

Résultats des tables rondes sur le climat

*Rapport de synthèse
des coprésidents*

Janvier 2023



Contenu

Préface	3	5. Mobilité	26
1. Introduction	4	5.1 Introduction	26
2. Considérations générales	6	5.2 Éléments transversaux	26
2.1 Appréciation générale des feuilles de route	6	5.3 L'épine dorsale de nos transports : les chemins de fer	28
2.2 Vision et cohérence des mesures	6	5.4 Transport routier : défis et nouveaux développements	30
3. Fiscalité et financement	8	5.5 Promouvoir le transport multimodal et la politique cycliste	32
3.1 Introduction	8	5.6 Aviation et transport fluvial	33
3.2 Éléments transversaux	9	6. Économie circulaire	34
3.3 Fiscalité énergétique (hors transport)	10	6.1 Éléments transversaux	34
3.4 Fiscalité des transports	12	6.2 Le plan d'action fédéral pour l'économie circulaire	37
3.5 Autres éléments de fiscalité	14	7. Bâtiments publics	39
3.6 Financement durable	16	7.1 Objectifs	39
4. Énergie	17	7.2 Collaboration	40
4.1 Introduction	17	7.3 Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics	41
4.2 Éléments transversaux	17	7.4 Coordination en expertise	42
4.3 Électricité, transport et transmission	19	7.5 Autres points d'attention	43
4.4 Une nouvelle tarification de l'énergie	20	8. Quelques remarques finales	45
4.5 Vecteurs énergétiques et carburants alternatifs (hydrogène, carburants électriques, biocarburants et autres)	21		
4.6 Recherche et innovation	22		
4.7 Précarité et pauvreté énergétique	23		
4.8 Autres sujets	25		

Préface

Afin de contribuer à la transformation urgente et à grande échelle de notre société et de notre système énergétique, le gouvernement fédéral s'est résolument engagé à faire participer les parties prenantes et les experts à ce processus décisionnel.

C'est la raison pour laquelle des Tables rondes fédérales sur le climat ont été organisées à l'automne 2022 pour le suivi et la révision de la politique climatique en général, et la mise à jour de la contribution fédérale au projet de PNEC en particulier. Après l'événement de lancement du 21 septembre 2022, que nous avons présidé ensemble, ont eu lieu les premières sessions des tables rondes. Les contributions reçues ont été présentées après ce premier tour pour rechercher et discuter des convergences, afin de renforcer les politiques et mesures.

Une dynamique intéressante a émergé, qui est très précieuse pour renforcer la coopération entre les départements fédéraux et les institutions publiques, et l'interaction entre les parties prenantes, les experts et les représentants des départements fédéraux compétents et des institutions publiques. Des messages transversaux communs ont été formulés, qui pourront inspirer les décideurs politiques dans le cadre de ce processus décisionnel.

En tant que coprésidents de l'événement de lancement et de clôture, nous tenons à remercier le personnel impliqué du service Changements climatiques (SPF Santé publique) et de la DG Énergie (SPF Économie), mais aussi tout le personnel des autres départements et services publics fédéraux et régionaux compétents, qui ont été activement impliqués et ont collaboré de manière intensive pour présenter ce rapport. Nous tenons également à remercier tous les participants, y compris les parties prenantes et les universitaires, pour leur contribution active, qui a permis de promouvoir un dialogue ouvert, constructif et instructif.

Pierre Kerkhofs

Nancy Mahieu

Ce rapport est disponible en français et en néerlandais, exclusivement sous forme électronique (en pdf) à l'adresse : climat.be/tables-rondes-climat.

1. Introduction

L'accord de gouvernement stipule que le gouvernement fédéral souscrit pleinement à l'ambition européenne de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de tendre vers la neutralité climatique d'ici à 2050. Le gouvernement s'est engagé à adapter en conséquence sa contribution au plan national énergie - climat (PNEC) par le biais d'un plan d'action.

Pour contribuer à la réalisation de cet engagement, le Conseil des ministres du 2 avril et du 8 octobre 2021 a mis en place un cadre pour la gouvernance sur la politique en matière de climat, dans le but de renforcer le suivi de la mise en œuvre des politiques et mesures fédérales. Un cycle politique annuel est mis en place pour le suivi des politiques et mesures dans lequel les départements et administrations concernés élaborent des « feuilles de route », les soumettent à un monitoring (grâce à des « tableaux de monitoring ») sur une base semestrielle et les évaluent annuellement. Ces rapports d'évaluation sont compilés chaque année dans un rapport de synthèse, qui est rendu public et soumis au parlement. Cela permet d'assurer un système de suivi régulier et transparent dans lequel les ministères et toutes les départements fédéraux sont tenus responsables de la mise en œuvre et du suivi des politiques et mesures.

Le gouvernement fédéral s'est également fermement engagé à améliorer la participation et l'implication des parties prenantes, des experts et des universitaires dans l'élaboration et le suivi des politiques. Le gouvernement a décidé que des tables rondes sur le climat seraient organisées et qu'elles impliqueraient la société civile, les institutions de recherche et les acteurs de la société civile afin d'évaluer la politique permettant d'atteindre les objectifs climatiques.

Il a été décidé d'organiser des tables climatiques à l'automne 2022 sur les politiques et mesures dans les domaines fédéraux centraux :

- 1) fiscalité et finances durables,
- 2) énergie,
- 3) transports et mobilité durable,
- 4) économie circulaire
- 5) bâtiments publics

Le premier rapport de synthèse sur le suivi de la mise en œuvre de la politique climatique 2021-2030 a également servi de base lors de ce dialogue.

En organisant les tables rondes sur le climat, le gouvernement fédéral respecte également l'obligation imposée par le règlement européen (2018/1999) aux États membres d'organiser un « dialogue à plusieurs niveaux sur l'énergie et le climat » et de permettre aux organisations de la société civile, aux entreprises et autres parties prenantes de participer à l'élaboration et à l'évaluation de la politique énergétique et climatique. En complément à l'évaluation du progrès des politiques et mesures fédérales existantes, une réflexion sur des pistes supplémentaires a été menée afin d'ajuster et de renforcer ces politiques et mesures.

La ministre fédérale du climat, Zakia Khattabi, a reçu comme mission de coordonner les tables rondes sur le climat par le gouvernement. Le service fédéral Changements climatiques du SPF Santé publique a assumé ce rôle de coordination, en étroite collaboration avec la Direction générale de l'Énergie (SPF Économie) et tous les autres départements fédéraux et administrations concernés. Les tables rondes sur le climat ont été lancées le 21 septembre 2022 lors d'un événement de haut niveau.

Au total, 10 tables rondes sur le climat ont été organisées (2 sessions par domaine) avec des parties prenantes, des experts et universitaires, soit plus de 300 acteurs. Des représentants des employeurs, des employés, des organisations environnementales, de lutte contre la pauvreté, des organisations de femmes et des jeunes, ainsi que les secrétariats des organes consultatifs (Conseil fédéral du développement durable - CFDD et Conseil central de l'économie - CCE) ont participé à toutes les tables rondes sur le climat. Ce groupe permanent a été complété pour chaque domaine politique par des représentants de nombreuses organisations spécialisées et d'acteurs de la société civile, ainsi que par des experts du monde universitaire. Les acteurs ont formulé plus de 60 recommandations écrites, en plus des commentaires qu'ils ont apportés pendant les débats. Des représentants des administrations régionales ont également été invités à réagir sur les sujets impliquant une forte interaction avec les politiques régionales. Les membres des cellules politiques fédérales étaient invités en tant qu'observateurs.

Pour encourager une discussion ouverte et constructive, le débat a été mené selon les « règles de Chatham House ». Cette approche a créé une dynamique intéressante parmi les participants. Cette approche est propice à la recherche de convergences. Les contributions écrites ont également été intégrées dans ce document de la même manière.

Chacune des tables rondes sur le climat était présidée par un représentant du service changements climatiques, ainsi que par un représentant du département compétent principal. Les conférences de lancement et de clôture étaient présidées par les co-présidents de la Task Force "Plan fédéral énergie et climat" (le Directeur général Environnement du SPF Santé, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement et le Directeur général Énergie du SPF Économie, K.M.O., Classes moyennes et Énergie).

Les principaux résultats ont été présentés et discutés le 6 décembre 2022 lors d'un événement de clôture de haut niveau.

Le rapport présenté tend à reproduire les discussions et à faire la synthèse des principales opinions, observations et propositions des participants. Le rapport entend en premier lieu aider et inspirer les décideurs politiques pour la poursuite de la révision de la politique climatique, en général, et pour l'actualisation de la contribution fédérale au PNEC, en particulier. Il a par conséquent valeur de source d'inspiration et d'information.

Le rapport ne vise pas à présenter les positions et opinions des ministres, secrétaires d'État, départements ou services publics compétents et concernés au niveau fédéral, et n'engage en aucune manière les co-présidents. ■

2. Considérations générales

2.1 Appréciation générale des feuilles de route

- L'introduction **du cycle de gouvernance fédérale** pour le suivi de la mise en œuvre et le renforcement des politiques et mesures fédérales bénéficie d'un large soutien. En plus de responsabiliser les départements fédéraux concernés et de favoriser la coopération, le cycle est utilisé pour ajuster les politiques de manière régulière et transparente. La société civile, les institutions scientifiques et les universitaires ont activement contribué à l'évaluation et au renforcement des politiques à la lumière de l'ambition européenne accrue. Pour garantir un système de gouvernance efficace et régulier, la question se pose de savoir s'il est nécessaire d'**ancrer (juridiquement) ce cycle de gouvernance**.

Les **ambitions prévues** dans chaque domaine politique particulier bénéficient également d'un soutien, même s'il est nécessaire de les rendre concrètes et élaborées.

- En général, les points de vue généraux sur la fiscalité bénéficient d'un soutien lorsqu'un rôle est donné au signal de prix pour être en phase avec la transition, même si certaines préoccupations essentielles ont été soulevées.
- En matière d'énergie, le renforcement des sources d'énergie renouvelable et de l'efficacité énergétique bénéficie d'un soutien, de même que l'importance accordée à garantir la sécurité énergétique.
- Les différentes ambitions en matière de transport et de mobilité durable (objectifs pour le rail, le vélo, etc.) bénéficient également d'un soutien.
- La rénovation des bâtiments du gouvernement fédéral bénéficie également d'un soutien.
- Le plan d'action fédéral pour l'économie circulaire et sa mise en œuvre vont également dans la bonne direction.

Les participants ont également soulevé d'**autres thèmes/domaines** qui nécessitent une plus grande attention, notamment : la durabilité en général, la compétitivité, l'innovation, la recherche, la nécessité d'une stratégie de réindustrialisation de l'économie, une transition juste, les droits des femmes et l'égalité des sexes dans tous les domaines politiques.

2.2 Vision et cohérence des mesures

Les parties prenantes s'accordent généralement sur la nécessité d'**une vision au niveau national** en termes de i) transport et mobilité, ii) énergie, iii) économie circulaire et iv) industrialisation. L'alignement des politiques entre les niveaux régional et fédéral doit également être amélioré et il est nécessaire d'approfondir la cohérence avec certains aspects des autres politiques du PNEC. Les politiques incohérentes augmentent les coûts et entraînent des obstacles qu'il est urgent de lever, notamment pour la rénovation et la mobilité des bâtiments.

Au lieu de cela, il a été déclaré qu'il **n'était pas nécessaire de préparer des plans d'action supplémentaires**, mais que des efforts devaient être faits pour améliorer les liens entre les plans et la lisibilité des plans existants.

Un **cadre juridique stable** a été présenté par certains acteurs comme une nécessité pour combler les lacunes signalées depuis des années. Pour certains acteurs, cela pourrait être un moyen de renforcer la politique climatique et d'assurer un suivi efficace.

Afin de faire une bonne évaluation des **besoins en termes de financement privé et public**, plusieurs acteurs ont souligné la nécessité de développer un mécanisme stable d'évaluation de ces besoins. Selon les acteurs, cette évaluation peut prendre différentes formes, mais son caractère systématique est fondamental.

Il est également nécessaire d'évaluer systématiquement les **politiques** relatives à la transition équitable, à la pauvreté, au genre, etc.

Pour certains acteurs, outre les aspects **macroéconomiques**, les aspects **microéconomiques** (au niveau des entreprises) doivent également être analysés. Pour cela, la capacité analytique du gouvernement devrait être renforcée, principalement par la consolidation des connaissances existantes.

L'un des principaux obstacles est la **disponibilité et la confidentialité des données** pour effectuer ces analyses. C'est le cas, entre autres, pour les bâtiments publics et dans le domaine de la mobilité.

Le **manque de ressources budgétaires** pour réaliser ces évaluations constitue un défi majeur, auquel s'ajoute le **manque de ressources en personnel** pour mettre en œuvre les mesures (notamment pour les bâtiments gouvernementaux et les chemins de fer). ■

3. Fiscalité et financement

3.1 Introduction

Pour rappel, 5 feuilles de route ont été développées en lien avec la fiscalité et la finance durable :

1. Stratégie fédérale de finances durables
2. Création d'une filiale **Relaunch for the future** et d'un Fonds pour la transition écologique par la Société fédérale de participations et d'investissement (SFPI)
3. Réforme de la fiscalité environnementale
4. Verdissement fiscal et social de la mobilité
5. Bonus Climat

Par ailleurs, le ministre des Finances a publié en juillet 2022 une « épure » (**blauwdruk**) contenant une série de propositions de réformes. D'autre part, le gouvernement a récemment adopté une série de décisions en matière de fiscalité liées à la transition.

Décisions récentes :

- Prolongation du taux réduit de TVA à 6 % pour les travaux de démolition et de reconstruction jusqu'au 31 décembre 2023 ;
- Introduction d'un taux réduit de TVA à 6 % sur les panneaux solaires, les pompes à chaleurs et les chauffe-eau solaires entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 décembre 2023 pour les logements de plus de 10 ans ;
- Réduction progressive du taux de remboursement du diesel professionnel entre 2022 et 2026 ;
- Introduction d'une taxe sur les billets d'avion à partir du 1^{er} avril 2022 ;
- Déduction pour investissements pour les camions sans émission carbone avec un taux dégressif entre 2022 et 2026.

Propositions du ministre des Finances dans le cadre d'une future réforme fiscale :

- Poursuite de la réduction du taux de remboursement du diesel professionnel ;
- Taxation de la carte carburant des détenteurs d'une voiture de société ;
- Introduction d'une taxe sur le CO₂ pour les secteurs qui n'entrent pas dans le champ d'application du système européen d'échange de quotas d'émission (EU ETS) et d'un crédit d'impôt pour les familles vulnérables, financé par cette taxe sur le CO₂ ;
- Soutien fiscal aux choix de mobilité durable : consolidation de l'exonération de l'indemnité vélo et introduction d'un taux de TVA réduit pour les vélos partagés ;
- Pérennisation du taux réduit de TVA sur l'électricité ;
- Soutien à une taxe européenne sur le kérosène et au prélèvement de la TVA sur les billets d'avion.

3.2 Éléments transversaux

› *Financement public de la transition*

Le financement public de la transition doit tenir compte du cadre budgétaire qui est en évolution. Il s'agit de prendre en compte les contraintes actuelles liées à l'état des finances publiques, notamment en termes de **déficit**. Il y a lieu également de tenir compte de la **baisse de certaines** taxes en raison de changements attendus dans la base imposable, comme la perte des recettes publiques générées par les droits d'accise et liées à la baisse des consommations énergétiques fossiles. Il est demandé que cette baisse fasse l'objet d'une évaluation rigoureuse et transparente. La compensation (d'une partie) de ces recettes pourrait provenir d'autres mesures, comme la tarification routière intelligente (voir la Table ronde sur le transport) qui demanderait une coordination entre l'État fédéral et les régions.

La **fiscalité environnementale** pourra éventuellement combler, au moins en partie, cette évolution, mais elle restera probablement insuffisante au regard des éléments suivants : (i) au moins une partie des recettes devra pouvoir être utilisée à des fins de compensations ; (ii) sur le long terme, les recettes générées seront amenées à diminuer avec l'atteinte des objectifs et la baisse graduelle de la pollution et (iii) les montants générés pourraient s'avérer largement insuffisants. Il faudra **envisager de financer au moins une partie de la transition via le budget général de l'État**.

