système.</p> <p>Des mesures de transition appropriées seront prises lors de l'élaboration de cette réforme.</p>	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Budget	Impact à l'impôt des sociétés		- 5.3 28. 00	- 24. 510 00	- 58. 612 00	- 99. 002 00	- 389 .67 0,0 0	434 .40 0,0 0	1.42 7.68 0,00	1.4 71. 02 0,0 0	1.6 69. 360 0,0 0	2.4 48. 440 0,0 0	2.5 32. 220 0,0 0	1.9 88. 480 0,0 0	2.3 71. 260 0,0 0	- 257 .02 0,0 0	295 .59 0,0 0	675 .33 0,0 0	804 .84 0,0 0	931 .74 0,0 0	1.0 35. 360 0,0 0
	Liquidations/règlements																				
Source de financement	RRF																				
	ETS																				
	Privé																				
	Autres																				
Besoins bud	CAPEX																				
	OPEX																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 : -	
2 : -	
3 : -	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

##### Evaluation 1 (2, 3, ... )

Dupliquez cette section vide ci-dessous si nécessaire, pour créer des évaluations supplémentaires (évaluation 2, évaluation 3,...).

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<p>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.</p> <p>Une étude du Bureau fédéral du Plan intitulée "<u>Évaluation ex ante de la réforme de la taxation des voitures de société en Belgique</u>" reprenant les impacts en termes d'émission de GES a été publiée en octobre 2022. La réduction annuelle de CO<sub>2</sub> culminerait à 1 million de tonnes dans la première moitié des années 2030.</p> <p>Un groupe de travail a également 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.</p>
---	---

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

En ktCO <sub>2</sub>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

**3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique**

**Evaluation 1 (2, 3, ...)**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	En incitant à l'usage de véhicules électriques, la mesure devrait avoir un impact sur le système énergétique..
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

(+ : diminution de la consommation d'énergie, - : augmentation de la consommation d'énergie)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

**3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable**

**Evaluation 1 (2, 3, ...)**

<b>Description des mesures</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
--------------------------------	--

politiques évaluées de la feuille de route

### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

(+ : augmentation, - : diminution)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

Capacité totale (MW) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :
Production totale (MWh) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :

### 3.4. Autres effets réalisés

<p>Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</p>	<p>En incitant à l'usage de véhicules électriques, la mesure devrait contribuer au développement d'une énergie propre.</p> <p>La mesure contribue par ailleurs aux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030.</p> <p>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. A 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. Cet impact doit toutefois être relativisé à brève échéance (modèles électriques haut de gamme financièrement peu accessibles aux particuliers, insuffisance actuelle des infrastructures publiques en bornes de recharge).</p> <p>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.</p>
---	---

	<p>Le verdissement de la mobilité devrait entraîner un impact positif sur la qualité de l'air et le niveau de pollution sonore. 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.</p>
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	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.
<b>Politique</b>	Pallier à l'insuffisance actuelle des infrastructures publiques en bornes de recharge.
<b>Politique</b>	Rendre les véhicules électriques financièrement plus accessibles aux particuliers.
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès (Carburants neutres en CO<sub>2</sub>)

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Énergie
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	2A
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Mathieu Bihet (Énergie)
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Jean-Luc Crucke (Climat & Mobilité)
<b>Contexte et références</b>	Implementation de la directive sur les énergies renouvelables (REDII) et transposition de la directive révisée sur les énergies renouvelables (RED III) NEKP2023 : Augmenter la part des énergies renouvelables dans le secteur des transports <a href="#">Loi du 31 juillet 2023</a>  <a href="#">AR du 14 décembre 2023 (dossiers techniques)</a>  <a href="#">AR du 14 décembre 2023 (établissement du registre)</a>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b> Registre des énergies renouvelables	01/01/2024	31/12/2025	Mise en service du registre le 01/01/2024, lancement d'un processus d'amélioration continue pour rendre le registre plus performant et plus convivial	
<b>Étape 2</b> Modification loi 31/07/2023	01/07/2024	30/09/2025	Le projet de loi est prêt, prêt à être soumis au nouveau ministre et à faire l'objet d'une consultation aux différents organes d'avis.	En raison du changement de gouvernement, ce projet est resté en suspens pendant un certain temps.
<b>Étape 3</b> des AR's	01/07/2025	31/12/2025	Analyse des besoins lors de la modification de la loi	
<b>Étape 4</b> Registre 2.0	01/07/2025	31/12/2026	Transformation du registre conformément à la nouvelle loi : ajout de secteurs et autres ajustements.	

## 2. Budget, financement et demande de financement

Aucune ressource budgétaire n'a été prévue pour la mise en œuvre de cette législation. Les coûts de démarrage ont été initialement couverts par les ressources du FAPETRO. L'objectif est de rendre le système autonome, grâce à une contribution des titulaires de comptes ;

	<i>En kEUR</i>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Engagements</i>																				
	<i>Liquidations/règlements</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>ETS</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>			300	50	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	<i>OPEX</i>			300	50	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	En imposant à chaque compagnie pétrolière et à chaque fournisseur de carburant gazeux au secteur des transports d'inclure une part d'énergie provenant de sources renouvelables dans sa consommation totale d'énergie dans le secteur des transports, les émissions dans le secteur des transports diminueront sur une base équivalente (en tenant compte du double comptage).
---	--

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

En ktCO <sub>2</sub>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	
--	--



Production supplémentaire (MWh)																				
---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Autres effets attendus : réduction de la dépendance à l'égard des combustibles fossiles
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	Alignement de la transposition RED pour l'industrie (obligation RFNBOs)
<b>Politique</b>	<p>Incitations à l'électrification des transports (achat de VE, installation de stations de recharge, incitations à la production d'électricité à terre, réductions des prix de l'électricité) : disponibilité accrue des énergies renouvelables dans les transports.</p> <p>Incitations à l'écologisation de la production d'électricité : plus grande disponibilité d'énergie renouvelable dans les transports</p> <p>Incitations à la production de RFNBO, de biocarburants ou de biogaz. --&gt; Atteindre les objectifs grâce à des carburants renouvelables produits localement</p>

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Fonds de Transition Énergétique

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Energie
<b>Code feuille de route</b>	2B  Fonds de transition énergétique : Soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales en matière d'énergie
<b>Type de mesure</b>	mesure de facilitation
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Mathieu Bihet
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	Contexte fédéral  PNEC : 3.5.iii. Poursuite du Fonds de transition énergétique  Accord de gouvernement 2025 : /  Page Internet FTE : <a href="https://economie.fgov.be/fr/themes/energie/transition-energetique/fonds-de-transition">https://economie.fgov.be/fr/themes/energie/transition-energetique/fonds-de-transition</a>  Dernier et neuvième appel à projet FTE du 7 novembre 2024 : <a href="https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/FTE-appel-a-propositions-7-novembre-2024.pdf">https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/FTE-appel-a-propositions-7-novembre-2024.pdf</a>  Aperçu des 118 projets soutenus depuis 2017 : <a href="https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/Overzicht-gesubsidieerde-projecten-energietransitiefonds.pdf">https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/Overzicht-gesubsidieerde-projecten-energietransitiefonds.pdf</a>  Arrêté royal du 9 mai 2017 fixant les modalités d'utilisation du Fonds de transition énergétique : <a href="https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2017/05/09/2017012094/justel">https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2017/05/09/2017012094/justel</a>

RÈGLEMENT (UE) N° 651/2014 :

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=FR)

[uri=CELEX:32014R0651&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=FR)

## Rapport de progrès

### 1. Rapport d'avancement de la mise en œuvre

Dans un premier temps, nous renvoyons à la feuille de route en ce qui concerne les étapes. Les progrès sont indiqués ci-dessous pour le neuvième appel à projets, le plus récent, qui date de novembre 2024.

	Date de début	Date de fin	Progrès rapportés	Rapportage : éventuels obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	07/11/2024 (au plus tard le 15/11 de chaque année)	22/01/2025	Obtenu pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. Le neuvième appel a été lancé à temps (c'est-à-dire le 7 novembre 2024). Dans le cadre de ce dernier appel à projets du FTE de novembre 2024, 69 propositions de projets ont entre-temps été soumises au plus tard le 22 janvier 2025. Une procédure d'évaluation approfondie est menée par la DG Énergie, un auditeur financier externe ainsi que des experts techniques internationaux externes afin de garantir la sélection des propositions de projets les meilleures et de la plus haute qualité.	/
<b>Étape 2</b>	23/01/2025	30/04/2025	Pas encore atteint pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. L'avis de la DG Énergie doit être remis au ministre de l'Énergie pour le 30 avril 2025 au plus tard (conformément à l'arrêté royal fixant les modalités d'utilisation du Fonds de transition énergétique ( <a href="https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2017/05/09/2017012094/justel">https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2017/05/09/2017012094/justel</a> )).	Point d'attention : convenir avec le nouveau cabinet du ministre de l'Énergie, aussi en ce qui concerne le budget pour le neuvième appel à projets du FTE de novembre 2024.

<b>Étape 3</b>	30/04/2025	31/05/2025	Pas encore atteint pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. La décision du Conseil des ministres est prévue au plus tard le 31 mai 2025 conformément à l'arrêté royal fixant les modalités d'utilisation du Fonds de transition énergétique ( <a href="https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2017/05/09/2017012094/justel">https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2017/05/09/2017012094/justel</a> ).	Point d'attention : convenir avec le nouveau cabinet du ministre de l'Énergie.
<b>Étape 4</b>	06/2025	09/2025	Pas encore atteint pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. Les contrats de subvention doivent encore être conclus entre le ministre de l'Énergie et les consortiums de projets bénéficiaires après la décision du Conseil des ministres concernant la sélection (fin mai 2025). Modèle de convention de subvention : <a href="https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/FTE-Annexe-appel-2024-modele-de-la-convention-de-subvention.pdf">https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/FTE-Annexe-appel-2024-modele-de-la-convention-de-subvention.pdf</a>	/
<b>Étape 5</b>	01/09/2025	01/11/2025	Pas encore atteint pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. Début des projets nouveaux sélectionnés avec comme date de début possible : 1 <sup>er</sup> septembre 2025, 1 <sup>er</sup> octobre 2025 ou (au plus tard) 1 <sup>er</sup> novembre 2025 (au choix du bénéficiaire).	/
<b>Étape 6</b>	Dès le début du projet concerné	Jusqu'à la clôture du projet	Pas encore atteint pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. Actuellement, suivi technique et financier annuel des 118 projets déjà sélectionnés/soutenus dans le cadre des huit derniers appels à projets du FTE (2017-2023).	/
<b>Étape 7</b>	Pendant toute la durée du projet	Jusqu'à ce que les résultats soient pertinents.	Pas encore atteint pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. Bien entendu, cela dépend également de la durée des projets sélectionnés. La durée maximale est de 3 ans pour les projets qui seront sélectionnés dans le cadre de l'appel IX de	/

			novembre 2024).	
<b>Étape 8</b>	Après la clôture de chaque appel à projets	En préparation/lançement du prochain appel du FTE	Pas encore atteint pour l'appel IX le plus récent de novembre 2024. Bien entendu, cela dépend également de la durée des projets sélectionnés. La durée maximale est de 3 ans pour les projets qui seront sélectionnés dans le cadre de l'appel IX de novembre 2024).	/

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En k EUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<b>Engagements</b>	25000	25000	25000	15940	25000															
	<b>Liquidation</b>	24750	24750	24750	15940	TBD															
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>																				
	<b>ETS</b>																				
	<b>Privé</b>																				
	<b>Exploitant Doel 1 et Doel 2 (Engie)</b>	20000	20000	20000	20000	20000															
<b>Besoins budgétaires</b>	<b>CAPEX</b>																				
	<b>OPEX</b>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	

## Contexte budget :

Le fonds est alimenté par l'indemnisation versée à l'État fédéral conformément à l'article 4/2 de la loi du 31 janvier 2003 sur la sortie progressive de l'énergie nucléaire à des fins de production industrielle d'électricité.

Conformément à la « Convention relative à la prolongation de la durée d'exploitation de Doel 1 et Doel 2 », l'exploitant de ces unités doit payer annuellement à l'État belge, un montant forfaitaire de 20.000.000 €, pour la première fois le 15 avril 2016 et pour la dernière fois le 15 avril 2025.

Le Conseil des ministres a pris la décision suivante le 1<sup>er</sup> décembre 2017 : « Le Conseil des ministres convient d'augmenter le plafond des dépenses en 2018 et en 2019 de 10 millions d'euros, ce qui porte les dépenses annuelles à 30 millions d'euros pour cette période. À partir de 2020, le plafond des dépenses sera augmenté de 5 millions d'euros en plus des 20 millions d'euros jusqu'à épuisement des réserves. » Pour l'attribution de subventions au cours de l'année 2025 dans le cadre du Fonds de transition énergétique, le budget disponible pour cet appel à projets a été fixé à 25 millions d'euros par le [Conseil des ministres le vendredi 17 mai 2024](#) .

Un coût de fonctionnement annuel de 250 000 EUR est prévu, principalement pour le recrutement d'un auditeur externe dans le cadre de la réalisation des évaluations financières et comptables des propositions de projets soumises (en vue de leur sélection éventuelle) dans le cadre d'un appel à projets, ainsi que de la réalisation des audits financiers annuels des projets sélectionnés en cours. Les experts techniques internationaux indépendants externes, qui assistent le FTE dans l'évaluation technique de fond des propositions de projets soumises depuis 2022, sont également indemnisés par ces moyens de fonctionnement du FTE.

## 3. Évaluation de l'impact politique

### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

Description de la (des)	Contexte FTE :
-------------------------	----------------

<b>mesure(s) politique(s) évaluée(s) de la feuille de route</b>	<p>Cet aspect est évalué au niveau du projet lors de la sélection des propositions de projet.</p> <p>En ce qui concerne les projets admissibles, les experts désignés de la DG Énergie évalueront dans quelle mesure les propositions de projets admissibles répondent aux 6 critères d’attribution, tels que décrits au chapitre 3.3 de l’appel à projets. L’un de ces six critères d’attribution : « L’effet positif sur le climat et l’environnement en Belgique et sur la politique fédérale en matière de transition énergétique » (c’est-à-dire le critère d’attribution auquel la pondération la plus élevée est également attribuée). Dans ce cadre, il est attendu du candidat ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Une description aussi spécifique que possible de l’impact positif du projet sur le climat et l’environnement en Belgique, quant à la limitation des émissions de gaz à effet de serre (comme le CO2) et quant à la transition vers les énergies renouvelables. Cet impact doit également être précisé au moyen d’indicateurs quantitatifs tels que, par exemple, une indication du nombre de tonnes de CO2 économisées, ... .</li> <li>o Une motivation comment et dans quelle mesure la proposition de projet peut contribuer à la réalisation de la transition énergétique durable souhaitée en Belgique et peut également contribuer à la politique fédérale concernant la transition énergétique (entre autres la transition vers l’énergie renouvelable).</li> </ul> <p>Dans ce contexte, il est également fait référence aux thèmes spécifiques proposés dans le dernier appel du FTE de novembre 2024, par exemple le thème 3.6 « <i>Transition énergétique à l’horizon 2050 et au-delà : Vers un système énergétique flexible sans CO2, sans déchets et à un coût pour le système aussi faible que possible.</i> »</p>
---	---

**Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre à la suite de cette (ces) mesure(s) politique(s)**

*Si disponible, veuillez effectuer une ventilation par secteur (ETS/ESR).*

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

*Si seul l’impact cumulatif sur plusieurs années est disponible :*

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>

ESR (ktCO<sub>2</sub>) :

Période (année de début - année de fin) :

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact & rapport avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul  
(méthodologie utilisée,  
recherche, hypothèses,...)

*(obligatoire si l'évaluation est disponible)*

*Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes. Si le calcul n'est pas complètement accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données de base, méthode de calcul) ou l'annexer au présent rapport.*

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

Description de la (des)  
mesure(s) politique(s)  
évaluée(s) de la feuille de  
route

Contexte FTE : Certaines propositions de projet sélectionnées ont un lien avec l'efficacité énergétique (de manière plutôt indirecte). Nous nous référons à la description des 118 propositions de projet sélectionnées dans le cadre des 8 derniers appels à projets achevés du Fonds de transition énergétique : <https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/Overzicht-gesubsidieerde-projecten-energietransitiefonds.pdf>

#### Impact estimé sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
MWh																				

Si seul l'impact cumulatif sur plusieurs années est disponible :

Total (MWh) :

Période (année de début - année de fin) :

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact & rapport avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul  
(méthodologie utilisée,  
recherche, hypothèses,...).

*(Optionnel, seulement si une évaluation a été faite, max. 200 mots par case)*

*Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.*



(MWh)																				
-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Si seul l'impact cumulatif sur plusieurs années est disponible :

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>

### 3.4. Autre impact réalisé

<p>Effets indirects : sur le plan social, environnemental et économique (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</p>	<p>En ce qui concerne les projets admissibles, les experts désignés de la DG Énergie évalueront dans quelle mesure les propositions de projets admissibles répondent aux 6 critères d'attribution, tels que décrits au chapitre 3.3 de l'appel à projets. L'un de ces six critères d'attribution : « L'effet positif (économique et social) sur la Belgique et sur la sécurité d'approvisionnement en énergie de la Belgique ». Pour ce critère d'attribution, la mesure dans laquelle les propositions de projet initient, entre autres, une diversification significative des sources d'énergie ou une augmentation de la compétitivité sur le marché de l'énergie, le maintien et/ou la promotion de l'emploi, la réduction des tarifs de réseau, des prélèvements et/ou des coûts énergétiques pour les consommateurs, la valeur ajoutée pour le monde des entreprises belges/la croissance des exportations, etc. est évaluée. Il est également évalué si la proposition de projet aurait également un impact significatif et positif sur la sécurité d'approvisionnement énergétique belge et/ou l'équilibre du réseau à la lumière de la finalité du Fonds de transition énergétique.</p>
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de lignes et mesures politiques fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>Des obstacles au fonctionnement opérationnel actuel n'ont pas été identifiés immédiatement, mais il est en revanche fait référence aux points d'attention importants pour le fonctionnement futur pour lesquels une décision est nécessaire.</p> <p><b>1) Budget disponible pour le prochain appel IX de novembre 2024</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le Conseil des ministres du 17 mai 2024 a prévu un budget de 25 millions d'euros pour l'appel à projets de novembre 2024 (octroi d'un soutien en 2025), en ce inclus les moyens de fonctionnement annuels du FTE (soit 250.000 euros). Décision du Conseil des ministres : <a href="https://news.belgium.be/fr/financement-de-projets-le-fonds-de-transition-energetique">https://news.belgium.be/fr/financement-de-projets-le-fonds-de-transition-energetique</a></li><li>➤ Si 25 millions d'euros sont prévus pour l'avant-dernier appel à projets, il convient de noter que, compte tenu de la réserve financière actuelle d'environ 27-28 millions d'euros, il ne reste pratiquement plus de budget pour le dixième appel à projets de novembre 2025. Cela a également été signalé à plusieurs reprises par la DG Énergie au ministre de l'Énergie précédent.</li><li>➤ <u>Il peut éventuellement être décidé - comme l'a conseillé la DG Énergie au précédent ministre de l'Énergie - de réduire le budget de l'appel à projets de novembre 2024 à 15 millions d'euros, de sorte qu'un dixième appel à projets à part entière puisse également être organisé en novembre 2025 (octroi d'un soutien en 2026). Lors du lancement de cet appel à projets de novembre 2024, aucune communication n'a été faite aux parties externes quant au budget disponible.</u></li></ul> <p><b>2) Avenir du Fonds de transition énergétique / suite du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ En principe, le dixième et dernier appel à projets sera organisé en novembre 2025 (si budget suffisant disponible).</li><li>➤ La sélection de ces projets aura en principe lieu en mai 2026 et ces projets débiteront durant la période septembre-novembre 2026.</li><li>➤ Étant donné la durée maximale de 3 ans des projets soutenus par le FTE, ces derniers projets sélectionnés seront en principe suivis jusqu'en 2029-2030 (compte tenu de la durée maximale de trois ans).</li><li>➤ Conformément à la « Convention relative à la prolongation de la durée d'exploitation de Doel 1 et Doel 2 », l'exploitant de ces unités doit transférer un montant forfaitaire annuel de 20.000.000 € à l'État belge. <u>Cette contribution sera versée une dernière fois le 15 avril 2025.</u></li><li>➤ <u>On ne sait pas encore actuellement ce qu'il adviendra du Fonds de transition énergétique (et de son financement) après 2025. Cette question devrait faire l'objet d'une discussion et d'une décision au niveau politique.</u></li><li>➤ <u>Il est crucial de prendre rapidement des décisions quant à la poursuite structurelle du financement du Fonds de transition énergétique, étant donné l'importance de la recherche, du développement et de l'innovation pour la transition énergétique et pour maintenir et renforcer notre position dans le domaine de la R&amp;D et de l'innovation. Il en va de l'intérêt de notre économie du savoir et de la prospérité qui en découle pour la population belge.</u></li></ul>
---------------------	--

<b>Mesure politique</b>	On ne sait pas encore actuellement ce qu'il adviendra du Fonds de transition énergétique (et de son financement) après 2025. Cette question devrait faire l'objet d'une discussion et d'une décision au niveau politique.
<b>Mesure politique</b>	Une réforme du FTE pourrait éventuellement avoir lieu, y compris dans le cadre d'un éventuel nouveau financement à partir de 2026.
<b>Mesure politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Energie
<b>Code feuille de route</b> <i>(si déjà connu)</i>	2.C Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique
<b>Type de mesure</b>	mesure de facilitation
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Mathieu Bihet
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Annelies Verlinden (Mer du Nord)
<b>Contexte et références</b>	<p>PNEC : 3.4.2.I. Infrastructure de transport d'énergie</p> <p>Accord de gouvernement Un réseau énergétique connecté au niveau européen est essentiel pour un mix énergétique décarboné. La politique de développement des réseaux sera calquée sur la politique énergétique des autorités et le respect des objectifs européens approuvés.</p> <p>article 13 de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité plan de développement du réseau de transport en collaboration avec la Direction générale Énergie et le Bureau fédéral du Plan pour une période de 10 ans, et ce tous les 4 ans.</p> <p>Le Plan de développement 2024-2034 a été approuvé le 5 mai 2023. L'arrêté royal portant la procédure d'élaboration, d'approbation et de publication du plan de développement du réseau de transport d'hydrogène et du plan de développement du réseau de transport électricité a été approuvé</p> <p><a href="https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/article.pl?language=fr&amp;lg_txt=f&amp;type=&amp;sort=&amp;numac_search=&amp;cn_search=2024051219&amp;caller=eli&amp;&amp;view_numac=2024051219nx2024051219fx2024051219nl">https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/article.pl?language=fr&amp;lg_txt=f&amp;type=&amp;sort=&amp;numac_search=&amp;cn_search=2024051219&amp;caller=eli&amp;&amp;view_numac=2024051219nx2024051219fx2024051219nl</a>)</p>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport d'avancement de la mise en œuvre

Dans un premier temps, nous renvoyons à la feuille de route en ce qui concerne les étapes.

	Date de début	Date de fin	Progrès rapportés	Rapportage : éventuels obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/02/2025	01/05/2027	<p>Un premier comité de coopération entre Elia, la DG Énergie, le Bureau fédéral du Plan et la CREG s'est tenu le 6 février 2025. Un rapport de la réunion est transmis au nouveau ministre de l'Énergie.</p> <p>Les prochains comités de coopération pour 2025 sont déjà prévus :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- le 4 avril 2025 à 9h</li><li>- le 5 juin 2025 à 9h</li><li>- le 16 juillet 2025 à 9h</li><li>- le 17 septembre 2025 à 9h</li><li>- le 18 novembre 2025 à 9h</li></ul>	<p>Elia a préparé et donné une présentation. Un feedback a été donné pour préciser certains principes.</p>

## 2. Budget, financement et demande de financement

En k EUR		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Engagements</i>																				
	<i>Liquidation</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>ETS</i>																				
	<i>Privé</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1:	
2:	
3:	

### 3. Évaluation de l'impact politique

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

<b>Description de la (des) mesure(s) politique(s) évaluée(s) de la feuille de route</b>	Aucun chiffrage n'est possible.
---	---------------------------------

**Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre à la suite de cette (ces) mesure(s) politique(s)**

*Si disponible, veuillez effectuer une ventilation par secteur (ETS/ESR).*

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

*Si seul l'impact cumulatif sur plusieurs années est disponible :*

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact & rapport avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	
--	--

#### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description de la (des)</b>	
--------------------------------	--



(MWh)																					
-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Si seul l'impact cumulatif sur plusieurs années est disponible :

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>

### 3.4. Autre impact réalisé

Effets indirects : sur le plan social, environnemental et économique (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	L'extension du réseau de transport soutient le développement de sources d'énergie à faibles émissions de CO2 (technologies renouvelables et nucléaires).
---	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de lignes et mesures politiques fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	D'une part, il convient d'examiner quelles parties du précédent plan de développement du réseau 2024 - 2034 sont bien mises en œuvre. Le nouveau cycle 2028 - 2038 a commencé et il convient entre-temps d'examiner la nécessité de mettre à jour le cadre légal.
<b>Mesure politique</b>	Mettre à jour le cadre légal afin d'aligner le processus du plan de développement aux besoins.

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès (Renforcement de la capacité offshore en mer du Nord)

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<p>Énergie</p> <p>Toutes les feuilles de route existantes peuvent être consultées dans le <a href="#">rapport de synthèse 2024</a> sur le suivi de la mise en œuvre de la politique climatique fédérale.</p> <p>Si une feuille de route ne relève pas de l'un de ces 10 domaines politiques, vous pouvez proposer un nouveau domaine. Dans ce cas, contactez le secrétariat de la task-force à l'adresse suivante : <a href="mailto:tfek-tfec@health.fgov.be">tfek-tfec@health.fgov.be</a>.</p>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	2.D
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Mathieu Bihet - Energie Annelies Verlinden - Noordzee
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Contexte de la politique fédérale :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>PNEC/PFEC</b> : Renforcement de la capacité offshore en mer du Nord</li><li>• <b>Plan national pour la reprise et la résilience</b> : Construction d'une plate-forme énergétique dans la partie belge de la mer du Nord</li><li>• <b>Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022</b> : La décision prévoit d'examiner si la capacité offshore peut être augmentée à 8 GW d'ici 2040, notamment par un « repowering » de la zone Est.</li><li>• <b>Accord de gouvernement</b> :<ul style="list-style-type: none"><li>– « L'énergie offshore constitue une part importante du bouquet énergétique actuel et futur. Avec les Régions, nous menons donc une politique ambitieuse pour augmenter sa part en accordant une attention particulière aux opportunités au-delà de nos eaux territoriales.</li><li>– Compte tenu de l'importance de l'interconnexion et d'une</li></ul></li></ul>

alimentation électrique suffisante, nous poursuivons la coopération avec des pays de la mer du Nord en vue d'établir un réseau en mer du Nord.

- Nous mettons en œuvre les accords conclus autour de la zone Princesse Elisabeth et évaluons les résultats de l'appel d'offres pour le lot 1.
- Nous ajusterons les conditions pour les lots 2 et 3 si les réactions du marché indiquent que cela pourrait conduire à de meilleurs résultats. Nous allongeons le délai de construction des parcs éoliens à 5 ans. Nous analyserons également à ce moment-là si certains paramètres ont augmenté les coûts par rapport aux pays voisins.
- Le gouvernement prendra une décision d'ici la fin mars 2025 concernant l'avenir de l'île énergétique.
- Un cadre politique est élaboré en vue du potentiel de repowering de la zone offshore existante. »

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/12/2020	30/09/2023	L'arrêté ministériel a été pris le 7 septembre 2023	L'augmentation de la capacité à 3.5GW, tout comme les discussions en matière de réalisation d'une île artificielle, de créer un raccordement hybride, d'avoir une partie HVDC, ..., ont engendré du retard.
<b>Étape 2</b>	01/12/2020	30/09/2023	Toutes les études préliminaires ont été réalisées. Sur base de celles-ci, une description générale du site de la PEZ a également été établie (fin 2024-début 2025)	Règlementation stricte en matière de marchés publics  Les études préliminaires ont été entièrement réalisées à la demande de la DG Energie alors que toute l'expertise nécessaire n'y était pas disponible
<b>Étape 3</b>	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	30/06/2024	L'arrêté ministériel a été pris le 20 décembre 2024	Permis environnemental délivré trop tard (octobre au lieu mai-juin)
<b>Étape 4</b>	2022	Q2 2024	L'arrêté ministériel a été pris le 3 juin 2024  Cet arrêté nécessite un certain nombre d'ajustements à la lumière de la décision de la Commission européenne en	Changement de visions politiques  Négociations avec la Commission européenne concernant les aides

			<p>matière d'aides d'Etat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptation de la définition du facteur de correction</li> <li>- Adaptation de la définition du prix de référence</li> </ul> <p>D'autres ajustements sont nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Extension de la période de construction</li> <li>- Puissance nominale</li> <li>- Indexation du financement</li> <li>- Exigences minimales devant figurer dans le certificat type</li> <li>- Suppression de la publication au Journal Officiel de l'UE</li> </ul>	d'Etat
<b>Étape 5</b>	2023	Q1 2023	Tous les permis requis ont été délivrés	
<b>Étape 6</b>	2022	Q3 2024	Le 21 novembre 2024 un permis d'environnement pour la première parcelle, pour une capacité de 700MW, a été obtenu. Ce permis a ensuite été étendu à une capacité de maximum 735MW	Peu de transparence concernant les délais de procédure applicables au permis d'environnement
<b>Étape 7</b>	Q1 2024	Q3 2024	L'AR Liabilities a été pris le 16 juin 2024  L'AR MOG2 est en cours d'élaboration.	Peu de transparence en termes de procédures d'autorisation régionale à suivre par le TSO  Le permis d'environnement n'a pas encore été octroyé. L'AR MOG2 dépend de facteurs externes.
<b>Étape 8</b>	Q4 2024	Q1 2026	Lancement du premier appel d'offre :  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lancement de l'appel d'offres : 25 novembre 2024</li> <li>2. Période de préparation pour les candidats du 25</li> </ol>	Ambitions trop élevées

			<p>novembre 2024 au 24 juillet 2025</p> <p>3. Période de soumission pour les candidats du 25 juillet 2025 au 24 août 2025</p> <p>4. Période d'évaluation du 25 août 2025 au 25 novembre 2025 (pouvant éventuellement être prolongée de 3 mois)</p> <p>5. Envoi de l'avis au Ministre le 26 novembre 2025</p> <p>6. Attribution du lot le 26 décembre 2025</p>	
<b>Étape 9</b>		Q3 2026	Fin de la construction du MOG2 – île énergétique prévue pour Q3 2023	<p>Peu de transparence du TSO + le gouvernement dispose de trop peu d'instruments de contrôle</p> <p>Un retard a été signalé mais son ampleur n'est pas connue.</p>
<b>Étape 10</b>	2026-2027		Publication + ouverture du tender + annonce du lauréat : 2026-2027	<p>Incertitude concernant le renforcement du réseau onshore</p> <p>Dépend de la réalisation de Nautilus (raccordement hybride ou non)</p> <p>Les aides d'Etat représentent également un facteur d'incertitude supplémentaire (entre autres, des choix doivent être faits concernant la zone d'enchères offshore)</p> <p>Nécessité de choix politiques</p>
<b>Étape 11</b>	Q3 2026	Q3 2027	La construction de la phase 1 AC de l'île énergétique est	

			prévue pour Q3 2026 – Q3 2027	
<b>Étape 12</b>		Q2 2028	Renforcement du réseau – Ventilus prêt Q2 2028	Incertain en raison de l'absence de permis d'environnement (+ procédures de recours)
<b>Étape 13</b>	Q4 2026	Q4 2029	Construction du premier parc : fin 2026 – Q4 2029/Q4 2030	Intention d'étendre la durée de construction à 5 ans (celle-ci pourrait donc se terminer au Q4 2030 au lieu de Q4 2029), voir accord de gouvernement.
<b>Étape 14</b>	Q3 2027	Q3 2028	Modular Offshore Grid : Construction de la phase 2 AC 1400MW Q3 2027 – Q3 2028	Une décision concernant le report ou l'annulation sera prise prochainement (voir accord de gouvernement) : « Le gouvernement prendra une décision d'ici la fin mars 2025 concernant l'avenir de l'île énergétique, sur la base de la récente annonce d'ELIA concernant ses considérations sur l'attribution (ou non) des contrats liés à l'infrastructure DC et l'examen de pistes alternatives, notamment l'attribution de l'infrastructure DC après un refroidissement du marché, la connexion de l'île en AC, ainsi que l'étude d'une connexion directe avec Nautilus ».

				Si la phase 3 est supprimée, la phase 2 changera significativement.
<b>Étape 15</b>		Q3 2029	Renforcement du réseau : Boucle du Hainaut prêt au Q3 2029	Peu de transparence de la part du TSO
<b>Étape 16</b>				
<b>Étape 17</b>				Si la phase 3 est supprimée, la phase 2 changera significativement.
<b>Étape 18</b>				Incertain

## 2. Budget, financement et demande de financement

En kEUR		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Engagements</i>																					
	<i>Liquidations/règlements</i>																					
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>ETS</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres</i>																					
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>					1,5 mE UR	600 kE UR															
	<i>OPEX</i>					1m EU R	900 kE UR															

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

##### Evaluation 1 (2, 3, ... )

Dupliquez cette section vide ci-dessous si nécessaire, pour créer des évaluations supplémentaires (évaluation 2, évaluation 3,...).

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique. S'il s'agit d'une unité autre que le CO<sub>2</sub>, veuillez également mentionner cette unité dans la description.</i>
---	--

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

En ktCO <sub>2</sub>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b> 2026-2030: 6300 2031-2040: 47250
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i> Méthode utilisée par le SPF Santé publique, DG Environnement Veuillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul
--	--

complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Impact estimé sur l'efficacité énergétique

(+ : diminution de la consommation d'énergie, - : augmentation de la consommation d'énergie)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>MWh</b>																					

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet) Veuillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

(+ : augmentation, - : diminution)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Impact positif sur l'emploi local
--	-----------------------------------

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<i>Expliquez en 200 mots max. par sujet : quelles sont les opportunités, les obstacles et les développements politiques potentiels à d'autres niveaux politiques qui joueront un rôle dans la mise en œuvre de cette feuille de route ? Complétez par des références à des documents politiques ou à des textes juridiques.</i>
<b>Politique</b>	Moyens financiers pour une plateforme de permis : digitalisation, simplification administrative
<b>Politique</b>	Vérifier si le critère de participation citoyenne est toujours souhaitable et s'il ne résulte pas en une augmentation des coûts.
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport d'avancement sur l'hydrogène

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<p>Énergie</p> <p>Toutes les feuilles de route existantes sont consultables dans le <a href="#">Rapport de synthèse 2024</a> sur le suivi de la mise en œuvre de la politique climatique fédérale.</p> <p>Si une feuille de route ne relève pas de l'un de ces dix domaines politiques, vous pouvez proposer un nouveau domaine. Dans ce cas, prenez contact avec le secrétariat de la Taskforce via <a href="mailto:tfek-tfec@health.fgov.be">tfek-tfec@health.fgov.be</a>.</p>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est connu)</i>	2E
<b>Type de mesure</b>	Mesure de facilitation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Ministre de l'Énergie Mathieu Bihet
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p><b>PFEC/PNEC :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Étude de faisabilité sur l'introduction du H2 dans les structures existantes, cadre technique et législatif si nécessaire</li><li>• Projet pilote Power-to-X</li><li>• Ouvrir le réseau de transport du gaz naturel à l'hydrogène</li><li>• Évaluer la nécessité d'investir dans l'infrastructure de transport du gaz</li></ul> <p><b>Accord de gouvernement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Les interconnexions au sens large sont une pierre angulaire de notre vision énergétique (électricité, CO2, hydrogène...). Le gouvernement fédéral plaidera pour une politique européenne qui crée des effets de levier en termes de financement et de soutien public aux réseaux de transport et des interconnexions qui renforceront la sécurité d'approvisionnement en Belgique.</li><li>• La Belgique se présente résolument comme une plaque tournante du transport de nouveaux vecteurs énergétiques tels que l'hydrogène et ses dérivés. Le gouvernement garantira un traitement égal pour tous les acteurs économiques du secteur du transport, à condition qu'ils s'inscrivent dans la</li></ul>

perspective d'une société à faibles émissions de carbone. Le gouvernement promouvra toutes les formes de production d'hydrogène à faible teneur en carbone.

- Dans le cadre du suivi des prix de l'énergie, le gouvernement objectivera le soutien existant dans les pays voisins pour les réseaux d'hydrogène afin de mettre en lumière les coûts qui jouent un rôle dans la compétitivité des entreprises belges.
- Le gouvernement objectivera la définition de « grande infrastructure de stockage » avec les régions pour les différents vecteurs énergétiques concernés.
- Le Gouvernement fédéral, en collaboration avec régions, met en place l'infrastructure hydrogène nécessaire afin d'assurer son approvisionnement et son rôle dans le réseau d'hydrogène.
- Toute mesure apportant un bénéfice écologique est bonne à prendre. C'est pourquoi nous demandons à l'Union européenne d'adapter l'objectif (RFNBO) afin que nous puissions utiliser d'autres ressources que l'hydrogène vert pour rendre notre industrie plus durable. Nous excluons toutefois l'usage de l'hydrogène le plus polluant pour atteindre notre objectif.
- La directive européenne RED III sera transposée dans le but de lancer une chaîne de valeur de l'hydrogène à grande échelle dans le cadre d'une politique énergétique globale. Ainsi, en plus de la contribution de toutes les sources d'énergie renouvelables mentionnées dans la RED III, il sera prévu une forte obligation (sous-mandat) de l'utilisation sans restriction de l'hydrogène RFNBO comme produit intermédiaire (raffinage). Cela contribuera à verdir la mobilité qui utilise des carburants et le chauffage qui utilise le mazout de chauffage.

**Plan national de relance et de résilience :**

- Un cadre réglementaire pour le marché de l'H2
- Une dorsale pour le transport de l'H2
- Une chaîne de valeur industrielle pour la transition vers l'hydrogène
- Une infrastructure pour l'importation d'énergie

**Décision du Conseil des Ministres du 18 mars 2022 :**

- Accélération de la transition énergétique
- Développement plus rapide de la dorsale hydrogène (en direction de l'Allemagne)
- Développement d'un plan pour l'industrie de l'hydrogène

## Rapport d'avancement

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

	Date de début	Date de fin	État d'avancement	Rapport : éventuels obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b> <i>Préciser les compétences en matière d'hydrogène</i>	01/01/2021	Cliquez ou appuyez ici pour entrer une date.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arrêt de la Cour constitutionnelle n°126/2024 concernant le recours contre la loi fédérale sur l'hydrogène introduit par le Gouvernement flamand. La loi sur l'hydrogène reste en grande partie intacte - quelques adaptations (définition du « transport d'hydrogène ») sont en préparation.</li><li>- Explication des positions sur les compétences pour le CE (CHCI 2).</li><li>- Une clarification supplémentaire sur la répartition des compétences résultera de la transposition du Paquet Gaz européen. Pour mener cette transposition en bonne collaboration, un groupe de travail ENOVER a été créé.</li></ul>	<i>En raison de la volonté limitée de coopération à ce sujet au niveau politique, les incertitudes concernant la répartition des compétences ont été traitées pour le Conseil d'État (CHCI2, bilans énergétiques) et la Cour constitutionnelle (loi H2). Étant donné que cette affaire est restée limitée au litige en question, cela n'a fourni qu'une explication juridique limitée.</i>
<b>Étape 2</b> Révision de la stratégie fédérale sur l'hydrogène avec une attention particulière sur l'importation			<ul style="list-style-type: none"><li>- Un workshop a été organisé pour mieux comprendre le rôle des différents dérivés de l'hydrogène.</li><li>- Des travaux préparatoires sont entrepris pour réunir les informations nécessaires à l'élaboration d'une stratégie fédérale d'importation.</li></ul>	

d'hydrogène				
<p><b>Étape 2</b></p> <p><i>Mise en place d'un cadre réglementaire pour le transport de l'hydrogène par pipeline</i></p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- La loi sur l'hydrogène a été adoptée le 11 juillet 2023, en tant que loi-cadre offrant aux acteurs du marché une perspective à long terme et permettant des investissements dans le réseau de transport.</li> <li>- Cette loi sera alignée avec l'arrêt 126/2024 de la Cour constitutionnelle et mise à jour conformément à la directive et au règlement européen relatifs aux marchés intérieurs des gaz renouvelables, du gaz naturel et de l'hydrogène.</li> <li>- La loi sera également complétée.</li> </ul>	
<p><b>Étape 3</b></p> <p><b>Développement du réseau de transport</b></p>	<p>Cliquez ou appuyez ici pour entrer une date.</p>	<p>Cliquez ou appuyez ici pour entrer une date.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La loi sur l'hydrogène a été publiée au T3 2023.</li> <li>- Fluxys Hydrogen a été nommé gestionnaire du réseau de transport d'hydrogène le 26 avril 2024.</li> <li>- Une subvention pour le développement de la première phase du réseau de transport d'hydrogène a été accordée à Fluxys (T1 2024).</li> <li>- Un arrêté royal concernant un plan de développement du réseau d'hydrogène a été adopté (12/50/2024).</li> </ul>	<p>Clarifier le cadre de financement pour le réseau de transport d'hydrogène.</p>
<p><b>Étape 4</b></p> <p><b>Soutien à la recherche et au développement dans le domaine</b></p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plusieurs projets ETF relatifs à l'hydrogène ont été finalisés au T4 2024/T1 2025.</li> <li>- L'appel à projets Clean Hydrogen to Belgium a été clôturé au T2 2024. Un seul projet recevra un soutien financier.</li> </ul>	<p>Conflit de compétence concernant l'appel à projets « Clean Hydrogen for Clean Industry »</p>

<b>des technologies de l'hydrogène</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'appel à projets Clean Hydrogen for Clean Industry a été retiré en raison d'un recours du gouvernement flamand.</li> </ul>	
<b>Étape 5</b>  <b>Coopération internationale</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une première ébauche d'outil pour analyser des pays partenaires potentiels a été finalisée.</li> <li>- Mission au Canada avec un grand nombre d'entreprises belges, organisée par le Conseil belge de l'hydrogène en présence de l'administration belge de l'énergie.</li> <li>- MoU avec l'Allemagne en 2023 : coopération sur les technologies de l'hydrogène et l'interconnexion.</li> <li>- MoU avec la Norvège : coopération autour de l'éolien offshore et de l'hydrogène.</li> </ul>	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Budget	Engagement		628	302 52, 7	36, 4	*	*														
	Dépenses/ Liquidation		667		631 7,9	*	*														
Sources de financement	RRF		X	X	X	X	X														
	ETS																				
	Privé																				
	Autre																				
Besoins budgétaires	CAPEX		X	X	X	X	X														
	OPEX																				

*\* Tous les montants mentionnés dans ce tableau concernent l'élaboration et la mise en œuvre des appels à projets « Clean Hydrogen for Clean Industry » et « Clean Hydrogen to Belgium ». Les liquidations en 2025/2026 dépendront de la mesure dans laquelle les projets sont effectifs. De plus, il est à noter que le cadre de financement de la dorsale hydrogène (première phase) doit encore être finalisé, de sorte que les engagements et les liquidations pour celui-ci (qui seront importants selon les estimations) ne peuvent pas encore être déterminés.*

Au cours de ce cycle, une ou plusieurs demandes de financement seront-elles soumises pour cette feuille de route ? **Oui / non** (biffer la mention inutile)

Nom de la demande de financement	ETS demandé - montant (kEUR)
1:	
2:	
3:	



Si seul l'impact cumulatif sur plusieurs années est disponible : complétez l'impact total ci-dessous et la période à laquelle il se rapporte.

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO2) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>ETS (ktCO2) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>ESR (ktCO2) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>

**Explication des méthodes de calcul employées pour l'analyse de l'impact & rapport avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie employée, recherche, hypothèses, ...)	<p><i>(obligatoire si une évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques pertinentes et des données sources. Si le calcul n'est pas entièrement disponible en ligne, veuillez détailler ici le calcul complet (données sources, méthode de calcul) ou l'ajouter à ce rapport.</i></p>
---	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

#### Évaluation 1 (2, 3,...)

<b>Description de la (/des) mesure(s) politique(s) évaluée(s) dans la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une ou plusieurs mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
--	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique** (+ : diminution de la consommation d'énergie, - : augmentation de la consommation d'énergie)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulatif sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh)</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
--------------------	--

**Explication des méthodes de calcul employées pour l'analyse de l'impact et rapport avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact de la consommation d'énergie) dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie employée, recherche, hypothèses, ...).	<i>(Optionnel, uniquement si une évaluation a été effectuée, max. 200 mots par case)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques pertinentes et des données sources.</i>
--	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

#### Évaluation 1 (2, 3,...)

<b>Description de la (/des) mesure(s) politique(s) évaluée(s) dans la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures sur lesquelles l'évaluation s'applique.</i>
--	--

**Impact estimé sur la capacité et production d'énergie renouvelable** (+ : augmentation, - : diminution)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulatif sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (année de début - année de fin) :</b>

### 3.4. Autre impact généralisé

Effets indirects : sur le plan social, environnemental et économique (comme la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, l'accessibilité financière de la transition, ...)	<i>Donnez une description quantitative ou qualitative de l'impact. Utilisez un maximum de 200 mots.</i>
---	---

#### 4. Perspectives et éventuelles propositions de lignes et mesures politique fédérale nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<i>Expliquez en 200 mots par sujet : quelles sont les opportunités, obstacles et développements politiques à d'autres niveaux politiques qui joueront un rôle dans la mise en œuvre de cette feuille de route ? Complétez par des références éventuelles à des documents politiques ou à des textes de loi.</i>
<b>Mesure politique</b>	<i>Quelle mesure politique nouvelle ou renforcée pourrait contribuer à atteindre les objectifs de cette feuille de route ?</i>
<b>Mesure politique</b>	
<b>Mesure politique</b>	

# FEDERALE BELEIDSCYCLUS 2025

## Voortgangverslag Floating Solar en Aquapark

### Voorstelling van de routekaart

<b>Domein</b>	Energie
<b>Code routekaart</b> ( <i>indien al gekend</i> )	2F
<b>Type maatregel</b>	mitigatie
<b>Bevoegde minister(s) of staatssecretaris(sen)</b>	Annelies Verlinden
<b>Betrokken minister(s) of staatssecretaris(sen)</b>	Mathieu Bihet
<b>Context en referenties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– <b>NEKP/FEKP:</b> Floating Solar en Aquapark</li><li>– <b>Nationaal plan voor herstel en veerkracht:</b> Emerging Energy Transmissions - Floating Solar</li><li>– <b>Beslissing van de ministerraad van 18/03/2022:</b> Versnelling van de energietransitie met het oog op een grotere energieonafhankelijkheid</li><li>– <b>BIJLAGE bij het UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD van de Europese Unie (Interinstitutioneel dossier: 2023/0415(NLE) 15570/23 ADD 1, 21 november 2023) tot wijziging van het uitvoeringsbesluit van 13 juli 2021 betreffende de goedkeuring van de beoordeling van het herstel- en veerkrachtplan voor België:</b><ul style="list-style-type: none"><li>○ Investering I-7.16: “Drijvende zonneparken” van de Federale Staat: Deze investering bestaat uit het via O&amp;O bevorderen van de technische, economische en financiële haalbaarheid van drijvende zonnepanelen op de Noordzee en het verhogen van het niveau van technologische paraatheid van die technologie van vier naar zeven (op een schaal van negen niveaus), en zal als gevolg daarvan leiden tot het installeren en operationeel maken van een demonstratie-installatie voor drijvende zonnepanelen op ware grootte, geïnstalleerd en operationeel met een capaciteit tussen 1 en 5 MW. De uitvoering van de maatregel moet uiterlijk 31 december 2025 voltooid zijn.</li></ul></li><li>– <b>Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht van België:</b> Subcomponent 7.3.R - Hernieuwbare energie –<ul style="list-style-type: none"><li>○ Referentie CID Investering BE-C[C73]-I[I-7.16]</li></ul></li></ul>

o Drijvende zonnepanelen (I-7.16)

## Voortgangsverslag

### 1. Gerapporteerde vooruitgang van de uitvoering

	Begindatum	Einddatum	Gerapporteerde vooruitgang	Rapportering: eventuele ondervonden hindernissen
<b>Aquapark</b> <b>Stap 1</b>	01/10/2022	30/06/2023	<p>Het uitwerken van een visie over aquacultuur via een stakeholderoverleg, met de identificatie van basis- en randvoorwaarden bij de zoektocht naar geschikte locaties en vormen van aquacultuur. Een basisvoorwaarde voor aquacultuur in het Belgisch deel van de Noordzee is het werken met inheemse soorten en het gebruik van extractieve kweekmethoden. De primaire focus zal liggen op voedselproductie voor de mens. Wat betreft de geschikte locaties voor aquacultuur in het Belgisch deel van de Noordzee wordt in hoofdzaak het belang van meervoudig ruimtegebruik benadrukt.</p> <p>Het rapport werd op 15 mei 2023 voorgesteld.</p>	<p>Gezien offshore aquacultuur een heel nieuwe activiteit is, moet de gelegenheid gebruikt worden om de ontwikkeling van de sector vanaf het begin in goede banen te leiden en vanaf het begin duidelijk te maken waar de grenzen liggen.</p> <p>Geconfronteerd met de huidige klimaatsveranderingen, bestaat geen andere optie voor de offshore aquacultuur dan natuurpositief zijn, wat betekent dat deze vorm van voedselproductie een positieve bijdrage moet leveren aan het milieu. Dit betekent bijvoorbeeld dat in Natura 2000-gebieden idealiter niet meer aan aquacultuur wordt gedaan zolang die niet in goede staat van instandhouding verkeren. Een andere belangrijke beschouwing is het feit dat de sector toegankelijk moet zijn voor iedereen, en niet alleen voor de kapitaalkrachtige holdings. De creatie van mariparken stimuleert niet alleen het meervoudig gebruik van de ruimte maar kan ook zorgen dat offshore aquacultuur op een democratische manier wordt uitgerold. Aspecten rond persoons- en verkeersveiligheid,</p>

				meervoudig ruimtegebruik, milieuschade, samenwerking, ecologische voetafdruk, ingenieur/technische aspecten, socio-economie, juridische en verzekeringsaspecten en de brede bestuurlijke context moeten als randvoorwaarde worden meegenomen.
<b>Aquapark</b> <b>Stap 2</b>	01/07/2023	31/12/2024	<p>Vervolg op het visievormingstraject waarbij een concreter beeld wordt geschept over de kweek van aquatische organismen in de Belgische offshore windparken, zowel voor voedselproductie als voor natuurherstel.</p> <p>De resultaten werden voorgesteld begin september 2024; het rapport werd begin 2025 gepubliceerd.</p>	<p>De tenderprocedure speelt een cruciale rol in de ondersteuning van toekomstige aquacultuuractiviteiten in de offshore windparken. Zolang het belang van lokale voedselproductie niet weerspiegeld wordt in de tenderprocedure als non-price criterium of als pre-kwalificatie voorwaarde, zal zich in de OWP van het BNZ geen commerciële offshore aquacultuursector kunnen ontwikkelen. De procedures en voorwaarden vastgelegd in het KB Tender van 03 juni 2024 zijn daarom een grote ontgoocheling voor de aquacultuursector en de mensen betrokken bij marien natuurbehoud en -herstel. Er werden geen voorwaarden ingesloten betreffende de inclusie van voedselproductie, natuur-inclusieve maatregelen (die commerciële stocks kunnen ondersteunen) of natuurherstel (dewelke het ecosysteem en daarom commerciële stocks ondersteunen).</p> <p>Binnen de visserijsector is er nog maar beginnend enthousiasme voor transitie naar passieve visserij.</p>

<p><b>Floating Solar</b></p> <p><b>Stap 1</b></p>	<p>22/12/2023</p>	<p>31/12/2024</p>	<p>Een eerste deel onderzoek/ontwikkeling voor de technologische ontwikkeling “drijvende zonnepanelen op zee” in België omvatte het proefproject SeaVolt, waarvoor BELSPO een facultatieve toelage van 500.000 € toekende aan Tractebel Engineering S.A. in 2022, dat uitgevoerd werd in 2023-2024, en reeds vereffend is door BELSPO met nationaal budget. Aanvullende onderzoekselementen werden aangeleverd vanuit het onderzoeksproject MPVAQUA (HBC.2019.0039) gefinancierd door VLAIO, evenals het project EcoMPV (Eco-designing Marine Photovoltaic Installations) over de ecologische impact van de drijvende structuur, gefinancierd door het Belgisch Energietransitiefonds (FOD Economie).</p> <p>De offshore test van de “Proof of Concept” Installatie met Seavolt technologie gedurende ongeveer 5 maanden (tot januari 2024) buiten de haven van Oostende. Aangezien in januari 2024 een probleem met de verankering werd geconstateerd werd uit veiligheidsoverwegingen besloten de test te onderbreken en de installatie in de haven van Oostende te stockeren (waar ze nu nog steeds ligt).</p> <p>Na analyse van de gemeten data zijn de preliminaire testresultaten positief qua gedrag van de vlotter structuur, impact van vervuiling van de panelen en impact van de bewegingen van de vlotter op de efficiency van het systeem.</p> <p>Gedurende de testfase met de Proof of Concept zijn er geen onoverkomelijke problemen geïdentificeerd die de verdere ontwikkeling van de technologie zouden</p>	<p>De testperiode van het “Proof of Concept” met de Seavolt technologie was significant verkort en omvatte ongeveer 5 maanden in plaats van een volledig jaar in 2024. LCOE testen waren beperkt gebleven, evenals het onderzoek naar impact op en interactie met het ecosysteem, deels via het EcoMPV project. De haalbaarheid van specifieke multifunctionele toepassingen kon ook niet voldoende beantwoord worden.</p> <p>Een onmiddellijke oproep tot een door de overheid specifiek gedefinieerde overheidsopdracht voor een demonstratieproject van 1-5 MW, was nog niet aan de orde aangezien de voorafgaande marktstudie nog diende uitgevoerd te worden.</p>
---	-------------------	-------------------	---	--

			<p>ondermijnen. Bovendien werden belangrijke mogelijke verbeteringen geïdentificeerd die in de toekomst verder uitgewerkt kunnen worden, maar er is momenteel nog geen hoog niveau van technologische paraatheid bereikt. Het huidige niveau van technologische paraatheid van de Belgische technologie bevindt zich dus op TRL 5.</p>	
<p><b>Floating Solar</b></p> <p><b>Stap 2</b></p>	01/10/2023	31/12/2026	<p>In oktober 2023 is door de FOD VVVL een overheidsopdracht gepubliceerd, met als resultaat in december 2023 een contract met BV HAEDES om een marktstudie uit te voeren en een opdracht uit te schrijven voor een demonstratiefase, nml. de design, constructie en installatie van een demonstratorplatform van drijvende zonnepanelen op zee.</p> <p>De marktstudie werd in de zomer 2024 opgeleverd, maar een aantal ontwikkelingen die ondertussen op het Europees vlak hadden plaatsgevonden ontbraken hierin, zoals andere projecten die ondertussen gefinancierd konden worden met Europese middelen (Horizon 2020, INTERREG, Horizon Europe) waaronder een specifieke oproep "HORIZON-CL5-2023-D3-01-03: Floating PV Systems – Innovation actions" waarvoor 3 Europese projecten ondertussen lopende zijn, inclusief het leveren, installeren en testen van een demonstratie-installatie, doch met andere technologische concepten dan tot nu toe in België getest is. Bovendien loopt er ook een <a href="#">INTERREG project "Offshore for Sure"</a> dat beoogt om als eerste ter wereld een offshore solar farm van het Nederlands bedrijf Oceans of Energy te installeren en integreren in</p>	<p>Er zijn een behoorlijk aantal technische, juridische en praktische factoren die een risico inhouden voor de versnelde realisatie van onderzoek en ontwikkeling aan de hand van prototypes voor Floating Solar.</p> <p>Het feit dat onderzoeks- en ontwikkelingsdoelstellingen, inclusief het testen van prototypes, gecombineerd worden met een duidelijke resultaatsverbintenis als vereiste voor het herstel- en veerkrachtfonds, i.e. de deadline voor de mijlpaal, maakt dat de opdracht administratief extra complex is en specifieke expertise vraagt, wat ook vertraging met zich heeft meegebracht in de uitvoering om een correcte procedure uit te diepen, in overeenstemming met staatssteunregels. De beslissing om een overheidsopdracht te gebruiken voor studies zowel als daarnaast een proefproject voor verschillende demonstratiefases diende opnieuw geanalyseerd te worden volgens de huidige stand van zaken van de technologische paraatheid van Belgische en andere actoren en de haalbaarheid. Een eerste</p>

		<p>een offshore windpark (mogelijks BELWIND van Parkwind in het Belgisch deel van de Noordzee), en het <a href="#">EU SCORES project</a> dat beoogde om een offshore solar farm van hetzelfde Nederlands bedrijf Oceans of Energy aan de Blue Accelerator in Oostende te installeren en testen, waarvan ze momenteel hebben afgezien omwille van oplopende CAPEX kosten voor de kabelaansluiting met het elektrisch grid.</p> <p>Ondertussen draagt ook het Belgisch Energietransitiefonds (FOD Economie) bij aan verder onderzoek /ontwikkeling voor de ontwikkelingsfase van Floating Solar, aan de hand van het project SWiM (Solar and Wind Energy in the Belgian Marine Zone).</p> <p>De oproeptekst voor de opdracht voor een proefproject binnen het BE National Plan voor Herstellen Veerkracht werd preliminair uitgewerkt volgens een precommerciële inkoop buiten het toepassingsgebied van de richtlijnen inzake overheidsopdrachten, waarvoor nog juridisch advies werd gevraagd bij BOSA Federaal Innovatiegericht aankoopbeleid. Binnen het pilot ondersteunings-programma innovation procurement voor federale instellingen van BOSA - <i>ook wel gekend onder de naam InnoProc</i> – wordt momenteel gebruik gemaakt van het Europese EAFIP (European Assistance for Innovation Procurement) om innovatie-aanbesteding te begeleiden, via verfijning van de noden-evaluatie, een openbare marktconsultatie, business case en bewerken van de huidige opdrachttekst, inclusief voorwaardelijke delen die in schijven - volgens effectieve realisatie - zouden</p>	<p>element dat bij het besluit over de aanbestedingsprocedure in aanmerking moet worden genomen is de vraag of de respectieve inkoop wel of niet O&amp;O-diensten met zich meebrengt, wat voor Floating Solar wel degelijk het geval is. Specifieke administratieve en kennisgerichte capaciteit en expertise is vereist in de verschillende betrokken diensten, waarbij het contracteren van een consultant zonder ervaring in precommerciële activiteiten niet altijd een snel en doorslaggevende invloed kan hebben. Voor alle partners was de vooruitgang gebaseerd op voortschrijdend inzicht voor het realiseren van de complexe opdracht, ook aan de hand van extra nodige capaciteit, zowel in BELSPO als in de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.</p> <p>Bovendien maakte de marktstudie duidelijk dat een uitvoeringstijd van 20 à 24 maanden nodig is volgens consultatie door BV HAEDES: +/- 1 jaar engineering en +/- 1 jaar constructietijd, plus tijd voor transport &amp; installatie &amp; connectie.</p> <p>Een operationeel probleem dat ook nog opgelost dient te worden is van juridische aard, namelijk de inpasbaarheid van de realisatie van proefprojecten in de concessieovereenkomsten van de windmolenconcessiehouders en het wettelijk kader hiervan.</p>
--	--	---	--

			kunnen terugbetaald worden via het HVF.	Bovendien zijn er ook nog bijkomende aandachtspunten zoals het risico op dubbele financiering, risico op belangenvermenging omwille van de rol van de concessiehouders van de windparken op de Noordzee die de deelname van bepaalde geïnteresseerden zouden kunnen bevoordelen en de deelname van andere geïnteresseerden onmogelijk te maken.
<b>Floating Solar</b> <b>Stap 3</b>	15/10/2025	31/12/2026	Publicatie en gunning van de precommerciële inkoop voor Floating Solar.	Voortbouwend op het reeds uitgevoerde en geplande onderzoek op nationaal zowel als Europees vlak, zouden nog bepaalde fases van een proefproject gerealiseerd kunnen worden via een precommerciële inkoop, voor realisatie tegen de zomer 2026.

## 2. Budget, financiering en financieringsverzoek

	In kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	Vastlegging																				
	Uitgaven/ Vereffening																				
<b>Financiering</b> <i>c.krn</i>	RRF																				
	ETS																				
	Privé																				
	Ander																				
<b>Budget- behoefte</b>	CAPEX																				
	OPEX																				

Word(t)en er binnen deze cyclus één of meerdere financieringsverzoek(en) ingediend voor deze routekaart? **Ja / nee** (*schrappen wat niet past*)

Naam financieringsverzoek	Gevraagd ETS-bedrag (kEUR)
1: European Assistance for Innovation Procurement	
2:	
3:	



Indien enkel de cumulatieve impact over meerdere jaren beschikbaar is: vul de totale impact hieronder in en de periode waarop deze betrekking heeft.

<b>Totaal (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>

**Toelichting van de gebruikte berekeningsmethoden voor de impactanalyse & verhouding tot emissiereductiedoelstelling in de routekaart**

Berekeningswijze (gebruikte methodologie, onderzoek, aannames,...)	<p><i>(verplicht indien er een evaluatie beschikbaar is)</i></p> <p><i>Gelieve links naar relevante publieke referenties en brongegevens toe te voegen. Indien de berekening niet volledig publiek online beschikbaar is, gelieve de volledige berekening (brongegevens, rekenmethode) hier in detail te duiden of bij te voegen aan dit verslag.</i></p>
--	---

### 3.2. Becijferde impact op de energie-efficiëntie

#### Evaluatie 1 (2, 3, ... )

<b>Beschrijving geëvalueerde beleidsmaatregel(en) uit de routekaart</b>	<i>Beschrijf hier één, meerdere, of een groep van maatregelen waarop de evaluatie van toepassing is.</i>
---	--

#### Geschatte impact op energie-efficiëntie

(+ : daling in energieverbruik, - : stijging in energieverbruik).

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Indien enkel de cumulatieve impact over meerdere jaren beschikbaar is:

<b>Totaal (MWh):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>
----------------------	--------------------------------------

**Toelichting van de gebruikte berekeningsmethoden voor de impactanalyse en verhouding tot de energie-efficiëntiedoelstelling (energieverbruiksimpact) uit de routekaart**

Berekeningswijze (gebruikte methodologie, onderzoek, aannames,...).	<i>(Optioneel, enkel indien evaluatie werd gemaakt, max. 200 woorden per vak)</i>  <i>Gelieve links naar relevante publieke referenties en brongegevens toe te voegen.</i>
---	--

**3.3. Becijferde impact op de hernieuwbare energieproductie**

**Evaluatie 1 (2, 3, ... )**

<b>Beschrijving geëvalueerde beleidsmaatregel(en) uit de routekaart</b>	<i>Het betreft onderzoek en innovatie naar technologie voor drijvende zonnepanelen die de commercialisatiefase nog niet bereikt heeft. Vandaar kan nog geen betrouwbaar becijferde impact gegeven worden.</i> <i>De mogelijke capaciteit die zou kunnen getest worden vanaf 2026 omvat een range van 2,5 tot 6,5 MW, maar deze kan voor onderzoeksprojecten niet aangesloten worden op het net voor commerciële doeleinden.</i> <i>Bepaalde proefperiodes worden voorzien vanaf 2025 tot 2030 (weliswaar buiten HVF vallend).</i> <i>Beschrijf hier één, meerdere, of een groep van maatregelen waarop de evaluatie van toepassing is.</i>
---	---

**Geschatte impact op hernieuwbare energie-capaciteit en -productie**

(+ : stijging, - : daling)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Extra capaciteit (MW)																				
Extra productie (MWh)																				

*Indien enkel de cumulatieve impact over meerdere jaren beschikbaar is:*

<b>Totaal capaciteit(MW):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>
<b>Totaal productie (MWh):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>

**3.4. Andere gerealiseerde impact**

Indirecte effecten: op sociaal,	<i>Geef een kwantitatieve of kwalitatieve beschrijving van de impact. Gebruik maximaal 200 woorden.</i>
---------------------------------	---

milieu- en economisch vlak (zoals volksgezondheid, biodiversiteit, tewerkstelling, opleidingen, betaalbaarheid van de transitie, ...)	
---	--

#### 4. Vooruitzichten en eventuele voorstellen voor nieuwe en/of versterkte federale beleidslijnen en -maatregelen

<b>Vooruitzichten</b>	<i>Licht toe in 200 woorden per onderwerp: welke mogelijke opportuniteiten, hindernissen, en beleidsontwikkelingen op andere beleidsniveaus zullen een rol spelen bij de uitvoering van deze routekaart? Vul aan met eventuele referenties naar beleidsdocumenten of wetteksten.</i>
<b>Beleidsmaatregel</b>	<i>Welke nieuwe of versterkte beleidsmaatregel zou kunnen bijdragen tot het behalen van de doelstellingen van deze routekaart?</i>
<b>Beleidsmaatregel</b>	
<b>Beleidsmaatregel</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Transport et mobilité
<b>Code de la feuille de route</b>	3.A
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Annelies Verlinden, Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Accord de Gouvernement 2020<sup>1</sup></li><li>- Accord du Gouvernement 2025-2029<sup>2</sup></li><li>- PFEC / PNEC : Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050 <sup>3</sup></li></ul>

<sup>1</sup> « 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 ».

<sup>2</sup> « À la lumière de la lutte contre le changement climatique, nous poursuivons donc la transition énergétique vers une production d'énergie durable et neutre pour le climat et l'abandon des combustibles fossiles. »  
« La transition vers la décarbonation de l'industrie est une priorité. Pour y parvenir, nous devons déployer de manière volontariste, flexible, efficiente, rentable et technologiquement neutre des leviers disponibles (efficacité énergétique, énergies renouvelables, énergies et technologies bas carbone, vecteurs énergétiques, etc.). »  
« Nous mettons l'accent sur un verdissement approfondi de notre flotte maritime belge en créant des conditions de concurrence égales pour les affrètements coque nue. »  
« Nous confirmons les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, de l'accord de Montréal sur la biodiversité, du Green Deal et des objectifs européens en matière de climat et d'énergie que la Belgique a approuvés et mettons en œuvre une politique visant à atteindre ces objectifs. » « Nous nous engageons à lutter contre le changement climatique conformément aux engagements pris dans le cadre de l' Accord de Paris et du *Green Deal* ».

<sup>3</sup> 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 Gaz à Effet de Serre (GES) dans le secteur maritime aux niveaux international et national, 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

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>- ETS MAR et FuelEU MAR</li><li>- Green Deal – Fit for 55 Union Européenne</li><li>- Stratégie 2023 de réduction des émissions de gaz à effet de serre Organisation Maritime Internationale (OMI)</li></ul> |
|--|---|

---

de demander à l'OMI de soumettre et de soutenir des propositions de mesures.

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/01/2021	31/12/2026	<p>Contribuer à la stratégie 2023 de l'OMI de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport maritime et aux mesures à moyen termes.</p> <p>Les étapes clés en vue de l'adoption des mesures à moyen termes sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• MEPC 80 (2023) : Initiation de l'évaluation exhaustive des incidences. Lancement de la phase III du plan de travail pour l'élaboration des mesures à moyen et long termes.</li><li>• MEPC 81 -82 (2024) : Rapport intérimaire. Mise au point de la version définitive de l'ensemble de mesures.</li><li>• MEPC 83 (2025) : Approbation des mesures.</li><li>• MEPC extraordinaire (2025) : Adoption des mesures</li><li>• 2027 (16 mois après l'adoption) : Entrée en vigueur des mesures</li></ul>	En cours
<b>Étape 2</b>	01/01/2020	31/12/2026	<p>Contribuer au plan « Fit for 55 », en ce compris l'inclusion du transport maritime dans le système européen d'échange de quotas d'émission (EU ETS) et l'introduction de FuelEU Maritime</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- L'ensemble de mesures de réduction des émissions de GES au niveau de l'UE ont été adoptées tant par le Conseil que par le Parlement.</li><li>- Cet ensemble de mesures comprend un élément technique, à savoir une norme sur les combustibles marins en fonction d'objectifs qui réglementent la réduction</li></ul>	En cours

			<p>progressive de l'intensité des émissions de GES des combustibles marins; c'est à dire la réglementation FuelEU Maritime (entrée en vigueur 1/01/2025) et</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un élément économique : l'extension de la directive SEQE/ETS au transport maritime (entrée en vigueur 1/01/2024).</li> </ul>	
<b>Étape 3</b>	01/01/2020	31/12/2026	Identifier les prochaines étapes pour décarboner le secteur national de la navigation	Dans l'attente de l'adoption des mesures à moyen termes au niveau international pour une application sur certains types de navires au niveau national. (cf PAM 1).

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																				
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui /non**

<b>Nom de la demande de financement</b>	<b>Montant ETS demandé (kEUR)</b>
1 : Etude de faisabilité pour la mise en place d'un corridor maritime décarboné = levier pour soutenir les objectifs internationaux et européens	500.000€
2 : Etude sur le développement et l'implémentation du mécanisme H2Global en Belgique= levier pour la transition énergétique du secteur maritime et industriel	600.000€
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<p>La stratégie 2023 de l'OMI en matière de réduction de gaz à effet de serre comprend un niveau d'ambition concernant l'intensité en carbone du transport maritime international. L'objectif est pour 2030 de réduire les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> par activité de transport d'au moins 40 % par rapport à 2008.</p> <p>Au niveau international, il existe une série de mesures à court terme liées à l'efficacité énergétique qui portent à la fois sur la conception d'un navire ainsi que sur la composante opérationnelle.</p>
---	---

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

**3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**3.4. Autres effets réalisés**

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et	<i>Donnez une description quantitative ou qualitative de l'impact. Utilisez un maximum de 200 mots.</i>
---	---

économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)

La décarbonation du secteur maritime et la transition énergétique auront des impacts à divers niveaux :

- Impacts Sociaux : Les politiques de réduction des GES, telles que le passage à des technologies plus propres (par exemple, les moteurs à faible émission ou l'utilisation de carburants alternatifs), stimuleront la création d'emplois dans les secteurs de la recherche et du développement, de l'ingénierie et de la production de technologies vertes.
- Impacts environnementaux : La réduction des émissions de GES contribuera à limiter l'impact du secteur maritime sur le réchauffement climatique global. L'objectif de réduire les émissions de GES des navires contribuera directement à la réduction des polluants atmosphériques et donc à la réduction de la pollution de l'air.
- Impacts économiques : Les efforts pour réduire les émissions des navires stimulent la transition vers une économie bas carbone. Les investissements dans la recherche, l'innovation et la technologie pour des navires plus écologiques (comme l'hydrogène et ses dérivés, etc.) stimuleront la croissance de l'industrie maritime verte et des infrastructures portuaires associées, créant ainsi de nouvelles sources de revenus et de compétitivité. Il y aura également des impacts en termes d'innovation et de compétitivité.

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<p><b>Perspectives</b></p>	<p><i>Expliquez en 200 mots max. par sujet : quelles sont les opportunités, les obstacles et les développements politiques potentiels à d'autres niveaux politiques qui joueront un rôle dans la mise en œuvre de cette feuille de route ? Complétez par des références à des documents politiques ou à des textes juridiques.</i></p> <p>La décarbonation du secteur maritime et plus généralement la transition énergétique couvrent différents domaines et niveaux de compétences. Le défi actuel du secteur et de l'industrie est de trouver des solutions afin de combler le fossé de prix entre les carburants fossiles et alternatifs. Il s'agit d'explorer notamment les mécanismes financiers de soutien dans cette phase de transition.</p> <p>Dans le cadre de cette approche, il serait nécessaire de mettre en place un groupe de travail multidisciplinaire, impliquant des parties prenantes publiques et privées notamment les acteurs fédéraux et régionaux, l'Agence flamande pour l'innovation et l'entrepreneuriat (VLAIO), la Région flamande, le SPF Économie, les ports (notamment le Port d'Anvers-Bruges), l'Association royale des armateurs belges (KBRV), ainsi que des partenaires industriels et académiques identifiés.</p>
<p><b>Politique</b></p>	<p><i>Quelles mesures politiques nouvelles ou renforcées pourraient contribuer à la réalisation des objectifs de cette feuille de route ? (200 mots max. par sujet)</i></p>
<p><b>Politique</b></p>	
<p><b>Politique</b></p>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Transport et Mobilité
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(si déjà connu)</i>	3F
<b>Type de mesure</b>	atténuation
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le secteur des transports est celui qui génère le plus de gaz à effet de serre (GES) en Belgique. C'est également l'un des rares secteurs dont les émissions ont augmenté au cours des 30 dernières années. Cette augmentation est largement due au transport routier, qui représente 98,1 % du total des émissions directes du transport terrestre en 2019. La navigation domestique, quant à elle, ne représente qu'1,6 % des émissions directes, tandis que le transport ferroviaire est responsable de 0,3 % des émissions directes.</p> <p>Le transport ferroviaire est caractérisé par une faible consommation d'énergie et donc par des émissions spécifiques de GES très faibles en comparaison des autres modes de transport. Pour cette raison, un modal shift de la route vers le rail sera visé par les autorités belges dans les années à venir tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Dans le même temps, des initiatives seront prises pour rendre le transport ferroviaire encore plus durable.</p> <p><u>Références</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>PNEC</b> : Optimisation du transport ferroviaire via des investissements-Accord de Gouvernement : doublement du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030</li><li>• <b>Plan National Reprise et Résilience</b> : Transport public Infrastructures ferroviaires</li><li>• <b>Décision du Conseil des Ministres du 18/3/2022</b> : Coup d'accélérateur sur la transition énergétique en vue d'accroître notre</li></ul>

indépendance énergétique

- **Vision Rail 2040** : les leviers qui permettront de créer les conditions d'un transfert modal.
- **Contrat de performance 2023-2032 entre l'Etat belge et Infrabel** - décembre 2022
- **Plan marchandises 2030**
- **Accord du gouvernement fédéral 2025-2029**

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/05/2021	01/12/2022	<b>Préparation des plans d'investissement pluriannuels (PIP), compte tenu des investissements dans le fret prévu dans le PNEC.</b>  Le contrat de performance et le plan d'investissement pluriannuel (annexe au contrat de performance) pour la période 2023-2032 ont été approuvés et sont accessibles au public.	
<b>Étape 2</b>	2023	2032	<b>Mise en œuvre des investissements dans le domaine du fret prévus dans les plans d'investissement pluriannuels et le PNEC</b>  Dès l'approbation du plan d'investissement pluriannuel, l'on s'est mis à sa mise en œuvre. À l'automne 2023, les fiches projets d'Infrabel ont été finalisées, décrivant en détail les projets qui concrétisent les investissements (voir <a href="#">lien</a> ). En outre, des rapports annuels d'exécution sont établis sur les investissements de l'année précédente et transmis au SPF MT, conformément à l'article 118 du contrat de performance.	
<b>Étape 3</b>	2021	23/12/2022	<b>Reprise dans le contrat de performance d'Infrabel de mesures visant à encourager le transport de marchandises.</b>  Les négociations avec Infrabel concernant le contrat de performance sont bouclées. La proposition a fait l'objet de discussions au sein de plusieurs CIM et a été finalement approuvée par le Conseil des ministres le 23/12/22.	
<b>Étape 4</b>	Janvier 2023	2032	<b>Mise en œuvre des mesures de stimulation du transport de</b>	Sur la base du feed-back relatif

			<p><b>marchandises prévues dans le contrat de gestion avec Infrabel (2030)</b></p> <p>En termes de gestion, une organisation basée sur des Key Account Managers et des réunions de concertation régulières avec les entreprises ferroviaires, les entreprises affiliées/chargeurs et les ports permettent d'identifier les besoins à court, moyen et long terme. Sur cette base, Infrabel ajuste son offre de capacité de la manière suivante (par ordre de priorité) :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'adaptation de ses horaires</li> <li>2. l'amélioration de ses processus opérationnels</li> <li>3. l'adaptation de son infrastructure (voir phase 2)</li> </ol>	<p>aux projets sur le terrain, Infrabel constate que le coût des matériaux de construction a augmenté de manière significative.</p>
Étape 5	01/01/2022	31/12/2025	<p><b>Adaptation des subventions en faveur du fret ferroviaire après 2020 (2025)</b></p> <p>De nouveaux mécanismes avaient été introduits pour l'adaptation des subventions en faveur du fret ferroviaire au-delà de 2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De 2022 à 2025, un budget de 13,245 millions d'euros par an était prévu pour le régime fédéral de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.</li> <li>• Le gouvernement fédéral a également mis en place un régime d'aide pour soutenir le retrofitting des wagons de marchandises afin de les rendre plus silencieux. Un budget de 2,180 millions d'euros y a été entièrement consacré pour la période 2022-2023.</li> <li>• Un régime de soutien a été lancé pour le transport par wagons isolés. L'aide d'Etat a été approuvée par la Commission européenne le 4/10/2024. Le budget total, en vigueur du 1/07/2023 au 31/12/2024, s'élève à €16 millions.</li> </ul>	
Étape 6	2023		<p><b>Développement d'une proposition visant à optimiser l'attribution des sillons pour le transport de marchandises (règles de priorité</b></p>	