› *Planification et suivi des mesures*

En termes de planification, deux aspects importants ont été mis en évidence. En premier lieu, il est constaté que de nombreuses décisions en matière fiscale sont prises de manière urgente, sans la préparation adéquate requise et souvent directement en lien avec la confection annuelle du budget et son ajustement. Il est souhaitable que les réformes fiscales **soient bien préparées** afin que (i) les mesures compensatoires utiles soient bien pensées et adoptées au même moment et (ii) que ces réformes fiscales soient bien perçues par la population et les acteurs comme répondant à des objectifs de moyen et long terme.

En deuxième lieu, bien que la fiscalité soit un outil privilégié de l'État fédéral, les régions disposent également de certaines compétences en la matière. Par ailleurs, qu'elle soit mise en œuvre au niveau de l'État fédéral ou des régions, la fiscalité interagit et doit interagir avec les autres types de mesures publiques qui sont prises. Dans ce sens, la question de l'articulation entre les mesures fiscales prises par l'État fédéral et les mesures (fiscales et autres) prises par les pouvoirs régionaux est importante. Or, il est constaté qu'une telle **concertation « État fédéral-régions » en matière de fiscalité** est absente et qu'il y a lieu d'y remédier.

En termes d'évaluation des politiques fiscales et, plus largement, budgétaires, deux éléments sont également mis en évidence. D'abord, il est souligné que la Belgique manque cruellement d'une **évaluation des besoins précis en termes de financement** public de la transition à court, moyen et long termes. Il en va d'ailleurs de même en ce qui concerne les investissements, et donc les besoins en financement privé de la transition.

Ensuite, outre la nécessité de réaliser des analyses ex ante sur différentes dimensions (cf. chapitre 1 : tests socio-économiques ou de transition juste, évaluation systématique des impacts des mesures sur la pauvreté et le genre, analyses des impacts sectoriels au niveau microéconomique), celle de développer un **système de green budgeting**, comme cela est déjà d'application dans certains pays, est soulignée.

Un dernier élément permettant d'évaluer l'impact des politiques fiscales menées dans le cadre de la transition serait l'introduction de **sunset clauses** en matière d'incitants fiscaux tout en veillant, notamment, à l'adéquation temporelle avec les évolutions technologiques.

› Cohérence des instruments fiscaux utilisés selon les objectifs visés

Outre la question de la cohérence des mesures entre niveaux de pouvoir (cf. supra), la question de la **cohérence entre instruments fiscaux** est également pointée comme un élément important. Il s'agit en particulier d'**utiliser les instruments adéquats selon l'objectif visé**. Certains acteurs soutiennent par exemple que (i) l'objectif de refléter le coût du carbone dans les prix ne peut se faire par différents instruments en même temps ou encore que (ii) la modulation de **la TVA** doit être utilisée de manière parcimonieuse parce que son objectif est avant tout la collecte de fonds publics ; si une telle modulation de TVA est tout de même utilisée, cela doit avant tout être pour stimuler les investissements dans les technologies vertes et non pour influencer (à la hausse) la consommation énergétique.

3.3 Fiscalité énergétique (hors transport)

› Volatilité des prix de l'énergie

L'intérêt d'éviter des prix de l'énergie volatils pour les ménages et les entreprises est souligné, de même que le rôle de la fiscalité comme mécanisme stabilisateur. Dans ce contexte, l'instauration d'un **mécanisme de cliquet** est proposée par plusieurs acteurs. Il pourrait s'appuyer sur la réforme visant à réaliser un transfert entre la TVA et les accises, ces dernières offrant des possibilités de modulation plus importantes. Il est souligné que le mécanisme doit cependant rester simple et lisible, afin de ne pas entraîner de modifications trop fréquentes qui seraient difficiles à suivre pour les acteurs. Par ailleurs, il est évoqué que celui-ci doit porter sur l'ensemble des énergies fossiles, pas uniquement sur le gaz.

Par ailleurs, il est souligné que, bien que la situation actuelle nécessite des actions urgentes de manière à atténuer l'impact de la crise énergétique sur une série d'acteurs, ces **décisions prises dans l'immédiat doivent être cohérentes avec le rôle que la fiscalité doit pouvoir jouer à moyen et long termes** en vue de soutenir la transition.

› Subventions aux combustibles fossiles et révision de la directive sur la taxation des produits énergétiques

Le niveau important des subsides aux énergies fossiles en Belgique, dont la plus grande partie est à attribuer à des taux d'accises différenciés, est souligné. La révision de la Directive sur la taxation des produits énergétiques, qui est en cours de discussion au Conseil et au Parlement, prévoit entre autres une évolution des taux minimaux d'accises. Étant donné l'incertitude qui plane sur le calendrier, voire l'entrée en vigueur effective de la révision en discussion, **certaines acteurs suggèrent d'anticiper celle-ci et/ou de mettre en place au niveau belge des mesures correspondant à celles qui sont proposées** dans ce cadre. Selon eux, doivent être inclus la question des avantages en termes de diesel professionnel, le traitement privilégié réservé à l'agriculture et à la navigation intérieure, de même que l'exonération de droits d'accise du LPG et du CNG.

Il est souligné par ailleurs que la **cohérence par rapport à la tarification du carbone** (voir ci-dessous) doit être assurée et que les émissions de CO₂ ne doivent être visées qu'une seule fois.

› Tarification du carbone dans les secteurs non-ETS

Un mécanisme de tarification des émissions des secteurs non-ETS est susceptible de voir le jour soit dans le cadre des discussions actuelles au niveau européen sur la mise en œuvre d'un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs des bâtiments et du transport routier, soit via un mécanisme instauré au niveau national (cf. de nombreux pays européens tels que la France, l'Allemagne, le Luxembourg, la Suisse, l'Irlande, le Portugal, le Danemark, la Norvège, la Suède, la Finlande, etc.).

Dans tous les cas, il s'avère **indispensable d'éviter toute double taxation du carbone**, que celle-ci s'opère de manière explicite via un instrument tel que le marché de quotas d'émissions ou une autre forme de contribution carbone, ou de manière implicite via un autre instrument (tel que la tarification routière par exemple).

Dans le cadre du mécanisme qui verrait le jour au niveau européen, la principale action politique revenant aux États membres concerne **l'usage des recettes qui leur seront restituées**. Dans ce contexte, et en lien avec la feuille de route « bonus climat » concernant l'usage des recettes qui seront attribuées à l'État fédéral, les parties prenantes soutiennent généralement l'idée que **les recettes puissent bénéficier aux acteurs qui ont engagé des dépenses** liées à la tarification du carbone. Ils évoquent plusieurs pistes, dont :

- ▶ Une redistribution qui ciblerait les premiers déciles de revenus ;
- ▶ Une redistribution qui favoriserait le soutien à la transition comme le financement d'infrastructures (pistes cyclables, réseau hydrogène) et de solutions alternatives (dont soutien aux véhicules zéro émissions) liées à la mobilité, le soutien à la rénovation des bâtiments, y compris les logements sociaux (aides directes pour des projets pilotes, etc.).

Pour tous les acteurs, il est **dans tous les cas nécessaire de mettre en place des politiques sociales** pour accompagner les ménages les plus défavorisés.

Concernant une **partie des recettes qui serait dirigée vers les PME** (cf. feuille de route « bonus climat »), les acteurs concernés soutiennent le recours à l'instrument de la déduction fiscale pour investissements « verts ». D'après eux, l'incitant fiscal pourrait être modulé à la hausse (le taux de 45 % est évoqué) et en fonction de la taille des entreprises.

La mise en place d'une **tarification carbone au niveau fédéral** à la place ou en prévision du ETS BRT, et uniquement lorsque les prix actuels seront à un niveau plus bas, fait l'objet de plusieurs préoccupations, notamment :

- ▶ le fait qu'une telle tarification du carbone doit, au moins à terme, **couvrir l'ensemble des émissions** et donc aller au-delà des secteurs des bâtiments et du transport routier en incluant l'agriculture, l'industrie et d'autres secteurs encore tels que la navigation intérieure par exemple ; il est objecté que des considérations de risque de perte de compétitivité doivent être prises en compte (cf. débat national sur la tarification du carbone) ;
- ▶ le fait que, même si les ménages aux plus faibles revenus peuvent être (sur)compensés via les recettes publiques, la tarification va, en pratique et toutes choses égales par ailleurs, **augmenter le prix des énergies fossiles**, ce qui pourrait rendre impopulaire la transition auprès de ces acteurs ;
- ▶ le fait que l'augmentation du prix des énergies fossiles consécutive à la tarification puisse se **répercuter partiellement (les carburants en étant exclus) sur l'indice santé** et, par ce canal, sur l'indexation des salaires.

Enfin, il est souligné que, même si la tarification du carbone doit nécessairement être accompagnée de très nombreuses autres mesures, **l'absence d'une telle tarification signifie que d'autres mesures ou des mesures plus fortes devront être mises en place** pour atteindre les objectifs de réduction

de la Belgique et que celles-ci auront des répercussions au moins aussi importantes, même si parfois moins visibles, sur les ménages et sur les entreprises.

› **Fiscalité différenciée selon le niveau de consommation**

Certains acteurs proposent d'introduire une différenciation dans la fiscalité selon un niveau de consommation en distinguant par exemple **un niveau de consommation « de base » d'un niveau de consommation « de luxe »**. Certains d'entre eux proposent concrètement d'appliquer une telle distinction uniquement pour l'électricité, avec par exemple un paquet de base allant jusqu'à 600 kWh et qui bénéficierait d'un tarif avantageux.

D'autres acteurs y opposent la difficulté de mise en œuvre en lien avec la **détermination de tels seuils** (composition du ménage, type de bien, etc.) ainsi qu'en fonction du type d'instrument (la TVA ne pourrait pas être utilisée par exemple) et sont en faveur d'un système fiscal le moins complexe possible. D'autres encore soutiennent qu'il n'est pas efficace de modifier le signal-prix et que, si une distinction devait être faite, celle-ci devrait s'opérer sur les biens et non les consommations énergétiques.

3.4 Fiscalité des transports

› **Abandon progressif du diesel professionnel (phasing-out)**

L'abandon progressif devrait, selon différents acteurs, tenir compte du fait que, tant d'un point de vue technique qu'opérationnel ou financier, **peu d'alternatives au transport par camion existent à court terme**. Par ailleurs, il est noté que les achats de carburant sur le sol belge pourraient être significativement impactés et dès lors engendrer des **pertes fiscales** dont le montant devrait être évalué.

Dans ce contexte, des acteurs soulignent également la différence dans le traitement fiscal actuel d'un même carburant selon l'usage qui privilégie en particulier le transport agricole (**diesel « rouge »**) et qui conduit dans certains cas à une distorsion de concurrence vis-à-vis du transport par camion.

› **Voitures de société**

La réforme actuelle visant à ne plus soutenir les voitures thermiques d'ici à 2026 est considérée par tous les acteurs comme **une avancée**. Concernant l'option d'aller plus loin dans la réforme et de sortir progressivement, mais entièrement du régime favorable, certains acteurs considèrent qu'il faut d'abord évaluer les fruits de la réforme en cours, d'autres considèrent qu'il faut abolir le régime favorable d'ici à 2030, rappelant ses impacts en termes de congestion, d'usage excessif et d'iniquité (répartition inégalitaire entre déciles de revenus).

D'autres acteurs soutiennent par contre une nouvelle réforme, plus profonde, du « **budget mobilité** ». Concernant une obligation de mise en œuvre du budget mobilité par l'employeur, des enjeux en termes de coût salarial sont présents. Certains acteurs soulignent le fait que le budget mobilité doit se limiter aux moyens de transport afin de ne pas devenir un outil servant à baisser le coût du travail sans contrepartie en terme de verdissement de la mobilité.

Au-delà de la question de l'électrification du parc des voitures de société, une réflexion sur la **réduction de la masse et de la puissance** des voitures (au-delà des voitures de société) est nécessaire pour certains et l'outil fiscal devrait pouvoir être mobilisé selon eux.

De manière plus générale, le fait que la fiscalité sur les trajets domicile / lieu de travail doit **faire partie du dialogue entre partenaires sociaux** est évoqué. Cela concerne non seulement les mesures évoquées ci-dessus, mais également le système « 80/20 » ou encore « l'indemnité vélo » (voir plus bas).

› Soutien aux transports publics et à la mobilité douce et partagée

En matière de transports publics, la généralisation à tous les travailleurs du système 80/20 actuellement uniquement applicable à la SNCB et son élargissement à toutes les sociétés de transports publics sont également évoqués par certains acteurs.

L'ensemble des acteurs est favorable à la promotion du vélo en tant que moyen de transport. Cependant, les préférences sur les formes que pourrait prendre ce soutien accru diffèrent. Certains acteurs insistent sur les freins financiers tant à l'achat qu'à l'usage et soutiennent donc des mesures fiscales telles que l'augmentation et la généralisation de l'indemnité vélo exonérée pour les déplacements domicile-lieu de travail, mais aussi l'instauration d'un taux réduit de TVA pour l'achat de vélo. Le risque que ces dispositifs soient utilisés pour des vélos à usage récréatif a également été mentionné.

D'autres acteurs estiment que la priorité doit être donnée aux freins de nature non financière à la pratique du vélo que sont le manque d'infrastructure ainsi que le vol.

Certains acteurs mettent en garde contre les effets « Matthieu » substantiels qui pourraient être engendrés par les subventions ou avantages fiscaux (notamment pour les infrastructures de recharge), sans réelle garantie d'investissements supplémentaires.

› Soutien fiscal aux camions zéro-émission

Certains acteurs estiment que le développement technologique devrait permettre à terme de remplacer le diesel par l'électricité pour les courts trajets et par l'hydrogène pour les plus longues distances.

Ils se posent cependant la question de la limitation dans le temps¹ d'un incitant fiscal pour les camions zéro-émission alors qu'actuellement aucun véhicule répondant aux critères d'émission n'est disponible à la vente en Belgique.

D'autres acteurs ne sont pas en faveur à court terme d'incitants fiscaux pour l'hydrogène, étant donné d'une part, l'absence de différenciation entre types d'hydrogène (vert /bleu), d'autre part la rareté de l'hydrogène vert à brève échéance.

› Mesures fiscales liées au secteur de l'aviation

Certains acteurs proposent d'agir au niveau national, en **augmentant la redevance sur les billets d'avion**² mise en place récemment par le gouvernement fédéral, le montant de celle-ci étant selon eux trop peu élevé actuellement et n'ayant donc pas l'effet de désincitation escompté. Le niveau de la redevance devrait être similaire, dans un premier temps, à celui appliqué dans les pays voisins, tout en gardant le principe de la distinction vols courte distance, vols intra-Union européenne (UE) et vols en dehors de l'UE.

- 1 Le taux majoré applicable à la déduction pour investissements pour les camions zéro émission diminue de 35 % à 13,5 % en seulement quelques années.
- 2 La redevance sur les billets d'avion a été introduite au 1^{er} avril 2021. Elle est actuellement de 10 euros pour les vols, au départ d'un aéroport belge, de moins de 500 kms, de 2 euros pour les vols à l'intérieur de l'Espace économique européen et de 4 euros pour tous les autres vols.

En ce qui concerne les modalités de la taxe sur les billets d'avion, ces mêmes acteurs préconisent également la mise en place d'une **frequent flyer tax**, fonction du nombre de vols d'un passager sur base annuelle. D'autres acteurs y opposent la difficulté de définir les critères adéquats d'une telle taxe, en fonction de la liberté de choix limitée pour certains (raisons professionnelles, familiales, etc.).

D'autres acteurs estiment cependant qu'il est préférable d'agir en matière d'aviation **au niveau européen**. L'introduction d'une **TVA sur les billets d'avion** est défendue par certains, en ligne avec le taux de TVA de 6 % applicable au transport ferroviaire. La **taxation du kérosène** est jugée indispensable pour certains acteurs, selon lesquels la taxation sous forme de redevance sur les billets d'avion ne tient pas compte de l'utilisation de carburants renouvelables.

La **taxation des jets privés** - possession et usage - est également une piste mise en avant par certains acteurs, dans la mesure où il s'agit d'une consommation « de luxe ».

Parmi les possibilités de verdir les impôts existants en évitant de favoriser des comportements dommageables, il y a celle de verdir l'impôt sur le revenu, en supprimant notamment la **déductibilité fiscale des frais professionnels pour voyages en avion**, piste évoquée en alternative à la **frequent flyer tax**.

Les **recettes** pourraient être partiellement affectées à la recherche portant sur le verdissement du secteur aérien d'une part, l'amélioration du transport ferroviaire international d'autre part.

3.5 Autres éléments de fiscalité

› Évaluation et révision des déductions fiscales pour investissement

Dans le cadre du PNEC, la fiscalité a potentiellement un rôle important sur des dimensions autres que la décarbonation et la sécurité énergétique. Le soutien à l'investissement et à l'innovation en fait partie, notamment via le régime de la déduction fiscale pour investissements.

La nécessité d'une bonne **évaluation** des déductions fiscales pour investissement est mise en évidence. D'après certains acteurs, certaines déductions pourraient en effet ne pas être nécessairement directement en ligne avec des objectifs de décarbonation et un soutien plus spécifique et plus ciblé est nécessaire. D'autres acteurs soulignent le rôle très important de ces déductions dans la stimulation des investissements décarbonés et suggèrent d'élargir le champ d'application actuel aux énergies renouvelables, à l'électrification et à d'autres technologies bas carbone.

Selon certains acteurs, l'instrument fiscal de la déduction pour investissement bénéficie d'une très bonne visibilité dans le monde de l'entreprise et son **efficacité** pourrait être renforcée en augmentant le taux actuel de 13,5 % au niveau par exemple de celui en vigueur aux Pays-Bas³.

Concernant les déductions pour investissement dans la recherche et l'innovation, à savoir les déductions pour investissement « R&D respectueux de l'environnement » et « Brevets », la déductibilité accrue des investissements innovants est soutenue.

L'**élargissement** de cet instrument fiscal à d'autres catégories de dépenses (bateaux zéro-émission destinés à la navigation intérieure ou locomotives et wagons électriques) est aussi évoqué, si l'on veut viser un traitement symétrique pour tous les moyens de transport dans le cadre d'un transfert modal.

3 Cf le *energie-investeringsaftrek*.

› Économie circulaire

Un projet de réforme de la **cotisation d'emballage sur les récipients individuels** contenant des boissons est actuellement à l'étude, ceci afin de renforcer son impact en termes de réutilisation, recyclabilité et incidence environnementale des emballages. Certains acteurs attirent l'attention sur le risque d'effets transfrontaliers (achats à l'étranger en cas de mesure non harmonisée).

En ce qui concerne la **taxe sur les emballages plastiques**, selon certains intervenants, l'élargissement de la taxe contrebalancerait les efforts déjà fournis par le secteur en détournant une partie des ressources investies dans l'innovation afin d'augmenter le taux de recyclage. D'autres acteurs proposent d'imputer le coût de la nouvelle ressource propre européenne fondée sur les déchets d'emballages en plastique directement au secteur de l'emballage, ceci afin d'inciter à la diminution du nombre de déchets plastiques non recyclés. Enfin, le lien avec les aspects « climat » est remis en question par certains acteurs.

La révision des **règles d'amortissement, notamment des biens électroniques**, est évoquée. Certains acteurs rappellent que l'amortissement ne peut être opéré que sur la base de la durée de vie du bien, que celle-ci est difficile à objectiver et qu'il est donc difficile d'allonger la période fiscale d'amortissement.

› Agriculture

Concernant une éventuelle fiscalité sur les **engrais chimiques et les pesticides**, il y a lieu 1) d'éviter toute forme de double taxation et 2) de centrer les propositions sur la base des objectifs poursuivis, notamment dans le contexte du PNEC. En même temps, il y a lieu de constater que les répercussions sont indirectes, notamment sur la biodiversité et sur les rendements agricoles.

Concernant une éventuelle fiscalité spécifiquement dirigée vers les **produits issus de l'agriculture**, il s'agit d'éviter toute distinction pouvant mener à des discriminations, en visant par exemple spécifiquement la viande. Afin de stimuler la transition, il est suggéré par plusieurs acteurs de mener une double action, d'une part, en taxant la consommation de produits d'origine animale (impacts environnementaux et/ou sur la santé), quel qu'en soit l'usage/la finalité, d'autre part en favorisant les alternatives végétales, et en prévoyant leur diminution au fil du temps dès que ces alternatives deviennent plus abordables. La proposition de réduire à 0 % le taux de **TVA sur les fruits et légumes** s'inscrit dans ce cadre.

› Autres

En matière d'impôts sur le revenu, un acteur évoque la possibilité d'introduire un **crédit d'impôt pour les dépenses effectuées en formation pour les métiers de la transition**, indépendamment de l'activité professionnelle exercée (les frais de formation liés à cette dernière étant déjà déductibles). La difficulté réside dans l'opérationnalisation de cette proposition. En effet, se pose notamment la question de l'identification adéquate des filières ciblées par ce crédit d'impôt, ou du taux devant être appliqué.

Bien qu'exonérés fiscalement et de cotisations sociales dans le chef du bénéficiaire, les écochèques ne bénéficient pas de la déductibilité fiscale partielle dans le chef de l'employeur, à l'instar des chèques-repas (déductibles à hauteur de 2 euros par chèque octroyé). Une piste évoquée par l'un des acteurs est d'introduire la **déductibilité fiscale des écochèques**, permettant ainsi d'en relever, proportionnellement à la déductibilité octroyée, le plafond d'octroi (fixé actuellement à 250 euros par employé par an). Il s'agit en effet d'un instrument orientant efficacement les comportements vu son utilisation pour l'achat de produits et services à caractère écologique.

3.6 Financement durable

La majorité des participants ont exprimé leur satisfaction de voir qu'une **stratégie belge de financement durable** est en cours d'élaboration dans cette législature. L'objectif de la stratégie doit être de soutenir la transition climatique, en la reliant au **Plan national énergie - climat** afin que la stratégie soit aussi concrète que possible et réponde à la manière dont elle contribue utilement aux objectifs belges et européens. Cela signifie idéalement qu'il faut lier la stratégie belge de financement durable aux **stratégies des secteurs de l'économie réelle**, que les institutions financières financent. Il a été rappelé que cette stratégie ne doit pas oublier le **financement des investissements industriels**. Il a également été souligné que l'écoblanchiment (**greenwashing**) devait être évité et qu'une **transition juste** devait être prise en compte.

Pour le premier pilier de la stratégie, rendre le secteur financier plus durable, certains ont suggéré qu'il fallait aller au-delà du **soutien à l'alignement sur la législation européenne**. Ce faisant, selon un participant, la Belgique devrait également faire pression pour que les **banques soient incluses dans la directive sur l'obligation de diligence raisonnable en matière de développement durable des entreprises (Corporate Sustainability Due Diligence Directive)**. L'objectif de la stratégie devrait être de voir où une **intervention supplémentaire** est possible, visant à **s'aligner sur les objectifs climatiques de la Belgique**. L'exemple des Pays-Bas a été cité : le secteur financier devrait établir des feuilles de route pour aligner leurs portefeuilles sur les objectifs de l'Accord de Paris. L'importance de ces feuilles de route a été soulignée, car les banques continuent de financer en grande partie les combustibles fossiles. Un cadre **réglementaire** aiderait à adopter des **objectifs ambitieux**.

Cela contraste avec d'autres parties prenantes qui préconisent initialement d'étendre le soutien au secteur financier pour **mettre en œuvre les réglementations de l'UE**. Actuellement, le secteur financier ne peut pas remplir certaines obligations, car il n'a pas accès aux **données de la carte professionnelle européenne (EPC)**, qui sont essentielles pour soutenir la transition et identifier les risques de durabilité.

Pour le deuxième pilier, le gouvernement en tant qu'investisseur (**Société fédérale de participations et d'investissement ou SFPIM**) a fait des progrès et, selon certains participants, est passé d'une stratégie opportuniste à une stratégie à vocation sociale, même s'il reste des progrès à faire pour **lier leur stratégie et leurs investissements dans l'économie réelle à la transition climatique**. Idéalement, la stratégie sera étendue au **portefeuille de la composante holding**. En outre, la banque publique Belfius et d'autres participations sous la gestion de la SFPIM seront utilisées pour la durabilité. Il a été souligné que le gouvernement devrait jouer un **rôle plus actif dans le** financement de la transition, notamment par le biais des banques publiques (par exemple Belfius) et des investissements publics dans des activités commercialement moins intéressantes, mais indispensables dans le contexte de la transition (par exemple la rénovation des logements sociaux). L'idée de faire de **Belfius** une **banque publique** a également été évoquée, pour servir à la fois le **climat** et la dimension **sociale**.

En ce qui concerne le financement international, il a été rappelé que **la Belgique s'est engagée, lors de la COP26, à contribuer équitablement aux objectifs internationaux** et qu'une **réforme des institutions financières internationales** est souhaitable. Sur ce point, un participant a exprimé l'idée que la Belgique, comme les Pays-Bas, l'Espagne et la France, devrait quitter le Traité sur **la Charte de l'énergie**, car il maintient la coopération transfrontalière dans le secteur de l'énergie, principalement dans les combustibles fossiles. ■

4. Énergie

4.1 Introduction

Pour rappel, les feuilles de route suivantes ont été développées en matière d'énergie :

- ▮ Combustibles neutres en carbone (biocarburants, efuels, H2)
- ▮ Fonds de transition énergétique (ETF)
- ▮ Adaptation de l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique
- ▮ Renforcement de la capacité *offshore* de la mer du Nord
- ▮ Hydrogène en tant qu'élément dans la transition énergétique
- ▮ Zone Princesse Elisabeth
- ▮ Enquête sur l'augmentation de l'*offshore*
- ▮ Étude sur le *repowering*
- ▮ *Backbone* hydrogène
- ▮ Plan industrie de l'hydrogène
- ▮ *Backbone* CO₂

Par ailleurs, une série d'autres décisions, pour lesquelles la ministre de l'Énergie n'est pas dans le lead, ont été prises entretemps, notamment à l'occasion du Conseil des ministres du 18 mars 2022 :

- ▮ Solaire flottant
- ▮ Étude aquaparc
- ▮ Obstacles au renouvelable

4.2 Éléments transversaux

▸ Intégrer davantage

Les participants soulignent l'importance, en matière d'énergie, d'**intégrer davantage les visions existantes et les mesures**. Le PNEC doit contenir une vision du système énergétique qui est **systémique** (au-delà d'une approche en silos), transparente et intégrée avec les régions pour garantir les objectifs de sécurité d'approvisionnement et de décarbonation à des prix abordables. Cette vision doit ensuite résulter dans la formulation de politiques et mesures qui sont structurelles et compatibles avec les objectifs de long terme.

Des **objectifs précis** (émissions pour les secteurs non-ETS, recours aux sources d'énergie renouvelables, efficacité énergétique, mais aussi sécurité d'approvisionnement, recherche, innovation et compétitivité) **et une planification** effective des mesures doivent s'y trouver.

Le **manque d'intégration** des mesures et des visions en particulier entre l'État fédéral et les régions est souligné de manière générale, et notamment sur la dimension pauvreté énergétique et en ce

qui concerne l'infrastructure énergétique, où le manque de coopération freine le développement. La nécessité d'adopter un « **fédéralisme de coopération** » est soulignée et, à cet égard, l'idée d'organiser des « **Comité de Concertation climat-énergie** » a été suggérée.

› Prendre en compte la crise actuelle sous les différentes dimensions

Le contexte actuel de la crise énergétique demande davantage d'attention dans le développement de mesures relatif à (1) la sécurité d'approvisionnement (2) la compétitivité et (3) la pauvreté (énergétique). Des mesures dans ces domaines doivent être adoptées dans le PNEC

Comme évoqué dans le chapitre sur les éléments transversaux (cf. supra), il est souligné que les dimensions de **pauvreté et de précarité énergétique, ainsi que, plus largement, de transition juste et de leurs effets sur le genre** doivent être prises en compte dans le PNEC et sont peu présentes dans les mesures actuelles.

Il semble y avoir un consensus sur le fait que, dans le cadre de la **transition vers 2030, l'électrification** est une **priorité**. L'attention est donc attirée sur le passage de l'électricité aux énergies fossiles vers 2030 et sur la possibilité de prélever ces taxes par le biais d'impôts, dans le but de permettre à toutes les couches de la population de passer à ces nouvelles formes d'énergie.

Il est suggéré de réaliser des **évaluations systématiques des mesures ex ante et ex post** sous ces angles. Les capacités analytiques pour ce faire doivent être renforcées.

› Développer les aspects concernant la « demande énergétique » et la résilience du système énergétique

Les feuilles de route et les politiques prévues dans le PNEC actuel couvrent largement les questions concernant la « production ». Le volet « **demande** », qui requiert une **réorganisation, une transformation sociétale profonde, est peu couvert**. L'élaboration d'un « **plan national de sobriété énergétique** » est mentionnée en faisant référence à l'initiative française négaWatt et l'initiative Papillon-projet, dans laquelle les citoyens aux moyens financiers insuffisants reçoivent en prêt un appareil à haute efficacité énergétique.

La nécessité d'adopter un objectif plus ambitieux en matière d'efficacité énergétique de l'ordre de **18 % en 2030** (selon le niveau de référence et les méthodologies de comptabilisation par la Commission européenne) est évoquée par certains participants. Fluvius a par exemple préparé un plan décennal basé sur le précédent PNEC. Si le PNEC est incohérent et insuffisamment ambitieux, les plans d'investissement des gestionnaires de réseau reposent également sur des ambitions bien trop faibles.

Le rôle de l'État fédéral dans le soutien à la baisse de la consommation d'énergie, en particulier en ce qui concerne les bâtiments (avec un point d'attention pour les nombreux locataires), est souligné.

Concernant la gestion de la demande, il est aussi noté que les cadres réglementaires fédéraux et régionaux doivent être mis en place pour favoriser la consommation d'énergie au moment le plus favorable pour l'ensemble du système.

Enfin, la crise énergétique actuelle met aussi en évidence la nécessité de rendre le **système énergétique résilient** vis-à-vis des événements géopolitiques et de manière plus générale, des **différentes crises** actuelles et à venir (par exemple les changements du climat). En particulier, les évolutions volatiles des prix sont préoccupantes (cf. partie « Fiscalité »).

4.3 Électricité, transport et transmission

› Visibilité à très long terme nécessaire pour les infrastructures, dont la production d'énergie

En matière d'infrastructure (*onshore* et *offshore*) ainsi que pour des molécules, une **visibilité à très long terme** est nécessaire vu la nature des investissements. Des jalons clairs doivent être définis. Sur l'*offshore*, un **plan concret** pour atteindre les 8 GW de puissance est nécessaire, qui tient compte des goulets d'étranglement relatifs à la connexion terrestre et qui envisage clairement des investissements **en dehors de la Belgique** (des instruments à cette fin sont disponibles au niveau européen). Les besoins d'interconnexion vont accroître dans presque tous les scénarios. La question de la prolongation de **Tihange 2 et Doel 3** doit pouvoir être posée selon certains acteurs. Mais indépendamment de cette question nucléaire, une vision claire sur les infrastructures énergétiques (électricité ainsi que molécules vertes) devrait être développée, ainsi que la capacité intrabelge de disposer d'une certaine production nationale d'électricité centralisée comme un atout en matière de sécurité d'approvisionnement.

Le développement de l'infrastructure est confronté à une faible acceptation sociale, au phénomène de NIMBY et à des procédures administratives lentes. Certains acteurs suggèrent la mise en place de corridors énergétiques et proposent de définir des compensations plus importantes qu'à l'heure actuelle pour les citoyens.

Certains participants se sont demandé si, d'un point de vue juridique, il ne fallait pas continuer à travailler sur les concepts d'« **intérêt public prépondérant** » / « **statut de priorité nationale** » / ... qui concernent les projets européens (tels que les PCI et les RTE-E).