		<p><b>pour l'attribution des sillons), à la demande du secteur ferroviaire</b></p> <p>Le projet d'optimisation de l'attribution des sillons pour le transport de marchandises a bien avancé. Elle correspond à l'action O du plan fret (décembre 2023), mais dépend encore de l'issue des discussions au niveau européen. Afin de pouvoir introduire ce processus (Rolling Planning), un nouveau cadre législatif est nécessaire. Infrabel collabore actuellement avec les autres IB et SO européens via RNE (RailNetEurope) au sein du groupe de travail Rolling Planning pour combler les dernières lacunes. L'intention est de formaliser cela au niveau RNE dans le courant de l'année 2025 et de réfléchir ensuite à la manière de faire de ce processus une réalité. L'introduction du Rolling Planning s'inscrit dans le cadre de la réforme de l'ensemble du processus de gestion des capacités en Europe, qui est également suivie chez Infrabel.</p> <p>En juin 2024, la présidence belge a conclu avec une approche générale sur la proposition de règlement sur la capacité ferroviaire. Les discussions se poursuivent actuellement au niveau européen dans le cadre de trilogues. La date de fin ne sera pas avant mi-2025.</p>	
--	--	---	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<b>Capture</b>	177.94 8,00 €	168.95 4,00 €	€ 169.74 1,00	178.10 0,00 €	205.00 4,00 €	301.90 6,00 €	301.90 6,00 €	301.90 6,00 €	301.90 6,00 €	301.90 6,00 €											
	<b>Règlement</b>																					
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>	28.688, 00 €	19.778, 00 €	7.609,0 0 €	13.707, 00 €	10.477, 00 €																
	<b>ETS</b>																					
	<b>Privé</b>																					
	<b>Plan de relance BE</b>		18.851, 00 €	24.126, 00 €	28.864, 00 €																	
	<b>Complementary financing</b>	15.145, 00 €	9.674,0 0 €	4.349,0 0 €	5.557,0 0 €	56.227, 00 €	41.188, 00 €	41.188, 00 €	41.188, 00 €	41.188, 00 €	41.188, 00 €											
	<b>Autres</b>	6.708,0 0 €	2.230,0 0 €	670,00 €	49,00 €	47,00 €	851,00 €	851,00 €	851,00 €	851,00 €	851,00 €											
<b>Besoins budgétaires</b>	<b>CAPEX</b>																					
	<b>OPEX</b>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? ~~Oui~~ / non

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) : 2938,42</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) : 2021-2030</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) : 2938,42</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) : 2021-2030</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p>Évaluation du transfert modal : Analyses ex-ante et ex-post réalisées par le SPF M&amp;T sur base des données fournies par Infrabel (tonnes-km, voir infrabel open data)</p> <p>Il est important de noter que depuis 2021, on observe une baisse du nombre de tonnes-km de fret transporté par rail et donc <u>un modal shift négatif</u>. Les émissions de CO2 évitées sont donc négatives : <u>davantage de CO2 est émis</u> en raison d'une part plus importante de marchandises transportées par route.</p> <p>Méthodologie émissions CO2 modal shift basée sur: Update of the impact assessment of PaMs and development of a methodology for the monitoring of PaMs from the federal 2021-2030 NECP (March 2021)</p> <p>Il n'existe pas de méthodologie validée au niveau belge pour mesurer la congestion routière.</p>
--	--

**3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Impact estimé sur efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

**3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**3.4. Autres effets réalisés**

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<p>Ces projets devraient rendre le fret ferroviaire plus attractif par rapport aux autres modes de transport en augmentant la fiabilité et les performances, grâce à l'amélioration de la qualité de l'infrastructure et de la capacité fournie. Cela aura un effet positif sur la compétitivité des entreprises et des ports belges.</p> <p>Le régime d'aide proposé vise à soutenir financièrement le réaménagement des wagons de marchandises afin de réduire leurs nuisances sonores. exploitent certaines parties du réseau ferroviaire européen. En Belgique, à partir de décembre 2024, les</p>
--	--

	<p>trains de marchandises bruyants ne pourront plus circuler sur l'axe stratégique reliant le port d'Anvers à l'Allemagne et traversant les provinces d'Anvers, du Limbourg et de Liège. Cela devrait contribuer à la santé publique et à l'environnement en réduisant la pollution sonore.</p>
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>Le 6 mai 2022, le conseil des ministres a approuvé le projet de « Vision ferroviaire 2040 ». Cette vision identifie les leviers qui créeront les conditions d'un transfert modal, où le rail pourra jouer son rôle d'épine dorsale d'un système de mobilité plus durable. Le nouvel accord de gouvernement fédéral 2025-2029 reconfirme le contrat de performance avec Infrabel, ainsi que les plans d'investissement pluriannuels conclus lors de la législature précédente.</p> <p>Le nouvel accord de coalition comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Augmentation des capacités autour des plus grandes villes</li><li>• Une politique ferroviaire adaptée aux ports</li><li>• Renforcer le régulateur ferroviaire</li><li>• Rendre le métier de machiniste plus attractif</li><li>• Réexaminer le soutien au transport combiné et décentralisé de marchandises sur le territoire national</li><li>• La reprise des négociations sur la réalisation du 3RX/Iron Rhine</li></ul>
<b>Mesure politique</b>	
<b>Mesure politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Optimisation du transport ferroviaire : passagers

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Transport et Mobilité
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(si déjà connu)</i>	3G
<b>Type de mesure</b>	atténuation
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le secteur des transports est celui qui génère le plus de gaz à effet de serre (GES) en Belgique. C'est également l'un des rares secteurs dont les émissions ont augmenté au cours des 30 dernières années. Cette augmentation est largement due au transport routier, qui représente 98,1 % du total des émissions directes du transport terrestre en 2019. La navigation domestique, quant à elle, ne représente qu'1,6 % des émissions directes, tandis que le transport ferroviaire est responsable de 0,3 % des émissions directes.</p> <p>Le transport ferroviaire est caractérisé par une faible consommation d'énergie et donc par des émissions spécifiques de GES très faibles en comparaison des autres modes de transport. Pour cette raison, un modal shift de la route vers le rail sera visé par les autorités belges dans les années à venir tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Dans le même temps, des initiatives seront prises pour rendre le transport ferroviaire encore plus durable.</p> <p><u>Références</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>PNEC</b> : Optimisation du transport ferroviaire par l'investissement. Doublement du fret ferroviaire d'ici 2030</li><li>• <b>Plan National pour la Reprise et la Résilience</b> : « Infrastructure ferroviaire »</li><li>• <b>Décision du Conseil des ministres du 18 mars 2022</b> : « Accélérer la transition énergétique et la sécurité d'approvisionnement »</li><li>• <b>Accord de Gouvernement fédéral 2025-2029</b> : Investissements</li></ul>

(matériel roulant, rénovation et entretien des infrastructures ferroviaires, etc.) et vision des services et de l'offre ferroviaire à moyen terme (2040)

- **Contrat de performance 2023-2032 entre l'État belge et la SNCB** – décembre 2022
- **Contrat de performance 2023-2032 entre l'État et Infrabel** – décembre 2022

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	01/01/2021	06/05/2022	<p><b>Une vision pour le chemin de fer à l'horizon 2040 est définie en collaboration avec les partenaires</b></p> <p>Comme prévu, la Vision ferroviaire 2040 a été préparée en collaboration entre le SPF Mobilité, la cellule stratégique du Ministre de la Mobilité et les différents acteurs sur le terrain (dont la SNCB et Infrabel). La Vision a été proposée et approuvée lors de la réunion du Conseil des ministres du 6 mai 2022.</p> <p>Cette étape est terminée.</p>	
Étape 2	01/05/2021	01/12/2022	<p><b>Préparer un plan d'investissement pluriannuel (PIP), en tenant compte des investissements prévus dans le PNEC</b></p> <p>Les négociations avec Infrabel concernant les plans d'investissement pluriannuels sont terminées. La proposition a été discutée au sein de plusieurs CIM et approuvées par le Conseil des ministres.</p> <p>Cette étape est terminée.</p>	
Étape 3	01/01/2023	2030	<p><b>Mise en œuvre des investissements prévus dans les plans d'investissement pluriannuels et le PNEC</b></p> <p>L'approbation et la signature du contrat de service public (SNCB) et du contrat de performance (Infrabel) fin 2022, ainsi que l'approbation des plans d'investissements pluriannuels, permettront</p>	Sur la base du feed-back relatif aux projets sur le terrain, Infrabel constate que le coût des matériaux de construction a augmenté de manière

			<p>d'améliorer la multimodalité, l'intermodalité et l'accueil des voyageurs, et de fluidifier le transport de ces derniers. L'objectif est d'atteindre une part modale de 15% dans l'offre ferroviaire pour le transport de passagers d'ici 2040, contre 8 % actuellement.</p> <p><u>Infrabel</u> : Dès l'approbation du plan d'investissement pluriannuel, l'on s'est mis à sa mise en œuvre. La première étape consiste en une information détaillée au sein d'Infrabel du plan fédéral et de son intégration dans les outils de gestion de l'entreprise, y compris le budget. Le calendrier est fixé dans le plan et les différentes fiches descriptives sont élaborées conformément à l'article 109 du contrat de performance. Les cartes sont accessibles au public : <a href="#">voir le lien</a>.</p> <p><u>SNCB</u> : des fiches de projet ont été publiées pour traduire le plan d'investissement en actions concrètes.</p>	significative.
<b>Étape 4</b>	01-01-2021	01-12-2022	<p><b>Le contrat de performance d'Infrabel et le contrat de service public de la SNCB prennent en compte l'amélioration de la multimodalité, de l'intermodalité et de la qualité de l'offre de trains à court et moyen terme.</b></p> <p>Les négociations avec Infrabel et la SNCB pour le contrat de performance et le contrat de service public sont bouclées. La proposition a été discutée au sein de plusieurs IKW et approuvée par le Conseil des ministres.</p>	
<b>Étape 5</b>	01-01-2019	2030	<p><b>Mise en œuvre de mesures visant à améliorer la multimodalité, l'intermodalité et l'accueil des voyageurs (SNCB)</b></p> <p>Des aménagements aux abords des gares pour les infrastructures cyclables et pour les autres modes de transport sont et seront déployés pour améliorer la multimodalité.</p> <p>Un nombre de gares croissant est rendu accessible année après</p>	Le déploiement du nouveau plan de transport de la SNCB est indissociable des investissements en infrastructures ferroviaires, des recrutements à grande échelle et de la livraison à temps du nouveau matériel roulant.

			<p>année et vise à atteindre l'objectif fixée dans le Contrat de Service Public de 176 en 2032. En 2024, les travaux continueront et viseront à rendre 14 nouvelles gares accessibles d'ici la fin de l'année. Le nombre d'emplacements de parking vélo devrait aussi croître d'environ 1000 unités d'ici la fin de l'année 2024.</p> <p>Fin 2023, 126 777 places de stationnement pour vélos avaient été créées. Cela va au-delà de l'objectif de 124 500 places de stationnement pour vélos d'ici fin 2023 (indicateur de performance 10), 732 places supplémentaires ont également été aménagées en 2024.</p> <p>Note : la planification sera affinée sur la base des dispositions des contrats de gestion et des plans d'investissement.</p>	
<b>Étape 6</b>	2022	2023	<p><b>Neutralisation de l'augmentation tarifaire de la SNCB prévue pour 2022 et compensation versée à la SNCB (SPF M&amp;T)</b></p> <p>Une compensation a été accordée à la SNCB en 2022 pour neutraliser l'augmentation prévue des tarifs de la SNCB.</p> <p>Cette étape est terminée.</p>	
<b>Étape 7</b>	01/07/2023	31/12/2024	<p><b>Des mécanismes de soutien à la mobilité ferroviaire à moyenne distance seront étudiés et mis en œuvre le cas échéant, en commençant par les trains de nuit.</b></p> <p>Un régime d'aide pour les trains de nuit en Belgique a été mis en place. Un budget allant jusqu'à 2 millions d'euros par an a été alloué à ce mécanisme de soutien pour la période allant du 1<sup>er</sup> juillet 2023 au 31 décembre 2024. Les entreprises ferroviaires bénéficiant de ce régime de soutien doivent soumettre un dossier de responsabilité montrant que le bénéfice du soutien financier a été répercuté sur les</p>	

			<p>passagers concernés.</p> <p>Cette étape est terminée.</p>	
<b>Étape 8</b>	2024	Mid 2025	<p><b>L'étude des évolutions possibles de l'exploitation du réseau et plus particulièrement de l'élaboration d'un horaire tel que souhaité à l'horizon 2040</b></p> <p>Les résultats de l'étude sont attendus pour 2025.</p>	
<b>Étape 9</b>	01-01-2023	01-12-2030	<p><b>Définition et mise en œuvre de mesures visant à améliorer l'offre de trains à court, moyen et long terme, en tenant compte des dispositions du contrat de gestion et des recommandations de l'étude.</b></p> <p><u>Infrabel</u></p> <p>Une organisation basée sur des Key Account Managers et des concertations régulières avec les entreprises ferroviaires permet d'identifier les besoins à court, moyen et long terme. Sur cette base, Infrabel ajuste son offre de capacité de la manière suivante (par ordre de priorité) :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adaptation des horaires</li> <li>2. Amélioration de ses processus opérationnels</li> <li>3. Adaptation des infrastructures (voir étape 2).</li> </ol> <p><u>La SNCB</u> a mis en œuvre la première phase du plan de transport 2023-2026, annoncé au printemps 2023. La phase suivante a débuté en décembre 2024. Ce plan prévoit une augmentation de 7,4 % du nombre de trains-kilomètres sur une période de trois ans pour atteindre 89,5 millions de trains-kilomètres en 2026. Grâce à ce plan, 280 gares verront leur offre améliorée d'ici trois ans. L'objectif est de</p>	

			stimuler la croissance du nombre de passagers (+30% d'ici 2032), tant dans les segments des navettes et des déplacements quotidiens que dans celui des loisirs.	
--	--	--	---	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<b>Capture</b>	373.29 9,00 €	340.95 2,00 €	359.02 5,00 €	418.64 6,00 €	442.20 0,00 €	617.40 3,00 €	617.40 3,00 €	617.40 3,00 €	617.40 3,00 €	617.40 3,00 €											
	<b>Règlement</b>																					
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>	91.249, 00 €	69.759, 00 €	19.713, 00 €	16.783, 00 €	10.465, 00 €																
	<b>ETS</b>																					
	<b>Privé</b>																					
	<b>Plan de relance BE</b>		20.977, 00 €	48.340, 00 €	62.503, 00 €																	
	<b>Complementary financing</b>	1.062,0 0 €	3.244,0 0 €	6.138,0 0 €	3.642,0 0 €	99.673, 00 €	77.552, 00 €	77.552, 00 €	77.552, 00 €	77.552, 00 €	77.552, 00 €											
	<b>Autres</b>	12.034, 00 €	99,00 €	6.522,0 0 €																		
<b>Besoins budgétaires</b>	<b>CAPEX</b>																					
	<b>OPEX</b>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui/ non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 : Renouvellement de l'installation de lavage des trains à Louvain	k€ 3.717,5475
2 : Renouvellement de l'installation de lavage des trains à Mons	k€ 4.255,988
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p>Évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> : analyses ex-ante et ex-post réalisées sur la base de la méthodologie développée par le consortium de consultants travaillant pour le SPF Santé, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement.</p> <p>Évaluation du transfert modal : analyses ex-ante et ex-post réalisées par le SPF M&amp;T sur base des données fournies par Infrabel (voyageurs-km)</p>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Impact estimé sur efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<p><i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i></p>
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<p>Un système ferroviaire de qualité est un élément important pour soutenir le développement économique du pays, notamment en facilitant le déplacement des travailleurs vers et depuis les principaux centres d'emploi.</p> <p>Un système ferroviaire efficace devrait jouer un rôle important dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Pour certains groupes de population, comme les écoliers, les personnes âgées ou les personnes en situation économique précaire, le transport ferroviaire semble être le seul mode disponible pour les déplacements à moyenne et longue distance. Les actions présentées dans ce rapport contribueront à faire en sorte que ces personnes puissent utiliser le réseau ferroviaire dans des conditions optimales en termes de sécurité et de ponctualité.</p>
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<p><b>Perspectives</b></p>	<p>Le 6 mai 2022, le Conseil des ministres a approuvé le projet Rail Vision 2040. Cette vision a identifié des leviers pour créer les conditions d'un report modal vers le rail. Le nouvel accord de gouvernement fédéral 2025-2029 reconfirme le contrat de service public avec la SNCB et le contrat de performance avec Infrabel, ainsi que les plans d'investissement pluriannuels conclus lors de la législature précédente.</p> <p>La vision ferroviaire sera ajustée conformément à l'accord de coalition afin que les objectifs concernant 30% de voyageurs en plus, une ponctualité supérieure à 90%, 50% de nouveaux trains et une réduction de 30% du nombre de trains supprimés puissent être atteints. Le nouvel accord de coalition comprend les éléments suivants :</p> <p>En termes de <u>multimodalité</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des places de stationnement pour vélos et voitures plus sûres et plus abordables pour encourager le transport combiné</li> <li>• plus de place pour les vélos dans le train sans réduire le nombre de sièges.</li> <li>• la suppression du supplément vélo au moins en heures creuses au profit de la mobilité combinée</li> <li>• Mesures pour les billets combinés pour le train, le tram et le bus en collaboration avec les régions</li> <li>• La possibilité pour Infrabel de recharger les bus électriques</li> </ul> <p>En termes <u>de gares</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une accessibilité accrue et une réduction du délai de réservation pour les personnes à mobilité réduite dans les gares sont à l'étude.</li> <li>• Un plan d'action pour lutter contre la criminalité, la délinquance et sans-abrisme dans et autour des gares.</li> </ul> <p>En termes de <u>l'expansion de l'offre et du modal shift</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des recherches sont en cours pour déterminer comment augmenter la capacité de transit dans la capitale</li> <li>• Améliorer l'accès à l'aéroport national</li> <li>• coordonner les horaires avec les calendriers scolaires, les vacances et les attractions touristiques</li> <li>• Rendre le métier de machiniste plus attractif</li> </ul>
<p><b>Mesure politique</b></p>	<p>200 mots maximum.</p> <p><i>Quelles mesures politiques nouvelles ou renforcées pourraient contribuer à la réalisation</i></p>

	<i>des objectifs de cette feuille de route ?</i>
<b>Mesure politique</b>	
<b>Mesure politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO2 associées

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Transport et mobilité
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	3H
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le transport ferroviaire est caractérisé par une faible consommation d'énergie (frottement réduit grâce aux rails) et un haut niveau d'électrification et donc par une grande efficacité énergétique et des émissions spécifiques de GES très faibles en comparaison des autres modes de transport.</p> <p>Cependant le secteur dans son ensemble est un très gros consommateur d'énergie (1,5 TWh d'électricité), souvent lors des pics de consommation (en semaine, le matin et l'après-midi) et plusieurs actions sont possibles pour améliorer davantage son efficacité et ses performances environnementales.</p> <p><u>Références</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• PNEC 2019 (taux d'occupation dans les trains, mesures d'écodriving, ecostabling, nouveaux équipements, études)</li><li>• <b>Plan National pour la Reprise et la Résilience</b> : Efficacité énergétique et infrastructures publiques ; diminution de la consommation d'énergie dans le secteur ferroviaire transports publics et infrastructures ferroviaires</li><li>• <b>Contrat de performance 2023-2032 entre l'Etat belge et Infrabel</b></li><li>• <b>Contrat de service public 2023-2032 entre l'Etat belge et la SNCB</b></li><li>• Transposition de la <b>directive RED II en droit belge</b></li></ul>

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Règlement (CE) no 1099/2008</b> du 22 octobre 2008 concernant les <b>statistiques de l'énergie</b></li><li>• <b>Règlement (UE) 2023/1804</b> du 13 septembre 2023 sur le <b>déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR)</b></li><li>• <b>Accord de coalition fédérale 2025-2029</b></li></ul> |
|--|--|

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	2020	11/12/2020	<p><b>Etude couts-bénéfices électrification complète du réseau de chemins de fer ou autre solution alternative</b></p> <p>Cette étude a été réalisée en 2020 par Transport &amp; Mobility Leuven pour le compte du SPF Mobilité et Transports.</p> <p>Le PNEC 2019 prévoyait cette étude. Elle a été lancée par le SPF M&amp;T et a été achevée le 11/12/2020.</p> <p>Le rapport (NL) et l'executive summary (NL, FR) sont disponibles au public.</p> <p>Le rapport contient une analyse des possibilités de dédieselisation des lignes ferroviaires non électrifiées restantes en Belgique. Il s'agit de lignes voyageurs qui se situent principalement autour de Gand (Eeklo-Ronse, Gand-Geraardsbergen, Alost-Burst) et Charleroi-Couvin. A cela s'ajoutent les lignes de fret non électrifiées : Genk-Bilzen (L21c), Gand-Zelzate (L204) et Gand-Wondelgem-Terneuzen (L55). Outre l'électrification complète de la ligne, deux autres alternatives ont été étudiées : l'utilisation de trains à batterie (avec ou sans électrification partielle de la ligne) et de trains à hydrogène.</p>	
Étape 2	2023		<p><b>Etude pour déterminer comment réduire les coûts de l'utilisation électrique pour le transport ferroviaire</b></p> <p>Le PNEC 2019 prévoyait cette étude, qui est devenue davantage</p>	

			<p>pertinente suite à la crise énergétique liée à la guerre en Ukraine. L'étude a été commandée par le SPF Mobilité et réalisée par un consultant avec une forte participation d'Infrabel et de la SNCB ainsi que l'implication de nombreuses parties intéressées.</p> <p>L'analyse comparative avec d'autres pays a apporté des contributions intéressantes, notamment dans le domaine des mesures d'efficacité énergétique et de l'autoproduction d'énergie par le secteur ferroviaire.</p> <p>L'étude est terminée.</p>	
<b>Étape 3</b>	01/01/2021	20/12/2022	<p><b>Contrat de performance (Infrabel), contrat de service public (SNCB) et plans pluriannuels d'investissement</b></p> <p>Les arrêtés royaux du 26 décembre approuvant le contrat de performance avec Infrabel, d'une part, et le contrat de service public avec la SNCB, d'autre part, ont été publiés au Moniteur belge du 10 janvier 2023.</p> <p>Les deux contrats prennent effet à partir du 1er janvier 2023 et courent jusqu'au 31 décembre 2032.</p> <p>Une analyse et une évaluation de l'exécution des contrats (mid-term review) est prévue cinq ans après l'entrée en vigueur des contrats.</p>	
<b>Étape 4</b>	01/01/2021	31/12/2030	<p><b>Mise en œuvre de mesures visant à réduire la consommation d'énergie de traction par la SNCB (2030)</b></p> <p>Il s'agit de mesures de gestion visant à réduire la consommation énergétique des trains, tant pendant le stationnement (écostabling) que pendant la conduite (écodriving), ainsi que d'investissements économes en énergie (relighting du matériel roulant existant et mise en service d'un matériel roulant plus</p>	<p>Fin 2023 et 2024, la livraison et la mise en service du M7 ont pris de l'ampleur.</p> <p>L'augmentation prévue des trains-km, la mise en service de trains à double étage (présentant une masse plus importante mais</p>

			<p>efficent sur le plan du rendement énergétique).</p> <p>En 2024 il y a eu environ 155 M7 véhicules (nouveaux wagons à deux étages) qui ont été livrés, ce qui porte le nombre total à 525 (pour 2026 tous les environ 750 M7 devront être livrés) et leur mise en service est progressivement augmentée à partir de septembre 2022.</p> <p>La moyenne des kilomètres effectuées avec les M7 est passée de 6 % en 2023 à 9% en 2024. Leur consommation est inférieure à celle des équipements plus anciens. Par contre, la SNCB a parcouru en 2024 plus de train-km. Les effets combinés portent à un niveau de consommation énergétique totale (en MWh) à peu près constant.</p> <p>La consommation spécifique normalisée pour la SNCB a été de <i>37,8 Wh/tonne km pour 2023 et 36,74 Wh/tonne km pour 2024 (chaque fois inférieure à l'objectif du Contrat de service public SNCB : 37,92 Wh/tonne km pour 2024).</i></p> <p>Depuis l'hiver 2023, des expérimentations sont menées pour réduire la température à bord des trains: le chauffage est réglé à 20° C au lieu de la norme de 22°, là où le matériel roulant le permet (ex: Desiro, M6, M7, I10, I11, AM96, etc.).</p> <p>Lors des révisions, l'éclairage est systématiquement remplacé par des LED lorsque ce n'est pas déjà le cas.</p>	<p>également un plus grand nombre de places assises) ainsi que plus de confort pour les passagers (augmentation du taux de climatisation des trains) aura pour effet d'augmenter la consommation totale.</p> <p>Il est donc important d'analyser les données en termes d'indicateurs (réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre) par tonne-km parcourue par un train (indicateur de performance 11 de la SNCB : Consommation spécifique normalisée des engins de traction électrique).</p>
Étape 5	2024	2037	<p><b>Remplacement progressif des trains de travaux Infrabel par des trains hybrides</b></p> <p>Infrabel a conclu un premier contrat d'achat de 3 trains de mesure électro-hybrides (batterie et électriques) : le premier train de mesure électro-hybride sera livré début 2026 et le dernier en 2027.</p>	

			Infrabel a également lancé un marché public pour le remplacement de son parc de locomotives par des modèles bimode (électrique et diesel). Le remplacement des locomotives est prévu entre 2028 et 2037.	
<b>Étape 6</b>	2023		<p><b>Software development for New Traffic Management (NTM) (Greenwave)</b></p> <p>Infrabel a prévu dans son plan pluriannuel d'investissement l'achat d'un module "Greenwave" pour son système de gestion du trafic.</p> <p>Suite au « Proof of Concept » mis en œuvre début 2023, un projet pilote a été lancé avec trois transporteurs de fret fin 2023.</p> <p>Dans le cadre de ce projet, Infrabel propose aux entreprises ferroviaires une application gratuite « écoconduite » à installer sur les smartphones ou tablettes des conducteurs de train, leur permettant de recevoir des conseils de conduite et de réduire la vitesse en cas de conflit détecté (DAS connecté à un conseil centralisé).</p>	L'utilisation de Greenwave est actuellement limitée car l'interface utilisateur et la connexion sont quelque peu compliquées. Infrabel a développé une version améliorée qui est actuellement en phase de test (Android et iOS « beta » store) et sera lancée T1/2005.
<b>Étape 7</b>			<p><b>Réduction de l'utilisation de matériel roulant au diesel sur les lignes électrifiées</b></p> <p>La réduction de l'utilisation des équipements diesel a été inscrite à l'article 19 du contrat de service public de la SNCB : <i>“La SNCB limite autant que possible l'utilisation du matériel diesel sur les lignes électrifiées. Une coordination spécifique est assurée entre la SNCB et le gestionnaire d'infrastructure sur l'exploitation future des lignes non électrifiées dans l'intérêt du système ferroviaire dans son ensemble. Cette coordination vise à mettre en œuvre l'exploitation du réseau avec des trains à batterie à l'horizon de 2030, pour réduire et à terme, supprimer la consommation</i></p>	

			<i>d'énergie fossile pour le transport de voyageurs”.</i>	
<b>Étape 8</b>	01/01/2021	31/12/2030	<p><b>Electrification de certaines lignes</b></p> <p>Les lignes suivantes ont été électrifiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L21c Genk-Bilzen</li> <li>• L15 Zonhoven-Balen</li> </ul>	
<b>Étape 9</b>	01/01/2024	31/12/2030	<p><b>Utilisation des fonds RED II par le secteur ferroviaire</b></p> <p>La mise en œuvre de ce mécanisme fait encore l’objet de discussions entre l’Etat belge et les entreprises du secteur ferroviaire concernées par son application. Infrabel étudie de son côté la possibilité d'utiliser ces fonds pour financer des installations photovoltaïques.</p> <p>S'agissant d'un nouveau mécanisme de marché qui entre en vigueur en date du 1er janvier 2024, il conviendra d'en monitorer le succès et l'attrait.</p> <p>L'article 12§3 de l'arrêté royal du 14 décembre 2023 établissant les modalités de fonctionnement du registre de l'énergie dans le secteur du transport routier et ferroviaire précise le suivi : « A partir de 2025, au plus tard le 30 juin de chaque année civile, l'exploitant dans le transport ferroviaire et les consommateurs finaux fournissent au ministre un rapport détaillant les investissements déjà réalisés et prévus dans les installations de production d'énergie renouvelable. Le ministre transmet ce rapport au ministre ayant la mobilité dans ses attributions. »</p> <p>Le système a été lancé en 2024. Infrabel a vendu les unités d'énergie concernant les consommations jusqu'en novembre 2024. La vente pour le mois de décembre 2024 est prévue en février 2025. Les notes de crédit pour les trois premiers trimestres de</p>	<p>Un certain nombre d'opérateurs ferroviaires ont expressément demandé à Infrabel de ne pas transférer l'argent en attendant le résultat d'une demande informelle auprès de la Commission européenne pour savoir si le mécanisme doit ou non être considéré comme une aide d'État.</p>

			2024 ont été transmises aux opérateurs ferroviaires.	
<b>Étape 10</b>			<p><b>Etude technique et financière des trains à batterie comme piste de solution pour les lignes non-électrifiées.</b></p> <p>Conformément à l'art.69 du contrat de performance d'Infrabel, réalisation d'une étude technique et financière des trains à batterie comme piste de solution pour les lignes non-électrifiées.</p>	
<b>Étape 11</b>			<p><b>Promotion de l'écoconduite pour toutes les entreprises ferroviaires</b></p> <p>Sensibilisation, utilisation outil greenwave Infrabel.</p> <p>La SNCB et Eurostar vont intégrer des fonctions DAS (voir étape 6) dans la tablette avec l'horaire des conducteurs. Ces fonctions vont aider le conducteur à économiser de l'énergie quand le train a du temps en réserve dans l'horaire ou en cas de détection des conflits. Il s'agit en effet de ne pas accélérer ou freiner intempestivement.</p> <p>Infrabel collabore avec la SNCB à cet effet. Après un test technique "end to end" réussi (entre le "Traffic Management System" d'Infrabel et le "eDrive" de la SNCB), la SNCB travaille actuellement à la visualisation du conseil de conduite (déploiement progressif prévu à partir du T2/2025).</p> <p>Eurostar a conclu un contrat avec un fournisseur pour le développement d'une application qui doit pouvoir être utilisée dans plusieurs pays. Ils souhaitent également se connecter au système de gestion du trafic d'Infrabel.</p>	L'adaptation du DAS aux opérateurs de fret nécessite encore des développements supplémentaires.
<b>Étape 12</b>			<b>Données et indicateurs concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (électricité ou autre propulsion) (Infrabel)</b>	

			<p>Infrabel a fourni au SPF M&amp;T des données pour la répartition des ton-km entre électricité et autres motorisations.</p> <p>Ces données ne sont pas en open data.</p>	
<b>Étape 13</b>	01/01/2024	31/12/2025	<p><b>Cadre d'action national AFIR</b></p> <p>Le règlement AFIR (« Alternative Fuels Infrastructure Regulation » - en français : « Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs) impose l'élaboration de plans d'actions impactant également le secteur ferroviaire (art. 13).</p> <p>Le projet de plan a été envoyé à Commission européenne fin 2024 (art. 14).</p> <p>Voici des extraits : « Concernant le ferroviaire, le réseau ferroviaire belge est déjà fortement électrifié. L'électrification est et reste le choix de base pour la traction du matériel roulant, si ce choix est économiquement judicieux.</p> <p>Pour les sections où le choix d'électrification n'est pas économiquement judicieux, l'approche est de réduire et à terme supprimer l'utilisation de diesel comme mode de traction du matériel roulant. Les alternatives de traction les plus crédibles sont actuellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour le trafic voyageur, les panto-batteries,</li> <li>• pour le trafic fret, les panto-(bio-)diesels à titre de technologie hybride de transition vers des alternatives décarbonées à plus long terme (hydrogène, batterie plus capacitive, ...).</li> </ul> <p>Pour les sections qui resteront non électrifiées, Infrabel joue le rôle de facilitateur dans la réalisation d'installations de ravitaillement</p>	

		<p>en carburant en construisant une liaison ferroviaire qui donne accès à l'installation de ravitaillement proprement dite. L'exploitation de l'installation de ravitaillement elle-même est assurée par des entreprises privées, les opérateurs de fret étant les clients.</p> <p>Pour le moment il n'y a pas de liste fermée concernant les sections qui seront équipées pour l'hydrogène, les trains à batterie ou encore les combustibles alternatifs comme le B100 ou l'HVO. »</p>	
--	--	---	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<b>Capture</b>	€ 32.738, 31	€ 24.906, 42	€ 36.189, 88	€ 31.868, 56	€ 55.903, 14	€ 79.721, 00	€ 79.721, 00	€ 79.721, 00	€ 79.721, 00	€ 79.721, 00											
	<b>Règleme nt</b>																					
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>	€ 4.250,0 0	€ 4.983,5 0	€ 766,50																		
	<b>FTA</b>																					
	<b>Privé</b>																					
	<b>Autres</b>	€ 4.250,0 0	€ 4.983,5 0	€ 766,50																		
<b>Besoins budgé- taires</b>	<b>CAPEX</b>																					
	<b>OPEX</b>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui /non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 : Déploiement de deux installations photovoltaïques de type « solar car port » (ombrière photovoltaïque) sur les parkings de Denderleeuw et Gembloux. (SNCB)	kEUR 600,00
2 : Électrification partielle de la ligne ferroviaire 132/134 pour l'utilisation de trains à batterie (Infrabel)	kEUR 21.840,00
3 : Production d'énergie verte – panneaux solaires et énergie éolienne (Infrabel)	kEUR 8.450,00



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) : 2022-2025</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	Indicateur de performance n°12 (contrat de service public 2023-2032 de la SNCB) Plus d'info : voir annexe n°9 du contrat de service public 2023-2032 de la SNCB
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	Mise en œuvre des mesures de réduction de la consommation d'énergie de traction par le secteur ferroviaire
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) : 2021-2030</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	En déployant davantage de trains à deux étages, la SNCB augmente sa capacité de transport (ODD 9) sans avoir à augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire.
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>La crise géopolitique actuelle fait grimper les prix de l'énergie et provoque d'importantes fluctuations de prix. Dans ce contexte, la réduction de la consommation d'énergie de traction et du recours aux énergies fossiles par les entreprises ferroviaires semble plus que jamais nécessaire.</p> <p>La nouvelle directive sur l'efficacité énergétique (2023/1791) impose pour la première fois des objectifs contraignants aux États membres (= réduction de la consommation finale d'énergie, notamment pour les transports).</p> <p>L'accord de coalition fédérale 2025-2029 mentionne ceci:</p> <p><i>“En investissant dans l'énergie décarbonée, l'infrastructure durable et l'innovation, nous pourrons donner une forte impulsion à l'emploi et à la croissance économique.</i></p> <p><i>Ce gouvernement poursuivra ainsi des politiques visant à maîtriser les coûts de l'énergie, tout en accélérant la transition vers une économie durable. Nous créerons également un climat d'investissement qui attirera les investisseurs nationaux et étrangers. Les investissements sont essentiels pour atteindre des objectifs sociétaux tels que la transition énergétique.</i></p> <p><i>Il est impératif d'investir dans les énergies vertes, les technologies et les innovations respectueuses du climat. C'est pourquoi le gouvernement soutiendra fermement les entreprises dans leurs efforts en faveur du climat. La déduction pour investissement sera transférable indéfiniment. La déduction pour investissement vert sera quant à elle simplifiée et rendue plus accessible, principalement pour les investissements dans la transition énergétique. La restriction concernant le soutien financier de la part des autorités européennes pour les investissements en CCS-CCU sera supprimée de la liste environnementale. Les taux pour la déduction pour investissements majorée concernant les listes énergie, mobilité et environnement seront harmonisés à 40 %.</i></p> <p><i>“Nous autorisons Infrabel à développer des activités commerciales en lien étroit avec ses activités régulées. En l'occurrence, nous songeons à la production d'énergie pour recharger les bus électriques, fournir de l'électricité aux bâtiments environnants, etc. Ces activités restent accessoires et subordonnées au service public et ne doivent pas l'affecter négativement.</i></p> <p><i>Le gouvernement étudie la faisabilité de recourir à des trains autonomes qui pourraient représenter un avantage pour le réseau ferroviaire belge. Pour ce faire, il se base sur l'étude déjà commandée.</i></p>
---------------------	--

	<i>Les trains diesel sont progressivement abandonnés au profit d'alternatives plus respectueuses de l'environnement telles que les trains sur batterie, si c'est possible et abordable, comme stipulé dans le plan d'entreprise de la SNCB"</i>
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Vers une aviation net-zero émission en 2050

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Transport et mobilité
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	3.I.
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Jean-Luc Crucke
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Décrivez ici le contexte politique dans lequel s'inscrit la feuille de route : le contexte politique international, européen, fédéral ou régional, l'accord de coalition, la législation, les initiatives politiques prévues,...</p> <p>Complétez ceci par des références aux documents politiques pertinents (PNEC/PFEC, RRF,...), aux règlements européens et aux objectifs européens correspondants auxquels la feuille de route contribue, aux textes juridiques (numéros d'article) et à un résumé des extraits pertinents.</p> <p>(min. 100 et max. 250 mots)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>PNEC/PFEC 2019</b> [3.1.1.i A3 &amp; 3.1.3.iii 25]<ul style="list-style-type: none"><li>○ 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 gaz à effet de serre dont il est responsable. Parvenir à une navigation aérienne à zéro émission d'ici à 2050 devrait être l'ambition de tous les pays.</li></ul></li><li>• <b>Accord de Gouvernement 2020</b> [3.1.5.]<ul style="list-style-type: none"><li>○ Mieux appliquer le principe du pollueur-payeur dans le secteur aérien</li><li>○ Révision de l'exonération actuelle de taxe sur le kérosène</li><li>○ Le gouvernement plaidera au niveau de l'UE contre les «</li></ul></li></ul>

sauts de puce »

- **Plan National pour la Reprise et la Résilience : /**
- **Autre(s) référence(s) incl. ceux du Kern du 18/03/2022**
  - 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"
- **Accord de gouvernement 2025**
  - **[FISCALITE; RÉDUCTION DES SUBVENTIONS AUX ENTREPRISES / p. 42]** "Nous simplifions la **taxe d'embarquement** pour les vols intra-UE et hors UE en l'harmonisant à 5 euros par personne et par billet. Le tarif existant pour un vol courte distance (10 euros) ne change pas."
  - **[FISCALITE; RÉDUCTION DES SUBVENTIONS AUX ENTREPRISES & ÉNERGIE; COMBUSTIBLES FOSSILES / p. 42 & 89]** "Le gouvernement belge reconnaît la nécessité urgente de rendre le secteur de l'aviation plus durable et de garantir une contribution juste aux objectifs climatiques. C'est pourquoi nous plaidons pour l'introduction d'une **taxe sur le kérosène**, une mesure qui non seulement rétablit l'équité dans la charge fiscale, mais stimule également les investissements dans des technologies plus propres. Compte tenu des restrictions actuellement imposées par la Convention de Chicago (1944), la Belgique s'engage à travailler avec d'autres pays au sein de l'Union européenne et au niveau international pour réviser cette convention. Cette révision doit permettre l'introduction d'une taxe sur le kérosène et d'autres mesures basées sur le marché, tout en tenant compte des intérêts économiques du secteur de l'aviation et de la nécessité urgente de lutter contre le changement climatique. La Belgique jouera un rôle de leader dans les efforts diplomatiques pour obtenir un large soutien international pour ces réformes nécessaires." & "Le gouvernement plaidera pour la révision de la Convention de Chicago pour permettre la taxation du carburant contenu dans les réservoirs d'un avion à l'arrivée dans un pays. En ce

qui concerne les futurs traités aéronautiques, le gouvernement introduira une clause prévoyant que, dès que l'Union européenne ou une autre instance internationale prévoira la taxation du kérosène, cette taxation s'appliquera aux parties signataires du traité."

- [MOBILITÉ; NAVIGATION AÉRIENNE / p. 107] "Nous réduisons l'impact de l'aviation sur le climat en nous concentrant sur les alternatives à l'avion et sur la durabilité des carburants, notamment les carburants d'aviation durables (**sustainable aviation fuels - SAF**) et l'hydrogène. Nous étudions l'introduction d'une obligation de mélange de carburants durables. Nous voulons que les aéroports soient à l'avant-garde de la transition énergétique et de la neutralité carbone au niveau des infrastructures d'ici à 2030."
- [MOBILITÉ; NAVIGATION AÉRIENNE / p. 107] "Le gouvernement fédéral met en place un groupe de travail, sous la direction d'un ministre par rôle linguistique et du Premier ministre, afin d'élaborer une **loi visant à encadrer les procédures et les routes aériennes**. Le groupe de travail sera composé d'experts internationaux de chacun des pays voisins et du Royaume-Uni, d'un représentant de chaque entité fédérée et d'un représentant de chaque parti au pouvoir. Les experts internationaux élaborent une proposition de loi sur le trafic aérien, qui sera soumise au gouvernement conjoint. Cette proposition doit tenir compte des nuisances sonores, de la santé publique, de l'activité économique et de l'emploi."

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b> <b>(UE) Révision</b> <b>du ciel unique</b> <b>européen :</b> <b>participation</b> <b>de BE</b>	01/01/2021	31/12/2022	La Belgique, en collaboration avec le Parlement européen et la Commission européenne, a achevé avec succès la présidence de l'UE au premier semestre 2024. Le dossier a été formellement approuvé par le Conseil et le Parlement européen en octobre au second semestre 2024, après quoi le règlement a été publié le 11 novembre 2024 (règlement (CE) 2024/2803). L'entrée en vigueur des articles relatifs aux objectifs environnementaux et climatiques dans le cadre de la mise en œuvre du plan de performance n'entrera en vigueur qu'à partir du début de la prochaine période de référence (à partir de 20230) conformément à l'article 59	
<b>Étape 2 : (UE,</b> <b>AESA)</b> <b>Promotion</b> <b>d'un label vert</b> <b>pour les</b> <b>compagnies</b> <b>aériennes :</b> <b>promotion en</b> <b>BE</b>	01/06/2021	31/12/2022	Le 18 décembre 2024, la Commission européenne a adopté un règlement relatif à l'introduction d'un « Flight Emission Label ». À partir du 1er février 2025, les compagnies aériennes qui exploitent des vols au sein de l'UE ou au départ de l'UE peuvent choisir de participer à l'étiquetage des émissions aériennes. Pour ce faire, ils doivent soumettre les données requises à l'AESA. Les premiers labels de vol seront ensuite attribués par l'AESA d'ici le 1er juillet 2025 et s'appliqueront aux vols prévus pendant la saison d'hiver 2025. La Direction générale de Belgian Airlines (BCAA) encourage la participation des compagnies aériennes belges au Flight Emission Label.	
<b>Étape 3 :</b> <b>Promotion</b>	01/06/2021	30/06/2030	Après consultation de tous les services concernés (fédéral et régions), la direction générale de l'aviation civile (DGTA) a	

<b>des carburants d'aviation durables : EU ReFuelEU ; BE Contrat de ravitaillement Bruxelles Aéroport ; Subvention BE SAF Brussels Airport</b>			<p>transmis aux régions une proposition de répartition des compétences dans le cadre de la directive (UE) 2023/2405 ReFuel EU Aviation pour avis. Il propose que la DGTA soit l'autorité compétente pour les aéroports et les compagnies aériennes. (Le SPF Economie et le SPF Santé publique sont les autorités compétentes pour les fournisseurs de carburant.) La subvention de 2.000.000 euros accordée à Brussels Airport Company pour financer la mise en œuvre de projets pilotes de fourniture de SAF à l'aéroport ne sera pas utilisée en 2024. Il a donc été décidé de prolonger la durée de cette subvention d'un an jusqu'au 31/12/2025. L'objectif reste d'encourager les compagnies aériennes à utiliser ces carburants en neutralisant le surcoût actuel par rapport aux combustibles fossiles afin d'accélérer leur utilisation.</p>	
<b>Étape 4 : Réduire l'utilisation du kérosène sur les infrastructures aéroportuaires</b>	01/06/2021	01/06/2026	<p><b>AÉROPORT DE BRUXELLES :</b> Pour réduire la consommation de carburant pendant le roulage, les compagnies aériennes sont encouragées à éteindre l'un des moteurs après l'atterrissage, si possible, le roulage dit N-1. Cependant, les pilotes doivent respecter le temps de refroidissement des moteurs, qui dépend du type de moteur/type d'avion. • Dans le cadre du programme Stargate, des tests ont été réalisés pour la première fois avec un Taxibot à Brussels Airport dans le cadre d'une collaboration entre BAC, Tuifly et Aviapartner. Un taxitbot est un camion semi-automatique qui est relié à la roue avant de l'avion et permet au pilote d'effectuer une partie de l'itinéraire de circulation vers ou depuis la piste sans que les moteurs principaux de l'avion ne soient allumés. Pour plus d'informations : <a href="https://www.brusselsairport.be/nl/pressroom/news/brussels-airport-and-tui-test-the-taxibot">https://www.brusselsairport.be/nl/pressroom/news/brussels-airport-and-tui-test-the-taxibot</a> Les mesures effectuées lors de ces essais ont montré que les concentrations d'UFP lors du</p>	

		<p>passage de l'avion en circulation au sol diminuaient de 90 %, par rapport au roulage conventionnel sur les moteurs de l'avion. De plus, il s'est également avéré que le niveau sonore avait diminué de 10 dB. Ces émissions proviennent principalement de l'APU (moteur auxiliaire à l'arrière de l'avion) de l'avion qui doit tourner pour fournir à l'avion la puissance nécessaire à tous les équipements à bord.</p> <p>L'utilisation de l'APU sur BRU est limitée au max. 5 minutes après l'arrivée, max. 15 minutes avant le départ aux postes de contact où une connexion fixe 400 Hz est prévue. Afin de surveiller ou de suivre de plus près les règles applicables à l'utilisation de l'APU, BAC envisage de mettre en place un système de surveillance permettant de contrôler le respect des règles applicables à son utilisation. Le fournisseur approprié est actuellement recherché par le biais d'un appel d'offres, après quoi l'installation suivra et le système sera opérationnel en 2026. Tous les postes de contact, équipés d'une passerelle d'embarquement pour les passagers, sont équipés de systèmes 400Hz et PCA (Pre Conditioning Air). Les postes de stationnement à distance (passagers, fret) sont équipés à environ 37 % de 400 Hz. Il est prévu de l'étendre davantage dans les années à venir. Conformément à l'art.11 de l'arrêté royal du 06/11/2010 relatif à l'accès au marché de l'assistance en escale à Brussels Airport, la BAC a organisé une procédure de sélection dans le but d'accorder des licences à des tiers pour la fourniture de services d'assistance en escale pour la nouvelle période de licence (28/10/2025 au 27/10/2032) dans les catégories « limitées » suivantes : manutention des bagages, manutention sur piste des avions de passagers, manutention sur piste des avions cargo, transport de fret et de courrier ainsi que restauration transport. La procédure de sélection s'est déroulée en 2 étapes : une phase de</p>	
--	--	--	--

		<p>présélection avec une évaluation des motifs d'exclusion ainsi que des critères de présélection, suivie d'une phase d'attribution au cours de laquelle les offres reçues sont évaluées sur la base des critères d'attribution et de la méthodologie. Le procédé et les spécifications associées, y compris les objectifs importants de SUST, ont été approuvés par la DGTA. L'un de ces objectifs est que les nouveaux licenciés prévoient un plan de transition : tous les véhicules et équipements d'assistance en escale qui seront utilisés devront être équipés d'un système de propulsion sans énergie fossile d'ici 2030 au plus tard (à l'exception d'un certain nombre de véhicules très spécifiques).</p>	
<p><b>Étape 5 : Des services de navigation aérienne plus durables : BE subvention skeyes</b></p>	<p>01/05/2022</p>	<p>L'article 19 du quatrième contrat de gestion de skeyes, publié le 28 juin 2025, stipule que skeyes poursuivra la mise en œuvre de la feuille de route sur les projections visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable et financée par une subvention de 2 745 millions d'euros accordée à skeyes par l'État en 2022. Plus précisément, il s'agit principalement de promouvoir les concepts d'opération de montée continue (CCO), d'opération de descente continue (CDO) et d'approche avec une pente plus grande (projet HERON) ; Deuxièmement, l'introduction d'un système plus « vert » pour les redevances de navigation aérienne payées par les usagers du contrôle aérien en différenciant ces redevances en fonction de paramètres environnementaux. À cette fin, skeyes a élaboré en janvier 2023 une feuille de route pour la mise en œuvre de projets visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable. En décembre, une évaluation annuelle de la mise en œuvre de la feuille de route et des résultats des projets mis en œuvre est établie et transmise au Ministre/DGTA. La DGTA supervise ce dossier, mais une mission d'inspection n'est pas prévue dans le</p>	

			contrat de gestion.	
<b>Étape 6</b> <b>Clean Aviation</b> - <b>appel à projets en matière d'aviation propre</b>	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	L'appel à projets a été lancé en 2024: <a href="#">Projets de R&amp;D en matière d'aviation propre – Appel à projets   SPF Economie</a>  Deux projets ont été sélectionnés : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le premier projet vise à optimiser une partie du processus de production dans le sens de la durabilité et de l'empreinte carbone. Cet objectif sera atteint, d'une part, grâce à une nouvelle cellule de production pour les opérations de finition et à la mise en œuvre d'un processus de production optimisé pour les opérations concernées. D'autre part, il s'agira de tester et d'évaluer des initiatives de durabilité axées sur la consommation d'énergie, l'efficacité et la réduction des coûts en utilisant la nouvelle cellule de production comme cas d'essai.</li> <li>2. L'objectif principal du second projet est de définir et d'optimiser la durabilité de l'ensemble du processus d'usinage pour la production de certaines pièces structurelles de la suspension du moteur de l'avion à bilan carbone neutre de la prochaine génération.</li> </ol>	
<b>Étape 7 :</b> <b>Développement d'une vision orientée vers l'avenir (BE)</b>	<b>01/05/2022</b>	01/06/2025	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le consortium, agissant en tant que chef de file du « Livre blanc », a préparé et animé les réunions des différents groupes créés au cours de l'année 2023 et du premier semestre 2024 : 6 groupes de travail thématiques (dont l'écologie et le développement durable), un groupe consultatif composé de PDG et un comité de pilotage. Sur la base des contributions des</li> </ol>	

			<p>différents groupes, le projet final de « Livre blanc » a été soumis à la fin du mois de juin 2024. Une phase de consultation et de validation est encore en cours avant la publication d'une version publique, normalement au printemps 2025.</p> <p>2. Le 21 mai 2024, le quatrième contrat de gestion entre l'État et skeyes a été signé. L'arrêté royal portant approbation du quatrième contrat de gestion entre l'État et skeyes date du 25 mai 2025. Il a été publié au Moniteur belge le 28 juin 2024. Le contrat de gestion n'exprime pas seulement l'ambition d'inclure tous les enjeux environnementaux. Il y a aussi un chapitre consacré à l'environnement, qui comprend à la fois des mesures concrètes et des études seront menées pour prendre des mesures supplémentaires.</p>	
--	--	--	---	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>		1.6 00	2.7 40			400														
	<i>Règlement</i>			4.3 40			400														
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :SAF incentive program 2026	2000000
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<i>Donnez une description quantitative ou qualitative de l'impact. Utilisez un maximum de 200 mots.</i>
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<i>Expliquez en 200 mots max. par sujet : quelles sont les opportunités, les obstacles et les développements politiques potentiels à d'autres niveaux politiques qui joueront un rôle dans la mise en œuvre de cette feuille de route ? Complétez par des références à des documents politiques ou à des textes juridiques.</i>
<b>Politique</b>	<i>Quelles mesures politiques nouvelles ou renforcées pourraient contribuer à la réalisation des objectifs de cette feuille de route ? (200 mots max. par sujet)</i>
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

## CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

# Rapport de progrès Plan d'action fédéral sur l'économie circulaire

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Économie circulaire
<b>Code de la feuille de route</b>	4A
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Jusque fin 01/2025: Ministre Dermagne, Ministre Katthabi Actuellement : Ministre Clarinval, ministre Crucke
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Accord de Gouvernement 2025, p.101 rubrique climat et environnement / Économie circulaire et Normes de produits : « L'autorité fédérale veille à ce que le Plan d'action fédéral pour une économie circulaire ait un plan successeur axé sur la facilitation et la stimulation de l'économie circulaire dans le cadre des compétences fédérales telles que la politique des produits, les normes, la fiscalité et la législation sur les marchés publics ».</li><li>- Accord de Gouvernement 2020, rubrique 16 : "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."</li><li>- Plan National pour la Reprise et la Résilience : En parallèle du plan d'action économie circulaire il y a des mesures dans le cadre du plan de relance projet 5.3 "Belgium Builds Back Circular" du PNRR en coopération avec le cabinet Simonet (anciennement Clarinval) pour la section PME.</li><li>- Le 7/10/2022, le Conseil des ministres a approuvé six mesures supplémentaires ajoutées au Plan d'action EC.</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/01/2021	01/06/2021	Développement du plan fédéral économie circulaire	
<b>Étape 2</b>	01/06/2021	01/10/2021	Phase de consultation	
<b>Étape 3</b>	01/10/2021	01/12/2021	Approbation et publication du plan	
<b>Étape 4</b>	1/12/2021	20/12/2024	Mise en oeuvre des mesures	
<b>Étape 5</b>	01/12/2024	20/12/2024	Achèvement des mesures du plan du plan Fédéral	Manque de budget, initiatives européennes semblables
<b>Étape 6</b>	1/12/2024	20/12/2024	Evaluation du plan, envoyé au cabinet Dermagne.	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<b>Capture</b>		1126	1758																	
	<b>Règlement</b>																				
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>	28.000 jusque 06/2026																			
	<b>FTA</b>																				
	<b>Privé</b>																				
	<b>Autres</b>																				
<b>Besoins budgés</b>	<b>CAPEX</b>																				
	<b>OPEX</b>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Ces demandes doivent encore être discutées avec les cabinets.

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	

3:	
----	--



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p><i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i></p>
--	---

**3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	Pas d'évaluation effectuée
---	----------------------------

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :



*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<ul style="list-style-type: none"><li>• impact positif sur la croissance économique et l'emploi circulaire en Belgique</li><li>• impact positif sur le climat, la biodiversité et la santé</li><li>• impact positif sur la mise en œuvre de la transition vers une économie circulaire</li></ul>
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>Une concertation avec l'ensemble des départements fédéraux concernés par l'économie circulaire sera recherchée pour préparer et valider le plan fédéral économie circulaire 2025-2029.</p> <p>Une complémentarité avec les stratégies d'économie circulaire au niveau régional sera visée.</p> <p>La mise en œuvre concrète de ces objectifs reste cependant à préciser (en attente des contacts et demandes de la part des cabinets, inconnus sur le mandat, le format du plan et les moyens budgétaires alloués).</p>
<b>Politique</b>	<p>Un successeur au plan de relance européen pourrait permettre de soutenir le financement de certaines mesures.</p>
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

## CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

# Rapport de progrès Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Économie circulaire
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	4B
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Ministres Crucke, Clarinval et Beenders
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Accord de Gouvernement 2025, p 100-101 :<ul style="list-style-type: none"><li>○ « Nous évaluerons la législation relative à la réparabilité afin de la rendre plus pratique pour les acteurs économiques et soutiendrons les initiatives visant à harmoniser les indices de réparabilité et de durabilité à l'ensemble des pays européens. La Belgique a adopté le cadre légal pour ces indices l'année dernière. La mise en oeuvre doit être poursuivie et doit être pensée pour être la plus cohérente possible avec l'avancée des États membres.</li><li>○ L'autorité fédérale évaluera l'impact des alternatives aux plastiques sur l'environnement, la santé publique et les entreprises pour éviter que l'alternative n'ait un impact plus négatif sur l'environnement que le produit d'origine. L'évaluation pourra donner lieu à des actions en concertation avec le secteur.</li><li>○ En collaboration avec les Régions, nous maximisons l'utilisation de nos propres matières premières sur notre territoire. Actuellement, trop de déchets sont encore exportés sans considération pour leur valeur économique. Pensons, par exemple, à l'amélioration de la traçabilité des</li></ul></li></ul>

anciens véhicules et à complexifier leur exportation illégale. À cette fin, nous adaptons la législation afin que les véhicules hors d'usage restent plus longtemps repérables.

- En collaboration avec les Régions, nous veillons à la mise en oeuvre correcte de la réglementation européenne sur les matières premières critiques (CRMA).
  - Nous nous engageons également en faveur d'un modèle d'e-commerce plus efficace et durable, inscrit dans une vision élargie de l'économie circulaire. Nous veillons à ce que les produits retournés, tels que les textiles et l'électronique, ne soient plus simplement jetés, détruits ou se retrouvent sur le marché noir. L'autorité fédérale examine donc si des obstacles subsistent à cet égard sur le marché.
  - En concertation avec les Régions, nous rendons les normes de produits suffisamment souples afin de maximiser la réutilisation des matières premières recyclées, tout en tenant compte de la qualité du produit final.
  - Nous plaçons également la barre tout aussi haut pour les produits non européens. Nous veillons de manière plus stricte au respect des exigences de qualité européennes en matière de développement durable lors de l'entrée sur le marché intérieur européen. Pour encourager notre industrie circulaire, nous soutenons les Régions dans leur plaidoyer en faveur de critères de fin de vie des déchets à l'échelle de l'UE, de la classification des « déchets de batteries » et du règlement sur les transferts de déchets (waste shipment regulation) dans la catégorie d'interdiction d'exportation vers les pays non-membres de l'OCDE. La qualification des matières premières devrait également être examinée. »
- Dans le cadre de la mise en oeuvre du Green Deal, la Commission européenne a publié en 2020 son deuxième Plan d'action Economie Circulaire. Ce plan d'action a, en particulier, lancé un vaste processus visant à adopter une série de mesures législatives visant principalement à rendre les produits mis sur le marché européen plus circulaires et durables. Ces initiatives ont toutes été introduites selon une approche holistique du cycle de vie (de l'extraction des matières premières à l'élimination du produit en passant par l'utilisation).

Elles visent, pour ce qui concerne les compétences du fédéral, à définir des normes de produits à respecter par le producteur pour pouvoir mettre son produit sur le marché européen. Ces normes concernent ainsi plusieurs catégories et plusieurs aspects du produits (ex : sa capacité à être réparé, sa capacité à être recyclé ou à

	réutiliser ses composants, son contenu en matériaux recyclés, son empreinte environnementales, sa consommation énergétique, etc.).
--	--

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	01/01/2024	31/12/2024	<p>Plusieurs législations, pilotées par le fédéral, existantes ont été revues ou de nouvelles législations ont été adoptées. La plupart ont déjà été adoptées sous la législature européenne précédente. D'autres sont encore en cours de négociation. Ci-dessous une liste non exhaustive de ces législations et propositions de législation :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Loi du 17 mars 2024 sur la promotion de la réparabilité et de durabilité des biens</u>, avec quelques AR:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Obligation d'un indice de réparabilité sur 5 catégories de produits</li><li>○ Mise en route d'une plateforme Réparation avec tous les parties prenantes</li><li>○ Développement d'une base de données avec l'indice de réparabilité</li></ul></li><li>• Directive sur les plastiques à usage unique - <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/904/oj">https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/904/oj</a></li><li>• Règlement sur les batteries et déchets de batteries - <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj">https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj</a></li><li>• Règlement Ecodesign for Sustainable Product Regulation (ESPR) - <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1781&amp;qid=1719580391746">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1781&amp;qid=1719580391746</a></li><li>• Règlement sur les emballages et déchets d'emballage</li></ul>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction Product Regulation</li> <li>• Critical Raw Material Act - <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202401252">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202401252</a></li> </ul> <p>Encore en cours de négociation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Green claims directive</li> <li>• Révision du règlement ELV (End of Life Vehicles)</li> </ul>	
<b>Étape 2</b>	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	Cliquez ou tapez pour saisir une date.		
<b>Étape 3</b>	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	Cliquez ou tapez pour saisir une date.		

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>				125 000																
	<i>Règleme nt</i>																				
<b>Source de financemen t</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgé- taires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Ces demandes doivent encore être discutées avec les ministres.

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 : Soutien pour l'extension de la base de données indice de réparabilité.	250.000
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p><i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i></p>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<p><i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i></p> <p>Pas d'évaluation effectuée</p>
---	---

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<p><i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i></p>
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>  Pas d'évaluation effectuée
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• impact positif sur la croissance économique et l'emploi circulaire en Belgique</li> <li>• impact positif sur la biodiversité et la santé</li> <li>• impact positif sur le climat</li> </ul>
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	La mise en œuvre de la série d'initiatives législatives européennes récentes et émergentes est une priorité ; toutefois, d'autres mesures, objectifs et budgets possibles doivent encore être spécifiés en consultation avec les ministres compétents.
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Défense – Rénovation énergétique

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Bâtiments publics fédéraux
<b>Code de la feuille de route</b>	5A
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Min Theo Francken
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Min Vanessa Matz
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Green Deal européen et le paquet Fit for 55 visent la neutralité climatique d'ici 2050 et une réduction des émissions de carbone de 55 % d'ici 2030. La rénovation des bâtiments privés et publics joue un rôle crucial dans la réalisation de ces objectifs de réduction. Les ministères et les institutions du gouvernement fédéral contribuent à cette transition en rendant le parc immobilier fédéral économe en énergie et en recourant aux sources d'énergie renouvelables.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>NEKP/FEKP</b> (3.2iv.1 ; 3.1.1.iA11-14 ; 3.1.2.i.6) : Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux</li><li>- <b>Accord de Gouvernement</b>: Un masterplan, accompagné d'un programme d'investissement, fournira une infrastructure militaire moderne répartie de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire, en prévoyant des synergies entre les partenaires publics et privés, conformément à la stratégie climatique convenue de la Défense. Nous portons attention à la biodiversité sur les sites de la Défense sans porter atteinte à l'opérationnalité. Nous réexaminons et travaillons en priorité sur le dossier du Quartier du futur Nord, en Flandre orientale. Le dossier du Quartier du futur Sud sera développé tout en maîtrisant les coûts supplémentaires.</li><li>- <b>Plan National pour la Reprise et la Résilience</b> (1.2) : Efficacité énergétique et infrastructures publiques.</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/01/2021	01/01/2030	<p>Le projet Smart Metering est en cours et les quartiers seront équipés de compteurs supplémentaires.</p> <p>Le projet se poursuit quartier par quartier. La nouvelle demande d'achat pour l'extension de l'EMS débutait début 2024 et le reporting du logiciel aux utilisateurs a été révisé.</p>	Les ressources en personnel étant limitées et le contractant démontrant des faiblesses, l'avancement du projet a été retardé.
<b>Étape 2</b>	01/01/2021	01/01/2040	<p>Cette piste est également en cours et peut être complétée par l'initiative DRFM du FPIM.</p> <p>Les EnMS fonctionnent à petite échelle dans quelques quartiers de la Défense.</p> <p>Un nouveau processus de facilitation a été lancé avec le VEB pour les quartiers de Florennes, Schaffen et Marche-Les-Dames afin de permettre leur transition vers un CPE.</p> <p>Les nouvelles infrastructures continueront d'être alignées sur les lignes directrices actuelles dans la mesure du possible.</p> <p>Par ailleurs, tous les nouveaux projets Infra, y compris de grande ampleur (nouveau QG à Evere, infrastructures pour le F35, etc.) suivent les normes actuelles et auront un impact significatif sur la réduction d'émissions.</p> <p>Selon l'évolution des projets DRFM, des réductions d'émission pourront être envisagées.</p>	<p>Un retard sur la mise en œuvre des contrats CPE a eu un impact sur la vitesse de la réduction de CO2 des quartiers concernés.</p> <p>La prévision de la réduction des émissions est intrinsèquement liée à la disponibilité de ressources supplémentaires (financières comme personnel) si l'on souhaite maintenir le calendrier.</p>

<b>Étape 3</b>	01/01/2021	01/01/2030	<p>L'installation de panneaux photovoltaïques est en cours.</p> <p>2024 : 9 MWp sont installés. 12 MWp supplémentaires sont en cours d'installation</p> <p>Prévision 2025 : 30,5 MWp au total.</p> <p>Le passage aux réseaux de chaleur pour le quartier à Ostende est finalisé.</p>	<p>Comme aucune ressource budgétaire ou personnel supplémentaire n'a été fourni, l'avancement du projet a été retardé et la date de fin peut être repoussée ultérieurement.</p>
----------------	------------	------------	--	---

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																					
	<i>Règlement</i>																					
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>FTA</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres (TPF)</i>	0	8.72 2	8.72 2	37.0 02	63.1 29	78.9 22	99.9 06	120. 890	141. 874	162. 859	183. 843	204. 827	225. 811								
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																					
	<i>OPEX</i>																					

**Remarque :** Le budget actuel pour les infrastructures de la Défense est de 200 millions d’euros par an (2022 = 100) avec des indexations annuelles. Une méthode est en cours d’élaboration pour calculer à l’avenir combien de ce budget sera consacré aux investissements en faveur de la durabilité. Selon des estimations préliminaires, le budget annuel devrait être doublé pour atteindre les objectifs fixés en matière de durabilité et répondre aux autres besoins en infrastructures. Les ressources ETS et le financement par des tiers peuvent y contribuer.

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1. OOL – Bornes de recharge	4.000
2. Panneaux photovoltaïques	1.300
3. Smart Metering	2.200
4. 48JH – MEF – Nouvelle construction	2.250
5. 47TH – Zeebrugge – Nouvelle construction	3.000
6. 4HOP – Tournai – Nouvelle construction	1.450
7. 48CH – Peutie – Nouvelle construction	1.750

8. 4I1P – Tournai – Rénovation	1.500
9. OOR – Heverlee – Rénovation	600
10. OOR – Brasschaat – Nouvelle construction	450
11. 22IP025 – CAMO	50.000



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<i>Donnez une description quantitative ou qualitative de l'impact. Utilisez un maximum de 200 mots.</i>
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	Développement et mise en œuvre du projet DRFM
<b>Politique</b>	Des exigences plus strictes en matière de rénovation et de construction neuve par rapport à la législation PEB afin de répondre à l'ambition renforcée pour les bâtiments publics (d'ici 2040).
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

## CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

# Rapport de progrès Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Bâtiments des services publics fédéraux
<b>Code de la feuille de route</b>	<b>5B</b>
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	/
<b>Contexte et références</b>	<p>Cette feuille de route regroupe les actions, outils et plannings qui doivent contribuer à parvenir à des bâtiments publics efficaces sur le plan énergétique et à faibles émissions de gaz à effet de serre, en intégrant tant la SNCB qu'Infrabel et d'autres partenaires, notamment pour ce qui concerne l'innovation et les financements. <b>(climatiquement neutres)</b></p> <p><u>Références à la législation et aux accords fédéraux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>PNEC/PFEC</b> : Bâtiments fédéraux climatiquement neutres d'ici à 2040 (dont 50 % d'ici à 2030)</li><li>• <b>Plan National pour la Reprise et la Résilience</b> : Efficacité énergétique et infrastructures publiques ; réduction de la consommation d'énergie dans le secteur des transports publics ferroviaires et des infrastructures ferroviaires.</li><li>• <b>Contrat de performance 2023-2032 entre l'État belge et Infrabel</b></li><li>• <b>Contrat de service public 2023-2032 entre l'État belge et la SNCB</b></li><li>• <b>Accord de coalition fédérale 2025-2029</b></li></ul> <p><u>Références à la législation européenne :</u></p>

- Règlement (UE) 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR).
- Directive sur la performance énergétique des bâtiments (PEB) (UE) 2024/1275.
- Système d'échange de droits d'émission (ETS 2) élargi aux bâtiments et au transport routier.

Références à la législation régionale :

- **Permis d'environnement**
- **Législation PEB**
- **PLAGE** dans la Région de Bruxelles-Capitale
- **Bâtiments énergivores** en Flandre
- **Obligation d'audit** pour les grandes entreprises en Flandre et en Wallonie

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	2021	2027	<b>Cadastre énergétique des bâtiments de la SNCB</b>  La SNCB a un parc immobilier de 852 bâtiments climatisés avec une surface brute d'environ 1.816.000 m <sup>2</sup> . Une exercice est en cours pour évaluer la destination à long-terme de ces bâtiments (garder, rénover, remplacer, démolir, mettre en emphytéose, vendre).  2024: le cadastre est complété pour la Wallonie et Bruxelles. En Flandre, un projet-pilote a été réalisé pour 10 bâtiments et les autres bâtiments seront ajoutés d'ici 2027.	
Étape 2	2021	2030	<b>Certificats PEB et autres obligations légales pour la SNCB</b>  Wallonie : 48 sites ont été certifiés pour 2023.  Bruxelles : <ul style="list-style-type: none"><li>- 19 sites ont été certifiés pour 2023.</li><li>- Le dossier complet du PLAGE a été finalisé et accepté par Bruxelles environnement en 2024.</li></ul> Flandre : En 2024 un Proof Of Concept a été réalisé à Leuven afin de mieux comprendre l'application de l'EPC NR et de mettre en place un plan d'action. Un marché public sera lancé en 2025.	Complexité du suivi de la législation régionale : il faut en effet trancher en ce qui concerne les budgets et la disponibilité des fonds.
Étape 3	2021	2030	<b>Réalisations SNCB : amélioration des bâtiments existants</b>	L'augmentation des prix des

			<p>Concernant les réalisations, la SNCB progresse dans son objectif d'installer un éclairage 100 % LED d'ici 2032 dans ses gares et ses bureaux et de favoriser l'utilisation de LED dans les ateliers lors du renouvellement de ces infrastructures.</p> <p>Les installations de chauffage au mazout arrivées en fin de vie sont au fur et à mesure supprimées.</p> <p>La SNCB veille à améliorer les standards énergétiques via notamment l'isolation des murs et des toitures (par exemple Waremmes : isolation toiture 2024).</p> <p>Au niveau des bâtiments techniques (ateliers), des rénovations de bardages et d'isolations sont en cours à Cuesmes. Des rénovations de toitures et l'ajout d'isolants sont en cours jusque 2030 pour les ateliers de Salzennes, Mechelen, Hasselt, et Schaerbeek.</p> <p>Pour les rénovations lourdes de bâtiments, les normes PEB régionales sont appliquées (voir étape 4).</p>	<p>matériaux de construction nuit à la mise en œuvre des investissements prévus.</p> <p>Augmentation du nombre d'équipes dans presque tous les ateliers de la SNCB, les équipes de nuit ayant un impact sur la consommation d'électricité et de chauffage.</p> <p>Une stratégie doit également être définie pour les bâtiments de la SNCB qui utilisent encore du mazout (il ne faut plus nécessairement passer du mazout au gaz, mais envisager des pompes à chaleur).</p>
<b>Étape 4</b>	2022	2030	<p><b>Réalisations SNCB rénovations lourdes et nouveaux bâtiments</b></p> <p>2024 : Nouvelle gare de Rixensart</p> <p>2025-2030 :</p> <p>Parmi les projets prévus, il y a la gare de Ciney (nouveau bâtiment voyageurs 2025), Etterbeek (rénovation du bâtiment), Visé (nouvelle gare 2025), Ottignies (nouvelle gare 2024-2028), Bruges (rénovation 2025), construction d'un futur atelier à Cuesmes (2028)</p> <p>Le projet de Fonsny (avec un impact significatif) a reçu un permis de bâtir et est en cours de désamiantage.</p>	<p>Les gares et les ateliers ne comptent pas pour l'objectif de neutralité dans le CSP.</p>

Étape 5	2021	2030	<p><b>Energies renouvelables et projets citoyens SNCB</b></p> <p>La SNCB se fixe l'objectif de déployer 32 MWc additionnels de panneaux photovoltaïques d'ici à 2032, soit un objectif substantiellement plus élevé que celui repris dans le Contrat de Service Public (+ 8 GWh, soit +/- 8 MWc). Deux marchés publics ont été publiés en 2024 pour une puissance totale d'environ 2.5 MWc à réaliser au premier semestre 2025. D'autres publications suivront en 2025 pour plus de 2 MWc d'installation en toiture.</p>	
Étape 6	2021	2030	<p><b>Système de gestion de l'énergie SNCB</b></p> <p>La SNCB dispose d'une équipe en charge de la gestion de l'énergie et plus spécifiquement d'une cellule « Energy Monitoring » en charge du suivi de la consommation d'énergie et de l'amélioration continue.</p> <p>En 2024, la SNCB a recruté un nouveau Project Manager pour travailler spécifiquement sur le déploiement de bornes de recharge.</p> <p>Un poste d'Energy Savings Leader est actuellement à pourvoir au sein de l'équipe.</p> <p><b>Concernant la certification ISO50001 :</b></p> <p>Les 48 gares les plus importantes et les 50 ateliers sont dans le périmètre ISO 50001 de la SNCB ; la certification ISO 50001 doit être progressivement renouvelée.</p>	<p>Problèmes de recrutement sur un marché du travail où la demande de profils techniques est très forte.</p>
Étape 7	2021	2025	<p><b>Cadastre énergétique des bâtiments d'Infrabel</b></p> <p>Le parc de bâtiments Infrabel est sensiblement plus petit de celui de la SNCB. Il s'agit d'environ 178 bâtiments avec personnel et une surface brute chauffée d'environ 320.000 m<sup>2</sup>. Parmi ces bâtiments, 147 ont une superficie chauffée &gt; 250 m<sup>2</sup> et 14 seront vendus ou</p>	

			détruits dans les années à venir. L'exercice pour identifier la surface chauffée/refroidie des 133 bâtiments est terminé. Un Dashboard/database interne de suivi des consommations d'énergie et d'eau par bâtiment a été mis en place.	
<b>Étape 8</b>	2021	2030	<p><b>Certificats PEB et autres obligations légales pour Infrabel</b></p> <p>Concernant les certificats PEB (bâtiments publics et non résidentiels) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En Flandre 38 bâtiments ont un certificat EPCnr. En raison de la modification du champ d'application, une unité de bureau supplémentaire (faisant partie d'un bâtiment industriel, qui était auparavant exemptée) doit être certifiée.</li> <li>• Pour la certification PEB bâtiments publics, Infrabel a opté pour des certificateurs externes. Un contrat cadre a été conclu fin 2024 pour la certification PEB bâtiments publics et les audits énergétiques en Wallonie. Les certificateurs PEB agréés ont commencé à visiter les sites en février 2025. Les certificats ont une période de validité de 5 ans. Les indicateurs de consommation (et de production) doivent être actualisés annuellement.</li> <li>• Pour la certification en région bruxelloise, un marché sera lancé en 2025. Le dossier complet du PLAGE a été finalisé et accepté par Bruxelles environnement en avril 2023.</li> </ul>	
<b>Étape 9</b>	2021	2030	<p><b>Réalisations Infrabel amélioration des bâtiments existants</b></p> <p>Concernant les réalisations, plusieurs projets de rénovation sont soit terminés soit en cours. Des exemples sont la rénovation énergétique de la cabine de signalisation à Anvers Nord et d'études</p>	

			<p>pour la rénovation des systèmes de chauffage pour les postes de signalisation de Mons et du datacenter Monceau.</p> <p>D'autres projets sont en attente des autorisations locales.</p>	
<b>Étape 10</b>	2022	2030	<p><b>Réalisations Infrabel rénovations lourdes et nouveaux bâtiments</b></p> <p>Le projet Bluelines est le projet de nouveau siège social d'Infrabel prévu pour être mis en service en 2028.</p> <p>Le permis d'urbanisme et le permis d'environnement ont été obtenus début 2025.</p>	
<b>Étape 11</b>	2021	2030	<p><b>Energies renouvelables Infrabel</b></p> <p>Infrabel prévoit l'installation de 560 kWp de panneaux solaires supplémentaires sur des bâtiments en Flandre en 2025. Cette initiative est subordonnée à la faisabilité technique (y compris la stabilité du toit).</p>	
<b>Étape 12</b>	2021	2030	<p><b>Système de gestion de l'énergie Infrabel</b></p> <p>Infrabel dispose d'une équipe en charge de la gestion de l'énergie (focus sur contracting electricité pour secteur ferroviaire, promotion de la production de l'énergie renouvelable sur terrains d'Infrabel, recherche de partenariats avec parties tiers, ...). Le département Patrimony s'occupe de la stratégie concernant la consommation d'énergie des bâtiments (energy efficiency, fuel switch et énergies renouvelables).</p> <p>Depuis 2020, 62 bâtiments ont été audités, dont 6 en 2024. Il y a 11 audits planifiés pour 2025.</p>	
<b>Étape 13</b>	01/01/2021	23/12/2022	<p><b>Conclusion d'un contrat de performance (Infrabel) et d'un contrat de service public (SNCB), ainsi que mise en place de plans</b></p>	