› Production d'électricité : participation publique et citoyenne

Dans le contexte de la sécurité de l'approvisionnement, le soutien nécessaire au tournant sociétal impliqué par la transition, certains ont préconisé un **rôle accru des citoyens dans le système énergétique**, à la fois en tant qu'investisseurs (« chez eux » ou non) et en tant que consommateurs d'énergie qui peuvent consciemment contribuer à stabiliser le réseau.

Ils soulignent que la transition énergétique est un processus de changement sociétal dans lequel les citoyens ont également un rôle important à jouer : ils deviendront des « prosommateurs », devront passer à l'électrification des services énergétiques (chaleur et mobilité) et devront contribuer collectivement à la gestion de la demande. Cela est nécessaire pour permettre l'intégration des énergies renouvelables dans le système énergétique. Les citoyens verront également de plus en plus la production d'énergie renouvelable émerger dans leur quartier. Il est donc important de travailler sur le soutien public à la transition énergétique. C'est aussi explicitement l'objectif du « paquet européen sur l'énergie propre », qui donne aux citoyens une place plus centrale sur le marché de l'énergie. À cette fin, les concepts de « communauté d'énergies renouvelable » et de « communauté d'énergie citoyenne » ont été introduits dans les directives européennes (REDII et EMD). Les États membres sont tenus d'établir un cadre favorable aux communautés énergétiques.

Une communauté d'énergie renouvelable possède les moyens de production, est autonome et est contrôlée démocratiquement par ses membres. Les membres d'une communauté énergétique ont le droit de partager entre eux l'énergie produite. Certains participants ont souligné qu'au niveau régional, les concepts ont été définis dans des décrets, mais qu'un **cadre propice** doit encore être travaillé. Au niveau fédéral également, les concepts ont été introduits dans la loi sur l'électricité. Le gouvernement fédéral veut permettre la participation des citoyens aux nouvelles zones de conces-

sion **offshore** en donnant aux communautés des énergies renouvelables une place dans les critères d'appel d'offres.

Ils soulignent l'importance pour les citoyens de pouvoir participer à la propriété des moyens de production à travers leur communauté d'énergie et d'avoir accès à l'énergie produite afin d'élaborer un service à leurs membres. Les services comprennent la fourniture de l'électricité produite à un prix stable (on parle de contrat coopératif d'achat d'électricité à prix fixe) et le renforcement d'un fonctionnement local autour de la transition énergétique : REG, mobilité électrique partagée, gestion de la demande, réseaux de chaleur, etc. De cette façon, les communautés d'énergie peuvent contribuer grandement à la sécurité de l'approvisionnement.

Au moment où se sont déroulées des tables rondes sur le climat, l'arrêté royal relatif à l'appel d'offres pour la zone Princesse Elisabeth n'a pas encore été rédigé ni publié⁴. 34 communautés belges d'énergie renouvelable citoyennes se sont regroupées dans la structure SeaCoop CV afin de permettre que la participation des citoyens au développement de l'**offshore**. Cette structure s'est déclarée prête à réunir les capitaux nécessaires (jusqu'à 20 % des dépenses d'investissement dans la production d'énergie éolienne en mer) auprès des citoyens et à investir dans l'**offshore**. Il est important de noter que la **procédure d'appel d'offres** doit donner une place aux communautés utilisant des énergies renouvelables (grâce à un nombre suffisant de points dans les critères d'attribution) qui souhaitent acheter de l'électricité à un prix fixe sur le long terme. Techniquement, cela peut se faire en prévoyant une « dérogation » dans la procédure d'attribution du « contrat de différence » pour les contrats d'achat d'électricité (CAE) à long terme à prix fixe. Il est important de noter qu'un volume important (25 %) est réservé aux CAE coopératifs où les citoyens participants sont les utilisateurs finaux.

De cette manière, les communautés d'énergie veulent et peuvent accélérer la transition énergétique de bas en haut. Il est important que le gouvernement ne rate pas cette occasion. De cette manière, il contribuera également à ancrer notre approvisionnement énergétique, ce qui n'est pas sans importance du point de vue géostratégique et économique. La meilleure façon de garder notre énergie entre nos mains et d'œuvrer à notre autonomie et indépendance énergétique est d'ancrer les énergies renouvelables chez les utilisateurs, y compris les ménages.

La nécessité d'établir un ou des **producteurs publics d'énergie** est invoquée par certains acteurs, étant donné que tous les pays ayant de bons résultats en matière d'énergies renouvelables ont de gros producteurs publics d'énergie. Ils ajoutent que cela contribue à garantir la sécurité d'approvisionnement et la stabilité des prix. Cette vision ne fait toutefois pas l'objet de consensus. D'autres soulignent que nous pouvons travailler plus efficacement en introduisant une réglementation appropriée et qu'il ne devrait pas y avoir de concurrence déloyale à l'égard des producteurs d'électricité privés (qui, soit dit en passant, peuvent également être de nature coopérative et servir des objectifs climatiques et sociaux).

4.4 Une nouvelle tarification de l'énergie

En matière de **tarification de l'énergie**, les limites du système semblent être atteintes selon certains et il faut revoir celle-ci à l'aune des objectifs fixés, notamment la nécessité de garantir, dès maintenant, que tous les investissements réalisés soient cohérents avec le **besoin de flexibilité**. Il convien-

4 Pour votre information, le conseil de la CREG a publié une étude sur les critères des appels d'offres **offshore**, qui reprend les préoccupations des coopératives de citoyens pour les énergies renouvelables qui se sont regroupées au sein de SeaCoop.

dra de veiller à conserver une certaine **simplicité et lisibilité**, en particulier pour le citoyen (ceux qui s'adaptent sont souvent ceux qui ont le plus de moyens et de connaissance).

Certains participants restent **sceptiques** quant au principe de la **tarification marginale** dans un système où l'énergie renouvelable augmente et où il est nécessaire d'avoir des prix stables et compétitifs. D'autres soutiennent que les marchés spot sont juste conçus pour capter les énergies renouvelables et que le problème est plutôt que ces **prix ne se propagent pas encore aux consommateurs**. Selon eux, les interventions sur ces marchés au comptant ne contribueraient pas à la transition énergétique et entraîneraient de fortes inefficacités sociales.

Depuis la libéralisation du marché, il n'y a pratiquement plus de recours aux **contrats à long terme d'une** durée supérieure à 3 ans. Il en résulte un manque de volonté d'investir dans des capacités de production supplémentaires et des prix de l'énergie volatils (étant donné que tout est négocié à court terme). La stimulation du marché des contrats à (très) long terme peut garantir très efficacement la stabilité des prix de l'énergie et la sécurité d'approvisionnement. Plusieurs participants estiment que les pouvoirs publics devraient pouvoir jouer un rôle à cet égard, dans l'intérêt tant des producteurs que des consommateurs, par exemple en donnant un coup de fouet à ce marché par l'intermédiaire de l'**achat d'options à long terme** (dans l'intérêt des consommateurs vulnérables). Dans le contexte d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et les prix qui en découlent, les participants voient une évolution des agrégateurs/flexibilité au niveau industriel vers la basse tension, où les voitures électriques ont certainement un rôle très important à jouer dans la sécurité de l'approvisionnement. Selon certains, les grands avantages résident principalement dans la technologie « véhicule vers le réseau », qui permet d'utiliser directement l'électricité de la batterie de la voiture pour alimenter les ménages ou le réseau. À l'**instar de la normalisation du photovoltaïque, une normalisation claire devrait également être élaborée ici** : les normes techniques actuelles (Synergrid) et la réglementation du marché (difficulté, voire impossibilité, de participer à des services de secours à partir de la basse tension) empêchent l'augmentation rapide de la flexibilité électrique des ménages. Néanmoins, le contrôle de quelques milliers de kW a toujours moins d'impact que la gestion de la demande dans l'industrie. L'industrie devrait être davantage encouragée à réfléchir à l'évolution de la demande dans le temps.

4.5 Vecteurs énergétiques et carburants alternatifs (hydrogène, carburants électriques, biocarburants et autres)

› Une stratégie « hydrogène » à clarifier et à concrétiser

Il y a lieu de préciser davantage la **stratégie fédérale en matière de production d'hydrogène (H₂)** et de la faire traduire dans un cadre réglementaire, tout en prenant en compte la division intrabelge des compétences et de mettre en évidence sa contribution aux objectifs climatiques. En particulier (i) la part qui serait produite **en Belgique**, (ii) le recours à l'**hydrogène rose** (sur la base d'énergie nucléaire) et (iii) l'investissement dans des parcs **à l'étranger** (l'Union européenne autorise de tels investissements).

Il y a également lieu d'articuler la stratégie fédérale avec les **politiques et stratégies régionales**.

La stratégie de l'hydrogène semble être un bon début pour cela, la Belgique se positionnant comme un pays de transit. Une note critique concernant le rôle et la production de l'hydrogène émane de l'industrie, qui craint que la production d'hydrogène - qui nécessite beaucoup d'énergie - ne nuise à l'objectif d'efficacité énergétique et n'entraîne un coût important pour l'industrie (voir également l'objectif vert de 50 % pour les matières premières d'hydrogène dans la refonte de RED II).

Il est très regrettable que le **principe d'« additionnalité »** (l'hydrogène ne peut être vert que sur des infrastructures explicitement construites pour lui) ait été aboli, ce qui risque de créer un autre système de certificats verts où l'hydrogène gris est écologisé. Il est important que la **stratégie de l'hydrogène se concentre sur les matières premières**, mais absolument pas comme vecteur énergétique pour l'électrification des véhicules légers ou le chauffage domestique, etc. Cela n'a aucun sens d'un point de vue thermodynamique.

› L'intégration des biocarburants soulève de nombreuses inquiétudes et des questions

La production de **biocarburants** est à l'origine de nombreux impacts particulièrement préoccupants (sur la violation des droits humains, sur les communautés indigènes, sur les travailleurs pauvres, sur des phénomènes de violence, etc.). Certains acteurs voient dans l'actualisation de PNEC une opportunité de corriger les erreurs du passé et souhaitent que le **taux d'incorporation des biocarburants soit nul** et que, si tel n'est pas le cas, toute la transparence soit faite sur la consommation nationale et les impacts causés (y compris sur les collectivités locales et la dimension de genre). Certains participants indiquent que des critères solides devraient être établis pour les biocarburants de deuxième et troisième génération afin de ne pas répéter les erreurs du passé.

D'autres acteurs soutiennent qu'un problème semblable se pose dans d'autres contextes, comme celui de la production de batteries ou de panneaux photovoltaïques, notamment au niveau de l'impact de leur consommation de terres rares.

Une majorité d'acteurs indiquent que la Belgique doit se doter d'une **vision claire et stable concernant l'énergie renouvelable dans les transports**, qui prenne en compte l'aviation, le maritime, ainsi que le rail et les voitures électriques et qui prenne en compte les impacts des propositions actuelles de l'Union européenne. Selon ces mêmes acteurs (comme repris dans un avis du CFDD du 10/06/2019), il n'est **pas souhaitable que la Belgique aille au-delà de ce que l'Union européenne requiert**. Enfin, il est également souligné que les biocarburants sont à l'origine d'émissions de protoxyde d'azote (N₂O).

Une étude est en train d'être menée par l'administration fédérale sur la faisabilité et les impacts du recours aux biocarburants en Belgique à l'horizon 2030.

› Divers

Il est nécessaire d'investir dans des **infrastructures CO₂**. La demande industrielle est forte. Les pipelines en mer sont une compétence entièrement fédérale, où le gouvernement fédéral joue un rôle important dans le cadre de la conclusion d'accords intergouvernementaux (**par exemple, le pipeline entre Zeebrugge et la Scandinavie**).

Enfin, plusieurs acteurs soulignent la nécessité d'élaborer une **certification** en matière d'**hydrogène** et en matière de **biocarburants**.

4.6 Recherche et innovation

› Élargir le champ de la recherche

Afin de répondre aux défis de la transition, il est suggéré **d'accentuer la recherche** sur (i) la flexibilité électrique, (ii) les sciences humaines de la transformation (y compris avec la mise en place de tests pilotes, etc.) et (iii) le numérique (cybersécurité). Il est fait remarquer que l'État fédéral désinvestit progressivement dans la R&D. Certains proposent d'étendre le rôle du **Centre d'excellence sur le climat** et de le faire travailler au plus vite avec les universités dans ce sens. Le besoin d'avoir une vue

d'ensemble du financement public de la R&D aux différents secteurs de la transition (efficacité, autosuffisance, côté demande, renouvelable, nucléaire, etc.) aiderait à comprendre les besoins futurs.

Nécessité d'une évaluation d'**impact au niveau sectoriel** est soulignée par certains acteurs. Par exemple, il est fait remarquer que l'impact des contrats de différence au niveau intrasectoriel (micro) n'est pas analysé.

Enfin, selon certains acteurs, le classement dans le **fonds pour la transition énergétique** doit être revu à la faveur de l'énergie nucléaire.

À propos des **petits réacteurs modulaires** à énergie nucléaire (SMR), certains acteurs soutiennent que la loi, qui interdit un tel déploiement, devrait être modifiée afin de permettre ce développement. D'autres acteurs indiquent que des évaluations approfondies doivent encore être réalisées en matière de sûreté et de démonstration opérationnelle et économique, étant donné les nombreux échecs survenus dans l'histoire de leur développement qui s'étale sur 70 ans. Il est aussi fait remarquer que l'investissement dans les SMR ne peut se faire au détriment des investissements en recherche et développement sur d'autres sujets.

4.7 Précarité et pauvreté énergétique

➤ Introduction

Dans ce domaine, la CREG, conjointement avec le SPF Économie, a déjà pris l'initiative en 2020 de réunir les principaux acteurs ayant une expertise en matière de pauvreté énergétique (en vue de transposer en droit belge les dispositions légales européennes en matière de pauvreté énergétique, en tenant compte de la problématique de la lutte contre la pauvreté énergétique et de la politique proactive en matière de protection des consommateurs, y compris les consommateurs vulnérables, comme mentionné dans l'accord de gouvernement). Ainsi, plusieurs réunions du groupe de travail « Pauvreté énergétique » ont déjà eu lieu fin 2020 et début 2021 au cours desquelles, entre autres, le cadre de travail a été discuté et la feuille de route et la méthode de travail ont été validées. En termes de priorités d'action, **en janvier 2021**, ce groupe de travail a **soumis aux autorités compétentes une proposition comprenant une série d'indicateurs sur la pauvreté énergétique** pour la Belgique, afin de se conformer aux obligations européennes en la matière. En fonction des orientations qui seront finalement retenues par les pouvoirs publics en la matière, la CREG relancera et poursuivra la coordination des travaux de ce groupe de travail, conjointement avec le SPF Économie.

Dans le cadre de ce groupe de travail sur la pauvreté énergétique, des propositions ont déjà été faites en 2020 concernant la vision, les caractéristiques et les objectifs de ce groupe de travail, qui pourraient également servir de source d'inspiration (sans être exhaustive) lors de la mise en place d'une « commission sur la transition juste ».

➤ Inégalité sociale

La question a été posée de savoir s'il existe en Belgique une **définition** claire de la pauvreté énergétique et des politiques qui y sont liées (comme dans certains pays voisins).

Le 4^e plan fédéral contre la pauvreté et les inégalités (novembre 2022) associe la pauvreté énergétique à certaines actions spécifiques : action 33, action 116, action 119 et action 120. Concrètement, ces actions concernent le suivi de la pauvreté énergétique à l'aide d'indicateurs et l'octroi de chèques énergie à ceux qui y ont droit (ceux qui ont droit à une allocation majorée). Le renforcement de l'axe préventif, grâce par exemple aux CPAS, a également un impact sur les coûts de fonctionnement des différents fonds (énergie). La dernière action se concentre davantage sur l'amélioration de

l'accompagnement des situations de précarité énergétique, notamment par une meilleure prise en compte de droits aujourd'hui souvent laissés de côté.

En lien avec les préoccupations de pauvreté énergétique, une piste avancée par certains acteurs est celle **d'étendre l'octroi des tarifs sociaux** à un plus grand nombre de ménages. D'autre part, la pauvreté énergétique ne peut être séparée du **contexte général de la pauvreté**, le fait de disposer d'un travail décent⁵ étant l'un des principaux leviers pour s'en libérer.