			<p><b>d'investissement pluriannuels</b></p> <p>Les arrêtés royaux du 26 décembre approuvant le contrat de performance avec Infrabel, d'une part, et le contrat de service public avec la SNCB, d'autre part, ont été publiés au Moniteur belge du 10 janvier 2023.</p> <p>Les deux contrats ont pris effet à partir du 1er janvier 2023 et courent jusqu'au 31 décembre 2032.</p> <p>Une analyse et une évaluation de l'exécution des contrats (mid-term review) est prévue cinq ans après l'entrée en vigueur des contrats.</p>	
<b>Étape 14</b>	2021	2030	<p><b>Financements SNCB</b></p> <p>La SNCB reste attentive aux opportunités de financement externes et de partenariats publics-privés. A ce titre, le tiers-investissement est la piste privilégiée en matière d'installation de nouvelles capacités photovoltaïques.</p> <p>L'installation et l'exploitation de bornes de recharge dans les parkings navetteurs de la SNCB devrait également se faire via une partie tierce.</p>	
<b>Étape 15</b>	2021	2030	<p><b>Financements Infrabel</b></p> <p>Pas de partenariats publics-privés pour les bâtiments d'Infrabel.</p>	
<b>Étape 16</b>	2021	2030	<p><b>Electrification parc véhicules SNCB</b></p> <p>Un nombre suffisant de bornes de rechargement pour des véhicules électriques constitue un élément important en matière de développement d'infrastructures dans une optique de</p>	

			<p>décarbonation du parc automobile belge.</p> <p>La SNCB confirme son engagement d'installer des bornes de recharge dans les parkings « navetteurs », c'est-à-dire à proximité des gares (qu'ils soient payants ou non). Au 31/12/2024, 113 bornes sont déjà installées dans ces parkings, soit 225 points de recharge.</p> <p>Une nouvelle concession est en cours de préparation pour le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques. Le cahier de charges a été publié, il reprend les prescrits légaux d'application. L'intention de la SNCB est bien de faire déployer des bornes équipées d'une fonction « smart charging ».</p> <p>La SNCB ne souhaite pas à ce stade s'orienter vers l'option de la recharge bidirectionnelle, pour plusieurs raisons technico-économiques : les coûts prohibitifs des bornes bidirectionnelles comparées aux bornes unidirectionnelles, la complexité technologique (notamment l'absence d'un protocole universel applicable à tout le parc de véhicules électriques) et les difficultés légales (entre la SNCB, le gestionnaire des bornes, le propriétaire / leaseur et le fabricant du véhicule qui peut avoir une réduction de la durée de vie de la batterie suite à un nombre plus important de cycles de charge). Cette position sera revue en fonction de l'évolution de la technologie et, au plus tard, lors de la négociation de la concession suivante.</p>	
<b>Étape 17</b>	2021	2030	<p><b>Electrification parc véhicules Infrabel</b></p> <p>Suite à l'électrification des véhicules de service, l'infrastructure de recharge nécessaire sera mise en place dans les années à venir, dans un premier temps dans les centres d'infrastructure logistique (LCI).</p>	

			<p>Un contrat-cadre a été conclu pour l'installation de stations de recharge, y compris un opérateur de point de charge (CPO) avec une plate-forme intelligente associée.</p> <p>66 points de charge sont déjà en service et 52 points de charge sont en cours de construction.</p>	
<b>Etape 18</b>	2022	2030	<p><b>Demand Side Management</b></p> <p>Les points de recharge bidirectionnels n'ont pas été pour le moment retenus (voir étapes 16 et 17).</p> <p>D'autres opportunités doivent être étudiées pour accompagner et rendre abordable la transition énergétique en collaboration avec le TSO et les DSO, notamment en relation avec le règlement AFIR.</p>	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<b>Engagement</b>			6,10 €	23,2 €	19,4 €	39,4 €	39,4 €	39,4 €	39,4 €	39,4 €										
	<b>Liquidation</b>																				
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>																				
	<b>ETS</b>																				
	<b>Privé</b>																				
	<b>Autres</b>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<b>CAPEX</b>																				
	<b>OPEX</b>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui /non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 : Déploiement d'une infrastructure de recharge pour les voitures électriques (SNCB)	kEUR 8.600,00
2 : Raccordement au réseau de chaleur du nouvel atelier à Ostende (SNCB)	kEUR 900,00
3 : Déploiement de deux installations photovoltaïques de type « solar car port » (ombrière photovoltaïque) sur les parkings de Denderleeuw et Gembloux. (SNCB)	kEUR 600,00
4: Production d'énergie verte – panneaux solaires et énergie éolienne (Infrabel)	kEUR 8.450,00
5: Verdissement des bâtiments – centre logistique à Ronet (Infrabel)	kEUR 5.000,00



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	Réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport ferroviaire (SNCB et Infrabel) Analyse ex-ante et ex-post à réaliser par le SPF M&T sur base de la méthodologie développée dans le rapport « Update of the impact assessment of PaMs and development of a methodology for the monitoring of PaMs from the federal 2021-2030 NECP - Update of evaluation of emission reductions - Mars 2021 ».
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	PAM 1-5 - Mise en œuvre : nouvelles acquisitions, rénovation et production d'énergie des bâtiments de la SNCB et d'Infrabel
---	---

**Impact estimé sur efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	Réduction de la consommation d'énergie (en dehors de la traction) du transport ferroviaire (SNCB et Infrabel) Analyse ex-ante et ex-post à réaliser par Infrabel et la SNCB
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<p><b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b></p>	<p>PAM 1-5 - Mise en œuvre : nouvelles acquisitions, rénovation et production d'énergie des bâtiments de la SNCB et d'Infrabel</p> <p>La SNCB et Infrabel produisent toutes deux leur propre énergie renouvelable à l'aide de panneaux photovoltaïques et d'éoliennes. Cette énergie n'est utilisée qu'en partie dans leurs parcs immobiliers. La partie restante est injectée dans le réseau. Le reporting sur la production d'énergie renouvelable doit donc être considéré de manière totalement distincte de la consommation énergétique des bâtiments et dépasse le cadre de la présente feuille de route 5B.</p> <p>Dans les chiffres rapportés par la SNCB, on constate que la production annuelle d'énergie renouvelable a quelque peu diminué depuis 2022.</p>
--	---

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)		0 (référénc e)	- 1047 (snc b)	- 1727 (snc b)																

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité,	La mise en œuvre de la feuille de route devrait créer des emplois non délocalisables (ODD 8), réduire la pollution de l'air dans l'environnement urbain (ODD 11) et revitaliser la ville.
---	---

l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>La crise géopolitique actuelle fait grimper les prix de l'énergie et remet à l'ordre du jour la question de la dépendance énergétique.</p> <p>Dans ce contexte, la réduction de la consommation d'énergie semble plus nécessaire que jamais.</p> <p>Les réseaux de chaleur et la géothermie sont des pistes que la SNCB explore actuellement pour ses ateliers et ses grandes gares. Une stratégie devrait également être élaborée pour les bâtiments qui utilisent encore le mazout (par exemple, ne pas passer nécessairement du mazout au gaz, mais envisager de passer immédiatement aux pompes à chaleur).</p> <p>Le système ETS2 et la nouvelle directive PEB auront respectivement un impact financier et un impact en termes d'objectifs de performance environnementale.</p> <p>L'accord de coalition fédérale 2025-2029 mentionne ceci :</p> <p>“En investissant dans l'énergie décarbonée, l'infrastructure durable et l'innovation, nous pourrons donner une forte impulsion à l'emploi et à la croissance économique.</p> <p>Ce gouvernement poursuivra ainsi des politiques visant à maîtriser les coûts de l'énergie, tout en accélérant la transition vers une économie durable. Nous créerons également un climat d'investissement qui attirera les investisseurs nationaux et étrangers. Les investissements sont essentiels pour atteindre des objectifs sociétaux tels que la transition énergétique.</p> <p>Il est impératif d'investir dans les énergies vertes, les technologies et les innovations respectueuses du climat. C'est pourquoi le gouvernement soutiendra fermement les entreprises dans leurs efforts en faveur du climat. La déduction pour investissement sera transférable indéfiniment. La déduction pour investissement vert sera quant à elle simplifiée et rendue plus accessible, principalement pour les investissements dans la transition énergétique. La restriction concernant le soutien financier de la part des autorités européennes pour les investissements en CCS-CCU sera supprimée de la liste environnementale. Les taux pour la déduction pour investissements majorée concernant les listes énergie, mobilité et environnement seront harmonisés à 40 %.</p> <p>Nous autorisons Infrabel à développer des activités commerciales en lien étroit avec ses activités régulées. En l'occurrence, nous songeons à la production d'énergie pour recharger les bus électriques, fournir de l'électricité aux bâtiments environnants, etc. Ces activités restent accessoires et subordonnées au service public et ne doivent pas l'affecter négativement”</p>
---------------------	---

Mesure politique	/
Mesure politique	/

# FEDERALE BELEIDSCYCLUS 2025

## Voortgangsverslag Regie: vermindering van de oppervlakten

---

### Voorstelling van de routekaart

<b>Domein</b>	Federale overheidsgebouwen
<b>Code routekaart</b> (indien al gekend)	5.C
<b>Type maatregel</b>	mitigatie
<b>Bevoegde minister(s) of staatssecretaris(sen)</b>	Vanessa Matz
<b>Betrokken minister(s) of staatssecretaris(sen)</b>	
<b>Context en referenties</b>	<p>De Europese Green Deal en het Fit for 55-pakket streven naar klimaatneutraliteit tegen 2050 en een CO<sub>2</sub>-reductie van 55% in 2030. Renovatie van private en publieke gebouwen spelen een cruciale rol om deze reductiedoelstellingen te behalen. De federale overheidsdiensten en -instellingen dragen bij aan deze transitie door het federale gebouwenpark energie-efficiënt te maken en in te zetten op hernieuwbare energiebronnen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>NEKP/FEKP (3.2iv.1; 3.1.1.iA11-14; 3.1.2.i.6):</b> Energierenovatie van de federale publieke gebouwen</li><li>• <b>Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht (1.2):</b> Energie-efficiëntie en publieke infrastructuur.</li></ul>

## Voortgangsverslag

### 1. Gerapporteerde vooruitgang van de uitvoering

	Begindatum	Einddatum	Gerapporteerde vooruitgang	Rapportering: eventuele ondervonden hindernissen
<b>Stap 1</b>	01/01/2022	31/12/2026	<p>Masterplan FinTo - NoGa:</p> <p>1. Optimalisatie Financiën met transitie naar NWOW in North Galaxy. Worden verlaten: Regentschaps-straat 56, Schatkist, Paleizenstraat (reeds verlaten) en Ruling (wetstraat 24).</p> <p>Planning NoGa uitvoering werken: Werken aangevat op 09/09/2024 - einddatum is voorzien september 2026</p> <p>2. Verhuis Federale Politie uit Kroontuinen naar de vrijgemaakte ruimte in de Finto</p> <p>Planning Finto uitvoering werken: aanvang werken gestart op 17/02/2025 – einde werken voorzien midden januari 2026.</p> <p>Besparing oppervlakte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Huurcontract Regentschapsstraat werd beëindigd op 21/12/2020: 15.975 m<sup>2</sup> bruto</li><li>• Het huurcontract van de ruling werd opgezegd met einddatum 31/12/2026. Aandeel FOD Financiën in dit gebouw: 6.373 m<sup>2</sup> bruto</li></ul>	NWoW-omgeving creëren rekening houdend met technische aspecten waaronder brandveiligheid.
<b>Stap 2</b>	01/01/2021	31/03/2022	Unia Myria en Gelijke Kansen zijn reeds verhuisd, project is uitgevoerd: gehuurd gebouw werd verlaten	

			Besparing oppervlakte aandeel Unia Myria in gehuurd gebouw Crown Center: 4.759 m <sup>2</sup> bruto	
<b>Stap 3</b>	01/01/2021	31/12/2021	Justitie - Waterloolaan 76  Alle verhuisbewegingen zijn afgerond.  Besparing oppervlakte: Wateroloolaan 76: 13.422 m <sup>2</sup> bruto	
	01/06/2022	31/12/2026	Masterplan FOD Justitie  Planning: aanvang werken gestart op 17/02/2025 – voorziene einddatum werken begin 2026  Vertaaldienst Jan Jacobs: oppervlakte die vrijkomt kan pas als besparing worden aanzien zodra er alternatieve opvulling kan worden voorzien/contract kan worden opgezegd aangezien huurcontract nog loopt.	
	01/01/2021	31/12/2022	De Munt/Pacheco 32 : uitgevoerd  Besparing oppervlakte door opzeg Pacheco 32: 13.566 m <sup>2</sup> bruto.	
	01/01/2021	31/12/2021	Raad Van State  Verlaten Wetenschapsstraat 37 is reeds gebeurd - zonder aanpassingen in de huidige gebouwen naar NWoW  Besparing oppervlakte Wetenschapsstraat 37: 6.494 m <sup>2</sup> bruto	
	31/03/2021	14/09/2022	Uitgevoerd: Kroonlaan werd verlaten voor 14/09/2022	
	Ntb	30/06/2028-30/06/2030	Verlaten van North Gate	Het project heeft vertraging opgelopen waardoor het

			<p>Tijdelijke verlenging North Gate:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 30/6/2030 voor FOD ECO en FOD Metrologie: herhuisvesting in onderzoek</li><li>• 30/6/2028 voor FOD Justitie: verhuis naar Mobius</li></ul>	<p>contract van North Gate dient verlengd te worden. Voor het project FOD Justitie werd een nieuwe datum onderhandeld van 30/6/2028, voor FOD Economie (incl. Metrologie) werd 30/6/2030 overeengekomen met de eigenaar.</p>
--	--	--	---	--

## 2. Budget, financiering en financieringsverzoek

	In k EUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Vastlegging</i>																				
	<i>Vereffening</i>																				
<b>Financiering s-bron</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>ETS</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Ander</i>																				
<b>Budget-behoefte</b>	<i>CAPEX (in k €)</i>	4.9 37	8.6 48	31. 976	31. 870	12. 768	23.458														
	<i>OPEX</i>																				

Enkel vereffeningkredieten, de Regie der Gebouwen heeft geen vastleggingskredieten meer.

De bedragen vermeld in 2026-2030 zijn totale bedragen voor de volledige periode (12.786 KEUR in 2026, 8.542 KEUR in 2027 en 1.037 KEUR in 2028 en 2029). Deze bedragen betreffen enkel de budgetten noodzakelijk voor het hierboven vermelde Masterplan. Voor de uitvoering van het geheel van de oppervlaktevermindering, heeft de Regie der Gebouwen een totaal noodzakelijk bedrag van 251.150 KEUR bepaald, exclusief bijkomende human resources. Het aldus uitgevoerde Masterplan laat toe de bezette oppervlakte met 204.008 m<sup>2</sup> te verminderen en de huurgelden met 37.680 KEUR.

Voor de masterplannen worden volgende budgetten voorzien:

MP FOD Financiën: 115 MIO euro, verspreid over 2023 tot 2029 (dit werd reeds goedgekeurd door de MR)

MP FOD Justitie: 31,6 MIO euro, verspreid over 2024 – 2026 (dit moet nog worden aangevraagd bij de ministerraad)

North Gate: reeds toegekend via MR: 68,6 MIO euro voor verhuis naar Moebius, gedeelte FOD Eco moet nog worden geraamd en aangevraagd via nota ministerraad.

Word(t)(en) er binnen deze cyclus één of meerdere financieringsverzoek(en) ingediend voor deze routekaart? **nee**

Naam financieringsverzoek	Gevraagd ETS-bedrag (kEUR)
1:	
2:	
3:	

### 3. Evaluatie beleidsimpact

#### 3.1. Becijferde impact op de uitstoot van broeikasgassen

<b>Beschrijving geëvalueerde beleidsmaatregel(en) uit de routekaart</b>	<i>Beschrijf hier één, meerdere, of een groep van maatregelen waarop de evaluatie van toepassing is. Indien het een andere eenheid betreft dan CO<sub>2</sub>, gelieve deze eenheid ook te vermelden in deze beschrijving.</i>
---	--

#### Becijferde broeikasgasemissie-impact ten gevolge van deze (groep van) beleidsmaatregel(en)

*Indien beschikbaar, gelieve een opsplitsing per sector te maken (ETS/ESR).*

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Vermeden uitstoot van broeikasgassen</b>																				
Totaal (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )	0,67	1,125	0,462	0,678		1.242	0.291	1.264		0.290										
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

*Indien enkel de cumulatieve impact over meerdere jaren beschikbaar is:*

<b>Totaal (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>

#### Toelichting van de gebruikte berekeningsmethoden voor de impactanalyse & verhouding tot emissiereductiedoelstelling in de routekaart

Berekeningswijze (gebruikte methodologie, onderzoek, aannames,...)	<p>Alleen de verwijderde m<sup>2</sup> blijft behouden als indicator voor monitoring. De kWh en TCO<sub>2</sub> worden op deze basis berekend.</p> <p>229,814 m<sup>2</sup> zal verlaten worden tegen 2027. Opgelet, een deel daarvan (+/- 90k m<sup>2</sup>) zal vervangen worden door m<sup>2</sup> in nieuwe, performantere gebouwen. Wat de oppervlaktewinst in totaal zal zijn door een overgang naar NWoW is in deze nog niet helemaal duidelijk en in sommige gevallen nog in studie. In dit geval zal de CO<sub>2</sub> uitstoot een vergelijking worden tussen het oude gebouw en de nieuwe gebouwen.</p>
--	--



Indien enkel de cumulatieve impact over meerdere jaren beschikbaar is:

<b>Totaal capaciteit(MW):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>
<b>Totaal productie (MWh):</b>	<b>Periode (beginjaar-eindjaar):</b>

### 3.4. Andere gerealiseerde impact

Indirecte effecten: op sociaal, milieu- en economisch vlak (zoals volksgezondheid, biodiversiteit, tewerkstelling, opleidingen, betaalbaarheid van de transitie, ...)	Niet enkel zal de benodigde oppervlakte verminderd worden, de bedoeling is eveneens om de verhuisbewegingen NAAR energetisch performantere en meer duurzame gebouwen te laten gebeuren
---	--

**4. Vooruitzichten en eventuele voorstellen voor nieuwe en/of versterkte federale beleidslijnen en -maatregelen**

<b>Vooruitzichten</b>	
<b>Beleidsmaatregel</b>	
<b>Beleidsmaatregel</b>	
<b>Beleidsmaatregel</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Régie des bâtiments: installation de panneaux photovoltaïques

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Bâtiments publics fédéraux
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	5D
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Vanessa Matz
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Green Deal européen et le paquet Fit for 55 visent la neutralité climatique d'ici 2050 et une réduction des émissions de carbone de 55 % d'ici 2030. La rénovation des bâtiments privés et publics joue un rôle crucial dans la réalisation de ces objectifs de réduction. Les ministères et les institutions du gouvernement fédéral contribuent à cette transition en rendant le parc immobilier fédéral économe en énergie et en recourant aux sources d'énergie renouvelables.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>NEKP/FEKP</b> (3.2iv.1 ; 3.1.1.iA11-14 ; 3.1.2.i.6) : Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux</li><li>- <b>Accord de Gouvernement</b> (3.1.2) : Dans le cadre du plan d'investissement interfédéral, le gouvernement examinera comment l'ambition d'un gouvernement climatiquement neutre peut être atteinte plus tôt que 2040. Cela comprendra, en priorité, un plan d'investissement pluriannuel visant à rendre les bâtiments immobiliers efficaces sur le plan énergétique, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à passer aux sources d'énergie renouvelables.</li></ul> <p><b>Plan National pour la Reprise et la Résilience</b> (1.2) : Efficacité énergétique et infrastructures publiques.</p>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : éventuels obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/01/2021	31/12/2022	Personnel supplémentaire recruté  Le cadastre est établi  2 contrats ont été conclus via la VEB.	Il a été décidé d'utiliser les contrats-cadres existants pour pouvoir engager plus rapidement. En outre, l'économie d'échelle du VEB offre un prix plus avantageux.
<b>Étape 2</b>	01/01/2023	31/12/2023	Des études ont été lancées  Le personnel a été formé  Les premiers projets ont été lancés	
<b>Étape 3</b>	01/01/2024	31/12/2030	Des études ont été lancées en continu  Des projets ont été lancés	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>	595	66	329	629																
	<i>Règlement</i>	595	66	329	629																
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>				454																
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>	595	66	329	175																
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>	595	66	329	629																
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p>L'économie d'émissions de CO<sub>2</sub> a été calculée au moyen de la production attendue des panneaux solaires, multipliée par un facteur d'émission. Ce facteur d'émission a été défini à l'époque au moyen du mix énergétique en Belgique</p> <p>Le facteur d'émission utilisé s'élève à 0,26 tonne/MWh</p> <p>Plus d'infos :</p> <p><a href="https://www.vlaanderen.be/veka/energie-en-klimaatbeleid-in-cijfers/co2-emissiefactoren-calorische-onderwaarden-en-soortelijke-gewichten-van-fossiele-brandstoffen-en-elektriciteit">https://www.vlaanderen.be/veka/energie-en-klimaatbeleid-in-cijfers/co2-emissiefactoren-calorische-onderwaarden-en-soortelijke-gewichten-van-fossiele-brandstoffen-en-elektriciteit</a></p> <p><a href="https://www.energuide.be/fr/questions-reponses/a-quoi-correspond-une-tonne-de-co2/2141/">https://www.energuide.be/fr/questions-reponses/a-quoi-correspond-une-tonne-de-co2/2141/</a></p> <p><a href="https://www.creg.be/fr/publications/decision-b2364">https://www.creg.be/fr/publications/decision-b2364</a></p>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	L'installation de panneaux solaires permet une production locale d'électricité. De ce fait, moins d'énergie doit être retirée du réseau.
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>	443	50	245	468																

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	On part d'une production moyenne de 0,9 MWh/kWp. Il s'agit d'une moyenne qui tient compte des heures d'ensoleillement attendues en Belgique. Il n'est pas tenu compte de l'orientation ou de la pente Il n'est pas tenu compte de la consommation énergétique du site
---	--

**3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>	492	55	273	520																
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>	443	50	245	468																

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**3.4. Autres effets réalisés**

Effets indirects : en termes	
------------------------------	--

sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	
---	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	Les principaux obstacles lors de l'installation de panneaux solaires sont : <ul style="list-style-type: none"><li>- Le manque de personnel pour l'exécution des projets</li><li>- La rénovation tardive des bâtiments</li></ul>
<b>Politique</b>	Rénovation de bâtiments
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

## CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

# Rapport de progrès Régie des bâtiments: rénovation des infrastructures carcérales de détention

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Bâtiments publics fédéraux
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	5E
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Vanessa Matz Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'Etat, du Numérique et de la Politique scientifique
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Annelies Verlinden Ministre de la Justice et de la Mer du Nord.
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Green Deal européen et le paquet Fit for 55 visent la neutralité climatique d'ici 2050 et une réduction des émissions de carbone de 55 % d'ici 2030. La rénovation des bâtiments privés et publics joue un rôle crucial dans la réalisation de ces objectifs de réduction. Les ministères et les institutions du gouvernement fédéral contribuent à cette transition en rendant le parc immobilier fédéral économe en énergie et en recourant aux sources d'énergie renouvelables.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>NEKP/FEKP</b> (3.2iv.1 ; 3.1.1.iA11-14 ; 3.1.2.i.6) : Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Nom	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	Termonde		28/10/2022	Bâtiment en exploitation pour une période de 25 ans depuis la mise à disposition, maintenance comprise chez le Prestataire.	
Étape 2	Anvers		01/05/2026	Le projet devra répondre, tout comme les autres projets, aux prescriptions du cahier de performances, également et entres autres en termes de durabilité. Fin attendue du chantier début 2026, qui sera suivie par une phase de tests, avant la mise à disposition prévue pour le second trimestre de 2026	Retardement de la procédure à la cause de la hausse des prix au moment de la FC, problèmes d'intempéries en 2024 qui ont causé un léger retard sur le chantier. Depuis, tout suit son cours.
Étape 3	Haren		01/09/2022	Bâtiment en exploitation pour une période de 25 ans depuis la mise à disposition, maintenance comprise chez le Prestataire.	
Étape 4	Vresse		01/04/2029	Le projet devra être attribué au printemps 2025 et les travaux devront commencer fin 2026-début 2027. Après une phase de test, la mise à disposition est prévue pour printemps 2029.	Difficultés liées au Covid 19, la guerre en Ukraine et la hausse de prix, qui ont provoqué un retard dans la procédure suite à la révision du prix plafond ; des longues procédures d'approbation
Étape 5	Verviers		01/09/2032	La phase de sélection devra commencer pour été 2025,	Manque de personnel qui a

				avec une mise à disposition estimée pour l'instant pour 2032.	retardé la possibilité de lancement du marché ; l'Accord du Gouvernement du 30/10/2020 qui a priorisé les projets des Centres de psychiatrie légale (CPL) sur ceux des établissements pénitentiaires (EP)
<b>Étape 6</b>	Lantin (EP Paifve)		01/10/2033	Le projet est en attente et dépend également de l'avancement du CPL de Paifve. Le projet pourra recommencer avec tout d'abord, la publication d'un marché de services pour des consultants juridiques et financiers pour poursuivre avec le marché DBFM proprement dit.	Manque de personnel qui a retardé la possibilité de lancement du marché ; interdépendance entre le projet de CPL et de EP de Paifve – le CPL doit être en exploitation pour permettre la démolition de l'actuel EDS qui sera remplacé par l'EP. Par ailleurs, il existe un recours en cours contre la décision de sélection pour le CPL de Paifve qui entraîne un retard aujourd'hui de presque un an déjà sans aucune notion du délai final

## 2. Budget, financement et demande de financement

	<i>En kEUR</i>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																				
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **non**

<b>Nom de la demande de financement</b>	<b>Montant ETS demandé (kEUR)</b>
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p>Une fois l'ensemble du projet réalisé (donc à partir de 2033), il est prévu une diminution de 1.284 Tonnes de CO2 par an et réduire la consommation totale de 5.418.000 kWh par an. Cette estimation doit être revue afin de tenir compte des consommations énergétiques projetées de chaque projet (consommation électricité non reprise dans l'analyse). Ceci permettra aussi de préciser dans le temps les économies.</p> <p>Sur base des consommations actuelles des prisons existantes et des prisons récemment construites, on constate une diminution de la consommation de gaz de 62% (-177 kWh/m<sup>2</sup> ou - 41,85 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> économisés). Il faudra néanmoins tenir compte de l'augmentation de surface et de places créées par ces nouveaux projets. Ces estimations seront donc affinées avec l'avancement des projets en cours.</p>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	Cette feuille de route, incluse dans le plan directeur, vise à créer une infrastructure pénitentiaire permettant une détention dans des conditions humaines, tout en s'engageant à accroître l'efficacité énergétique.
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>													5418	5418	5418	5418	5418	5418	5418	5418

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

**3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable**

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**3.4. Autres effets réalisés**

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et	<i>Le projet devrait entraîner une diminution de 1284 Tonnes de CO2 par an et réduire la consommation totale de 5.418.000 kWh par an. Cette estimation doit être revue afin de tenir compte des</i>
---	---

économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<p><i>consommations énergétiques projetées de chaque projet.</i></p> <p><i>Les projets seront réalisés dans le cadre d'un marché public et exécuté par des entreprises privées. Cela contribue à l'activité économique et au PIB du pays.</i></p> <p><i>Afin de réaliser les projets concernés, il est nécessaire de prévoir des ressources internes à hauteur de 17 ETP et externes - coût de consultance non repris au budget DBFM/DBFMO, budget séparé.</i></p>
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>Un des obstacles serait le changement de politique d'enfermement qui pourrait accroître le nombre de détenus de telle manière qu'il ne soit pas possible d'y répondre avec les nouveaux projets.</p> <p>Un second serait le non-accord d'engagement de nouveaux membres du personnel permettant de mettre en place ces projets</p>
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	<p>La priorité accordée sur la mise en œuvre des projets.</p> <p>Le budget accordé pour le recrutement du personnel nécessaire à la réalisation de ces projets</p>
<b>Politique</b>	<p>L'acceptation rapide de la procédure proposée DBFM pour l'organisation de ces marchés car c'est souvent la validation de ce choix qui fait perdre pas mal de temps aux dossiers.</p> <p>L'accord des permis plus rapide.</p>

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Régie des bâtiments: relighting

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Bâtiments publics fédéraux
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	5F
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Vanessa Matz
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Green Deal européen et le paquet Fit for 55 visent la neutralité climatique d'ici 2050 et une réduction des émissions de carbone de 55 % d'ici 2030. La rénovation des bâtiments privés et publics joue un rôle crucial dans la réalisation de ces objectifs de réduction. Les ministères et les institutions du gouvernement fédéral contribuent à cette transition en rendant le parc immobilier fédéral économe en énergie et en recourant aux sources d'énergie renouvelables.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>NEKP/FEKP</b> (3.2iv.1 ; 3.1.1.iA11-14 ; 3.1.2.i.6) : Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux</li><li>- <b>Plan National pour la Reprise et la Résilience</b> (1.2) : Efficacité énergétique et infrastructures publiques.</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	31/01/2021	31/12/2021	<p>Pour la période 2019-2020, plusieurs projets ont été lancés ou achevés. 31 projets ont été terminés pour un montant total engagé de 950 kEUR (ajoutés au chiffre 2021 dans le tableau budgétaire). Les premiers projets montrent qu'on réduit de 40 à 50 % la consommation électrique.</p> <p>Dans la PAM initiale, il était prévu un montant de 1.210 kEUR pour 2021, et nous avons engagé effectivement 1.159 kEUR.</p>	<p>Pas d'engagement spécifique réalisé par manque de budget sur l'enveloppe du personnel : réalisation sur les budgets ordinaires de la Régie avec le personnel technique (Ingénieurs et contrôleurs électricité) assigné au suivi des autres projets et du facility , Les équipes de projet restent 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).</p>
<b>Étape 2</b>	01/01/2022	31/12/2022	Étude de nouveaux projets et exécution de en 19 projets pour un montant de 772 kEUR	Pas de recrutements spécifiques pour cette feuille de route
<b>Étape 3</b>	01/01/2023	31/12/2023	Étude de nouveaux projets et exécution de en 23 projets pour un montant de 1991 kEUR, net progrès sur cet exercice	
<b>Étape 4</b>	01/01/2024	31/12/2030	Étude de nouveaux projets et exécution de en 15 projets pour un	Les montants complémentaires

			<p>montant de 1426 kEUR.</p> <p>Pour 2025 il est prévu de réaliser 12 projets de plus pour un montant de 2527 kEUR.</p> <p>Le nouvel accord-cadre électricité a été publié et est en cours d'analyse des offres.</p>	<p>initialement annoncés à hauteur de 7.260 kEUR annuels pour les années 2024 à 2026 ne seront pas atteints étant donné que les budgets ne sont pour l'instant pas suffisants, mais surtout qu'aucune ressource humaine supplémentaire n'a été engagée à ce jour, nous tablons à présent réalistement sur un maximum de 2 million EUR par an au vu des ressources actuelles de la Régie.</p>
--	--	--	--	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Engagements</i>	115 9 + 950	772	199 1	142 6																
	<i>Liquidations/ règlements</i>																				
<b>Source de financemen t</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>ETS</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgé- taires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui/ non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	

2 :	
3 :	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

##### Evaluation 1 (2, 3, ... )

Dupliquez cette section vide ci-dessous si nécessaire, pour créer des évaluations supplémentaires (évaluation 2, évaluation 3,...).

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique. S'il s'agit d'une unité autre que le CO<sub>2</sub>, veuillez également mentionner cette unité dans la description.</i>
---	--

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

En ktCO <sub>2</sub>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )	-	-	-	-																
ETS (ktCO <sub>2</sub> )	0.196	0.072	0.185	0.132																
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>Hypothèses : Estimation d'une diminution de 50% de puissance installée. 2500 h/an de fonctionnement, CO<sub>2</sub> : 260 g par kWh électrique</i>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Impact estimé sur l'efficacité énergétique

(+ : diminution de la consommation d'énergie, - : augmentation de la consommation d'énergie)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>	+0.754	+1.031	+1.742	+2.25																

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	Hypothèses : Estimation d'une diminution de 50% de puissance installée. 2500 h/an de fonctionnement, CO2 : 260 g par kWh électrique
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

(+ : augmentation, - : diminution)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

Capacité totale (MW) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :
Production totale (MWh) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<i>En plus des réductions des consommations prévues, le relighting permet d'améliorer le confort visuel des occupants en appliquant les dernières normes d'éclairage en vigueur.</i>
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Bâtiments publics fédéraux
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	5G
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Vanessa Matz
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Green Deal européen et le paquet Fit for 55 visent la neutralité climatique d'ici 2050 et une réduction des émissions de carbone de 55 % d'ici 2030. La rénovation des bâtiments privés et publics joue un rôle crucial dans la réalisation de ces objectifs de réduction. Les ministères et les institutions du gouvernement fédéral contribuent à cette transition en rendant le parc immobilier fédéral économe en énergie et en recourant aux sources d'énergie renouvelables.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>NEKP/FEKP</b> (3.2iv.1 ; 3.1.1.iA11-14 ; 3.1.2.i.6) : Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux</li><li>• Plan national pour la relance et la résilience (1.2) : Efficacité énergétique et infrastructures publiques.</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/01/2021	21/12/2021	<p>Identification projets pilotes : terminés en 2021, 12 projets pilotes ont été identifiés</p> <p>Fixer des exigences minimales pour les nouvelles constructions et les rénovations : terminé en 2021, une directive interne contenant des exigences a été rédigée.</p> <p>Analyse des aspects non financiers : terminé en 2021</p> <p>Recrutement de personnel supplémentaire : en cours</p>	<p>Les services opérationnels de la Régie sont confrontés à une pénurie de personnel, même si l'on exclu les tâches supplémentaires du NEKP. Les postes vacants sont pourvus avec beaucoup de difficultés.</p> <p>L'objectif d'engagement du personnel nécessaire n'est pas atteint.</p>
<b>Étape 2</b>	01/01/2022	31/12/2023	<p><b>Certificats PEB</b> bâtiments publics : La certification PEB avance en continu dans les 3 régions. État des lieux février 2025 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bruxelles : 160/196</li> <li>- Flandre : 117/157</li> <li>- Wallonie : 57/189</li> </ul> <p>En Flandre, le certificat PEB pour les bâtiments publics sera remplacé par l'EPC NR (voir ci-dessous).</p> <p><b>Audits</b> énergétiques : L'accord-cadre a été publié et attribué. Certains lots doivent cependant être republiés.</p>	<p>Les certificats PEB ayant une validité limitée, ils doivent être renouvelés en permanence. Il s'agit en fait d'un objectif permanent.</p> <p>Les commandes de certificats par les occupants des bâtiments n'est pas toujours effective selon les clients et les régions.</p>
<b>Étape 3</b>	01/09/2023	01/01/2027	<p><b>Projets pilotes</b> : 2 projets pilotes ont été réalisés, d'autres projets où les normes, de bâtiment passif sont appliqués sont</p>	<p>Projets: La mise en œuvre des projets pilotes ne se déroule pas</p>

			<p>en cours.</p> <p><b>Certificats PEB</b> : les certificats PEB pour les bâtiments publics sont remplacés par le certificat pour tous les bâtiments non-résidentiels en Flandre. Un nouveau contrat-cadre a été lancé à cet effet.</p> <p><b>Audits</b> : Les audits sont commandés au cas par cas. État des lieux février 2025 :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Audits réalisés : 45</li></ul>	<p>comme prévu, en raison du manque de personnel.</p> <p>Audits : Le manque de personnel dédié ne permet pas de passer des commandes supplémentaires.</p>
--	--	--	---	---

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<b>Capture</b>	261 3	261 3	261 3	261 3																
	<b>Règleme nt</b>																				
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>																				
	<b>FTA</b>																				
	<b>Privé</b>																				
	<b>Autres</b>		571 8,4 6	238 24, 9	425 81, 11	429 40, 48	712 9,3 2														
<b>Besoins budgé-taires</b>	<b>CAPEX</b>										110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)	110. 962 (*)
	<b>OPEX</b>			301 3,0 459 8	373 6,4 823	373 6,4 823	373 6,4 823	723 ,43 631													

(\*) Il s'agit du budget initialement estimé à 1 220 581 384 € (niveau de prix 2019, non indexé), réparti sur 11 ans. Cela suppose que nous disposerons d'un budget et d'un personnel supplémentaires pour commencer les travaux de rénovation en 2030 au plus tôt. Cependant, il n'est pas très réaliste d'effectuer tous les travaux de rénovation à 11 ans.

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	Une fois l'ensemble du projet réalisé (donc à partir de 2040), il est prévu une diminution de 59.860 Tonnes de CO2 par an et de réduire la consommation énergétique de 228.550.761 kWh par an. Les économies actuelles sont établies comme des réalisations (non cumulatives) moyennes. En fonction des années, des réalisations plus ou moins importantes seront réalisées. La priorité sera mise sur les réalisations les plus importantes en termes d'impact.
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet) Veuillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<p>Une fois l'ensemble du projet réalisé (donc à partir de 2040), il est prévu une diminution de 59.860 Tonnes de CO2 par an et de réduire la consommation énergétique de 228.550.761 kWh par an. Les projets seront réalisés dans le cadre d'un marché public et exécuté par des entreprises privées. Cela contribue à l'activité économique et au PIB du pays.</p> <p>Afin de réaliser les projets concernés, il est nécessaire de prévoir des ressources internes et externes supplémentaires, respectivement 22 ETP et 43 ETP (non repris au budget).</p>
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès DRFM – Design, Renovate, Finance & Maintain

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Bâtiments publics fédéraux
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	5H
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Ministre Jan Jambon
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Ministres Francken, Matz
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Green Deal européen et le paquet Fit for 55 visent la neutralité climatique d'ici 2050 et une réduction des émissions de carbone de 55 % d'ici 2030. La rénovation des bâtiments privés et publics joue un rôle crucial dans la réalisation de ces objectifs de réduction. Les ministères et les institutions du gouvernement fédéral contribuent à cette transition en rendant le parc immobilier fédéral économe en énergie et en recourant aux sources d'énergie renouvelables.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>NEKP/FEKP</b> (3.2iv.1 ; 3.1.1.iA11-14 ; 3.1.2.i.6) : Rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/07/2021	01/04/2022	<p><i>Préparation de la mission suite au conseil des ministres :</i></p> <p><i>- engagement d'un consortium de consultants pour développer et implémenter un modèle DRFM</i></p> <p>100% achevée</p>	<p><i>Expliquez : quels sont les obstacles, les retards, le contexte qui ont compliqué la mise en œuvre de cette étape ? Pourquoi la date de début et/ou de fin a-t-elle été modifiée ?</i></p>
<b>Étape 2</b>	01/04/2022	31/12/2023	<p>La phase 1 du DRFM correspond à la phase de conception. Il s'agit de la préparation, l'identification de la liste de bâtiments sur la base de critères d'éligibilité, du potentiel d'économie d'énergie et de réduction de CO2 pour les bâtiments retenus, la conception de la structure opérationnelle et financière, la définition de la gouvernance du programme (modalités de collaboration, modalité d'intégration de travaux complémentaires souhaités par les bénéficiaires), du calendrier d'investissement et du calendrier de remboursement.</p> <p>100% achevé</p>	<p>Cette étape a pris plus de temps que prévu pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilité des bénéficiaires</li> <li>• Disponibilité des données des bâtiments</li> <li>• Processus de contrôle et validation nombreux et chronophages (IF, ICN, cabinets ministériels)</li> </ul>
<b>Étape 3</b>	01/01/2024	31/12/2025	<p>La phase 2 du DRFM correspond à la phase d'implémentation : il s'agit de</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Développer les modèles de contrat de travaux sous la forme de PPP et de CPE, lancer les 2 premiers projets de rénovation (attribution prévue en Q2-2026)</li> </ol>	<p>Obstacles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Révision et approbation du budget pour la phase 2 (4 mois)</li> <li>• Disponibilité des</li> </ul>

			<p>2. Rédiger le cahier des charges et de lancer le marché pour identifier le Facilitateur DRFM (c'est à dire l'opérateur privé qui assurera le rôle de maître d'ouvrage délégué) =&gt; attribution prévue en Q2-2026.</p> <p>3. Engager le partenariat avec la BEI pour optimiser le financement du programme.</p> <p>Étape en cours</p>	<p>bénéficiaires</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Processus de contrôle et validation nombreux et chronophages (IF, ICN, cabinets ministériels)</li> </ul>
--	--	--	---	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<b>Engagements</b>							684	899	759	0	16.856	27.504	40.309	68.598	94.243	121.615	143.341	153.259	173.067	183.150	
	<b>Liquidations/règlements</b>							684	899	759	0	16.856	27.504	40.309	68.598	94.243	121.615	143.341	153.259	173.067	183.150	
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>																					
	<b>ETS</b>																					
	<b>Privé</b>							9.390	53.852	208.055	281.081	501.680	405.248	414.233	399.184	209.250	372.915	326.683	9.390	53.852	208.055	
	<b>Autres</b>																					
<b>Besoins budgétaires</b>	<b>CAPEX</b>							9.390	53.852	208.055	281.081	501.680	405.248	414.233	399.184	209.250	372.915	326.683	9.390	53.852	208.055	
	<b>OPEX</b>																					

À noter que les budgets en engagement et en liquidation sont nécessaires jusqu'en 2069 :

Total budget supplémentaire PubCo (m€)	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	
	0,68	0,90	0,76	- 1,76	16,86	27,50	40,31	68,60	94,24	121,62	143,34	
	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>	<b>2046</b>	<b>2047</b>	<b>2048</b>	
	153,26	173,07	183,15	180,55	176,83	170,11	163,32	156,46	149,52	142,51	135,40	
	<b>2049</b>	<b>2050</b>	<b>2051</b>	<b>2052</b>	<b>2053</b>	<b>2054</b>	<b>2055</b>	<b>2056</b>	<b>2057</b>	<b>2058</b>	<b>2059</b>	
	128,22	120,94	113,58	104,22	96,68	88,04	80,43	69,96	62,11	53,70	45,60	
	<b>2060</b>	<b>2061</b>	<b>2062</b>	<b>2063</b>	<b>2064</b>	<b>2065</b>	<b>2066</b>	<b>2067</b>	<b>2068</b>	<b>2069</b>		
	32,89	21,06	- 0,15	- 15,37	- 39,60	- 60,03	- 90,47	- 66,24	- 79,61	- 97,57		

Ces budgets correspondent aux montants supplémentaires nécessaires au remboursement des investissements car les économies d'énergie et de maintenance ne couvrent pas la totalité des redevances de remboursement.

Les sources de financement : Les sources sont privées, c'est l'idée même du DRFM. Ces sources de financement sont utiles pour les dépenses en Capex.

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **non**

<b>Nom de la demande de financement</b>	<b>Montant ETS demandé (kEUR)</b>
1 :	
2 :	
3 :	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

##### Evaluation 1 (2, 3, ... )

Dupliquez cette section vide ci-dessous si nécessaire, pour créer des évaluations supplémentaires (évaluation 2, évaluation 3,...).

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Rénovation énergétique des &gt;2.500 bâtiments concernés par le programme DRFM</i>
---	---

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

<i>En ktCO<sub>2</sub></i>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )									-1	-13	-21	-34	-39	-44	-50	-53	-60	-68	-73	-77
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>Méthode basée sur les économies d'énergie en électricité et en chauffage basée sur les données statistiques des bâtiments concernés par le DRFM (étude de Tractebel)</i>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Rénovation énergétique des &gt;2.500 bâtiments concernés par le programme DRFM</i>
---	---

#### Impact estimé sur l'efficacité énergétique

(+ : diminution de la consommation d'énergie, - : augmentation de la consommation d'énergie)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>									+5000	+70.000	+114.000	+185.000	+212000	+239.000	+271.000	+288.000	+326.000	+369.000	+396.000	+418.000

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>Calcul statistique à partir des données disponibles pour les bâtiments concernés par le DRFM et le potentiel d'économie d'énergie (expérience issue de projets similaires)</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

#### Evaluation 1 (2, 3, ...)

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Rénovation énergétique des &gt;2.500 bâtiments concernés par le programme DRFM.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

(+ : augmentation, - : diminution)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)							À déterminer en fonction de chaque projet													
Production supplémentaire (MWh)							À déterminer en fonction de chaque projet													

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

Capacité totale (MW) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :
Production totale (MWh) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :

### 3.4. Autres effets réalisés

<p>Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</p>	<p><i>La rénovation énergétique portant sur les 2 586 bâtiments du programme DRFM engendrera la création de +/- 35.000 nouveaux emplois. A noter que ces estimations ne comprennent pas les nouveaux emplois créés au travers des activités de maintenance des bâtiments qui constituent également une part non négligeable des tâches adressées aux entrepreneurs. Nous pouvons aisément supposer que le programme permettra de mettre au travail près de 50.000 personnes.</i></p> <p><i>L'impact sur l'économie belge ne se limite pas à la création d'emplois mais doit également faire l'objet du facteur multiplicateur d'activité de la demande primaire établi par le Bureau du Plan. Pour le secteur de la construction, le multiplicateur est de 2,53 millions d'euros générés par million d'euros de demande finale adressée à la production intérieure. Le programme générerait ainsi l'équivalent de 6 milliards d'euros de production dans l'économie belge.</i></p> <p><i>Les travaux prévus par le DRFM intégreront également les aspects de circularité des matériaux.</i></p> <p><i>75% des montants investis seront SEC neutres.</i></p>
---	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	L'expérience du DRFM peut être exploitée par d'autres autorités publiques qui souhaitent appliquer une logique de PPP pour la rénovation de plusieurs dizaines / centaines de bâtiments
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Fonctionnement des entreprises publiques
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	6B
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vanessa Matz, Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'Etat, du Numérique et des Etablissements scientifiques fédéraux</li></ul>
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Jean-Luc Crucke, Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale;</li><li>• Bart De Wever, Premier ministre</li></ul>
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• PNEC/PFEC, rubrique 3.1.1.iA: Avec leurs marchés publics durables, les pouvoirs publics inciteront le marché à passer à une économie sans carbone (écologisation de leur flotte, achat d'électricité verte, achats conformes aux principes de l'économie circulaire, choix des critères d'attribution, etc.).</li><li>• Accord de gouvernement, rubrique 3.2 : le gouvernement fédéral donne l'exemple et intègre les principes de l'économie circulaire dans ses appels d'offres publics.</li><li>• Plan national pour la relance et la résilience</li><li>• Accord de gouvernement 2025: "Le gouvernement fédéral montre l'exemple et rattrape son retard en rendant son propre patrimoine immobilier, son parc automobile et sa politique d'achat plus durables"</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	01/01/2024	31/12/2024	<p>A) des critères durables sont introduits pour tous les accords-cadres mis sur le marché par le SPF BOSA. Pour les domaines d'achats transversaux (annexe 2 de l'AR du 21/07/2023) attribués au centre de services Procurement du SPF Stratégie et Appui (FORCMS), les aspects durables ont été pris en compte dans les contrats communs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Contrat cadre pour des appareils mobiles (GSM, smartphones et tablettes)<ul style="list-style-type: none"><li>○ Il est tenu compte des éléments suivants dans les critères d'attribution :<ul style="list-style-type: none"><li>▪ label (guide des achats durables);</li><li>▪ Indice de réparabilité;</li><li>▪ DAS.</li></ul></li></ul></li><li>• Marché public pour la concessions appareils distributeurs de snacks et boissons<ul style="list-style-type: none"><li>○ Il est tenu compte des éléments suivants dans les critères d'attribution:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Accessibilité des appareils pour les personnes moins valides ;</li><li>▪ Efficacité énergétique des appareils ;</li><li>▪ Label sur les consommables (guide des achats durable).</li></ul></li></ul></li><li>• Contrat cadres pour la livraison de papier, enveloppes</li></ul>	<p>A) Le SPF BOSA intègre des critères durables pour tous les accords-cadres dont il est l'organisation en charge. L'intégration de ces critères dans les accords-cadres des autres centrales d'achats n'est pas garantie. Il devrait y avoir une instruction claire du gouvernement exigeant l'intégration de critères durables pour tous les services d'achats (voir étape 3).</p>

			<p>et articles en papier</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ L'aspect durable est ici un élément de régularité de l'offre pour les lots 1, 2 et 3. Pour le lot 1, cela concerne la circularité.</li><li>○ En outre, il est tenu compte des éléments suivants dans les critères d'attribution :<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Produits labellisés (guide des achats durables)</li><li>▪ L'économie circulaire</li><li>▪ Éventuels éléments supplémentaires</li><li>▪ Certains éléments de la RSE appliquée</li></ul></li><li>● Contrat cadre pour des étagères<ul style="list-style-type: none"><li>○ Il est fait référence au guide des achat durable</li><li>○ Il a été tenu compte des éléments suivants dans les critères d'attribution :<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ecolabel éventuel ;</li><li>▪ Economie circulaire.</li></ul></li></ul></li><li>● Contrat cadre pour la livraison de produits d'entretien<ul style="list-style-type: none"><li>○ Lorsque cela était possible, l'ecolabel était obligatoire</li><li>○ Il a été tenu compte des éléments suivants dans les critères d'attribution :<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ecolabel éventuel</li><li>▪ Economie circulaire</li></ul></li></ul></li><li>● Contrat cadre pour l'achat de PC<ul style="list-style-type: none"><li>○ Il a été tenu compte de la consommation d'énergie des appareils proposés.</li><li>○ Les soumissionnaires ont dû s'engager par rapport à une série d'exigences portant sur les produits et matériaux, les emballages, le</li></ul></li></ul>	
--	--	--	--	--

			<p>transport, la récupérabilité, la seconde vie et la responsabilité éthique.</p> <p>B) Afin d'inspirer la rédaction de spécifications durables, des fiches produits sont développées à l'initiative de l'IFDD (voir étape 3).</p>	
<b>Étape 2</b>	01/01/2024	31/12/2024	<p>Le SPF BOSA et l'IFDD, en collaboration avec la KU Leuven, ont finalisé une liste d'urgence en 2023 et 2024 sur la base des besoins des marchés publics fédéraux, des risques environnementaux et sociaux et des opportunités pour l'économie sociale et l'économie circulaire. Sur la base de cette liste, la préparation des fiches produits pour les produits et services les plus prioritaires a débuté en 2024.</p> <p>Plus d'informations :  <a href="https://www.gidsvoorduurzameaankopen.be/fr/liste-durgence-2023">https://www.gidsvoorduurzameaankopen.be/fr/liste-durgence-2023</a></p>	L'étape 2 a été exécutée.
<b>Étape 3</b>	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	<p>A) Sur la base de la liste d'urgence décrite ci-dessus, l'IFDD a élaboré des fiches produits pour 19 groupes de produits différents. Plus d'informations :  <a href="https://www.gidsvoorduurzameaankopen.be/fr/liste-durgence-2023">https://www.gidsvoorduurzameaankopen.be/fr/liste-durgence-2023</a></p> <p>B) Ces dernières années, le SPF Chancellerie, le SPF BOSA et l'IFDD ont tenté à plusieurs reprises de réviser la circulaire 'achats durables' du 16 mai 2014. Jusqu'à présent, il n'y a pas de texte consensuel.</p>	<p>A) étape 3a est exécutée</p> <p>B) Des instructions politiques claires sont nécessaires sur les principes ou critères que les acheteurs devraient suivre à moyen terme (5 à 10 ans) pour certaines catégories de</p>

				produits/services, par exemple les catégories les plus prioritaires de la liste d'urgence. Ces décisions pourraient être incluses en annexe de la circulaire sur les marchés publics durables, dans la note de politique fédérale d'achats ou dans un autre document approuvé par le gouvernement. Il faudra également tenir compte des diverses réglementations sectorielles européennes, éventuellement en anticipant déjà la révision des directives sur les marchés publics.
<b>Etape 4</b>	01/01/2024	31/12/2024	<p>A) Afin d'encourager les acheteurs à effectuer des achats durables, des sessions de formation générale sur les achats durables sont organisées deux fois par an. Il s'agit d'une coopération entre le SPF BOSA et l'IFDD.</p> <p>B) En outre, le SPF BOSA a lancé une première formation spécifique à la catégorie pour les acheteurs. Il s'agit d'une formation sur les TIC durables. Le développement d'autres formations de ce type serait une opportunité.</p>	<p>A) en exécution</p> <p>B) Le budget pour la formation aux marchés publics au sein du SPF BOSA est limité. Le SPF BOSA devrait disposer d'un budget supplémentaire pour développer des formations pour les catégories prioritaires de la liste d'urgence. Sur cette base, les acheteurs (d'accords-cadres)</p>

				peuvent estimer des critères durables plus conformes au marché et plus ciblés et les inclure dans leurs spécifications.
<b>Etape 5</b>	01/01/2024	31/12/2024	Cela se fait par l'intermédiaire de la Commission interdépartementale du développement durable (CIDD).	
<b>Etape 6</b>	01/01/2024	31/12/2024	Voir étape 3a et étape 4.	Des ressources sont nécessaires pour une formation plus spécifique à la catégorie (durabilité) des acheteurs qui préparent les spécifications pour les catégories prioritaires du gouvernement fédéral.

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>			119	54																	
	<i>Règlement</i>				119	54																
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>FTA</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres</i>			<i>Crédits SPF BO SA</i>	<i>Crédits IFD D + Crédits SPF BO SA</i>	<i>Crédits IFD D</i>																
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																					
	<i>OPEX</i>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p><i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i></p>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route	Non disponible
--	----------------

Impact estimé sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
MWh																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<p><i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i></p>
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route	Non disponible
--	----------------

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

Capacité totale (MW) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :
Production totale (MWh) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Non disponible
--	----------------

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Fonctionnement des entreprises publiques
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	6C
<b>Type de mesure</b>	mitigation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Vanessa MATZ, ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'Etat, du Numérique et des Etablissements scientifiques fédéraux.</li></ul>
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Jean-Luc CRUCKE, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale ;</li><li>Bart DE WEVER, Premier ministre.</li></ul>
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>PNEC</b> : verdissement du parc de véhicules du gouvernement fédéral (objectif zéro émission)</li><li><b>Accord de gouvernement 2019</b>: "Dans leurs efforts pour atteindre la neutralité climatique, les entreprises publiques assureront leur propre approvisionnement énergétique renouvelable durable."</li><li><b>Plan National pour la Reprise et la Résilience (PNRR)</b> : Efficacité énergétique des infrastructures publiques</li><li>Directive de l'UE sur les Véhicules Propres (2019) : définit les «véhicules propres» et fixe des objectifs nationaux pour leurs marchés publics. Elle s'applique à différentes formes de marchés publics, notamment l'achat, le crédit-bail, la location et les contrats de service correspondants. Pour la Belgique, par exemple, elle fixe un minimum de 38,5 % de véhicules utilitaires légers propres dans les marchés publics jusqu'en 2030.</li><li>Accord de Gouvernement 2025 : « L'autorité fédérale montre l'exemple et rattrape son retard en rendant son patrimoine immobilier, <b>sa flotte de véhicules</b> et sa politique d'achat plus durable »</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	01/04/2022	12/04/2023	La circulaire 307sexies a été abrogée et un nouveau texte (307 septies) a été publié le 12/04/2023. L'étape a été exécutée.	Différents obstacles ont été rencontrés : manque de bornes de rechargement dans les bâtiments publics, coûts en hausse et résistance au changement (passage vers la motorisation électrique).
<b>Étape 2</b>	01/04/2022	10/07/2024	L'AR du 29 octobre 2001 relatif aux mandataires a été modifié par l'AR 10 juillet 2024 (MB du 06.09.2024)	L'étape 2 a été exécutée.
<b>Étape 3</b>	27/07/2021	15/12/2025	Le cahier spécial des charges et la procédure de contrat commun (achat centralisé dans le cadre de la politique fédérale d'achats) sont en préparation.	L'étape 3 est en exécution. Mauvaise compréhension et résistances au changement dans les départements.
<b>Étape 4</b>	01/11/2023	31/12/2025	Depuis le 28 mars 2024, un arrêté royal intègre le principe du leasing vélo comme avantage sociétal pour les membres du personnel fédéral. Le cahier spécial des charges est en préparation.	Le cahier des charges n'a pas encore été publié car l'Inspection des finances ne souhaite pas donner son avis sur celui-ci avant que les textes réglementaires (arrêté ministériel et circulaire) définissant les modalités ultérieures ne soient publiés.

				BOSA espère publier le cahier des charges début mai et la conclusion en octobre 2025
<b>Etape 5</b>	01/01/2026	30/06/2026	Cette étape ne peut débuter qu'après l'étape 3.	Mauvaise compréhension et résistances au changement dans les départements.
<b>Etape 6</b>	20/07/2023	30/06/2025	Cette étape n'a pas encore débuté. Il n'y a pas de solution technique qui permet d'automatiser la récolte des données.	Mauvaise compréhension et résistances au changement dans les départements.  Pas de base de données existante avec les personnes de contact, les institutions concernées et le parc automobile.
<b>Etape 7</b>	01/01/2025	31/12/2029	La Régie des Bâtiments va proposer au Conseil des Ministres un dossier pour un accord-cadre pour la fourniture, l'installation et l'exploitation de  d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques.	Capacité de la Régie des Bâtiments et du fournisseur d'exécuter et implémenter l'accord-cadre.

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																					
	<i>Règlement</i>																					
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>FTA</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres</i>																					
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																					
	<i>OPEX</i>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p><i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i></p>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	Non disponible
---	----------------

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<p><i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i></p>
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

Non disponible

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Non disponible
--	----------------

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

## CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

# Rapport de progrès Contribution quantitative et qualitative au financement international de la lutte contre le changement climatique

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Coopération internationale
<b>Code de la feuille de route</b>	7A
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Maxime Prévot, Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Jean-Luc Crucke, Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Accord de gouvernement:</b><ul style="list-style-type: none"><li>○ P. 96: “Nous confirmons les engagements pris dans le cadre de l’accord de Paris, de l’accord de Montréal sur la biodiversité, du Green Deal et des objectifs européens en matière de climat et d’énergie que la Belgique a approuvés et mettons en œuvre une politique visant à atteindre ces objectifs.”</li><li>○ P. 194: “Au sein d’instances telles que les Nations unies, mais aussi au niveau bilatéral, nous nous engageons en faveur de la paix, de la sécurité, de la lutte contre le changement climatique et pour la préservation de la biodiversité, de la santé mondiale et de la croissance économique durable afin d’atteindre les objectifs de développement durable (ODD) [...] Nous relevons des défis communs tels que le changement climatique, les migrations incontrôlées, les entraves à la liberté de navigation, le terrorisme, les cybermenaces et la criminalité organisée. [...] Nous orientons nos efforts en fonction de nos intérêts les plus fondamentaux, en tenant compte des ressources disponibles.”</li><li>○ P. 204: “Nous aidons nos pays partenaires à notamment</li></ul></li></ul>

accéder à l'éducation, en collaboration avec les Communautés, à des soins de santé de qualité, à un travail décent et à une sécurité alimentaire durable et à lutter contre le changement climatique.”

- **NEKP/FEKP** : « ... Poursuivre et accroître les engagements budgétaires en vue de mettre en œuvre des projets internationaux concrets visant à accroître la capacité d'adaptation des pays en développement, soit par l'innovation technologique, qui permet d'élever le niveau de vie tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, soit par l'efficacité énergétique, la gestion durable des sols, de l'agriculture et des forêts, gestion des ressources en eau, etc.

**CCNUCC/Accord de Paris** : Article 9.3 de l'Accord de Paris, Décision 1/CP.21 (§ 53 et § 115) décision 11a/CMA.6 (New Collective Quantified Goal)

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	01/01/2021	31/12/2025	<p>1. (i) Trajectoire de croissance jusqu'à 150 millions d'euros/an en 2025 (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2025)</p> <p>La contribution fédérale au financement international <u>public</u> pour la lutte contre le changement climatique est passée de 130,9 millions d'euros en 2022 à 216 millions d'euros en 2023, <b>c'est-à-dire que l'objectif d'atteindre 150 millions d'euros par an d'ici 2025 a été atteint prématurément.</b></p> <p>En 2023, 490 millions d'euros de <u>financement</u> international privé pour la lutte contre le changement climatique ont été mobilisés par le biais d'interventions publiques, une augmentation significative et un record par rapport aux dernières années.</p> <p>Le rapport sur le financement international public/privé de la lutte contre le changement climatique pour 2024 sera soumis à l'approbation de la Commission nationale sur le climat en septembre 2025. En ce qui concerne les financements publics, on estime qu'ils auront stagné en 2024 (195 à 200 millions d'euros).</p> <p>Une partie du financement public international de la lutte contre le changement climatique est soutenue par les revenus ETS. En 2023, 3 116 K€ de recettes ETS ont été alloués au budget de la coopération au développement pour l'action</p>	<p>La feuille de route pour le financement international de l'action climatique sera adaptée sur base des priorités politiques du ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement, conformément à l'accord de gouvernement. La mise en œuvre d'une telle feuille de route ajustée dépend des ressources budgétaires mises à disposition à cet effet dans le budget de la coopération au développement, augmentées des recettes éventuelles ETS.</p> <p>Si la politique reste inchangé, le financement public international de la lutte contre le changement climatique diminuera fortement à partir de 2026 (à 178 millions d'euros en 2026, et à 150-155 millions d'euros par an en 2027-2029). Compte tenu de la</p>

			<p>climatique internationale. En 2024, ce montant s'élevait à 3 669 K€. Au cours des deux années, environ 50 % des fonds ETS fédéraux disponibles ont été alloués au financement international de la lutte contre le changement climatique par le biais de la DGD (après déduction des 42 500 K€ enregistrés chaque année en tant qu'économies). Les fonds destinés à la DGD ont été utilisés pour renforcer le financement fédéral international de la lutte contre le changement climatique et ont été utilisés pour soutenir des partenariats avec des agences des Nations Unies et des fonds existants, en particulier l'Initiative pour les forêts d'Afrique centrale (CAFI) et le Mécanisme de financement des observations systématiques (SOFF).</p> <p>(i) Développement de la répartition intra-belge du nouveau et ambitieux trajet de croissance belge pour le financement climatique international (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2030)</p> <p>La répartition de charge intra-belge 2021-2024 a pris fin le 31 décembre 2024. Le rapport sur le financement international de l'action climatique 2024 (d'ici septembre 2025) indiquera clairement si chaque entité a atteint son objectif. C'est du moins le cas pour le gouvernement fédéral : l'objectif de 400 millions d'euros a déjà été atteint sur la période 2021-2023 (EUR &gt;457 millions d'euros).</p>	<p>réduction attendue du budget de la coopération au développement (réduction progressive à -25 %), on s'attend à ce que la contribution fédérale au financement public international de la lutte contre le changement climatique diminue encore plus. Et ce, alors qu'une trajectoire de croissance est nécessaire pour mettre en œuvre le NCQG – et donc l'Accord de Paris.</p> <p>En termes de mobilisation des ressources privées, ce montant devrait continuer à fluctuer fortement dans les années à venir, le record de 2023 étant fortement dépendant de quelques dossiers très volumineux. Dans le même temps, le cadre politique des organisations concernés (en premier lieu Credendo et BIO) a été renforcé ces dernières années, de sorte qu'il est attendu qu'une certaine limite se forme en dessous duquel la mobilisation de fonds privés ne devrait plus tomber. Afin de mettre en œuvre la trajectoire de</p>
--	--	--	--	--

				<p>croissance nécessaire à l'atteinte du NCQG, des mesures novatrices peuvent être prises à l'avenir.</p> <p>La DGD prépare plusieurs options concernant le financement fédéral international de la lutte contre le changement climatique qui seront discutées avec le cabinet du ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement.</p> <p>L'obtention de revenus ETS supplémentaires similaire aux années précédentes (50 % des revenus ETS disponibles) dépend du processus de demande de financement en cours.</p> <p>Une nouvelle répartition des charges intra-belge pour les années à venir est à convenir par les nouveaux gouvernements fédéral et régionaux.</p>
<b>Étape 2</b>	01/01/2021	31/12/2024	<p>2. Augmentation du financement des fonds multilatéraux pour le climat et l'environnement (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2024).</p> <p>En 2024, 165 millions d'euros (engagements) et 101 millions</p>	Voir ci-dessus.

			<p>d'euros (liquidations) étaient prévus pour le financement multilatéral de l'action climatique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fonds multilatéraux pour le climat : en 2024, la contribution de 150 M€ pour la 2e reconstitution du Fonds vert pour le climat (GCF, 2024-2027) a été engagée (soit une augmentation de 50 % par rapport à la 1ère reconstitution).</li> <li>• Programmes multilatéraux pour le climat : les dernières tranches de financement ont également été engagées et réglées pour les programmes multi-climat qui ont été lancés au cours de cette législature (Climate Stability Fund du PNUE, NDC Partnership, CGIAR Nature+, UNFCCC Transparency Unit, Climate Promise du PNUD, CAFI et SOFF). Une partie de cette somme a été financée par les revenus ETS (voir ci-dessus).</li> </ul> <p>Projets bi-multi climat : les deux derniers projets bi-multi climat de la dernière législature ont été lancés en 2024 : PNUD/Burundi et UNESCO/Yangambi (2<sup>ème</sup> phase).</p>	
<b>Étape 3</b>	01/01/2021	31/12/2024	<p>3. Déploiement des projets bimulti (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2024).</p> <p>Bi-multi-projets : voir ci-dessus.</p> <p>Des projets bilatéraux : le partenariat pour le climat au Sahel et la coopération gouvernementale au Mozambique (100 % axée sur le climat, y compris un complément via le debt-for-climate swap) sont en cours, ainsi que d'autres programmes gouvernementaux qui intègrent le climat.</p>	Voir ci-dessus.

<b>Étape 4</b>	01/01/2021	31/12/2024	<p>4. Déploiement des projets de provision climatique interdépartementale existante (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2024).</p> <p>Voir les programmes multilatéraux sur le climat ci-dessus (à l'exception de SOFF).</p> <p>La coopération entre la DGD et le service climatique pour l'utilisation du financement international supplémentaire de la lutte contre le changement climatique se déroule bien. Des consultations sont régulièrement menées au sujet du suivi des initiatives financées.</p>	
<b>Étape 5</b>	01/01/2021	31/12/2024	<p>5. Nouveaux programmes de coopération non gouvernementale avec une intégration accrue du climat (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2024).</p> <p>Aucune mise à jour depuis l'approbation des nouveaux programmes 2022-2026</p>	
<b>Étape 6</b>	01/01/2021	31/12/2024	<p>6. Nouveaux programmes de coopération gouvernementale avec une intégration accrue du climat (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2024).</p> <p>En 2024, un nouveau programme de coopération gouvernementale a été approuvé, avec le Sénégal (40 millions d'euros 2024-2029). Le programme s'articule autour de deux piliers: (i) la souveraineté alimentaire et le changement climatique et (ii) les soins de santé. La lutte contre le changement climatique est au cœur du premier pilier du programme à travers l'intégration des mesures d'adaptation au climat dans les chaînes de valeur choisies (sel, aquaculture, céréales, arachides, horticulture, produits forestiers non ligneux (baobab, gomme arabique, moringa, tamarin,</p>	

			apiculture)). Le thème du climat est également abordé dans le deuxième pilier.	
<b>Étape 7</b>	01/01/2021	31/12/2024	<p>7. Contribution renforcée au financement climatique par le biais de BIO (début : 01.01.2021, fin : 31.12.2024).</p> <p>Voir le rapport de l'année dernière sur le bétonnage du climat dans le nouveau contrat de gestion de BIO 2024-2028.</p> <p>Parallèlement, BIO a déjà enregistré des montants records en 2023 : 66 millions d'euros de financement public international pour le climat et 360 millions d'euros de mobilisation de ressources privées.</p> <p>Compte tenu des objectifs fixés dans le nouveau contrat de gestion, il est prévu que BIO contribue à hauteur de 58 millions d'euros par an au financement public international de la lutte contre le changement climatique. La contribution à la mobilisation des ressources privées peut, comme indiqué ci-dessus, fluctuer fortement car elle dépend fortement des dossiers individuels, mais ne doit pas descendre en dessous d'une certaine limite, car la contribution annuelle au financement public international de la lutte contre le changement climatique aura un certain pouvoir en termes de mobilisation de capitaux privés. Les chiffres préliminaires indiquent que BIO aurait mobilisé 30 millions d'euros de fonds privés d'ici 2024.</p>	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<b>Provided (public)</b>	99.849	130.893	216.035	[À confirmer]																
	<b>Mobilised (private)</b>	705 (incomplete)	55.000	490.000	[À confirmer]																
<b>Source de financement</b>	<b>RRF</b>																				
	<b>ETS</b>	N/A	N/A	3.116	3.669																
	<b>Privé</b>																				
	<b>Autres</b>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<b>CAPEX</b>																				
	<b>OPEX</b>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 : Financement international de la lutte contre le changement climatique	30 000 kEUR par an (2024-2029)
2 :	
3 :	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

##### Evaluation 1 (2, 3, ... )

Dupliquez cette section vide ci-dessous si nécessaire, pour créer des évaluations supplémentaires (évaluation 2, évaluation 3,...).

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	Sans objet
---	------------

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

En ktCO <sub>2</sub>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p><i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i></p>
--	---



re (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Sans objet
--	------------

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>Lors de la COP29 (Bakou, 2024), un nouvel objectif international de financement climatique a été approuvé (le New Collective Quantified Target (NCQG)). Cette décision appelle tous les acteurs à travailler ensemble pour permettre l'augmentation du financement de l'action climatique en faveur des pays en développement, provenant de toutes les sources publiques et privées, à au moins 1,3 <i>trillion</i> de dollars par an d'ici 2035. Dans le même temps, un objectif d'au moins 300 <i>billion</i> de dollars par an pour le financement de l'action climatique dans les pays en développement d'ici 2035 a été convenu, poursuivant l'objectif de 100 milliards de dollars, les pays développés prenant la tête de l'action.</p> <p>Dans ce cadre, la mobilisation de financements du secteur privé sera essentielle pour atteindre les montants nécessaires pour combler l'énorme déficit de financement. Pour soutenir la transition verte dans les pays en développement, la création d'un <i>enabling environment</i> est nécessaire. À cet égard, il est important de soutenir les institutions des pays partenaires, y compris les ministères de l'environnement, les ministères des finances et d'autres entités concernées, afin d'améliorer la conception de leurs politiques climatiques et l'intégration du climat dans tous les secteurs et d'assurer une mise en œuvre cohérente. En particulier, l'adaptation nécessite encore une augmentation des financements publics, en particulier pour les pays en développement les plus vulnérables.</p>
<b>Politique</b>	<p>La feuille de route pour le financement international de l'action climatique sera adaptée sur la base des priorités politiques du ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement, conformément à l'accord de coalition. La mise en œuvre d'une telle feuille de route ajustée dépend des ressources budgétaires mises à disposition à cet effet dans le budget de la coopération au développement, augmentées des recettes éventuelles ETS.</p> <p>Si la politique reste inchangé, le financement public international de la lutte contre le changement climatique diminuera fortement à partir de 2026 (à 178 millions d'euros en 2026, à 150-155 millions d'euros par an en 2027-2029). Compte tenu de la réduction attendue du budget de la coopération au développement (réduction progressive à - 25 %), on s'attend à ce que la contribution fédérale au financement public international de la lutte contre le changement climatique diminue encore plus. Et ce, alors qu'une trajectoire de croissance est nécessaire pour mettre en œuvre le NCQG – et donc l'Accord de Paris.</p> <p>En termes de mobilisation des ressources privées, ce montant devrait continuer à fluctuer fortement dans les années à venir, le record de 2023 étant fortement dépendant de quelques dossiers très volumineux. Dans le même temps, le cadre politique des organes concernés (en premier lieu Credendo et BIO) a été renforcé ces</p>

	<p>dernières années, de sorte qu'il est attendu qu'une limite se forme en dessous duquel la mobilisation de fonds privés ne devrait plus tomber. D'autres mesures novatrices peuvent être prises pour mettre en œuvre la trajectoire de croissance requise pour atteindre la NCQG .</p> <p>La DGD prépare plusieurs options concernant le financement fédéral international de la lutte contre le changement climatique qui seront discutées avec le cabinet du ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement.</p> <p>L'obtention de revenus ETS supplémentaires similaires aux années précédentes (50 % des revenus ETS fédéraux disponibles) dépend du processus en cours concernant les demandes de financement.</p> <p>Une nouvelle répartition des charges à l'intérieur de la Belgique pour les années à venir doit être approuvée par les nouveaux gouvernements fédéral et régionaux.</p>
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès : gouvernance de la politique climatique

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<i>Gouvernance du climat</i>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	8.A
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Jean-Luc Crucke, Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition Ecologique
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Mathieu Bihet, Ministre de l'Énergie
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>L'accord de Paris</b> et le Cadre de transparence de l'Accord de Paris</li><li>• <b>Le Règlement EU 2018/1999</b> relatif à la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat</li><li>• <b>Le PNEC et le PFEC</b> : Mise en place d'un cycle politique fédéral, y compris un dialogue avec les parties prenantes et le parlement fédéral ; dialogue national sur une transition équitable ; mise en place d'une vision commune à moyen et long terme et d'une voie pour y parvenir.  La contribution fédérale au PNEC, approuvée par le gouvernement fédéral le 17 mai 2024, contient un ensemble de mesures permettant d'atteindre un objectif supplémentaire cumulé de réduction des émissions de 25 Mtonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> sur la période 2022-2030 (ce qui correspond à environ la moitié de la réduction cumulée supplémentaire des émissions attendue de la Belgique dans le cadre de l'augmentation de l'objectif de réduction des émissions de -35% à -47% en 2030 par rapport à 2005 dans les secteurs non ETS)</li><li>• <b>L'accord de gouvernement 2025</b> «Pour répondre aux besoins et aux dynamiques spécifiques des différents territoires du pays et pour être en mesure de réformer de</li></ul>

manière cohérente et plus forte des compétences étroitement liées et imbriquées, telles que les soins de santé, le marché du travail, la mobilité et le climat, le gouvernement fédéral opte pour une coopération interfédérale afin d'aligner ses politiques et celles des entités fédérées. Ceci dans le respect des compétences de chacun, de la Constitution et du droit européen et international contraignant ».

« En collaboration avec tous les niveaux de pouvoir, nous devons respecter une série d'engagements européens importants pour ce qui concerne les dossiers du budget, énergie et climat. En convenant sur un pied d'égalité d'objectifs politiques stratégiques dans les grandes lignes et avec l'accord explicite de chaque entité concernée, dans chacun de ces domaines nous créons un cadre interfédéral qui responsabilise chaque gouvernement et qui répond aux engagements européens ».

« Les accords de coopération convenus doivent être pleinement mis en œuvre et appliqués, ce qui inclut, le cas échéant, des évaluations intermédiaires réalisées par un organisme indépendant choisi d'un commun accord ».

« En tant que point central de concertation, de collaboration et de coordination entre les autorités fédérales, les Communautés et les Régions, le Comité de concertation se réunira plus régulièrement dans le but de mieux aligner les politiques tout en respectant les compétences de chacun ».