Dans ce contexte, certains ont suggéré l'idée d'une **Commission fédérale pour une transition juste** : Par analogie avec une commission similaire en Écosse (reconversion des travailleurs, etc.), une telle commission (employeurs, travailleurs, ONG) aurait pour tâche de donner des conseils sur l'équité de la transition et d'évaluer ce processus. La question a été posée de savoir comment avoir une meilleure vue d'ensemble de la manière dont nous organisons la transition vers une énergie décarbonée : où allons-nous ? quelles sont les conditions d'emploi, quels sont les goulets d'étranglement, etc. (par exemple, pour les travailleurs de l'industrie nucléaire) ? D'autres, à leur tour, soulignent le chevauchement avec les tâches des organismes existants.

En ce qui concerne la pauvreté énergétique, les études montrent que l'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations est la mesure la plus efficace pour y échapper, c'est une compétence régionale.

› **Inégalité et allocation ciblée des ressources**

La Direction générale de l'Énergie (SPF Économie) s'engage à automatiser autant que possible l'octroi du tarif social : en ce sens que tous les contrats d'énergie reçus des fournisseurs sont liés au numéro d'enregistrement national et qu'il est vérifié qui a droit au tarif social. Cette automatisation est essentielle, car de nombreux acteurs n'entreprennent pas les démarches nécessaires à leur octroi. Dans ce cadre, il est souligné qu'il est primordial d'accorder toute l'importance nécessaire à la question de la **fracture digitale**.

Plusieurs participants ont suggéré de poursuivre les efforts pour **affiner l'attribution du tarif social en** croisant davantage les données. Le degré d'isolement semble, d'après les études, peser le plus lourd sur le risque de pauvreté énergétique. La CREG a réalisé une analyse comparant le tarif social aux prix du marché, tant pour les contrats variables que pour les contrats flexibles. Puisque la performance énergétique du logement semble expliquer le risque de pauvreté énergétique, il serait intéressant de relier également les données du logement au processus automatisé.

Un certain nombre de participants demandent en outre que la procédure d'octroi des bons de mazout soit améliorée afin d'atteindre de manière ciblée les groupes cibles visés.

Les évaluations européennes montrent que les mesures d'aide à la rénovation vont trop souvent à des personnes qui n'en ont pas réellement besoin (par exemple, les panneaux solaires à 6 % de TVA). Soyons attentifs à ces **effets « Matthieu »** (même s'il s'agit de mesures régionales) et veillons à ce que les aides aillent principalement aux maisons dont les certificats de performance énergétique sont mauvais. Cela devrait de préférence se faire dans le cadre d'une logique de quartier, et de plans de quartier où toutes les maisons sont concernées, et non par le biais de primes. Plusieurs personnes ont reconnu la nécessité **d'une approche de rénovation collective** (quartier par quartier), en accordant une attention particulière aux habitants des maisons les moins performantes sur le plan énergétique. Il a été suggéré que Belfius pourrait jouer un rôle dans ce financement (que ce soit ou non par le biais des municipalités ou des CPAS en tant que partenaires opérationnels).

5 Également en fonction du spirale du chômage.

La lutte contre la pauvreté énergétique va de pair avec la **protection des consommateurs**, par exemple en sensibilisant aux types de contrats (par exemple, la comparabilité des contrats fixes et variables⁶), en interdisant les ventes à domicile et en s'attaquant plus rapidement aux abus dans le secteur.

Afin de faciliter l'accès aux ressources, toutes les mesures sont déjà expliquées sur le site web de la Direction Énergie et un numéro de téléphone gratuit est également disponible (sans trop d'attente). Cependant, il a été demandé de rassembler sur ce site des informations sur les instruments complémentaires relevant des niveaux de compétence des différentes autorités.

4.8 Autres sujets

D'autres sujets plus spécifiques ont également été abordés.

Concernant le rôle des pouvoirs publics, certains acteurs soutiennent une **nationalisation des entreprises stratégiques** et insistent pour que les **réseaux de transport d'énergie** restent dans le domaine public. Ces propositions ne font pas consensus. ■

6 La comparaison des tarifs est rendue difficile parce que tous les fournisseurs utilisent et créent leur propre indice. Toutefois, ces indices sont disponibles de manière harmonisée dans le comparateur de prix de la CREG.

5. Mobilité

5.1 Introduction

Pour rappel, 10 feuilles de route ont été élaborées sur le transport et la mobilité durable :

1. Élimination progressive des émissions de gaz à effet de serre dans le transport maritime international d'ici à 2050
2. Transfert modal : MaaS
3. Plan d'action fédéral en faveur du vélo
4. Promotion du vélo
5. Réforme du code de la route
6. Optimisation du rail : fret
7. Optimisation du transport ferroviaire : passagers
8. Réduction de la consommation d'énergie liée à la traction du transport ferroviaire et réduction des émissions de CO₂ qui y sont associées
9. Vers une aviation à émissions nettes nulles en 2050
10. Véhicules à émission zéro

5.2 Éléments transversaux

› Principe de la cascade : éviter, changer, améliorer

Le principe de la cascade (éviter, changer, améliorer)⁷ a été cité comme un principe directeur important en matière de mobilité et de transport durables. S'engager dans une politique de proximité et **éviter** les déplacements inutiles est mentionné par plusieurs acteurs comme une étape nécessaire avant de s'engager dans le transfert modal. L'aspect « évitement » est souvent sous-représenté dans la politique actuelle, car il nécessite une approche transversale liée à des mesures politiques à prendre en dehors du secteur des transports, par exemple dans le domaine de l'aménagement du territoire⁸, des modes de consommation, de la numérisation, etc. Bien que la répartition des compétences aux différents niveaux politiques ne soit pas encore tout à fait claire, il y a certainement un rôle de facilitateur pour le gouvernement fédéral dans ce domaine, voire un rôle de coordination pour certains participants. Le gouvernement (qui reste à déterminer) peut aider les citoyens à mieux comprendre où se situe l'impact le plus important afin que, en tant que consommateurs, ils puissent plus facilement faire des choix durables en matière de mobilité et de transport. Les acteurs soulignent également qu'il est important d'informer les citoyens des co-bénéfices associés aux objectifs de transition dans le secteur des transports (meilleure qualité de l'air, moins de pollution sonore, etc.).

7 Avoid, shift, improve.

8 Une mesure fiscale visant à encourager l'habitation à proximité du lieu de travail pourrait jouer un rôle dans la réduction des longs trajets domicile-travail.

Certains acteurs proposent d'interdire la publicité pour les modes de transport polluants et de réduire les nouvelles infrastructures routières pour créer plus d'espace pour les piétons et les cyclistes au sein des structures existantes. Certains acteurs suggèrent également de soutenir la production et la consommation locales dans le cadre d'une économie circulaire afin de réduire, voire d'éviter, le transport de marchandises et les émissions qui y sont liées.

La numérisation peut rendre certains déplacements inutiles, par exemple grâce au télétravail et à la réduction des déplacements domicile-travail qui en découle. En outre, la numérisation a déjà un impact aujourd'hui sur la proximité et l'accessibilité des services publics relevant de la compétence du gouvernement fédéral, tels que les bureaux de poste et les bureaux financiers. Néanmoins, il faut tenir compte de la fracture numérique et des inconvénients possibles de cette tendance. Certains acteurs soulignent l'importance de la proximité et de l'accessibilité des services publics, tandis que d'autres se demandent si la proximité est toujours souhaitable.

Le gouvernement peut jouer un rôle aux différents niveaux de la politique en guidant les gens vers le **transfert modal**, d'une part, et en répondant aux besoins en infrastructures pour les transports publics, les cyclistes, les piétons et la mobilité partagée (électrique), d'autre part. Les acteurs soulignent que la SNCB devrait être en mesure de jouer un rôle proactif, que les systèmes partagés deviendront incroyablement importants, tant dans un contexte urbain que rural, et que la possession d'une voiture privée comme point de départ de la mobilité devrait être davantage remise en question au profit de la « mobilité en tant que service ». **La** mobilité partielle peut également jouer un rôle dans le changement du parc automobile existant.

› **Mobilité et transition équitable : inégalité, pauvreté, sexe, âge**

La pauvreté liée au transport est en augmentation et le fossé se creuse entre les personnes qui disposent de possibilités de mobilité plus étendues et celles dont la mobilité est réduite. Lors de la définition des mesures fédérales, l'impact socio-économique et l'équité de chaque mesure doivent être pris en compte afin d'éviter que la pauvreté liée au transport ne s'aggrave davantage. Sans politiques d'accompagnement, la transition climatique et énergétique frappera le plus durement les plus vulnérables. Selon certains acteurs, les plus vulnérables de la société ont tendance à moins profiter des mesures prises pour faciliter cette transition. Les personnes en situation de pauvreté, disent-ils, sont plus susceptibles d'être confrontées à une fracture numérique et ont moins de flexibilité pour utiliser des modes de transport différents ou variés et sont largement dépendantes des transports publics.

Il faut donc réfléchir à des transports publics plus inclusifs en prêtant attention à la fracture numérique et aux besoins des différents groupes d'âge. Plusieurs acteurs soulignent l'importance de la liberté de choix en matière de transport. Aujourd'hui, dans plusieurs situations, il n'y a pas d'alternatives disponibles, ce qui limite la capacité des mobilités à faire des choix durables. Plusieurs acteurs soulignent que les citoyens devraient être davantage impliqués dans les politiques.

› **Vision de la mobilité intégrée : intégration et alignement des politiques**

Une « vision intégrée de la mobilité » fait partie de l'actuel PNEC, mais des efforts supplémentaires sont nécessaires pour sa mise en œuvre. Bien que la coopération entre les différents niveaux politiques soit déjà en cours pour une série de projets, tous les acteurs présents confirment qu'il est nécessaire de mieux aligner et intégrer les politiques entre les différents niveaux politiques (fédéral, régional et local). L'alignement des politiques doit également tenir compte du niveau du Benelux et de l'UE.

Certains acteurs voient également un rôle pour les partenariats public-privé, par exemple dans le domaine de la recherche et de l'innovation. Il est fait référence aux partenariats public-privé européens sur les développements de batteries, avec un appel à plus d'investissement dans ce type de

partenariat au niveau belge également. D'autres acteurs indiquent que les partenariats public-privé ne doivent pas être une fin en soi et que le point de départ doit rester une plus grande liberté de choix en matière de mobilité et de transport durables.

› *Besoins d'investissement, recherche et innovation*

Plusieurs acteurs s'accordent à dire que davantage d'investissements sont nécessaires tant pour les infrastructures, la recherche et l'innovation que pour les ressources humaines. Il a été indiqué que de nombreux gains d'efficacité pourraient être réalisés grâce à l'innovation technologique, par exemple dans le transport de marchandises. Les possibilités offertes par la technologie de l'hydrogène, le développement des batteries, la numérisation, l'automatisation et la « logistique en tant que service » ont été mentionnées, entre autres. Plusieurs acteurs appellent à autoriser des camions plus lourds, qui peuvent transporter davantage de marchandises, par exemple par le biais d'écocombis. En outre, il a été suggéré d'envisager des véhicules autonomes sur route et sur rail pour réaliser des gains d'efficacité en termes d'énergie. Il est également demandé que la compétitivité et une flexibilité suffisante envers les entreprises soient prises en compte lors de l'adoption de mesures.

Plusieurs acteurs soulignent également qu'en outre l'innovation technologique, les valeurs telles que les changements comportementaux et culturels sont importantes en tant que moteurs de la transition climatique et énergétique. La recherche sur ces aspects comportementaux et culturels devrait être soutenue, selon eux.

5.3 L'épine dorsale de nos transports : les chemins de fer

› *Vision ferroviaire 2040 : ressources budgétaires et investissements prioritaires*

Les acteurs présents soutiennent généralement la vision ferroviaire 2040 et le plan de transport de marchandises. Le rail est l'épine dorsale de la mobilité et doit le rester. Les deux textes font preuve de vision et d'ambition, c'est pourquoi il est important de se concentrer dès maintenant sur la planification et la concrétisation. Il est suggéré que le plan soit doté d'objectifs intermédiaires, par exemple pour 2030.

En outre, il est clair qu'une vision du rail dépend des ressources disponibles. La mise en œuvre des plans proposés dépendra de l'existence de ressources utilisables suffisantes, plus que ce qui est sur la table aujourd'hui. Plusieurs acteurs indiquent que, dans le contexte actuel de sous-investissement passé, il sera nécessaire de prévoir et de concrétiser des ressources budgétaires supplémentaires importantes pour les chemins de fer.

La SNCB et Infrabel ont aujourd'hui une capacité interne trop faible pour investir dans les chemins de fer. Il faut davantage de ressources tant pour les dépenses opérationnelles (ressources humaines) que pour les dépenses en capital (investissements dans les infrastructures, la technologie et l'innovation). Elle souligne le manque de personnel à la SNCB et à Infrabel et la nécessité de disposer de plus de ressources opérationnelles et de personnel pour pouvoir utiliser les fonds d'investissement. Cependant, il est également indiqué que l'administration devrait être plus efficace et que les ressources devraient être mesurées par rapport aux opportunités en termes de numérisation et d'automatisation des tâches.

Plusieurs acteurs soulignent l'importance d'investir dans des équipements à haut rendement énergétique et la nécessité d'allouer davantage de ressources à l'entretien des **infrastructures ferroviaires** existantes.

Plusieurs acteurs indiquent qu'aucune véritable politique d'innovation n'est promue, que ce soit au niveau fédéral ou régional. Infrabel devrait jouer le rôle de catalyseur de l'innovation, mais aujourd'hui, elle n'offre que trop peu d'incitations dans les domaines de la multimodalité, de la numérisation, de l'automatisation et de la connectivité.

L'augmentation des objectifs en matière de transport ferroviaire de marchandises aura un impact sur l'admission de la capacité ferroviaire. La Belgique dispose d'un système double où les trains de marchandises et de passagers utilisent le même réseau ferroviaire. Les chemins de fer belges constituent déjà un réseau très fréquenté où il faut tenir compte des différences de distances d'arrêt entre les trains de marchandises et les trains de voyageurs. Les investissements dans l'**automatisation** permettraient de faire circuler plus de trains en succession plus rapide dans le cadre de l'infrastructure existante. Il a été cité que l'automatisation des systèmes de planification, par exemple, coûte souvent beaucoup moins cher que de lourds investissements en infrastructures. Un réseau ferroviaire dynamique nécessite des investissements dans les systèmes de signalisation, la **numérisation** et la **gestion des flux** afin que les trains puissent se suivre plus rapidement.

L'importance de l'autonomie de la SNCB et d'Infrabel est également citée.

› Vision de la mobilité autour du rail

Il y a accord sur l'importance de développer une vision de la mobilité pour les chemins de fer en consultation avec les régions. Plusieurs acteurs notent un manque de volonté de la part des différents niveaux d'investir dans une vision intégrée de la mobilité pour le rail. Dans une vision multimodale de la mobilité, les transports publics sont essentiels. Une coordination est donc nécessaire entre la SNCB, Infrabel, la STIB, TEC et De Lijn. Selon les acteurs présents, les ambitions de **transfert modal** vers le rail semblent aujourd'hui impossibles à réaliser sur la base des ressources actuellement prévues à cet effet. La coordination entre le gouvernement fédéral et les régions est nécessaire lorsqu'il s'agit d'investir dans le rail ou de le relier aux infrastructures cyclables ou à d'autres moyens de transport. Il faut davantage de ressources pour construire des nœuds multimodaux dans tout le pays. Il est également indiqué qu'il sera difficile de réaliser un véritable transfert modal tant que les incitations fiscales en faveur des voitures resteront élevées.

Un levier important pour promouvoir la multimodalité, selon plusieurs acteurs, réside dans l'intégration des tarifs des différents opérateurs de transport public (à l'instar de Brupass XL). Les billets unifiés et les formules d'abonnement deviendront plus importants, tout comme l'extension du système de tiers payant tel qu'il existe pour les abonnements de train, aux abonnements de bus, de tram et de métro. L'ouverture autour des données peut être délicate et le gouvernement fédéral pourrait donc jouer un rôle de facilitateur dans ce domaine. Plusieurs acteurs soulignent également que le train devrait être une option bon marché et compétitive pour les passagers et que le gouvernement pourrait s'engager dans ce domaine.

Enfin, elle a également cité l'importance d'une meilleure intégration des services ferroviaires au niveau européen.

› Libéralisation du rail

La libéralisation du transport ferroviaire de passagers est inévitable à long terme. Il est donc important de l'anticiper et de faire en sorte que le gouvernement encadre ce processus par une réglementation efficace et des ressources adéquates. Le transport ferroviaire de marchandises est déjà libéralisé. Une concurrence accrue et des niveaux de prix plus bas sont perçus comme positifs par un acteur. Toutefois, certains points douloureux sont également soulevés, tels que les conflits entre les différents usagers du rail.

Dans le contexte de la libéralisation du rail, plusieurs acteurs soulignent certains risques à prendre en compte. Des voix s'élèvent pour demander au gouvernement fédéral d'élaborer un plan de répartition des lignes rentables et des lignes moins ou non rentables afin d'éviter de laisser les lignes les moins rentables à la SNCB. D'autres acteurs soulignent plutôt qu'il est important de veiller à ce que la SNCB devienne compétitive face aux autres acteurs du marché. Pour de nombreux acteurs, il est important de conserver un seul tarif dans un seul système lors de la libéralisation des chemins de fer. Il est suggéré que le gouvernement puisse également jouer un rôle dans ce domaine. Certains acteurs réclament également un plafonnement des tarifs, ce qui n'est pas envisageable pour d'autres.

› Offre ferroviaire

Pour être efficace sur le plan énergétique, le train doit être un moyen de transport de masse. Pour inciter davantage de personnes à utiliser le rail, l'offre est essentielle. Plusieurs acteurs indiquent que l'offre est aujourd'hui « mal assurée » dans certaines provinces. Les acteurs demandent donc une meilleure coopération entre la SNCB et les régions de transport⁹ pour une meilleure **accessibilité de base**. En outre, le principe d'intégration, qui consiste à garantir une liaison entre les grandes gares toutes les 30 minutes, ne devrait pas entraîner une réduction du nombre de trains locaux. L'offre ferroviaire doit être renforcée et ne doit surtout pas appauvrir l'offre de trains locaux.

La nécessité de prévoir un espace ferroviaire pour les **trains de nuit** ne fait pas l'unanimité. Il existe de nombreux obstacles économiques au développement des services de trains de nuit. Cela nécessite beaucoup d'investissements au départ et le gouvernement fédéral pourrait apporter un soutien supplémentaire. Un autre acteur souligne qu'il convient d'examiner attentivement si les trains de nuit sont le bon choix. Ils prennent de la place sur les voies aux moments où les travaux de maintenance sont fréquents ou lorsqu'Infrabel effectue des contrôles sur les voies. Il est donc important d'examiner si elles constituent la bonne alternative et si elles sont économiquement viables. Plusieurs acteurs indiquent que le déploiement d'une offre de trains de nuit pourrait mettre en péril le transport ferroviaire de marchandises, car il se fait souvent de nuit.

5.4 Transport routier : défis et nouveaux développements

› Frais kilométriques intelligents

Une redevance kilométrique intelligente est largement soutenue comme une mesure qui devrait être prise au niveau régional, à condition qu'il ne s'agisse pas d'une double redevance. Son caractère incontournable est souligné. Cette mesure devrait être prise au niveau régional, même si plusieurs acteurs indiquent qu'il est préférable de coordonner le système et de le rendre identique partout.

En ce qui concerne la tarification intelligente au kilomètre, il est proposé de travailler avec des tarifs différenciés en fonction des heures de pointe et des heures creuses et d'un score écologique. Les utilisateurs devraient également être en mesure de voir combien ils paient par trajet. Les recettes provenant de la redevance kilométrique intelligente devraient être utilisées en partie pour des mesures d'accompagnement et en partie pour des investissements dans des alternatives durables.

Une deuxième proposition sur la tarification routière intelligente stipule que le système devrait être basé sur les paramètres suivants : quantité de pollution atmosphérique, volume de trafic, coûts d'

9 De régions de transport en Flandre : <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/vervoerregios>, Plans intercommunaux de mobilité wallons : <https://mobilite.wallonie.be/home/ou-tils/plans-de-mobilite/plans-communaux-et-intercommunaux-de-mobilite-pcm-et-picm.html> ; <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>.

infrastructure et temps et lieu. Les recettes devraient ensuite être utilisées pour l'entretien des infrastructures routières.

Plusieurs acteurs notent que le soutien au péage routier intelligent fait encore souvent défaut, car il est souvent communiqué de manière très négative.

› Code de la route

Des travaux sont en cours pour restructurer et réviser le code de la route afin de le rendre plus lisible et plus clair, mais aussi pour éliminer les incohérences et les lacunes. L'objectif est de parvenir à quatre **codes de la route** (un fédéral et trois régionaux). Lors des tables rondes sur le climat, il a été soulevé par plusieurs acteurs que la poursuite de la réforme du code de la route devrait prendre en compte des espaces et des voies spécifiques pour les différents usagers de la route : pour les cyclistes par rapport aux automobilistes et pour les piétons par rapport aux cyclistes.

En outre, l'idée de **limiter la vitesse sur les autoroutes** est citée, soit de manière permanente, soit de manière « intelligente » en fonction de la situation du trafic, comme c'est le cas aux Pays-Bas, par exemple. Certains acteurs indiquent également que les réductions de vitesse permanentes combinées à une tarification routière intelligente devraient pouvoir se compléter en tant que mesures.

En ce qui concerne le transport transfrontalier de marchandises, il est demandé de supprimer une barrière actuelle du code de la route en termes de tonnage autorisé, car il est important d'autoriser le même tonnage pour le transport de marchandises entre pays voisins. Elle demande également que les camionnettes électriques bénéficient d'une exception jusqu'à 4,5 tonnes pour les interdictions d'accès locales en raison du poids de leurs batteries. Cette mesure pourrait facilement être introduite sur la base des données dont dispose déjà la DIV pour l'immatriculation des véhicules.

L'**introduction d'un permis de conduire à points** est envisagée pour protéger les usagers doux de la route et dans un souci de justice sociale¹⁰. Un acteur fait également remarquer que le permis de conduire à points pourrait être un catalyseur pour l'utilisation de voitures partagées si des tiers certifiés avaient accès à une base de données contenant les données des permis de conduire. Elle suggère également d'introduire un permis de conduire pour les vélos électriques d'une puissance supérieure à 250 watts et les vélos-cargos.

Plusieurs options sont proposées pour encourager davantage l'**utilisation de véhicules commerciaux plus durables**. Par exemple, plusieurs acteurs demandent l'extension du permis de conduire B aux camionnettes de plus de 3,5 tonnes, car c'est actuellement un obstacle pour les entreprises qui souhaitent investir dans des camionnettes électriques (la batterie réduit la quantité de marchandises pouvant être transportée). En outre, le transport par écomobis pourrait être autorisé en tenant compte du fait qu'il ne compromet pas le transfert modal en termes de transport de marchandises par le rail.

› Efficacité énergétique et masse du véhicule

La masse des véhicules influe sur la quantité d'énergie (fossile ou non fossile) nécessaire pour les déplacer. Il est souligné que cela devrait être pris en compte dans la législation pertinente. Plusieurs acteurs pointent du doigt l'inclusion de la **masse du véhicule dans la taxation des voitures de société**, mais tous les participants ne soutiennent pas cette proposition (cf. table ronde sur le climat sur la taxation). Cela pourrait désavantager les voitures électriques, mais **des plaques d'immatriculation spécifiques pour les voitures** électriques pourraient empêcher cela. Cependant, la consommation de carburant des voitures augmente non seulement avec la masse, mais aussi avec la puissance.

10 Étude de l'institut Vias (2022).

D'autres acteurs indiquent que l'augmentation de la masse des véhicules électriques est parfois également motivée par certains systèmes de sécurité et que l'inclusion de la masse comme paramètre de taxation ne devrait pas entraîner une réduction de la sécurité.

Dans le secteur du transport de marchandises, la masse est un facteur très important. Certains acteurs indiquent que la technologie des batteries n'est pas encore compétitive avec les moteurs à combustion interne en termes de masse aujourd'hui, mais qu'elle évolue beaucoup plus rapidement que prévu, de sorte que l'électrification deviendra essentielle. Plusieurs acteurs indiquent qu'ils réfléchissent à l'utilisation durable des matériaux, aux systèmes de recharge intelligents et à la modernisation des véhicules existants. Une utilisation plus longue des véhicules électriques est envisagée comme moyen d'atténuer l'impact de leur production et de leur recyclage.

5.5 Promouvoir le transport multimodal et la politique cycliste

› Multimodalité et mobilité comme service (MaaS)

L'importance d'une **vision multimodale de la mobilité** est reconnue par tous les acteurs, tant au niveau du transport de passagers que de marchandises. La multimodalité sera importante pour retirer de la route une partie du transport lourd de marchandises. Les acteurs présents indiquent que la « logistique en tant que service » est absente des documents de vision élaborés aujourd'hui. Ils appellent à réfléchir à la localisation des entreprises, par exemple pour encourager le transport multimodal de marchandises. La navigation intérieure, ainsi que la livraison du dernier kilomètre, peuvent jouer un rôle pour réduire le transport routier de marchandises.

Les applications MaaS combinent différents moyens de transport d'une manière conviviale qui peut encourager la mobilité durable. Il s'agit de systèmes basés sur l'échange de données. Une série de **questions et de défis se posent autour des développements MaaS**. Les acteurs appellent à prendre en compte la fracture numérique, la couverture géographique des systèmes, la transparence et l'utilisation commerciale des données, entre autres. Le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle dans ce domaine afin que les applications MaaS fassent l'objet d'une réglementation uniforme et que les données puissent être traitées de manière standardisée. Idéalement, en jouant un rôle de facilitateur, le gouvernement fédéral devrait veiller à l'élaboration de normes de communication pour les initiatives MaaS publiques et privées. En outre, plusieurs acteurs suggèrent d'intégrer des critères de durabilité dans les applications MaaS afin que l'impact des différents moyens de transport proposés dans les trajets multimodaux soit clair pour les utilisateurs, par exemple en termes d'émissions de CO₂, mais aussi de durée de vie des moyens de transport.

Plusieurs acteurs suggèrent un **plan d'action interfédéral autour de la multimodalité et de la MaaS** afin d'aborder les questions à différents niveaux politiques de manière intégrée.

› Politique cycliste

Le vélo s'inscrit pleinement dans les politiques de transfert modal. Le **plan d'action fédéral en faveur du vélo bénéficie** d'un soutien général, tout comme les travaux en cours visant à créer un registre national des vélos, à lutter contre le vol de vélos et à fournir des parkings à vélos plus sûrs. Toutefois, il est également souligné que davantage d'incitations seront nécessaires pour mettre en œuvre les différentes mesures du plan.

D'une manière générale, des voix s'élèvent pour demander une meilleure protection des cyclistes et des **piétons** grâce à des pistes cyclables et des sentiers pédestres plus sûrs et protégés, plus d'espace pour les cyclistes ainsi que pour les scooters et autres engins similaires, et la nécessité d'une politique cycliste aussi uniforme que possible.

L'**allocation vélo** peut être un levier pour inciter les gens à se déplacer à vélo et fait partie des négociations salariales des partenaires sociaux. Aujourd'hui, il est perçu comme trop complexe par plusieurs acteurs et il est proposé par certains de généraliser l'indemnité vélo (cf. supra). Plusieurs acteurs demandent que les mesures prennent également en compte les travailleurs qui n'ont pas droit à une indemnité vélo aujourd'hui. Il en va de même pour les primes pour les bicyclettes électriques au détriment des bicyclettes ordinaires. Il est important de veiller à ce que les personnes les plus vulnérables de la société, qui sont souvent exclues de ces prestations, puissent également en bénéficier.

La **logistique des vélos** peut être considérée comme une partie de la solution dans la poursuite du transport multimodal, prenant ainsi en charge une partie du transport de marchandises par la route. Il convient d'examiner les implications en matière d'infrastructure et les leviers qui pourraient être utilisés à cet effet au niveau fédéral. En outre, la question est posée de savoir si les leviers fiscaux peuvent jouer un rôle dans le passage de la livraison par camionnette à la logistique à vélo. En termes d'infrastructure, il y a une demande d'espace de stationnement pour les vélos cargo lors des livraisons, et en termes de sécurité, les distances de freinage de ces vélos par rapport aux vélos normaux (homologation des vélos cargo) doivent être prises en compte. Enfin, il convient d'accorder une plus grande attention à l'encadrement social de la logistique du vélo et à la protection du conducteur de vélo.

5.6 Aviation et transport fluvial

Il est souligné que les niveaux européen et international doivent être prioritaires dans la mise en œuvre des politiques relatives à l'aviation et au transport maritime. Néanmoins, certains acteurs suggèrent également d'activer des leviers au niveau fédéral en attendant une action aux niveaux supérieurs.

Plusieurs acteurs soulignent l'importance d'une vision belge de l'**aviation** et la nécessité d'une vision stratégique assortie d'un plan d'action élaboré en concertation avec le gouvernement fédéral, la SNCB, Infrabel, les compagnies ferroviaires internationales et Brussels Airport pour améliorer encore l'accès à l'aéroport.

En outre, certains acteurs font pression pour la suppression des vols court-courriers pour lesquels il existe des alternatives. Pour promouvoir les voyages internationaux en train qui peuvent remplacer les vols court-courriers, il est important que les passagers puissent utiliser des billets intégrés comprenant les mêmes droits (par exemple en cas de retard) pour l'ensemble du voyage. Il est nécessaire **d'inciter** les passagers à se tourner vers des modes de transport plus durables. Plusieurs acteurs soulignent que la différence de prix entre les voyages en train et les vols est encore trop importante aujourd'hui.

En outre, certaines mesures fiscales sont proposées (cf. supra), de même que l'introduction de zones à faibles émissions. Il est également proposé de rendre les informations sur les émissions par vol et par avion accessibles de manière uniforme afin que les passagers puissent comparer eux-mêmes les émissions des vols ou des avions.

En ce qui concerne la **navigation intérieure**, la nécessité de soutenir les solutions innovantes et la coopération entre les différents niveaux de compétence est citée. ■

6. Économie circulaire

Pour rappel, 2 feuilles de route ont été élaborées sur l'économie circulaire :

1. Le plan d'action fédéral pour l'économie circulaire
2. Renforcement/expansion de la politique des produits

Toutefois, les deux feuilles de route forment une seule et même entité.

6.1 Éléments transversaux

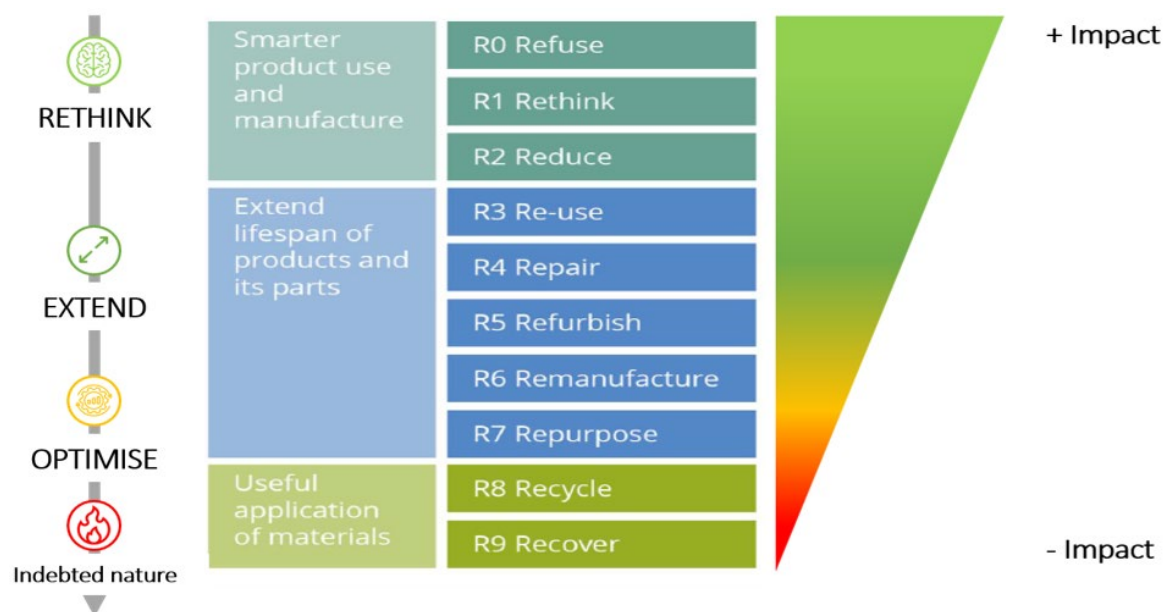
› La contribution de l'économie circulaire à la neutralité climatique

Une économie circulaire cherche à fermer les cycles des matériaux afin de minimiser la dépendance à l'égard des apports de nouvelles matières premières et ressources naturelles. L'énorme appétit actuel pour les matériaux de l'économie linéaire (extraction, transformation, utilisation et élimination des matières premières) est à l'origine de plus de la moitié des émissions mondiales de gaz à effet de serre et de plus de 90 % de la perte de biodiversité.