- **Les recommandations de la Cour des Comptes, du Parlement, du Sénat, de la Commission européenne concernant le PNEC 2021-2030**, dans le cadre du semestre européen, l'Environmental Performance Reviews 2021 Belgium' de l'OCDE et l'IDE de l'IEA, les avis des organes d'avis fédéraux et régionaux (CFDD et autres).
- **Les analyses académiques** (en ce compris le rapport de synthèse dans de le cadre du 'Dialogue relatif à la gouvernance climatique en Belgique', - coordonné par l'Université Saint-Louis de Bruxelles)

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	15/01/2024	17/06/2024	<p>18 AVRIL 2024 – Arrêté royal relatif à la mise en œuvre du mécanisme de gouvernance climatique fédérale</p> <p>L'AR fixe les modalités concrètes de mise en œuvre du mécanisme de suivi de la politique climatique fédérale. Il prévoit notamment le suivi des feuilles de route et des rapports d'avancement de la politique climatique fédérale.</p> <p>18 AVRIL 2024 – Arrêté royal relatif à la composition, aux missions et à l'organisation de la Task Force fédérale Energie - Climat</p> <p>Cet AR prévoit le renforcement de la coopération intra-fédérale par le biais de la Task Force Énergie-Climat, dont la composition a été élargie. Le secrétariat permanent de la Task Force est assuré par le département Changement climatique, mais son travail est coordonné avec la DG Énergie. La Task Force est chargée de préparer et d'examiner la contribution fédérale au Plan national intégré énergie-climat et de coordonner et soutenir le suivi et l'évaluation des effets des politiques et mesures en matière de climat et d'énergie.</p> <p>18 AVRIL 2024 – Arrêté royal relatif à l'établissement du Comité permanent indépendant d'experts scientifiques pour le</p>	Approbation

		<p>suivi et l'évaluation de la politique climatique fédérale</p> <p>Le Conseil scientifique du climat émet un avis annuel sur la mise en œuvre de la politique climatique fédérale et sur les demandes de financement pour l'utilisation d'une part équivalente de la part fédérale du produit des ventes aux enchères. Le Conseil scientifique du Climat est un organe indépendant, assisté d'un secrétariat permanent établi au Centre du climat belge.</p> <p>16 JUIN 2024 – <i>Arrêté royal relatif à la mise en œuvre du mécanisme d'évaluation, de suivi et de rapportage du financement de la politique climatique fédérale</i></p> <p>L'AR définit la procédure et les critères d'admissibilité et de sélection auxquels les demandes de financement doivent répondre au moins pour être éligibles à une partie de la part fédérale des revenus de l'ETS.</p> <p>En attente de cet AR, le gouvernement a décidé le 17 mai 2024 d'utiliser les recettes supplémentaires de l'ETS d'une valeur de 1,4 million d'euros pour financer une série de projets, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- le projet Monitoring énergétique (430.000€)</li><li>- Développement d'une base de données pour soutenir la réparation des biens (250.000€)</li><li>- Soutenir le développement ou la promotion de tickets intégrés pour encourager la combinaison du train avec les autres transports publics (400.000€)</li><li>- Certification des bâtiments adaptés aux vélos, 20.000</li><li>- Renforcement de la capacité de « modélisation du</li></ul>	
--	--	--	--

			<p>système énergétique » (300.000€).</p> <p>La mise en œuvre de ces projets est assurée par les départements concernés. Pour la mise en œuvre du dernier projet, une convention a été conclue en 2024 entre le Bureau fédéral du Plan et le SPF Santé public pour que le Bureau du Plan puisse s'approprier le modèle TIMES pour la construction de scénarios de décarbonisation complète à l'horizon 2050 en comparaison avec les scénarios existantes. Il est également prévu que les travaux présentes puissent alimenter au mieux les analyses des politiques et mesures. Avec ce budget est également prévu le recrutement temporaire d'une durée maximale d'un et demi.</p>	
<b>Étape 2</b>	16/08/2024	Cliquez ou tapez pour saisir une date.	<p>L'appel à candidatures a été publié mi-août 2024.</p> <p>Sur la base des entretiens de sélection qui se sont déroulés fin novembre-début décembre 2024, une liste double a été préparée et validée par le jury. La décision de nomination pour la composition du Conseil scientifique du climat a été soumise à approbation. Un membre est issu du Centre du Climat belge. Bien que la procédure de sélection soit terminée, ce membre n'a pas encore été nommé.</p> <p>Vu le nombre de candidats, le jury a proposé et soumis une liste double au ministre en charge du climat.</p>	<p>Cette nomination est urgente afin de s'assurer que le Conseil Scientifique du Climat puisse encore formuler les avis prévus par le cycle politique.</p>

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2 0 2 1	2 0 2 2	2 0 2 3	2024	2025	2026	2027	2 0 2 8	2 0 2 9	2 0 3 0	2 0 3 1	2 0 3 2	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
Budget	Engagement					45K	45K	45K														
	Liquidation				186.000 (ETS)	114.000 (ETS)	45k	45k														
Source de financement	RRF																					
	ETS				300.000																	
	Privé																					
	Autres																					
Besoins budgétaires	CAPEX																					
	OPEX																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>TIMES, mais les résultats ne sont pas encore disponibles</i>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	
---	--

Impact estimé sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

<p>Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</p>	<p>L'analyse rigoureuse de l'état d'avancement de la politique climatique fédérale pour renforcer les mesures fédérales existantes et en développer de nouvelles.</p> <p>La contribution fédérale au PNEC, telle qu'approuvée par le gouvernement fédéral le 17 mai 2024, comprend des mesures permettant d'atteindre un objectif cumulé supplémentaire de réduction des émissions de 25 Mtonne CO<sub>2</sub>-eq. au cours de la période 2022-2030 (soit environ la moitié de la réduction cumulée supplémentaire des émissions attendues de la Belgique dans le cadre du relèvement de l'objectif de réduction des émissions de -35% à -47% en 2030 par rapport à 2005 dans les secteurs</p>
---	--

	non ETS).
--	-----------

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>L'entrée en vigueur de la loi du 15 janvier 2024 relative à l'organisation de la politique climatique fédérale garantit un cadre politique transparent et efficace dans lequel chaque ministre et institution publique concernés sont habilités à contribuer à la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques. L'évaluation annuelle de l'impact des politiques passées et futures peut être renforcée de manière indépendante.</p> <p>Il est urgent de conclure un accord sur le reste de la répartition des objectifs 2023-2030 et d'adopter une stratégie fédérale à long terme.</p>
<b>Politique</b>	<p>La décision de nomination pour la désignation des membres du Conseil scientifique du climat, dont le secrétariat sera établi au Centre du Climat belge.</p>
<b>Politique</b>	<p>L'accord de coopération relatif au partage des objectifs et des revenus de la mise aux enchères des droits d'émission pour la période 2023-2030</p>
<b>Politique</b>	<p>L'adoption d'une stratégie fédérale à long-terme, coordonnée avec celles des régions</p>

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport d'avancement

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Adaptation
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(si déjà connu)</i>	9A
<b>Type de mesure</b>	adaptation
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État(s) compétent(s)</b>	Jean-Luc Crucke, Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition écologique
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État(s) concerné(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mme Vanessa Matz, ministre de la Modernisation de l'administration publique, chargée des entreprises publiques, de la fonction publique, de la gestion des bâtiments de l'État, de la numérisation et des institutions scientifiques fédérales</li><li>- M. David Clarinval, Vice-Premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture</li><li>- M. Maxime Prévot, Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement</li><li>- Mme Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la mer du Nord</li><li>- M. Bernard Quintin, ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, ayant la mission de Beliris</li><li>- M. Theo Francken, Ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur</li><li>- M. Frank Vandenbroucke, Vice-Premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la réduction de la pauvreté</li><li>- M. Theo Francken, Ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur</li><li>- Mme Vanessa Matz, ministre de la Modernisation de l'administration publique, chargée des entreprises publiques, de la fonction publique, de la gestion des bâtiments de l'État, de la numérisation et des institutions scientifiques fédérales</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- M. Rob Beenders, Ministre de la protection des consommateurs, de la fraude sociale, des personnes handicapées et de l'égalité des chances</li> <li>- M. Mathieu Bihet, Ministre de l'Energie</li> </ul>
<p><b>Contexte et références</b></p>	<p>La <b>stratégie d'adaptation de l'UE de 2021</b> se concentre sur une approche <b>plus intelligente, plus rapide et plus systématique</b> de l'adaptation au climat, tant au sein de l'UE qu'au niveau international.</p> <p>L' <b>Accord de Paris</b> exige des pays qu'ils élaborent des plans, prennent des mesures et soumettent régulièrement des mises à jour sur leur adaptation au climat.</p> <p>La <b>loi européenne sur le climat</b> exige des États membres qu'ils élaborent, mettent en œuvre et actualisent des stratégies nationales d'adaptation.</p> <p>Le <b>règlement de l'UE sur la gouvernance de l'union de l'énergie</b> définit la manière dont les États membres doivent rendre compte et évaluer leurs plans.</p> <p>La <b>stratégie nationale d'adaptation de 2010</b> a constitué la base de la politique de l'UE dans ce domaine.</p> <p>Dans sa décision du 2 avril 2021 sur le suivi de la mise en œuvre des politiques et mesures climatiques fédérales 2021-2030, le Conseil fédéral des ministres s'est engagé à élaborer dès que possible un ensemble cohérent de mesures d'adaptation et de résilience au changement climatique. Cette décision fait l'objet d'une des « feuilles de route » approuvées par le Conseil des ministres dans sa décision du 8 octobre 2021.</p>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	07/21	Le 01/07/2021	<p>Le groupe de travail a été mis sur pied avec succès et s'est réuni pour une première fois en juillet 2021</p> <p>Lors de la première réunion, le groupe de travail a été informé en détail de l'objectif et des délais associés. La coopération s'est ensuite déroulée de manière bilatérale, entre les services concernés et le service climatologique</p>	
<b>Étape 2</b>	Le 01/07/2021	Le 01/11/2021	<p>Plusieurs services ont proposé une mesure et dressé une fiche, en tenant compte des priorités actuelles et des ressources disponibles.</p> <p>Une feuille a été établie pour chaque mesure. En fonction des discussions en cours, cette feuille a été remplie de la manière la plus complète possible.</p> <p>Au total, 28 actions ont été identifiées dans 8 domaines d'action (recherche, biodiversité, infrastructures, ressources naturelles, santé, gestion des risques et des crises, coopération internationale et sensibilisation).</p>	<p>Aucune inspiration ni ressources disponibles &gt; études et des exemples de réussite d'autres États membres de l'UE ont été proposés en combinaison avec des moments de discussion bilatéraux. Manque de temps ou de motivation pour participer au processus &gt; Un soutien constant a été offert. Incomplétude due à des conversations en cours -&gt; Limitée dans le temps</p>
<b>Étape 3</b>	Le 01/02/2022	Le 01/04/2022	<p>La consultation publique s'est déroulée du 27 juin au 16 septembre.</p>	<p>Délai strict pour la finalisation du résultat final et la validation fin janvier - début février.</p>

			Les résultats ont été discutés bilatéralement avec les administrations/experts respectifs et traités dans la mesure de leur pertinence.	
<b>Étape 4</b>	Le 01/01/2023	Le 01/02/2023	Le document « Vers une société résiliente au changement climatique à l'horizon 2050 - Mesures d'adaptation fédérales 2023-2026 » a été validé	En raison de la communication approfondie avec les différentes administrations et du temps nécessaire à la mise en œuvre des changements nécessaires, le calendrier prévu pour le début de la consultation publique a été quelque peu adapté. Par conséquent, les résultats de la consultation publique qui s'est déroulée du 27 juin au 16 septembre n'ont été mis en œuvre dans le document final qu'à la fin de l'année 2022 et au début de l'année 2023. La validation était donc prévue fin janvier - début février.
<b>Étape 5</b>	02/2023	03/2023	Début mars 2023, le document « Vers une société résiliente au changement climatique - Mesures d'adaptation de la Confédération 2023-2026 » a été mis en œuvre avec succès	
<b>Étape 6</b>	03/2023	03/2023	La CE a été informée de la publication du document « Vers une société résiliente au changement climatique à l'horizon 2050 - Mesures fédérales d'adaptation 2023-2026 » par le biais du rapport d'avancement intégré NECP	
<b>Étape 7</b>	09/2024	12/2024	L'évaluation à mi-parcours a été réalisée comme prévu à la fin de l'année 2024. L'évaluation montre que des progrès	

			<p>significatifs ont été réalisés sur toutes les mesures.</p> <p>Bien que des modifications aient été apportées au budget et à l'échéancier de certaines mesures, ces ajustements ont été soigneusement gérés afin d'assurer l'harmonisation avec les objectifs globaux. Cela reflète l'engagement et la flexibilité de toutes les organisations concernées.</p> <p>Les résultats de cet examen à mi-parcours renforcent la confiance dans les progrès continus du plan vers l'atteinte des résultats escomptés, la surveillance continue et la souplesse restant essentielles pour relever les défis émergents.</p> <p>Ce n'est que pour la mesure 1 « Prise en compte de l'adaptation au changement climatique dans le quatrième contrat de gestion de Skeyes » que l'objectif ne sera pas atteint car le quatrième contrat de gestion a déjà été établi et l'impact du changement climatique (comme les conditions météorologiques extrêmes) n'a pas été pris en compte. Néanmoins, l'ambition de l'inclure dans le prochain contrat de gestion a été confirmée.</p>	
<b>Étape 8</b>	09/2026	12/2026		

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En k EUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Engagement</i>																				
	<i>Liquidation</i>																				
<b>Financiering s-bron</b>	<i>FRR</i>																				
	<i>ETS</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Ander</i>																				
<b>Besoin de</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Une ou plusieurs demandes de financement seront-elles soumises pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / Non**

<b>Nom de la demande de financement</b>	<b>Montant du SEQE demandé (kEUR)</b>
1. Renouvellement de l'installation de lavage des trains à Louvain (SNCB) - PAM 8	3.717,5475
2: Renouvellement de l'installation de lavage des trains à Mons (SNCB) - PAM 8	4.255,988
3: Mesures de prévention des inondations (Infrabel) - PAM 2 et 3	23.800,00



Si l'on ne dispose que de l'impact cumulatif sur plusieurs années :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO2) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>
<b>ETS (ktCO2) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>
<b>ESR (ktCO2) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et de la relation avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si une évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez inclure des liens vers des références publiques pertinentes et des données sources. Si le calcul n'est pas entièrement disponible en ligne, veuillez expliquer en détail le calcul complet (données sources, méthode de calcul) ici ou le joindre à ce rapport.</i>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description de la ou des mesures politiques évaluées dans la feuille de route</b>	<i>Décrivez une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
--	--

Estimation de l'impact sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si l'on ne dispose que de l'impact cumulatif sur plusieurs années :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>
----------------------	--

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et de la relation avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherches, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement si l'évaluation a été faite, max. 200 mots par cours)</i>  <i>Veillez inclure des liens vers des références publiques pertinentes et des données sources.</i>
--	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description de la ou des mesures politiques évaluées dans la feuille de route</b>	<i>Décrivez une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
--	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

Si l'on ne dispose que de l'impact cumulatif sur plusieurs années :

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

<p>Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cohésion sociale</b> : un soutien ciblé peut accroître la résilience des groupes vulnérables et réduire les inégalités.</li> <li>• <b>Éducation</b> : les investissements dans la formation et l'éducation stimulent le transfert de connaissances et augmentent les qualifications professionnelles dans le domaine de l'adaptation au changement climatique</li> <li>• <b>Biodiversité</b> : La mise en œuvre de solutions fondées sur la nature peut améliorer la qualité des écosystèmes et promouvoir la biodiversité.</li> <li>• <b>Durabilité</b> : Grâce à la gestion durable des ressources naturelles et des paysages, les écosystèmes sont renforcés et la résilience écologique est construite.</li> </ul> <p>Le plan vise non seulement à accroître directement la résilience climatique, mais aussi à obtenir des avantages sociétaux, environnementaux et économiques plus larges.</p>
---	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<i>L'évaluation finale du document décrit dans cette feuille de route suivra en 2026. Par la suite, des efforts seront déployés pour identifier de nouvelles mesures ainsi que pour renforcer la politique actuelle.</i>
<b>Mesure politique</b>	
<b>Mesure politique</b>	
<b>Mesure politique</b>	

## CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

# Rapport de progrès : ‘Prise en compte des conséquences du changement climatique dans l'intégration de la biodiversité dans la gestion des domaines fédéraux belges’

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<i>Adaptation</i>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	9B
<b>Type de mesure</b>	adaptation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la <b>Transition environnementale</b>
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Madame Vanessa Matz, ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de <b>la Gestion immobilière de l'Etat</b> , du Numérique et de la Politique scientifique  Monsieur Theo Francken, ministre de <b>la Défense</b> , chargé du Commerce extérieur  Monsieur Jean-Luc Crucke, ministre de la <b>Mobilité</b> , du Climat et de la Transition environnementale
<b>Contexte et références</b>	Accord de coalition 30/09/2020 : le gouvernement fédéral donne l'exemple en matière de biodiversité dans la gestion des domaines fédéraux.  -- Cadre mondial Kunming-Montréal pour la biodiversité (GBF).  -- Stratégie européenne biodiversité à l'horizon 2030 et stratégie d'adaptation au changement climatique de l'UE.  -- Mise à jour de la stratégie nationale belge pour la biodiversité à l'horizon 2030.  -- Stratégie fédérale pour la biodiversité BeBiodiversity. BiodiversiTree :

biodiversité et entreprises.

-- Décision du gouvernement fédéral du 20/10/2021 (actions en faveur de la biodiversité au sein des sites, terrains et infrastructures de la Régie des Bâtiments (RDG), de la Défense, d'Infrabel et de la SNCB).

-- Alliance belge pour la biodiversité (BBA).

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	Q1 2020	Q4 2030	La mesure « Prise en compte des impacts du changement climatique lors de l'intégration de la biodiversité dans la gestion des domaines fédéraux belges (dans tous les aspects de la rénovation ou de la construction de terrains et d'infrastructures, mais aussi dans les procédures, les politiques d'achat et les processus organisationnels), afin d'assurer la résilience à long terme des projets (BiodiversiScape) » a été incluse dans les mesures fédérales d'adaptation 2023-2026.	/
Étape 2	Q1 2020	Q4 2030	<p>Une task force avec quatre partenaires fédéraux (Régie des Bâtiments, Infrabel, Défense et SNCB) a été mise en place et travaille sur l'intégration de la biodiversité dans la gestion des domaines fédéraux. Des discussions bilatérales ont lieu toutes les 6 semaines. Des discussions multilatérales ont lieu tous les six mois.</p> <p>* La note stratégique pour le programme, contenant une phase pilote (2024-2027) qui vise à « créer » des exemples et une phase de répliation (2028-2031) qui visera à « montrer l'exemple » par la mise en œuvre des actions proposées et sur base de l'expérience acquise au cours de la phase pilote, a été approuvée par les partenaires et les cabinets de tutelle.</p> <p>* Projets :</p> <p>- Site d'Asse de la Régie des Bâtiments occupé par la Police fédérale : les aménagements en faveur de la biodiversité sont</p>	Des considérations de sécurité compliquent certains projets avec Infrabel (travaux autour des voies ferrées). Des discussions à ce sujet sont en cours.

			<p>finalisés et la planification de l'entretien de ces aménagements est en cours.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Site de l'Ecole Royale Militaire de la Défense : les aménagements en faveur de la biodiversité sont finalisés.</li> <li>- Bâtiment Galilée (du SPF Santé, INAMI et l'AFMPS) : les propositions d'aménagements en faveur de la biodiversité sont en cours et devraient débutés en 2025.</li> <li>- Site de la prison de Leuven (Régie des Bâtiments/SPF Justice) : le protocole financier pour une partie des aménagements en faveur de la biodiversité a été approuvé.</li> <li>- Les premiers inventaires de l'état de la biodiversité sont en cours et nous permettent de prioriser les sites d'intervention et les premières propositions d'aménagements en faveur de la biodiversité.</li> </ul> <p>* Communication/Sensibilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le site web est en ligne en FR, NL et EN.</li> <li>- Les premiers panneaux de sensibilisations ont été placés (à Asse).</li> <li>- Les fiches de modules e-learning sur les idées 'préconçues' en lien avec la biodiversité sont en cours de développement.</li> <li>- Les premières capsules vidéos décrivant les mesures biodiversité (avant-pendant-après) des sites sont en cours de réalisation.</li> </ul>	
<b>Étape 3</b>	Q1 2020	Q4 2030	Conformément aux objectifs de la feuille de route, la mise en œuvre de la mesure susmentionnée vise à renforcer la	/

			biodiversité et les écosystèmes au sein des domaines fédéraux. Cette mesure tiendra compte des effets du changement climatique.	
--	--	--	--	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																					
	<i>Règlement</i>																					
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>FTA</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres</i>																					
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																					
	<i>OPEX</i>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1: Protection de la biodiversité - Ecoduc à Sint-Genesius-Rode (Infrabel)	3.000,00
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p><i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i></p>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<p><i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i></p>
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	<i>Donnez une description quantitative ou qualitative de l'impact. Utilisez un maximum de 200 mots.</i>
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<i>Expliquez en 200 mots max. par sujet : quelles sont les opportunités, les obstacles et les développements politiques potentiels à d'autres niveaux politiques qui joueront un rôle dans la mise en œuvre de cette feuille de route ? Complétez par des références à des documents politiques ou à des textes juridiques.</i>
<b>Politique</b>	<i>Quelles mesures politiques nouvelles ou renforcées pourraient contribuer à la réalisation des objectifs de cette feuille de route ? (200 mots max. par sujet)</i>
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès : Milieu marin

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<i>Adaptation</i>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	9C
<b>Type de mesure</b>	adaptation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Madame Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Loi visant à protéger le milieu marin et à organiser la planification de l'espace marin dans les zones marines placées sous la juridiction de la Belgique.</li><li>- Directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM).</li><li>- Programme de mesures pour les eaux marines belges.</li><li>- Directives « Oiseaux » et « Habitats »</li><li>- Règlement sur la restauration de la nature</li><li>- Stratégie européenne pour la biodiversité</li><li>- OSPAR</li><li>- Politique commune de la pêche (PCP) Article 11</li><li>- Stratégie européenne d'adaptation (2021)</li><li>- Un document de vision stratégique sur la restauration de la nature dans la partie belge de la mer du Nord ayant été préparé et présenté à la Commission européenne, aux parties prenantes et au grand public en mai 2022.</li><li>- ....</li></ul>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	Q1 2020	Q4 2030	Les mesures « Établir des zones pour protéger l'intégrité du sol » et « Restauration de la nature dans la partie belge de la mer du Nord » ont été incluses dans l'ensemble fédéral de mesures d'adaptation 2023-2026.	
Étape 2	Q1 2020	Q4 2030	<p>Conformément au PAM 1, la Belgique a entamé des négociations informelles en 2023 pour se préparer à la procédure de l'article 11 de la politique commune de la pêche afin de protéger les écosystèmes marins par des mesures de restriction de la pêche dans trois zones : une zone de banc de sable et deux zones de lit de gravier. Il est proposé d'interdire la pêche active de fond dans toutes les zones, tandis que la pêche passive de fond ne serait interdite que dans les zones de graviers. En avril 2024, tous les États membres concernés ont indiqué que le document de base soumis contenait suffisamment d'informations de base, après quoi les négociations formelles sur la recommandation commune ont commencé.</p> <p>Malgré des retards dans l'établissement des zones de protection de l'intégrité des sols (pam 1), le projet pilote a pu démarrer. Un consortium a identifié cinq sites relativement abrités convenant à la restauration de la nature. En 2024, le projet a été avancé avec des recherches sur le développement des larves et la protection contre l'action des vagues. Une expérience in situ réussie à Ostende sera suivie d'un « essai » à</p>	En raison des objections d'un État membre de l'UE (FR), la procédure a été retardée et pourrait ne pas être achevée avant la fin de l'année 2025 ou le début de l'année 2026. Le Service Milieu Q1 2marin poursuit les discussions afin de parvenir à un accord et de mettre en œuvre les mesures de manière efficace. Ce retard affecte aussi directement la mesure de suivi « Restauration de la nature dans la partie belge de la mer du Nord ». Ce problème a été résolu par la désignation de trois réserves marines lors de la révision du PRM (2026-2034). Cependant, il existe également une demande d'extension de la zone d'ancrage vers l'une de ces réserves

			<p>grande échelle en 2025, en fonction des conditions locales. Cela devrait permettre d'acquérir les connaissances biologiques et techniques nécessaires à la poursuite de la mise à l'échelle à l'avenir.</p> <p>Une étude de suivi à T0 (2023-2024) a été réalisée pour décrire la base de référence qui devrait permettre de suivre l'impact des mesures d'atténuation de la pêche. Cette étude a également formulé des suggestions pour un suivi supplémentaire. Sur la base des résultats de ce suivi, le rétablissement sera contrôlé et, si nécessaire, ajusté. Cette surveillance est également essentielle pour satisfaire à une partie des obligations prévues par le règlement relatif à la reconstitution de la nature, étant donné qu'il convient d'éviter toute nouvelle détérioration de l'état écologique.</p>	<p>marines. Cela entre donc en conflit avec les ambitions de restauration de la nature.</p>
<b>Étape 3</b>	Q1 2024	Q4 2030	<p>L'établissement de zones destinées à protéger l'intégrité des sols permet de restaurer les habitats sensibles, ce qui contribue à la résilience des écosystèmes. Le projet pilote de restauration des bancs d'huîtres est un exemple de restauration active de la nature et est essentiel pour la biodiversité, qui contribue également de manière significative à la résilience de l'écosystème. En outre, les bancs d'huîtres améliorent la qualité de l'eau grâce à une filtration naturelle. Pour avoir un impact significatif, un déploiement à grande échelle est nécessaire.</p>	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																				
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

Impact estimé sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès : Normes de produits

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<i>Adaptation</i>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	9E
<b>Type de mesure</b>	adaptation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Loi du 21 décembre 1998 sur les normes de produits.</p> <p>La législation belge se pose principalement sur les réglementations européennes, tel que l'Ecoconception pour des produits durables (<a href="#">ESPR</a>), <a href="#">l'efficacité énergétique</a> et les matériaux de construction (<a href="#">Construction Products Regulation</a>), <a href="#">EU Ecolabel</a>...</p>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	Q1 2020	Q4 2030	Les mesures "Fourniture d'informations et normalisation des produits de construction et des éléments" et "Fourniture d'informations et normalisation produits des biens de consommation" ont été incluses dans l'ensemble des mesures d'adaptation fédérales 2023-2026.	
Étape 2	Q1 2020	Q4 2030	<p>PAM 1: Le gouvernement fédéral examine comment les informations et la normalisation des matériaux de construction peuvent contribuer à réduire l'utilisation des ressources et l'impact environnemental, à un prix abordable. Cela aide à la neutralité climatique et à la résilience.</p> <p>Deux études ont commencé début 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Copradapt : Étudie l'impact du changement climatique sur les produits de construction et développe des méthodes pour déterminer les groupes de produits prioritaires et les mesures politiques.</li><li>- Gestion du système EPD : Évalue et améliore la gestion du système de déclaration environnementale des produits (EPD) en Belgique.</li></ul> <p>Pam 2 : Entre 2022 et 2024, la Belgique a contribué aux nouvelles exigences européennes concernant les ventilateurs industriels, les radiateurs, les sèche-linge, les smartphones, les tablettes, les moteurs électriques et la consommation en veille. Pour tous les produits, à l'exception de la consommation</p>	

			<p>en veille, des exigences ont été fixées en matière de pièces de rechange et d'informations sur les réparations afin de promouvoir les réparations et la circularité. D'ici fin 2026, de nouvelles conditions de circularité pour 19 groupes de produits doivent être adoptées dans le cadre de la législation ESPR (UE/2024/1781). Cela inclut des règles d'écoconception en matière de réparabilité, de recyclabilité et d'utilisation des matériaux. Les votes suivront début 2025, avec un plan de travail ESPR mi-2025. Les travaux sur l'acier et le textile ont commencé avec du personnel supplémentaire. Une plateforme intra-belge facilite la concertation avec les régions et les acteurs concernés</p>	
<b>Étape 3</b>	Q1 2024	Q4 2030	<p>Les études et les mesures politiques contribuent à des produits plus durables et résistants au climat. Les études sur la construction favorisent une utilisation plus efficace des ressources via le système EPD et aident à identifier des matériaux résistants au climat via Copradapt. La Belgique a également apporté son expertise aux exigences européennes en matière de réparabilité et de pièces de rechange. Cela favorise la circularité, la recyclabilité et l'utilisation durable des matériaux, avec une attention particulière pour l'acier et le textile.</p>	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																					
	<i>Règlement</i>																					
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																					
	<i>FTA</i>																					
	<i>Privé</i>																					
	<i>Autres</i>																					
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																					
	<i>OPEX</i>																					

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

Impact estimé sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	
---	--

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Ces effets devraient être positifs car ils sont pris en compte / une condition dans le processus de l'UE pour établir des exigences en matière d'écoconception / d'étiquetage énergétique. Par exemple, les coûts du cycle de vie d'un produit devraient rester les mêmes ou être inférieurs.
--	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès: la santé des plantes dans un climat changeant

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Adaptation
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(si déjà connu)</i>	9F
<b>Type de mesure</b>	adaptation
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État(s) compétent(s)</b>	David Clarinval, Vice-Premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture
<b>Ministre(s) ou secrétaire(s) d'État(s) concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le cadre politique est formé par la politique phytosanitaire européenne. Cette politique vise à protéger l'UE contre l'introduction de nouveaux organismes nuisibles qui causent de graves dommages à l'agriculture, à la sylviculture, à la floriculture ou à l'environnement et qui répondent aux critères d'inscription sur la liste des organismes de quarantaine, avec l'obligation connexe de les éradiquer en cas de détection éventuelle.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- La législation de base dans le domaine de la santé des végétaux est désormais constituée par le règlement d'exécution (UE) 2019/2072 intitulé « Loi sur la santé des végétaux ».</li><li>- Verordening 2017/625 [25] (« règlement de contrôle officiel » de l'OCR).</li></ul>

## Rapport d'avancement

### 1. Progrès signalés dans la mise en œuvre

	Commencer	Finir	Progrès signalés	Signalement : les éventuels obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	T1 2020	T4 2030	La mesure « Attention et attention » : notification plus rapide des nouvelles espèces nuisibles qui menacent notre agriculture, notre sylviculture, notre floriculture et notre environnement a été incluse dans l'ensemble des mesures d'adaptation fédérales 2023-2026.	-
<b>Étape 2</b>	T1 2020	T4 2030	Depuis 2022, le SPF VVVL, Natuurpunt et Natagora gèrent une plateforme de notification des organismes de quarantaine, en collaboration avec l'AFSCA pour la vérification, le contact avec les validateurs et le suivi des observations rapportées. Les signalements suspects par l'intermédiaire de Waarnemingen.be sont examinés sur place par l'AFSCA. Le budget annuel de 10 000 € (2022-2024) couvre la maintenance de la plateforme informatique, la mise à jour du contenu du site web, le support scientifique et la communication. Dans les années à venir, encore plus d'efforts seront faits pour communiquer afin d'informer le grand public sur l'existence de la plateforme et le danger des organismes de quarantaine pour les plantes.	Des actions de communication sont nécessaires pour augmenter le nombre de visites sur la plateforme.
<b>Étape 3</b>	T1 2024	T4 2030	La plateforme de notification contribue à la santé des végétaux	Des actions de communication sont nécessaires pour augmenter

			<p>dans un contexte de changement climatique grâce à la détection et au suivi rapides des organismes nuisibles, ce qui limite leur propagation et leur impact.</p> <p>En outre, il renforce la prévention et la vigilance en examinant systématiquement les signalements, en enquêtant immédiatement sur les cas suspects et en sensibilisant le public par des actions de communication ciblées.</p>	<p>le nombre de visites sur la plateforme.</p>
--	--	--	---	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En k EUR	202 1	202 2	202 3	202 4	202 5	202 6	202 7	202 8	202 9	203 0	203 1	203 2	203 3	203 4	203 5	203 6	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<b>Vastleg- Ging</b>					10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	<b>Vereffe- Ning</b>	0	10	10	10																
<b>Financierings- L... ..</b>	<b>FRR</b>																				
	<b>ETS</b>																				
	<b>Privé</b>																				
	<b>Ander</b>																				
<b>Besoin de L... ..</b>	<b>CAPEX</b>																				
	<b>OPEX</b>																				

Une ou plusieurs demandes de financement seront-elles soumises pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / Non**

Nom de la demande de financement	Montant du SEQE demandé (kEUR)
1 : Subvention annuelle de 10.000 euros	10
2:	
3:	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact quantifié sur les émissions de gaz à effet de serre

<b>Description de la ou des mesures politiques évaluées dans la feuille de route</b>	
--	--

**Incidence quantifiée des émissions de gaz à effet de serre résultant de cette (ou de ces mesures) d'action(s)**

*Si disponible, veuillez ventiler par secteur (ETS/ESR).*

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

*Si l'on ne dispose que de l'impact cumulatif sur plusieurs années :*

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et le ratio aux émissions Objectif de réduction dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	
--	--

#### 3.2. Impact quantifié sur l'efficacité énergétique

<b>Description de la ou des mesures politiques évaluées dans la feuille de route</b>	<i>Décrivez une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
--	--

### Estimation de l'impact sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
MWh																				

Si l'on ne dispose que de l'impact cumulatif sur plusieurs années :

Total (MWh) :	Période (début de l'année de fin d'année) :
---------------	---

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et de la relation avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherches, hypothèses,...).	
--	--

### 3.3. Impact quantifié sur la production d'énergie renouvelable

Description de la ou des mesures politiques évaluées dans la feuille de route	
---	--

Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Capacité supplémentaire (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

Si l'on ne dispose que de l'impact cumulatif sur plusieurs années :

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année de fin d'année) :</b>

### 3.4. Autres impacts obtenus

Effets indirects : sur le plan social, environnemental et économique (santé publique, biodiversité, emploi, formation, caractère abordable de la transition,...)	
--	--

## 4. Prévisions et propositions possibles de politiques et de mesures fédérales nouvelles ou renforcées

<b>Perspective</b>	
<b>Mesure politique</b>	
<b>Mesure politique</b>	
<b>Mesure politique</b>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès (Centre belge du climat)

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<i>Recherche</i>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	10A
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Vanessa Matz, ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'Etat, du Numérique et des Etablissements scientifiques fédéraux
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Centre belge du climat a été créé par la Décision du Conseil des ministres du 17 décembre 2021 et dans le contexte suivant</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Plan fédéral de développement durable</b>, adopté par le gouvernement fédéral le 1 octobre 2021</li><li>- <b>Plan national d'adaptation</b> : mesure 2 : "Élaboration d'une feuille de route pour un Centre d'excellence belge sur le climat"</li><li>- <b>Plan fédéral d'adaptation 2023-2026</b> : mesure 1 : « Développement d'un comptoir climatique pour les entreprises privées et publiques par le Centre d'Excellence sur le Climat »</li><li>- <b>Plan de Redémarrage et de Transition</b>, budget annuel de 2M€ alloué lors du conclave 2021 et repris dans la notification du budget pluriannuel 2022-2024</li><li>- <b>Loi relative à la gouvernance de la politique climatique fédérale (21/12/2023)</b>: Chapitre 4 (Comité d'experts) : Art. 9 § 2. "Le Comité est un organe indépendant, assisté d'un secrétariat permanent chargé de réaliser en toute indépendance toutes les tâches administratives et travaux préparatoires nécessaires à la réalisation de ses missions. Ce secrétariat est établi auprès du Centre du climat."</li><li>- <b>L'accord de gouvernement 2025</b> prévoit à son sujet : "nous maximisons les synergies et les connexions entre les structures et les centres de connaissances existants et les rationalisons afin d'éviter les doubles</li></ul>

emplois (p.e. Centre Belge du climat, CERAC, ...).” Il souligne en outre que “Nous réorganisons les centres de connaissances fédéraux existants impliqués dans la recherche climatique sous une même coupole et assurons une coordination maximale avec l’administration. Il faut une administration capable de piloter la transition sur la base d’études fondées.” (p98)

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1:</b> Inception	01/01/2023	31/12/2025	<p>Pour une description complète des activités du Centre Climat pour l'année 2024, voir le <a href="#">rapport annuel</a> (disponible uniquement en anglais).</p> <p><b>PAM 1: regrouper la recherche climatique des ESF sous un même toit pour en améliorer la qualité et l'impact</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Le Centre Climat a analysé les programmes de recherche des différents ESF afin d'identifier les initiatives de recherche les plus pertinentes pour le climat, ce qui a notamment permis de mieux cibler les priorités pour le programme P4S (« Policy for Science ») de Belspo, qui vise à promouvoir la capacité de recherche, l'acquisition de connaissances et le service scientifique des ESF.</li><li>Le Centre Climat interagit avec les ESF sur base régulière, en fonction des différents projets ou événements organisés par le Centre, en vue de valoriser les expertises présentes au sein des différents ESF.</li><li></li></ul> <p><b>PAM 2: Développer des projections climatiques détaillées pour la Belgique afin d'établir une base scientifique pour les études d'impact et de vulnérabilité</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Les projections climatiques et indicateurs d'impact résultant du projet Cordex.be I sont accessibles depuis le 31 mai 2024 sur le</li></ul>	Les mouvements au sein de l'équipe du Centre Climat (départs, entrées en service) et les délais administratifs pour les procédures de recrutement ont impliqué de travailler en sous-effectif pendant certaines périodes, ce qui a engendré certains retards dans la pleine exécution des missions du Centre

			<p>portail de l'IGN - <u>Institut géographique national</u>. Auparavant, ils n'étaient disponibles que sur demande. Le Centre climatique a joué un rôle de facilitateur dans ce projet et a organisé un <u>événement</u> pour soutenir la diffusion de l'initiative.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Le Centre Climat est impliqué dans la concertation avec les parties prenantes du projet en cours CORDEX.be II, qui vise à calculer les projections climatiques détaillées pour la Belgique (voir <a href="https://cordex.meteo.be/about/context">https://cordex.meteo.be/about/context</a>)</u></li> </ul> <p><b>PAM 3: Fournir un soutien scientifique des ESF pour la gestion des catastrophes naturelles (lien avec le CERAC)</b></p> <p>Les activités de cette mission visent principalement à assurer une collaboration et une synergie optimale entre les deux organisations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Centre Climat et le CERAC collaborent en permanence sur différentes initiatives (p.ex. le projet CORDEX.II, dans lequel les deux organisations participent au groupe de pilotage).</li> <li>• Le Centre Climat fait partie du Comité de Pilotage du CERAC (et vice-versa), et participe également aux comités de pilotage des différentes études du CERAC (y compris la l'évaluation en cours des risques climatiques pour la Belgique).</li> <li>• Le Centre Climat fournit sur base régulière des données et des contacts (experts) au CERAC.</li> </ul> <p><b>PAM 4: Développer des programmes pour accroître la collaboration entre les ESF belges et les universités / centres de recherche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour soutenir la recherche et développer les collaborations</li> </ul>	
--	--	--	--	--

			<p>interdisciplinaires, un <a href="#">appel à propositions</a> a été lancé le 26 mars 2024 pour des projets scientifiques de synthèse d'une durée de deux ans. Ils portent sur les thèmes de recherche du « Climate overshoot effects on land ecosystem functioning » et des « Societal tipping points and social-ecological inequalities ». Chaque projet est dirigé par une équipe de 4 chercheurs principaux (appartenant à minimum un ESF belge et d'autres universités/centre de recherche belges). Les appels à candidature pour deux positions de Post-Doc (« <a href="#">Climate overshoot effects on land ecosystem functioning</a> » – « <a href="#">Societal tipping points and social-ecological inequalities</a> ») pour chaque projet ont également été publiés, et le processus de sélection est en cours au moment d'écriture de ce rapport (Février 2025).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Plusieurs événements ont été organisés pour stimuler les collaborations scientifiques, établir un dialogue entre chercheurs et stakeholders, et assurer la visibilité du Centre au sein des publics cibles, en particulier :<ul style="list-style-type: none"><li>○ L'atelier « Climate research in Belgium - Fostering Collaboration for more impact on policy-making » le 19 Septembre 2023 co-organisé avec Belspo a sensibilisé les scientifiques aux possibilités de contribution au GIEC.</li><li>○ La <a href="#">première édition</a> d'une nouvelle conférence biennale « Belgian Science for Climate Action » les 19 et 20 février 2024 a réuni environ 400 chercheurs, décideurs et représentants des secteurs public et privé</li><li>○ Un <a href="#">événement de lancement de la publications des projections climatiques belges</a> a été organisé le 31 mai</li></ul></li></ul>	
--	--	--	---	--

2024.