Il existe donc une forte interaction entre les politiques climatiques et les politiques d'économie circulaire. **L'économie circulaire peut donc apporter une contribution importante à la réalisation des objectifs climatiques** et devrait être une question transversale centrale dans la politique climatique.

Cette transition d'une économie linéaire vers une économie circulaire, qui nécessite un changement systémique, doit être bien pensée à court et à long terme, en prêtant attention aux impacts sur la biodiversité, la qualité de l'eau, la production alimentaire, etc. pour éviter de déplacer un problème d'un domaine environnemental à un autre. Cela nécessite une approche holistique.

Le système doit être repensé afin de réduire la consommation de matériaux dans la conception et l'utilisation du produit, voire même de revoir la nécessité du produit lui-même. La **hiérarchie « 10R »** est proposée comme un outil de mesure clair pour évaluer l'impact négatif de l'utilisation et de la commercialisation des produits.



Source : Présentation du Prof. Yves De Rongé (UCLouvain, Candriam Chair Circular Economy) :
Table ronde sur le climat – économie circulaire (2022)

La figure ci-dessus montre que l'impact positif sur le climat et la biodiversité augmente à mesure que la valeur R d'un produit et sa conception diminuent.

Actuellement, l'accent est mis principalement sur les gains d'efficacité et le recyclage (R8 et R9). Pour passer réellement d'une économie linéaire à une économie régénérative, nous devons aller bien au-delà du recyclage. Il convient d'examiner de près les besoins réels, pour lesquels il s'agira souvent d'un compromis, mais qui offrent également d'énormes possibilités (par exemple, les plastiques biosourcés/biodégradables, le recyclage chimique des plastiques). Le passage des produits aux services et la numérisation offrent de nombreuses opportunités à certains acteurs. Les avantages des sous-systèmes (par exemple, dans les secteurs des transports et des bâtiments) sont souvent oubliés dans le débat. L'utilisation de matériaux dans le secteur du bâtiment devrait également faire l'objet d'une attention accrue et être réglementée.

› Méthodologie

Cette question a été abordée principalement d'un point de vue méthodologique. D'un point de vue, il a été dit qu'une **plus grande attention devrait être accordée à l'approche du cycle de vie** et à la manière d'utiliser les indicateurs d'empreinte. En se concentrant sur la décarbonisation du système énergétique, on accorde moins d'attention à la réduction des émissions globales et à la réduction de la demande. Il a également été cité que la politique climatique se concentre principalement sur la réduction des émissions territoriales, tandis que l'économie circulaire s'intéresse aux émissions du cycle de vie global. En ce sens, il est considéré que la division entre les secteurs ETS et non-ETS n'est pas très utile.

De leur côté, d'autres acteurs ne sont pas favorables à l'utilisation de l'approche du cycle de vie, car il est impossible d'exprimer la complexité de l'impact environnemental ou de la circularité en un seul chiffre. Les **règles d'écoconception et la hiérarchie des 10R** permettent de faire des compromis entre les différents impacts environnementaux. Ce faisant, la hiérarchie doit être clairement respectée et communiquée. Il s'agit d'évaluer en fonction des connaissances, des évolutions technologiques et du bon sens pour réduire l'empreinte carbone. Une conception modulaire et une normalisation maximale sont donc préconisées.

› Transition équitable, économie sociale et circulaire

Plusieurs acteurs ont fait le lien entre la transition vers une économie circulaire et la transition juste. Par exemple, il a même été cité que la **transition vers une économie circulaire ne se fera pas si elle n'est pas juste**. Pour d'autres, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important à cet égard en réduisant les coûts de la main-d'œuvre. La réforme fiscale a également été citée comme un outil pour faire émerger l'économie circulaire. Dans la même logique, une plus grande attention devrait être accordée aux **emplois et aux formations de qualité**. Par exemple, un participant a indiqué qu'il y a suffisamment de compétences pour le recyclage et la récupération, mais qu'il est nécessaire de reconstruire les compétences dans le secteur de la réparation. **La réintroduction de l'économie de la réparation fait partie d'un changement systémique**. Dès le **développement du produit**, celui-ci doit être conçu de manière à ce que la production s'y prête également, avec par exemple la participation des producteurs et des utilisateurs locaux. Ici, c'est la **composante humaine nécessaire** et indispensable à la réussite de la transition qui est mise en évidence.

› Une meilleure gouvernance pour l'économie circulaire

La décision de travailler autour de la gouvernance pour l'économie circulaire, plus précisément en adoptant le nouveau mandat de la **plateforme intrabelge pour l'économie circulaire**, a été soutenue par plusieurs acteurs. Cette plateforme a été créée pour assurer le flux d'informations entre le gouvernement fédéral et les régions dans le but de discuter et de remédier aux goulots d'étranglement spécifiques et d'éviter la duplication des efforts. Ainsi, Vlaanderen Circulair fait également partie de la plateforme intrabelge pour l'économie circulaire.

Plusieurs acteurs ont des attentes claires concernant cette plateforme intrabelge. Par exemple, ils indiquent qu'il est nécessaire d'**améliorer la coordination et la coopération entre les administrations et les cellules politiques avec les secteurs, les régions et les organes consultatifs concernés** afin de concrétiser davantage le plan d'action et de le mettre en œuvre avec succès. (cf. avis du 17 juillet 2021 du CFDD et du CCE sur le projet de plan d'action fédéral en matière d'économie circulaire).

Il est nécessaire d'avoir une **vue aérienne** pour voir comment mieux collaborer. Une **cartographie** permettrait de valoriser toutes les initiatives et de tendre vers une **synergie industrielle**. Dans la même logique, il a été indiqué que des **feuilles de route communes avec une vision à long terme devraient** être développées. Une vision à long terme autour des matériaux critiques et du recyclage s'inscrit également dans ce cadre, car la demande de ces matériaux (hydrogène, métaux rares pour les batteries des voitures électriques, etc.) augmente, notamment en raison de la transition climatique. Selon certains acteurs, notre pays doit pouvoir se positionner stratégiquement dans une perspective internationale en termes d'autosuffisance et de résilience.

Une discussion a également eu lieu sur l'opportunité de fixer un **objectif** distinct pour l'**économie circulaire** (par analogie avec le réchauffement maximal de la planète de 1,5 °C). Pour les participants, l'économie circulaire en transition est un moyen et non une fin en soi. Il n'y a pas lieu de fixer un objectif distinct pour certains acteurs, car l'économie circulaire est contenue dans les objectifs en matière d'énergie et de climat. L'économie circulaire doit être **coordonnée avec le plan national/fédéral sur l'énergie et le climat pour la planification et le suivi**. Dans cette optique, un meilleur alignement et une meilleure intégration dans le PFEC/PNEC sont suffisants. D'autres acteurs ont ensuite estimé que l'objectif climatique ne couvre pas toutes les parties de l'économie circulaire.

Plusieurs acteurs ont répondu positivement à l'invitation à des consultations pour un meilleur échange d'informations sur l'économie circulaire, **mais la nécessité de consultations meilleures et régulières avec les (nouvelles) parties prenantes** a également été soulevée (par exemple, autour de l'étude sur les matières premières critiques). Des **partenariats plus solides doivent être établis avec les parties prenantes**. À titre d'exemple, il a été fait référence au projet *Samenlevingsopbouw*

(projet « Papillon »), dans le cadre duquel des appareils électroniques performants sont loués à des personnes vulnérables à un prix raisonnable, avec les conseils nécessaires.

La transition doit être réfléchie et il est nécessaire de **mieux la justifier**. De nombreuses bases de données et analyses existent, mais elles doivent être utilisables, transparentes et partagées, et il faut éviter les doublons.

6.2 Le plan d'action fédéral pour l'économie circulaire

Le plan d'action fédéral pour l'économie circulaire bénéficie d'un soutien, mais sa mise en œuvre doit passer à la vitesse supérieure. Le plan doit **aller au-delà d'une législation** : il doit inclure une **perspective d'avenir** et s'appliquer à un plus long terme. D'autres participants suggèrent d'utiliser le **même horizon temporel** pour les différents plans (y compris PNEC/PFEC), comme c'est le cas pour le climat.

Selon certains acteurs, il y a un **manque de mesures « concrètes »**. Les mesures douces portent principalement sur la sensibilisation à long terme et les études. D'autre part, certains acteurs soulignent l'importance des mesures douces et de l'exploitation de la recherche sociale pour promouvoir le changement de comportement. D'autres indiquent que pour certains produits et services, il est plus facile d'introduire des mesures dures (par exemple, interdire les produits jetables). D'autres pensent qu'il est difficile pour la Belgique d'interdire des produits, car cela devrait être traité **au niveau européen**. La bonne expertise de la Belgique devrait alors uniquement et principalement être transmise au niveau européen. En dehors de cette discussion, d'autres pensent qu'il faut examiner les **mesures incitatives** que le gouvernement peut prendre pour soutenir les entreprises.

Il est nécessaire d'adopter une **approche de la chaîne de valeur** à travers les secteurs, par opposition à l'approche purement sectorielle. Une plus grande attention devrait être accordée à l'innovation dans la **nouvelle chaîne de valeur** (par exemple, le recyclage des pales d'éoliennes). Cela nécessite également **plus de personnes et d'entreprises qui peuvent être** soutenues pour cela. Les connaissances pourraient ainsi être mieux partagées, ce qui offre un grand potentiel de circulation des matières premières. Des ressources devraient également être mises à disposition pour le programme B-EPD (déclaration environnementale des produits des matériaux de construction) et une attention accrue devrait être accordée à la « déconstruction » dans le secteur du bâtiment.

› Renforcer et développer la politique des produits

Une série de politiques de produits qui conduiront directement ou indirectement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été discutées séparément, plus spécifiquement sur :

- › l'introduction d'un **indice de réparabilité et de longévité** ;
- › le développement d'un **système de certification pour le contenu recyclé** ;
- › l'extension ou non des **garanties légales** ;
- › la préparation concernant les **plaintes « vertes »** ;
- › le développement d'un **passaport numérique européen** pour les produits et les matériaux.

Lors de la discussion sur l'opportunité de renforcer ou d'étendre les mesures concrètes, les éléments suivants se dégagent, qui nécessitent certainement une discussion plus approfondie :

- › **L'importance du cadre européen** est soulignée. En ce qui concerne le contenu recyclé, la recyclabilité et la réutilisabilité des emballages, l'idéal serait d'agir au niveau européen pour contrer la fragmentation en Belgique et faciliter la mise en œuvre ;

- ▶ La nécessité d'**accroître la transparence en matière de recyclage, d'utilisation et de chaînes de production**, une excellente occasion de rendre les chaînes de production visibles ;
- ▶ **L'élargissement de la prolongation de la durée de vie et la réutilisation des emballages** ne relèvent pas de la responsabilité élargie des produits, mais font partie de l'économie circulaire. Selon certains acteurs, il serait préférable d'examiner comment ces aspects peuvent être pris en compte pour estimer la circularité de l'économie.
- ▶ Des réseaux logistiques devraient être mis en place afin que la réutilisation locale puisse être suivie et mise en œuvre ;
- ▶ **L'écomodulation** devrait être encouragée afin de minimiser l'impact et de maximiser les possibilités de réutilisation.
- ▶ Une base de données uniforme et détaillée devrait être établie pour le démantèlement des produits dans le cadre du recyclage. Même si c'est moins pratique pour les recycleurs, les travaux doivent se poursuivre au niveau européen sur la **certification du passeport numérique de l'UE** qui devrait permettre de suivre les produits nocifs.
- ▶ **L'application de la législation aux frontières extérieures** de l'Europe est extrêmement importante pour éviter que d'énormes flux de matériaux contaminés (par exemple dans le recyclage des produits chimiques) n'entrent dans les produits lors du recyclage des matières premières ou, au contraire, que des matériaux précieux ne disparaissent d'Europe. Lors de la mise en application, le gouvernement fédéral pourrait vérifier que les composants de départ lors du recyclage ne sont pas contaminés.
- ▶ **La taxe sur les emballages de boissons** (ou bouteilles en plastique) a été citée avec la question de savoir si elle serait utilisée pour lutter contre le changement climatique. Elle favoriserait, entre autres, les achats transfrontaliers (cf. chapitre 3 sur la fiscalité).
- ▶ **La promotion du passage à une alimentation plus saine** (transfert de protéines) est déjà en cours, mais en cas d'expansion, il faut prendre en compte l'ensemble de la chaîne alimentaire (et pas seulement l'industrie de la viande par exemple) (cf. chapitre 3 sur la fiscalité) ;
- ▶ **La promotion des transports publics** ;
- ▶ **Le découragement de l'utilisation des avions** ; les vols sur des trajets relativement courts sont trop bon marché par rapport au train ; **l'absence de TVA sur les billets d'avion et d'accises sur le kérosène** a également été citée comme une distorsion injustifiée de la concurrence. ■

7. Bâtiments publics

Ce sont les feuilles de route qui ont été discutées à cette table ronde sur le climat :

- Défense : rénovation énergétique
- Réduction de la consommation d'énergie hors traction pour le transport ferroviaire
- Régie : réduction des surfaces
- Régie: installation de panneaux solaires
- Régie: rénovation de l'infrastructure de confinement dans les prisons
- Régie : « relighting »
- Direction : rénovation énergétique
- DRFM (*Design, Renovate, Finance and Maintain*)

7.1 Objectifs

➤ Principaux défis

Dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » (*Fit for 55*), le Conseil européen a convenu que le secteur public réduirait sa consommation d'énergie finale de 1,7 % par an (ou de 1,9 % si l'on exclut la défense et les transports publics)¹¹, en procédant à une rénovation profonde de 3 % de la surface des bâtiments. Cela s'accompagne également d'une réforme des procédures de passation des marchés publics pour prendre en compte le principe d'efficacité énergétique.

Le gouvernement fédéral avait déjà exposé ses ambitions dans le cadre du **PNEC existant** en...

- mettant la performance énergétique des bâtiments du gouvernement fédéral en conformité avec l'objectif de neutralité de 2040, auquel 50 % des bâtiments fédéraux doivent atteindre d'ici à 2030 (en tenant compte des contraintes techniques, juridiques et RH, ainsi que de l'accessibilité des bâtiments publics et de la continuité des services) ;
- approfondissant et en appliquant les formules de financement par des tiers d'ici à 2021.

➤ Avec des ressources limitées

L'accord de gouvernement stipule que « le Gouvernement examinera, dans le cadre du Plan interfédéral d'investissement, de quelle manière nous pourrions atteindre l'ambition de neutralité climatique, d'ici 2040. Un plan d'investissement pluriannuel sera rédigé en priorité pour rendre les bâtiments immobiliers de l'État fédéral efficaces sur le plan énergétique ».

11 <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/06/27/fit-for-55-council-agrees-on-higher-targets-for-renewables-and-energy-efficiency/>

La déclaration de politique générale du ministre des Finances, Vincent Van Peteghem, indique également : « En 2021, le projet DRFM (*Design, Renovate, Finance and Maintain*) a été approuvé. L'objectif de ce projet est d'accélérer la rénovation énergétique des bâtiments de la Régie des Bâtiments, de la Défense et de la SNCB/Infrabel en vue des objectifs climatiques 2030 et 2040. L'idée est de réaliser des rénovations par grappes d'une dizaine de bâtiments chacune et de proposer au SFPI de les co-financer par le biais d'une plateforme structurée (*feeder* DRFM). Cette plateforme attirera également des fonds d'investisseurs institutionnels pour fournir l'effet de levier nécessaire. Au cours de l'année prochaine, je développerai l'entité DRFM et lancerai les projets pilotes sur la base, entre autres, des résultats des audits DRFM et de l'analyse coûts-avantages."