- Un premier atelier « [C3S User Engagement Workshop](#) » a permis une première session interactive avec les utilisateurs belges existants et potentiels des « Copernicus Climate Change Services » (C3S), co-organisé avec Belspo et ECMWF.
- Un workshop « [Climate litigation in Belgium and beyond](#) », le premier de la série de workshop thématiques « science for climate action » qui auront lieu régulièrement au Centre Climat. L'objectif de ce programme est de rassembler des experts universitaires et non universitaires, des décideurs des secteurs public et privé, ainsi que des représentants de la société civile, autour de thèmes de recherche clés liés au climat et couvrant un large éventail de domaines scientifiques, du climat physique et de la science terrestre aux technologies et aux sciences humaines.

**PAM 5: Créer un portail ouvert pour collecter et partager les données climatiques de et pour la recherche climatique belge**

- Le Centre Climat est en train de développer un portail de données ouvertes axé sur les ensembles de données liées à la recherche sur le climat en Belgique. Cette plateforme offrira un accès facile à un large éventail de données et servira de dépôt pour les chercheurs afin de partager leurs propres données, en les reliant à des publications connexes pour une plus grande visibilité.

**PAM 6: Promouvoir la participation des scientifiques et des**

			<p><b>organisations belges aux programmes internationaux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le Centre Climat a mis en place une collaboration avec le Point focal GIEC de Belspo pour informer et mobiliser les scientifiques belges comme contributeurs aux travaux du GIEC.</li> </ul> <p><b>PAM 7: Fournir un guichet unique pour les demandes de services climatiques des entreprises et des organisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un catalogue des portails de données existants sur le climat a été publié sur le site web</li> <li>Le Centre Climat répond aux demandes de services climatiques des entreprises et des organisations en continu.</li> <li>Les données climatiques historiques pour la Belgique sont désormais disponibles sur le site OpenData de l'IRM, sous l'impulsion et avec le support du Centre Climat.</li> <li>Le Centre Climat participe aussi à des projets (financés par Copernicus Climate Service) qui visent à développer des services climatiques : <a href="#">Climate service for Belgian vector-borne disease management</a> et Homogenization Of hISTorical BELgian time Series for uptake in the C3S Climate Data Store (NOISELESS).</li> </ul> <p><b>PAM 8 : Secrétariat permanent du Conseil scientifique du climat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le Secrétariat permanent a été mis en place (1 ETP disponible pour cette mission depuis septembre 2024) et les travaux préparatoires ont commencé, dans l'attente de l'installation du Conseil Scientifique du Climat</li> <li>Un représentant du Centre Climat a participé au jury de sélection des membres du Conseil Scientifique</li> </ul>	
<b>Étape 2:</b>	01/01/2026	31/12/2027	Pas encore commencé.	

<b>Consolidation</b>				
<b>Étape 3: Croissance</b>	01/01/2028	31/12/2030	Pas encore commencé.	

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>		200 0	200 0	200 0	200 0															
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>		200 0	200 0	200 0	200 0															
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui / non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

<b>Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</b>	<p>Le Centre climat n'a pas un objectif mesurable de réduction des émissions de GES ; mais la mesure facilitera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des recherches sur le climat mieux ciblées sur les besoins sociétaux par les ESF et autres institutions de recherche.</li> <li>- Un accès ouvert aux données climatiques et autres informations scientifiques issues de la recherche menées en Belgique</li> <li>- Une meilleure visibilité de la recherche climatique en Belgique et la sensibilisation des stakeholders (secteurs public et privé) et du public aux enjeux de la crise climatique.</li> </ul>
---	--

	<p>- Un meilleur appui à la décision pour l'action climatique (atténuation et adaptation). 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.</p>
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	Le renforcement de l'équipe du Centre Climat (entrée en fonction de plusieurs nouveaux collaborateurs en 2025, dont un nouveau duo de directeurs) doit permettre au Centre Climat d'atteindre pleinement ses objectifs. Le nouvel accord de gouvernement ( <a href="#">Déclaration du Formateur 2025-2029</a> ) représente également une opportunité pour le Centre Climat, car il vise notamment à maximiser les synergies et connexions avec les établissements scientifiques fédéraux, l'administration et le CERAC, un objectif en ligne avec les missions du Centre.
<b>Politique</b>	Non prévu pour le moment.

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<i>Recherche</i>
<b>Code de la feuille de route</b>	<i>10B</i>
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Jean-Luc Crucke, ministre fédéral de la Mobilité, du Climate et de la Transition environnementale  Voir Article 1er de l'Arrêté Royal du 30/01/2025 relatif à la création du Centre d'analyse des risques du changement climatique (ci-après A.R.): "Le ministre qui a l'environnement et le ministre qui a le climat dans ses attributions"
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	
<b>Contexte et références</b>	<p>Le Cerac trouve son fondement dans la décision du Conseil des Ministres (2021) et l'Arrêté Royal (2025). Il a pour but de « contribuer à l'amélioration de la résilience de la société belge par la réalisation d'analyses complexes de risques sur le moyen et long terme en lien avec le changement climatique et par extension avec l'ensemble des limites planétaires. Sur cette base, le centre publie également des recommandations. » (Art. 4, A.R.). Le rôle du Cerac est notamment de conseiller le Conseil national de sécurité (Art. 21, A.R.). Par ailleurs, le Centre liera ces analyses à tous les aspects des politiques menées, et notamment la réalisation des plans d'adaptation.</p> <p>La création du Centre fait notamment suite à :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Le Plan national d'adaptation</b> (2017) identifie le besoin « d'évaluer, d'anticiper et de réagir aux risques associés aux conséquences du changement climatique (accroissement des connaissances) »,</li><li>• <b>La Stratégie nationale de sécurité</b> (2021) qui souligne que « d'autres analyses de risques sont nécessaires pour approfondir les connaissances sur l'impact spécifique du changement climatique sur les services sociaux dans les secteurs vitaux »,</li><li>• <b>La Stratégie européenne d'adaptation</b> (2021),</li></ul>

- **Le 6e rapport du GIEC (2022).**
- **L'Agenda de l'OTAN 2030 et Art. 3 du Traité**
- **Le Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030**

Les missions du Cerac s'appuieront encore sur une série d'initiatives politiques prévues en 2025:

- La Stratégie de l'Union en matière de préparation, inspirée du [rapport Niinistö](#),
- Le Plan d'adaptation de l'Union européenne,

Le Cadre des Émirats arabes unis pour la résilience climatique mondiale

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

#### First Risk Assessment (2024-2025)

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	19/09/2024	20/12/2024	<p>La première phase de l'étude était consacrée à la préparation d'un rapport méthodologique, publié fin 2024. Ce rapport:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Définit les concepts clés de l'analyse de risque ;</li><li>- Spécifie la méthodologie pour réaliser l'analyse de risque, qui devrait être basée sur les normes et cadres conceptuels européens et internationaux les plus récents et les plus pertinents ;</li><li>- Spécifie la méthodologie pour la réalisation de l'analyse documentaire ;</li><li>- Définit comment les parties prenantes (experts) seront impliquées dans l'étude ;</li><li>- Fournit une première base de données contenant les sources utilisées pour réaliser l'analyse de risques.</li></ul> <p><b>Progrès : Le rapport a été publié conformément au planning prévu, définissant le « cadre méthodologique » pour la suite de l'étude.</b></p>	<p>Afin d'avancer de manière flexible et efficace, ce premier cadre méthodologique pourra encore être révisé de façon itérative au cours de l'analyse (moyennant justification).</p> <p>Un rapport final sur la méthodologie est attendu à la fin de l'année 2025.</p>
Étape 2	02/01/2025	31/10/2025	<p>Pour la deuxième étape, Cerac réalisera l'analyse de risques proprement dite sur la base de la méthodologie développée.</p> <p>La première phase (janvier 2025) consistait en l'identification des risques pertinents pour la Belgique sur base d'une première revue de la littérature en croisant les aléas et les systèmes prédéfinis. Une liste de 28 risques à analyser a été</p>	<p>En cours – pas d'obstacles/retards rencontrés</p>

			<p>créée et validée par les mentors académiques, conformément au planning prévu.</p> <p>La revue de littérature à proprement parlé est actuellement en cours (février 2025) afin de réaliser une fiche pour chacun des risques identifiés. L'objectif de cette analyse rigoureuse est de qualifier et quantifier, dans la mesure du possible, l'importance du risque considéré, la vulnérabilité des secteurs étudiés à ce risque, l'étendue de leur exposition, et la préparation des politiques. Ces différents éléments permettront de juger de la sévérité et de l'urgence du risque pour la sécurité nationale.</p> <p>Parallèlement, différents processus pour engager les parties prenantes (interviews, workshops, questionnaire) sont également en cours. Les personnes ont été contactées et les différentes étapes d'engagement se dérouleront entre mars et aout 2025.</p>	
<b>Étape 3</b>	01/11/2025	23/12/2025	<p>Le rapport final est prévu pour le second semestre 2025. Ce rapport contiendra une priorisation des risques ainsi qu'une vue d'ensemble au niveau national et au niveau des régions géographiques avec un tableau récapitulatif des risques, un chapitre pour chaque système comprenant une évaluation de l'urgence/priorité d'action et des recommandations pour le CNS, le gouvernement fédéral et les autres parties prenantes concernées</p> <p>À la suite de ce rapport, l'équipe du Cerac établira un processus solide pour les futures évaluations des risques, dont les conclusions sont attendues pour le début de l'année 2026.</p>	<b>N/A</b>

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																				
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i>
--	--

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

**Impact estimé sur l'efficacité énergétique**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

**Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route**

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	<i>(Facultatif, uniquement en cas d'évaluation, 200 mots maximum par sujet)</i>  <i>Veillez ajouter des liens vers des références publiques et des données sources pertinentes.</i>
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	Un aspect essentiel de l'étude 'First Risk Assessment' consistera à classer les risques identifiés par ordre de priorité. Les risques associés au changement climatique et à la perte de biodiversité sont si nombreux et touchent tant de secteurs qu'il est essentiel de déterminer les risques prioritaires. Cela permettra de conseiller utilement les décideurs politiques sur la nature des risques qui doivent être traités de toute urgence, car ils représentent les menaces les plus immédiates et/ou les plus graves pour la société. Cette hiérarchisation sera basée sur une analyse rigoureuse qui qualifie et quantifie, dans la mesure du possible, l'importance du danger considéré, la vulnérabilité des secteurs étudiés à ce danger, l'étendue de leur exposition et la préparation des politiques afin d'évaluer la sévérité et
--	--

	l'urgence du risque concerné.
--	-------------------------------

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	<p>En plus de l'analyse initiale, qui fournit une évaluation générale et globale des risques climatiques et des risques liés à la perte de biodiversité, le Cerac effectue des analyses complémentaires afin de fournir un aperçu plus précis et plus spécifique de certains risques identifiés pour la Belgique. Plusieurs projets sont déjà en cours avec différents partenaires et d'autres sont prévus pour l'année 2025.</p> <p>Le Cerac cherche enfin à relier ces analyses à tous les aspects des politiques menées, en soumettant des propositions afin d'augmenter la résilience des politiques nationales ou en soutenant l'implémentation d'une série d'obligations nationales, européennes et internationales en matière de sécurité et de résilience.</p>
<b>Politique</b>	<p><b>Réaliser des études complémentaires pour mieux comprendre et préciser certains risques liés au changement climatique et à la perte de biodiversité identifiés pour la Belgique</b></p> <p>Le Cerac réalise une série d'études complémentaires au FRA, telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Identifier les risques futurs liés aux feux de végétation.</b> Le projet, commandé par le NCCN et mené en étroite collaboration avec l'Institut géographique national (NGI-IGN), vise à permettre au NCCN de (i) définir efficacement des mesures préventives avec les différentes parties prenantes et (ii) d'adapter les plans d'urgence existants en conséquence.<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <i>Les résultats de cette étude, sous forme de rapports, sera disponible début 2025.</i></li></ul></li><li>- <b>Identifier les risques futurs liés à la perte de biodiversité.</b> Également développé en collaboration avec le NGI-IGN, les objectifs principaux de cette recherche sont de (i) dresser un inventaire des données utiles à la description et à la localisation géographique des zones de perte de biodiversité, puis, sur cette base et dans un second temps, (ii) établir une carte des risques de perte de biodiversité.<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <i>Les résultats de cette étude, sous forme de rapports, sera disponible début 2025.</i></li></ul></li><li>- <b>Identifier les implications nationales des risques climatiques déterminés au niveau local.</b> Le Cerac mène une étude visant à rassembler les analyses locales des risques afin d'obtenir une meilleure compréhension de la manière dont les défis environnementaux affectent la Belgique et veiller à ce que les stratégies locales et nationales soient alignées et répondent à la complexité des risques liés au</li></ul>

	<p>changement climatique et à la perte de biodiversité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Les premières conclusions sont attendues pour le début de l'année 2025.</i></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Réaliser une analyse économique des coûts et des avantages de l'adaptation.</b> En collaboration avec le Bureau fédéral du Plan (BFP-FPB), le Cerac cherchera à fournir des analyses quantitatives monétaires ou non monétaires à l'appui de la première évaluation des risques. Le Cerac continuera à travailler en partenariat avec le BFP. La recherche se concentra sur des risques ou des secteurs spécifiques identifiés comme étant d'un intérêt particulier pour la Belgique, et cherchera à évaluer les coûts et/ou les bénéfices de l'investissements dans des mesures d'adaptation. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>La définition du cadre méthodologique et les premières phases de la recherche sont prévue pour le courant de l'année 2025.</i></li> </ul> </li> <li>- <b>Analyse de la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement des produits de base belges face aux effets du changement climatique.</b> L'objectif de ce rapport initial est de fournir une vue d'ensemble des risques qui pourraient avoir un impact sur le commerce international, en mettant l'accent sur les produits de base jugés essentiels en Belgique, d'évaluer la disponibilité des données et d'identifier les lacunes en matière de connaissances.</li> </ul> <p><i>Une première phase du projet sera réalisée en 2025 dans le cadre du FRA, suivi d'une phase 2<sup>e</sup> lors du dernier quadrimestre 2025. Un premier rapport est attendu pour la fin de l'année 2025.</i></p>
Politique	<p><b>Soutenir l'implémentation d'une série d'obligations nationales, européennes et internationales en matière de sécurité et de résilience.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Directive (UE) 2022/2557 du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques (CER Directive).</b> Le Cerac travaillera en partenariat avec le NCCN dans le cadre du projet CCV (Climate Change Vulnerabilites) mené par le NCCN. L'un des objectifs du projet CCV sera de fournir à chaque opérateur et autorité sectorielle une vue d'ensemble des risques climatiques et environnementaux auxquels ils peuvent être exposés, ainsi qu'un catalogue comprenant des seuils de vulnérabilité pour les éléments du (des) réseau(x). Cette liste de contrôle pourra servir d'outil à tous les secteurs pour leur analyse des risques liés au climat, y compris les secteurs relevant de la directive sur la résilience des entités critiques). <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>La première phase du projet consistera en l'élaboration d'une liste de contrôle climatique commune NCCN-Cerac, qui devrait être achevée d'ici l'automne 2025.</i></li> </ul> </li> <li>- <b>Directive (UE) 2024/1265 DU CONSEIL du 29 avril 2024 sur les exigences applicables aux cadres budgétaires des États membres.</b> L'objectif de la recherche menée par le Cerac en partenariat avec le BFP est d'évaluer l'impact du changement climatique sur les finances publiques belges. Cette analyse servira de base aux évaluations des</li> </ul>

risques macrobudgétaires recommandées par la nouvelle directive européenne afin d'améliorer la programmation budgétaire et accroître la résilience des finances publiques des Etats membres face aux effets du changement climatique. Cette analyse servira également de base aux autres recherches économiques du Cerac.

➤ *Pour atteindre cet objectif, une méthodologie sera établie en 2025, en partenariat avec le Bureau fédéral du Plan. La sélection des données a déjà commencé en 2024 et se poursuivra en 2025.*

- **Participation active au plan national de résilience belge.** Le Plan national de résilience belge (BNRP) a été mis en place sur la base de la stratégie de sécurité nationale adoptée en décembre 2021 par le Conseil national de sécurité (CNS), sous l'impulsion de l'OTAN. En ce qui concerne la problématique du changement climatique (un des trois thèmes transversaux identifiés dans le BNRP), le Cerac est chargé d'apporter un soutien sur mesure à chacun des 9 objectifs stratégiques afin que les menaces liées au changement climatique soient prises en compte de la meilleure manière possible dans le document final.

➤ *A ce titre, le Cerac participe activement aux réunions organisées dans le cadre du BNRP depuis 2024 et a déjà contribué à la rédaction de deux notes portant respectivement sur la résilience des ressources alimentaires et l'approvisionnement en eau. Le Centre continuera à participer au processus du BNRP en 2025 et contribuera à la mise en œuvre du plan dans les années à venir.*

**Politique**

## CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

# Rapport de progrès - Suivi de l'objectif de dépenses R&I pour l'énergie/climat

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	Recherche
<b>Code de la feuille de route</b>	10B
<b>Type de mesure</b>	mesure facilitatrice
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	Vanessa Matz, Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée de la Politique scientifique
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	Mathieu Bihet, ministre de l'Energie  Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
<b>Contexte et références</b>	<p>Dans le PNEC de 2019 et le Plan pour la Reprise et la Résilience de 2020, l'Etat fédéral s'est engagé à consacrer 10 % du budget de R&amp;D à des projets liés au climat et à l'énergie.</p> <p>Dans son avis du 23 février 2024, la Commission européenne avait également recommandé à la Belgique de clarifier davantage les objectifs généraux nationaux en matière de recherche, d'innovation et de compétitivité pour climat et énergie et pour le déploiement de technologies propres.</p> <p>L'accord de gouvernement fédéral 2025 prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- « Nous continuons à soutenir les incitants à l'innovation, car nous pensons que l'innovation et le progrès technologique sont des éléments fondamentaux de la solution, tout comme la flexibilité, l'efficacité énergétique et tous les investissements qui contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre (dont le CCUS). » (p99)</li><li>- « Nous confirmons les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, de l'accord de Kunming-Montréal sur la biodiversité, du Green Deal et des objectifs européens en matière de climat et d'énergie que la Belgique a approuvés et mettons en œuvre une politique visant à atteindre ces objectifs. » (p99)</li><li>- « Le Plan national énergie-climat 2030 sera réexaminé au regard des</li></ul>

	<p>remarques de la Commission européenne et du présent accord de gouvernement, en tenant compte de la réalité économique, de la compétitivité de nos entreprises, des objectifs européens et du pouvoir d'achat de nos citoyens. L'autorité fédérale saisira cette occasion pour mettre tout le monde autour de la table dans la structure de concertation existante afin d'aboutir à un plan plus cohérent. » (p98)</p>
--	--

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
<b>Étape 1</b>	1 5/03/202 4	28/02/2026	Continuation de l'échange d'information entre administrations compétentes : plusieurs réunions en lignes ont permis 1) d'intégrer des données de Belspo dans le rapportage à l'IEA et 2) d'identifier une erreur et la cause possible d'incohérence entre les statistiques fournies à l'IEA et celles à Eurostat/OCDE.	Contraintes temporelles : les reportages pour les différentes instances internationales ne devant pas être fournies au même moment
<b>Étape 2</b>	1 3/01/202 5	31/12/2025	Première correction provisoire par l'unité MERI des statistiques GBARD (Government Budget Allocation for Research and Development) par NABS (Nomenclature for the analysis and comparison of scientific programmes and budgets) suite à l'erreur identifiée à l'automne 2024 grâce aux échanges d'information	Un écart est encore observé entre les statistiques et donc les discussions devront continuer.
<b>Étape 3</b>	01/03/20 25	31/03/2025	Mise en place d'un groupe de travail à Belspo entre administrations concernées pour l'harmonisation des statistiques : prévu en 2025	
<b>Étape 4</b>	01/04/20 25	31/05/2025	Préparation de la définition d'indicateurs par le groupe de travail en matière de climat : prévu pour 2025	
<b>Étape 5</b>	01/06/20 26	28/02/2026	Agrégation des statistiques climat et énergie	
<b>Étape 6</b>	01/06/20 25	30/06/2026	Eventuel ajustement de l'objectif initial sur base des indicateurs développés	

<b>Étape 7</b>	01/06/20 26	28/02/2026	Proposition d'ajustement des budgets disponibles	
----------------	----------------	------------	--	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

En kEUR		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Engagements</i>																				
	<i>Liquidations/règlements</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>ETS</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Oui** /  **non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	

### 3. Évaluation de l'impact des politiques

#### 3.1. Impact chiffré sur les émissions de gaz à effet de serre

##### Evaluation 1 (2, 3, ... )

Dupliquez cette section vide ci-dessous si nécessaire, pour créer des évaluations supplémentaires (évaluation 2, évaluation 3,...).

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique. S'il s'agit d'une unité autre que le CO<sub>2</sub>, veuillez également mentionner cette unité dans la description.</i>
---	--

#### Impact chiffré des émissions de gaz à effet de serre lié à cette (ces) mesure(s) politique(s)

(+ : augmentation des émissions, - : diminution des émissions)

En ktCO <sub>2</sub>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Émissions de gaz à effet de serre évitées</b>																				
Total (ETS+ESR) (ktCO <sub>2</sub> )																				
ETS (ktCO <sub>2</sub> )																				
ESR (ktCO <sub>2</sub> )																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

#### Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<p><i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i></p> <p><i>Veillez ajouter des liens vers les références publiques et les données sources pertinentes. Si le calcul complet n'est pas accessible au public en ligne, veuillez l'indiquer ici en détail (données sources, méthode de calcul) ou le joindre au présent rapport.</i></p>
--	---



re (MW)																				
Production supplémentaire (MWh)																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

Capacité totale (MW) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :
Production totale (MWh) :	Période (début de l'année et fin de l'année) :

### 3.4. Autres effets réalisés

<p>Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)</p>	<p>Comme il s'agit d'une mesure facilitatrice, l'impact ne sera qu'indirect. Les discussions sont encore en préparation, l'effet ne peut donc pas encore être évalué.</p> <p><i>Une typologie affinée de la R&amp;D en support au Climat et à l'Energie est une condition préliminaire essentielle à tout objectif et orientation d'investissement ultérieur.</i></p> <p><i>La transition énergétique et climatique nécessite une base scientifique solide, basée sur des recherches interdisciplinaires et systémiques qui prennent en compte les dimensions sociales, environnementales et économiques.</i></p>
---	---

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<p><b>Perspectives</b></p>	<p>La présente mesure vise à préciser la typologie des indicateurs de suivi R&amp;I dédiés au climat afin d'éviter les biais dans le rapportage et de pouvoir ensuite clarifier les objectifs R&amp;D Climat- Energie tel que recommandé par la Commission européenne pour l'élaboration du prochain projet du PNEC d'une part (2028) et pour la prochaine Communication Nationale Climat d'autre part (2026).</p> <p>Les méthodologies internationales de l'IEA, Eurostat et OCDE n'incluent pas de statistiques précises en matière de climat. Seule la Communication nationale impose un rapportage à ce sujet mais sans fournir de méthodologie précise. Une révision de la méthodologie de l'IEA est en cours en matière d'énergie.</p> <p>Les discussions sur ces questions méthodologiques seront poursuivies dans le cadre national, en particulier pour la prochaine échéance de la Communication nationale climat ainsi que dans les fora européens internationaux. Si besoin un soutien via un TSI pourrait être envisagé.</p>
<p><b>Politique</b></p>	<p>La feuille de route mobilisant les acteurs fédéraux concernés pour définir des indicateurs robustes et consensuels de suivi de l'objectif est une mesure préliminaire essentielle à tout rapportage ultérieur et fixation d'objectifs de dépenses fédérales R&amp;I en matière de Climat-Energie.</p>
<p><b>Politique</b></p>	
<p><b>Politique</b></p>	

# CYCLE POLITIQUE FÉDÉRAL 2025

## Rapport de progrès : résilience climatique dans le secteur de la santé

---

### Présentation de la feuille de route

<b>Domaine</b>	<i>Adaptation</i>
<b>Code de la feuille de route</b> <i>(s'il est déjà connu)</i>	11B
<b>Type de mesure</b>	adaptation
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État compétent(s)</b>	M. Frank Vandenbroucke, vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté
<b>Ministre(s) ou Secrétaire(s) d'État concerné(s)</b>	M. Bernard Quintin, ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris
<b>Contexte et références</b>	<p>Plan d'urgence hospitalier (PUH) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La loi du 8 juillet 1964 relative à l'aide médicale urgente.</li><li>• Résilience des entités critiques (mise en œuvre de la directive européenne sur la législation CER) :</li><li>• Loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques.</li><li>• L'Arrêté royal du 21 mars 2024 portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques, pour le secteur de la santé publique.</li></ul> <p>Le Plan d'intervention médicale (PIM) : Circulaire ministérielle AMU/2017/D2/Plan d'intervention médicale du 17 juin 2017.</p> <p>Le Plan d'intervention psychosociale (PIPS) : Circulaire ministérielle relative au plan d'intervention psychosociale (PIPS), deuxième volet du plan monodisciplinaire d'intervention pour la discipline 2 du 27 juin 2016.</p>

## Rapport de progrès

### 1. Rapport sur l'état de progrès de la mise en œuvre

	Date de début	Date de fin	Progrès signalés	Rapport : obstacles rencontrés
Étape 1	Q1 2020	Q4 2030	<p>Les mesures suivantes ont été incluses dans le set fédéral de mesures d'adaptation 2023-2026 :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>PAM 1</b> : Adapter et étendre le plan d'urgence hospitalier et les plans d'urgence internes afin de prendre en compte le changement climatique et ses effets potentiellement graves et à long terme sur la santé publique, en ce compris les effets en cascade.</li><li>- <b>PAM 2</b> : Optimiser la réponse médicale via les appels 112-1733 en cas de situation de crises liées aux conséquences du changement climatique.</li><li>- <b>PAM 3</b> : Améliorer le suivi et la prise en charge des personnes impliquées dans une situation d'urgence grâce au Belgian Incident Tracking System (BITS).</li><li>- <b>PAM 4</b> : Protéger la santé publique en renforçant les entités critiques au niveau des hôpitaux.</li><li>- <b>PAM 5</b> : Réviser et adapter le plan d'intervention monodisciplinaire, incluant le PIM et le PIPS, pour répondre aux nouveaux risques climatiques et renforcer la résilience des services d'urgence impliqués dans la réponse médicale.</li></ul>	

<p><b>Étape 2</b></p>	<p>Q1 2020</p>	<p>Q4 2030</p>	<p><b>PAM 1</b> : Chaque hôpital doit disposer d'un plan d'urgence hospitalier (PUH) pour les incidents survenant à l'intérieur et à l'extérieur de l'hôpital. Bien que le changement climatique bénéficie d'une attention accrue dans la gestion des risques, l'agenda de la révision du PUH (prévue pour fin 2024) a été modifié en raison de directives européennes et de facteurs externes. Une analyse de risques a été réalisée pour les hôpitaux en tant qu'entités critiques et peut être appliquée à tous les hôpitaux dans une version « light ». Les risques environnementaux ont été intégrés dans la nouvelle version du PUH (2024-2029). En 2025, un plan de gestion de crises liées aux catastrophes climatiques sera mis en place. Ce guide relatif au climat, qui comprendra des lignes directrices concernant les mesures à prendre en situation d'urgence, est attendu en 2026 et sera davantage développé d'ici 2029, lorsque les hôpitaux devront avoir finalisé leur nouveau PUH.</p> <p><b>PAM 2</b> : Depuis 2014, le numéro d'appel 1733 a été intégré dans les centrales d'urgence afin de coordonner de manière plus efficace la garde des médecins généralistes. Initialement, seules quatre centrales d'urgence traitaient ces appels. Depuis 2023, il a été décidé que toutes les centrales d'urgence prendraient ces appels en charge. Cette mesure a permis d'améliorer le flux des patients vers le niveau de soins le plus approprié, en particulier durant le week-end et la nuit, entraînant par conséquent une diminution de la fréquentation inutile des services d'urgence. Faute de financement, l'extension des postes de garde au sein des centrales d'urgence est suspendue depuis 2019. Un investissement supplémentaire de 3 millions d'euros a été décidé en 2023 pour recruter davantage d'opérateurs, dans le but d'achever l'intégration complète du 1733 d'ici fin 2026. Cependant, l'ajout de</p>	<p>Le manque de personnel n'a pas permis de traiter plusieurs priorités de façon simultanée, ce qui a entraîné le report du lancement de la révision du PUH et du PIM.</p>
-----------------------	----------------	----------------	--	--

personnel seul ne suffira pas à renforcer la capacité de prise en charge lors de crises de grande ampleur, telles que des vagues de chaleur et des inondations. Des mesures supplémentaires sont nécessaires afin de faire une meilleure utilisation des capacités de soins. Un outil informatique d'auto triage permettrait aux citoyens d'évaluer leurs besoins médicaux et de les orienter de façon adéquate. De plus, un traitement automatisé des données dans les centrales d'urgence pourrait alléger la charge des opérateurs et accélérer l'orientation des patients. Enfin, des campagnes de communication ciblées informeraient la population des procédures à suivre lors de situations de crise. Un financement supplémentaire est nécessaire pour mettre en œuvre ces mesures dans les meilleurs délais.

**PAM 3:** Le Belgian Incident Tracking System (BITS) a été mis en œuvre en 2017 afin de localiser, de suivre et d'identifier les personnes impliquées dans des incidents de grande ampleur. La première phase a été déployée début 2022, chaque personne impliquée sur le lieu de l'incident reçoit un bracelet avec un code unique. Ce code est couplé à des données médicales et à des données d'identification.

Depuis Q3 2022, BITS a été déployé dans les hôpitaux belges dotés d'un service d'urgence reconnu. Dans une première phase, les hôpitaux utilisent le système BITS sans le coupler à leur propre système ICT. Ils disposent ainsi d'une vue d'ensemble de l'afflux de patients et peuvent enregistrer leur arrivée. Dans une deuxième phase, un lien, une « synapse », sera développé entre BITS et les systèmes informatiques des hôpitaux. Cette synapse sera compatible avec les différents systèmes d'enregistrement et logiciel, de sorte que n'importe quel hôpital pourra s'y connecter. Le développement de ce

système a été entamé début 2023. Par ailleurs, un système d'auto-enregistrement est en cours d'élaboration pour les situations d'urgence de grande ampleur. Les personnes impliquées qui, de leur propre initiative, rentrent chez elles et cherchent de l'aide par ailleurs peuvent indiquer qu'elles sont en sécurité via un site web du SPF Santé publique. De cette manière, elles sont enregistrées et, si elles le souhaitent, peuvent bénéficier d'une aide si nécessaire.

Les développements futurs de BITS se focalisent sur les incidents majeurs tels que les catastrophes climatiques et comprennent quatre nouveaux modules :

1. Un **logiciel d'évacuation** pour les opérations de grande envergure.
2. Le **Patient Evacuation Coordination (PEC)**, avec une visualisation des lits d'hôpitaux par service.
3. **La liaison entre les dossiers médicaux** et les personnes impliquées dans le cadre d'un système intégré.
4. **Une intégration avec la Défense** pour une coordination efficace en cas de situations de crise.

**PAM 4** : Fin 2023, le NCCN, en collaboration avec le SPF Santé publique, a entamé les travaux préparatoires à la mise en œuvre de la directive européenne CER pour les entités critiques dans le secteur hospitalier. Cette directive devait être transposée dans les législations nationales au plus tard le 17 octobre 2024. À cette fin, un dossier d'accréditation a été élaboré et des hôpitaux spécifiques ont été désignés comme hôpitaux EC. Les hôpitaux concernés ont été impliqués dans des rencontres afin de partager leur expérience et leurs connaissances. En outre, l'élaboration d'un guide détaillé et la conception d'un cadre législatif devraient permettre une

		<p>entrée en vigueur en temps opportun. Un outil de Customer Relationship Management (CRM) est en cours de développement afin de renforcer la résilience des hôpitaux face aux crises, en ce compris les catastrophes naturelles liées au changement climatique. Cet outil permettra un stockage centralisé des données concernant les entités hospitalières critiques et favorisera des réponses coordonnées. Ce projet est actuellement en phase d'analyse, l'objectif étant d'implémenter cet outil d'ici la fin de l'année 2025.</p> <p>Au-delà de ces améliorations, un financement supplémentaire est nécessaire pour les adaptations structurelles des hôpitaux EC et pour la désignation et le financement de coordinateurs des plans d'urgence. Ces mesures sont essentielles pour améliorer la préparation des hôpitaux aux conséquences de conditions météorologiques extrêmes et d'autres situations de crise. Le développement détaillé de cette mesure et le financement qui en découlera sont encore en cours d'évaluation.</p> <p><b>PAM 5:</b> La révision du plan d'intervention monodisciplinaire de la discipline médicale a été lancée en octobre 2022 avec l'organisation d'un séminaire stratégique pour recueillir l'avis du personnel du SPF SP impliqué dans la mise en œuvre de ces plans. Ce projet a été mis en pause car les personnes impliquées ont été mobilisées par ailleurs pour d'autres projets de révisions législatives, des groupes de travail du Conseil Fédéral de l'Aide médicale urgente (Agrément, Financement, Programmation, Régulation) et la création de la DG PR. La révision du PIM a été relancée à l'été 2024. Les Q3-Q4 2024 et le Q1 2025 ont été dédiés à la compilation du retour d'expérience du personnel du Service Réponse de la DG P&amp;R.</p>	
--	--	--	--

			<p>Une note de vision stratégique devrait être proposée au Q2 2025 et les groupes de travail nécessaires à la révision des différentes législations (AR Dir-med, circulaires PIM et PIPS, etc.) devraient être mis en place. Des discussions opérationnelles devront également être menées, notamment avec le Ministère de l'Intérieur afin, par exemple, d'adapter le logiciel utilisé dans les CU112 aux besoins du PIM.</p>	
<b>Étape 3</b>	Q1 2024	Q4 2030	<p><b>PAM 1:</b> La révision du plan d'urgence hospitalier (PUH) et le fait que les risques climatiques y soit intégré renforcent la résilience des soins de santé face au changement climatique. L'analyse de risques pour les hôpitaux entités critiques, qui peut être étendue à l'ensemble des hôpitaux, contribue à la préparation aux catastrophes climatiques. La directive sur le climat (2026) prévoit des protocoles et des formations adéquats afin que le personnel et les moyens puissent être déployés de manière optimale en cas d'urgence.</p> <p><b>PAM 2:</b> Le développement et l'optimisation du 1733 contribuent à une meilleure répartition des demandes de soins, ce qui est essentiel lors de crises climatiques telles que des vagues de chaleur et des inondations. Cela contribue à rendre les soins de santé plus efficaces et résistants en améliorant le triage, l'orientation des patients et la communication. Les outils informatiques et l'automatisation améliorent les capacités de prise en charge des patients et soulagent les centrales d'urgence en cas de crise.</p> <p><b>PAM 3:</b> BITS renforce la préparation des systèmes de santé aux catastrophes climatiques grâce à une évacuation plus efficace, à une meilleure coordination des capacités hospitalières et à l'intégration des données médicales. Ce système contribue à améliorer la réponse aux situations</p>	

		<p>d'urgence et à offrir une prise en charge plus adéquate et plus rapide aux personnes impliquées. La collaboration avec la Défense et le système d'auto-enregistrement renforceront la résilience du système de santé face aux phénomènes météorologiques extrêmes et aux crises de grande ampleur.</p> <p><b>PAM 4:</b> La mise en œuvre de la directive CER et le développement de l'outil CRM renforcent la résilience des hôpitaux face aux crises liées au climat, telles que les vagues de chaleur et les inondations. Cela permet d'améliorer la sécurité des entités hospitalières critiques et une coordination plus efficiente de la réponse médicale. Un financement supplémentaire et la mise en place de coordinateurs de plans d'urgence permettront aux hôpitaux d'agir plus rapidement et plus efficacement dans les situations d'urgence liées au climat.</p> <p><b>PAM 5:</b> En intégrant les risques climatiques actuels et futurs, le plan d'intervention monodisciplinaire de la discipline médicale améliore la qualité et la résilience de la réponse des services participants à l'aide médicale urgente face aux situations de crises extrêmes. L'harmonisation des procédures, permet une montée en puissance rapide et efficace afin d'améliorer la gestion de crises découlant d'événements météorologiques extrêmes, de grande ampleur et de longue durée.</p>	
--	--	--	--

## 2. Budget, financement et demande de financement

	En kEUR	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Budget</b>	<i>Capture</i>																				
	<i>Règlement</i>																				
<b>Source de financement</b>	<i>RRF</i>																				
	<i>FTA</i>																				
	<i>Privé</i>																				
	<i>Autres</i>																				
<b>Besoins budgétaires</b>	<i>CAPEX</i>																				
	<i>OPEX</i>																				

Y aura-t-il une ou plusieurs demandes de financement pour cette feuille de route au cours de ce cycle ? **Non**

Nom de la demande de financement	Montant ETS demandé (kEUR)
1 :	
2 :	
3 :	



Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible .:

<b>Total (ETS+ESR) (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ETS (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>ESR (ktCO<sub>2</sub>) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif de réduction des émissions dans la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...)	<i>(obligatoire si l'évaluation est disponible)</i>
--	---

### 3.2. Impact chiffré sur l'efficacité énergétique

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	<i>Décrivez ici une, plusieurs ou un groupe de mesures auxquelles l'évaluation s'applique.</i>
---	--

Impact estimé sur l'efficacité énergétique

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>MWh</b>																				

Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :

<b>Total (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
----------------------	---

Explication des méthodes de calcul utilisées pour l'analyse d'impact et lien avec l'objectif d'efficacité énergétique (impact sur la consommation d'énergie) de la feuille de route

Méthode de calcul (méthodologie utilisée, recherche, hypothèses,...).	.
---	---

### 3.3. Impact chiffré sur la production d'énergie renouvelable

<b>Description des mesures politiques évaluées de la feuille de route</b>	
---	--

#### Estimation de l'impact sur la capacité et la production d'énergie renouvelable

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Capacité supplémentaire (MW)</b>																				
<b>Production supplémentaire (MWh)</b>																				

*Si seul l'impact cumulé sur plusieurs années est disponible :*

<b>Capacité totale (MW) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>
<b>Production totale (MWh) :</b>	<b>Période (début de l'année et fin de l'année) :</b>

### 3.4. Autres effets réalisés

Effets indirects : en termes sociaux, environnementaux et économiques (tels que la santé publique, la biodiversité, l'emploi, la formation, le caractère abordable de la transition, etc.)	
--	--

#### 4. Perspectives et propositions éventuelles de politiques et mesures fédérales nouvelles et/ou renforcées

<b>Perspectives</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	
<b>Politique</b>	