Le gouvernement fédéral devrait **être exemplaire** en matière de rénovation des bâtiments gouvernementaux.

Ce sont également les enseignements tirés de l'approche néerlandaise de l'Office national de la propriété (*Rijksvastgoedbedrijf*) qui a rédigé différentes feuilles de route où le gouvernement peut stimuler le marché. Les principes qu'ils appliquent sont les suivants : les nouveaux bâtiments doivent être (presque) neutres sur le plan énergétique, les rénovations ont lieu à des moments adéquats, toutes les possibilités de durabilité sont exploitées (chaque adaptation doit tenir compte des objectifs de 2050), le temps de retour sur investissement n'est pas un problème (selon eux, la neutralité climatique est au même niveau que la sécurité). Mais il existe également aux Pays-Bas une tension entre l'objectif à poursuivre et sa mise en œuvre.

À l'instar de l'Office national de la propriété néerlandais et de ses différentes feuilles de route, les participants de la table ronde sur les bâtiments sont également largement favorables à une **approche plus planifiée**. Il s'agit notamment d'établir un diagnostic complet de l'état des bâtiments publics, de fixer et de budgétiser des priorités et de mettre effectivement en œuvre les mesures prioritaires qui font l'objet d'un suivi régulier, comme le prévoit également l'approche générale de la Régie des Bâtiments. Une première étape, selon beaucoup, semble être l'élaboration d'une **définition opérationnelle de l'ambition fédérale de neutralité climatique/énergétique**.

7.2 Collaboration

› **Nécessité d'une plus grande coordination avec les régions**

Un réseau d'information a récemment été mis en place pour échanger des informations entre le gouvernement fédéral et les régions, mais selon les participants, il n'est pas suffisant. Dans l'ensemble, ils ont cité le besoin de **coordination entre le gouvernement fédéral et les régions**. La **coopération avec les régions** doit être renforcée. Selon un certain nombre d'acteurs, il faut trouver un moyen de mieux coopérer avec les gestionnaires de bâtiments régionaux (notamment pour le transfert de données et de connaissances).

Il existe également de grandes différences entre les régions en ce qui concerne les certificats de performance énergétique et les méthodologies. Dans le même ordre d'idées, certains acteurs suggèrent que le gouvernement fédéral devrait être en mesure d'obtenir un **certificat PEB unique pour tous les bâtiments publics**, même si les différences régionales doivent être prises en compte.

Plusieurs participants ont souligné que le certificat PEB en soi n'est pas actuellement un outil utile pour connaître l'état réel d'un bâtiment ni pour décider des travaux à réaliser. Les audits en revanche sont des outils bien plus utiles que les certificats PEB pour évaluer les travaux nécessaires. Selon certains, il faudrait également identifier les mesures directement rentables et les mesures pour la neutralité carbone (une fois celles-ci définies).

La définition claire de neutralité énergétique et de neutralité carbone devrait se faire de manière idéalement identique pour toutes les régions du pays.

7.3 Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics

La rénovation énergétique des bâtiments publics est confrontée à d'énormes défis en termes de ressources. Même si les administrations publiques disposent d'un budget pluriannuel avec une liste de projets pour lesquels une demande de financement a été élaborée, les acteurs soulignent qu'il y a un **manque, à moyen et long terme, de ressources budgétaires pour la rénovation des bâtiments et, à court terme, pour le personnel.**

Bien entendu, dans un contexte de ressources générales limitées, ces ressources sont également affectées en priorité aux **tâches essentielles des gestionnaires des bâtiments fédéraux concernés** (par exemple, l'entretien des détenus, la défense ou la fourniture de transports publics et du réseau).

› Un besoin de financement important à prévoir à moyen et long terme

Afin d'atténuer certains des obstacles au financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics, une unité **DRFM (Design, Renovate, Finance and Maintain)** et un distributeur ont été mis en place et un projet pilote de rénovation énergétique des bâtiments publics a été réalisé. L'objectif est d'accélérer la rénovation des bâtiments publics en concluant des partenariats public-privé sur l'énergie. La DRFIM a été considérée comme un outil intéressant par un certain nombre d'acteurs, mais il est apparu clairement au cours de la discussion que d'énormes défis se profilent en termes de ressources budgétaires qui devront être mobilisées d'ici à 2040 pour atteindre les objectifs fixés. Les rénovations conduiront à, outre un confort accru, des économies d'énergie substantielles. Dans ce contexte, les participants ont également mis en évidence que, comme c'est d'ailleurs le cas aux Pays-Bas, il est souhaitable et il sera nécessaire, pour atteindre les objectifs, de **prévoir aussi le financement pour des investissements dans des rénovations pour lesquelles la baisse de la facture énergétique pourrait ne pas nécessairement toujours compenser l'investissement consenti.**

Par ailleurs il apparaît important que l'objectif du DRFM soit en accord avec l'objectif de neutralité carbone et ne soit pas focalisé sur un objectif de réduction de la dette (qui ne peut être qu'un des moyens de l'atteindre).

› Un besoin urgent de renfort en personnel

Il existe également d'énormes pénuries en termes de ressources humaines :

En effet, bien que les objectifs actuellement fixés soient connus, leur mise en œuvre et leur suivi nécessitent des moyens supplémentaires qui ont été identifiés. À l'heure actuelle, ces recrutements ne sont cependant ni effectifs ni même prévus...

À titre d'exemple, il a été suggéré que, dans un premier temps, un diagnostic de l'ensemble du parc immobilier soit établi dès maintenant, comprenant un état des lieux des bâtiments (audits) et le recensement des bâtiments disposant ou non d'un certificat de performance énergétique du bâtiment (PEB) afin d'identifier les besoins exacts en matière d'investissement. Malgré l'existence d'un contrat-cadre, un PEB n'a pas encore été délivré pour tous les bâtiments gouvernementaux en raison du manque de personnel.

Par ailleurs, le recours à des contrats-cadres et à des solutions alternatives de financement (type tiers investisseurs, DRFM, etc.) ne signifie pas une charge de travail nulle pour les administrations impliquées. Il y a absolument lieu d'en tenir compte au risque de ne pas pouvoir mettre en œuvre

ces solutions alternatives et garantir leurs réponses aux objectifs du PNEC. Il existe un besoin de coordination et d'expertise.

7.4 Coordination en expertise

› **Nécessité d'une nouvelle structure pour promouvoir la coordination entre les gestionnaires des bâtiments fédéraux**

Les participants conviennent de la **nécessité d'une méthodologie commune** pour déterminer les besoins d'investissement. Actuellement, les méthodologies ne sont pas harmonisées entre les différents gestionnaires de bâtiments fédéraux. Comme la discussion sur la méthodologie et l'harmonisation prendra beaucoup de temps (environ 5 ans), il est suggéré par certains acteurs de travailler maintenant avec des paramètres simples qui rendront visibles les changements nécessaires.

Une suggestion est de mettre en place un **point de contact commun** qui interagira avec les autres partenaires (externes) et aura une connaissance des différents systèmes. Concernant la collecte des données, les acteurs indiquent que le contrôle de la qualité, la sécurité et la fréquence des mises à jour sont importants. Certains acteurs suggèrent que nous devrions nous orienter vers un **certificat de performance énergétique unique pour tous les bâtiments publics**, qui tient compte des différences régionales.

Une autre question soulevée est de savoir comment s'assurer de la bonne forme de la **structure opérationnelle**. Elle pourrait entre autres modéliser les données, les plans (PNEC, adaptation, économie circulaire, etc.) et le suivi. En outre, elle pourrait également coordonner les obligations en matière de communication de rapports (par exemple, les rapports de l'UE sur la directive sur l'efficacité énergétique [art. 5]).

Il a été suggéré de créer une **plateforme** plus technique et plus ciblée, **un groupe de travail d'experts, un pôle d'expertise ou un « centre de connaissances sur les bâtiments publics »** (nom à déterminer) pour l'échange d'informations et de connaissances sur la rénovation des bâtiments publics. Cela pourrait mobiliser l'expertise existante, comme celle d'une plateforme existante qui fournit plus d'informations sur les technologies de construction disponibles pour rendre un bâtiment climatiquement neutre, confortable et sûr. Cette nouvelle structure devrait être représentative de toutes les administrations fédérales concernées, soit plus que celles actuellement impliquées.

Il a par exemple été cité que pour la rénovation énergétique des bâtiments, il est beaucoup plus difficile de calculer un indicateur moyen, car il n'existe actuellement aucune base de données des surfaces brutes. Une base de données harmonisée faciliterait le respect des obligations de l'UE en matière de rapports sur la directive relative à l'efficacité énergétique (article 5) et le PFEC et améliorerait l'alignement.

En outre, il serait également utile d'élargir le champ d'action en attirant des compétences dans le domaine de l'**économie circulaire**, entre autres. Selon un certain nombre de participants, cela s'explique par le fait que la rénovation des bâtiments doit prendre en compte l'ensemble du cycle de vie de manière intégrale. L'expertise pour attirer les subventions européennes est également une suggestion avancée.

L'avantage d'une telle structure/plateforme serait également de favoriser une **meilleure convergence pour la supervision politique** concernant la rénovation des bâtiments qui, en l'état, relève de différents ministres dont les priorités sont variées.

7.5 Autres points d'attention

› **Nécessité d'un cadre clair sur l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2040**

Aujourd'hui, les nouvelles constructions sont conçues conformément à la législation sur les Performances Énergétiques des Bâtiments (PEB), mais les exigences à respecter pour tendre vers la neutralité climatique d'ici à 2040 se renforcent chaque année. Certains acteurs soulèvent certains obstacles parce qu'aucun durcissement n'est appliqué aux normes de conception des nouveaux bâtiments. À côté de cela, il y a aussi l'enjeu des bâtiments existants (entre autres des bâtiments classés ou encore des gares avec des espaces ouverts) pour lesquels il n'y a pas d'obligation PEB pour les travaux et qui, pour la majorité, ne pourront pas atteindre la neutralité carbone.

Une piste intéressante, selon certains acteurs, serait d'imposer un renforcement des exigences pour les nouveaux bâtiments gouvernementaux en matière de législation PEB et de circularité, en plus de l'objectif général de neutralité climatique d'ici à 2040. Pour l'imposition d'exigences supplémentaires pour évoluer vers la neutralité climatique et la circularité, certains acteurs indiquent qu'il n'existe pas de **cadre fixe clair** qui pourrait justifier les coûts supplémentaires.

Plusieurs participants mettent en évidence que la rénovation des bâtiments publics n'est pas qu'une affaire de neutralité carbone seule. Dans la phase où nous sommes, qui impose presque de fait des rénovations profondes, il faut absolument profiter de ce moment pour intégrer tous les autres aspects de durabilité qui concernent le bâtiment, que ce soit les matériaux, la gestion de l'eau, la biodiversité, la mobilité douce, l'économie circulaire, etc.

Ne pas tenir compte de ceci dans la planification des travaux de rénovation à ce stade risque inévitablement d'engranger des effets de « lock-ins » pour les travaux durables ultérieurs qui seront nécessaires, engendrant de fait leur impossibilité technique ou à tout le moins financière.

Il ne faut pas non plus oublier que le meilleur bâtiment ne sera jamais performant sans un suivi quotidien de la part des occupants, d'où l'importance des systèmes de gestion environnementale (pas forcément avec la certification, mais avec l'esprit de la norme ISO14001).

› **Des enjeux concrets de court et moyen terme qui nécessitent les ressources et l'expertise adéquates**

Il a été souligné qu'il existe de nombreuses possibilités technologiques pour rendre les bâtiments neutres sur le plan climatique. Plusieurs parties prenantes sont prêtes à partager leurs connaissances et à contribuer à la poursuite du déploiement des possibilités technologiques.

Les défis sont énormes pour auditer l'ensemble du parc immobilier en 8 ans. À titre d'exemple de la Régie des Bâtiments, des **audits énergétiques** devront être réalisés au cours des 4 prochaines années (2022-2026) pour la première moitié du parc immobilier (soit environ 440 complexes), et ce par le biais d'un marché public pour désigner des auditeurs énergétiques. Dans une deuxième phase, des audits énergétiques suivront pour la deuxième partie du parc immobilier. Il sera tenu compte des enseignements tirés du premier marché public. Des défis aussi importants sont d'ailleurs posés par les autres gestionnaires de bâtiments fédéraux.

En termes de **déploiement de panneaux solaires**, la Régie dispose actuellement d'une capacité de 6,3 MW. C'est peu, mais la discussion montre qu'il y a un important potentiel. Les acteurs indiquent que les gestionnaires de bâtiments sont aujourd'hui plus enthousiastes qu'auparavant à l'idée d'installer des panneaux solaires sur les bâtiments classiques et qu'ils veulent y travailler.

La réduction de surface à la Régie comprend la réduction de 1 000 000 m² de surface brute de plancher (pendant la période 01.01.2015 - 31.12.2025)¹². Environ 70 % de cet objectif a déjà été atteint, mais le but est d'atteindre l'objectif global d'ici à 2030. Il reste donc 8 ans pour atteindre cet objectif. Cela se traduit actuellement par des plans directeurs. ■

12 L'action de réduction des surfaces du PNEC s'est concentrée sur une réduction des surfaces de 204 008 m².

8. Quelques remarques finales

Le service Changements climatiques a reçu de nombreuses réactions positives et constructives sur la façon dont se sont déroulées les Tables rondes sur le climat, tant pendant l'exercice lui-même qu'après. Une dynamique intéressante s'est développée tout au long du processus entre les parties prenantes, les experts et les universitaires et les départements fédéraux et institutions gouvernementales compétents. Elle a permis de renforcer la coopération entre les départements et les institutions fédérales compétentes entre elles, le Service Changements climatiques et la Direction générale de l'Énergie, et de renforcer la volonté de contribuer de manière constructive à l'actualisation de la politique fédérale en matière d'énergie et de climat.

Les messages qui sont revenus le plus souvent sont :

- ▶ Les tables rondes sur le climat apportent une valeur ajoutée au **cadre de gouvernance** fédéral.
- ▶ Il est nécessaire de **concrétiser davantage et d'adopter une approche planifiée**. En lien avec cela, il y a de grands besoins en termes de ressources et d'expertise à court, moyen et long terme.
- ▶ Dans de nombreux domaines, le **manque de fonds publics** pour financer les investissements dans les infrastructures (transport et mobilité, bâtiments publics, etc.) et les ressources humaines a été signalé.
- ▶ **Une attention particulière doit également être accordée à d'autres dimensions politiques**, notamment la durabilité, l'innovation, la transition équitable, la pauvreté (énergétique) et l'égalité des sexes. Une approche systémique a été préconisée pour les mesures existantes et supplémentaires.
- ▶ Il faut plus de cohérence, d'homogénéité et une **meilleure coordination** pour laquelle le cycle politique fédéral peut jouer un rôle central.
- ▶ **Le cycle politique fédéral doit être renforcé.**
- ▶ La coordination des politiques avec celles des **autres niveaux politiques**, notamment celles des régions, doit être améliorée.
- ▶ **L'expertise** existante devrait être mieux utilisée. Il y a également grand besoin d'expertise dans les différents domaines pour la définition des mesures, l'évaluation de leur impact et l'identification des besoins d'investissement. Dans certains domaines, il existe un besoin spécifique d'harmonisation des méthodologies.
- ▶ L'élaboration d'un **cadre juridique stable** pourrait être propice à un suivi efficace des politiques sur une base régulière.

La dynamique constructive et interactive, qui a eu lieu pendant les Tables rondes sur le climat, et les nombreuses suggestions de fond qui en sont remontées (souvent convergentes) constituent une source d'inspiration fructueuse pour la poursuite des travaux visant à renforcer la politique climatique fédérale en général et l'examen de la contribution fédérale au PNEC en particulier. ■

