

GROUPE D'EXPERTS  
POUR **LE CLIMAT**  
**ET LE**  
**DÉVELOPPEMENT**  
**DURABLE**

'Un changement systémique est nécessaire et urgent si l'on veut s'attaquer efficacement aux changements climatiques et à la crise des écosystèmes'

14 May 2019

[www.panelclimat.be](http://www.panelclimat.be)



## 1.1 INTRODUCTION

### 1.1 OBJET DU PRÉSENT RAPPORT

Les milliers de jeunes qui sont descendus dans la rue au cours des derniers mois dans le cadre de marches climatiques hautes en couleur ont envoyé un message clair à la société et aux décideurs politiques. Le changement climatique menace leur avenir et exige une approche réfléchie, efficace et de grande envergure. Les jeunes demandent à raison aux décideurs politiques d'assumer leurs responsabilités et d'élaborer des politiques répondant à la gravité de la situation telle que la décrivent les climatologues<sup>i</sup>. La science doit nourrir et encadrer le débat, les décideurs politiques doivent prendre leurs responsabilités.

Le groupe d'experts qui a entamé ses travaux à la demande de *Youth for Climate* a reçu des contributions d'une centaine de scientifiques de diverses disciplines et consulté la littérature scientifique pour faire le point de la situation, en évaluer la gravité et fournir un certain nombre de pistes de politiques transversales.

Les jeunes comprennent que la crise climatique n'est pas un problème isolé qui peut être abordé séparément. Ils constatent également que toutes les mesures prises jusqu'à présent, aussi bien intentionnées soient-elles, ont un impact insuffisant et ne sont pas assez structurelles. Ils en appellent au courage de mettre tout en œuvre pour stabiliser le changement climatique à un niveau ne dépassant pas une augmentation de 1,5°C par rapport aux niveaux pré-industriels en vue de garantir, dans toute la mesure du possible, le droit à une vie digne pour les générations futures dans le monde entier.

Pour ramener très rapidement les émissions nettes de gaz à effet de serre à zéro (une situation dans laquelle toutes les émissions de CO<sub>2</sub> d'origine humaine sont compensées en un certain laps de temps par le stockage d'une quantité égale de CO<sub>2</sub> par une intervention humaine), le statu quo n'est plus envisageable. La science cerne de mieux en mieux les limites planétaires cruciales que nous ne devons pas dépasser pour organiser la présence humaine sur la planète, et la manière dont des défis tels que le changement climatique, la surexploitation des sols et la perte de la biodiversité<sup>ii</sup> sont interreliés. L'empreinte écologique de l'homme sur la planète est trop lourde et ne peut pas se perpétuer sans conséquences graves pour la survie humaine. La crise climatique en est une des conséquences, et s'y attaquer implique donc une

transition sociale en profondeur.

La crise climatique est polymorphe. On peut la décrire comme une forme de dégradation grave ou d'effondrement en cours de l'écosystème planétaire. On peut la considérer comme une crise de la justice. Les personnes qui sont les moins responsables du problème sont les premières victimes tant de l'aggravation du changement climatique que de certaines mesures qui visent à le combattre.<sup>iii</sup> On le constate d'ailleurs non seulement dans une perspective Nord-Sud, mais aussi chez nous. Les récentes manifestations sociales dans notre pays ou ses voisins montrent que les personnes sont préoccupées par la répartition du fardeau de la transition entre les diverses catégories de revenus. La crise climatique peut aussi s'envisager comme une crise économique parce qu'entre autres choses, elle compromet la base naturelle de nos systèmes économiques et qu'elle augmente le risque d'événements climatiques extrêmes, mais aussi parce qu'elle montre comment les lois fondamentales de production, de distribution et de consommation de l'économie actuelle sont inévitablement la cause du problème. La crise climatique peut également être considérée comme une crise de la gouvernance et des politiques usuelles, notamment parce qu'elles manquent de la résilience et de la détermination nécessaires pour faire face aux processus à long terme et à l'imprévisibilité.

Une bonne réponse politique doit tenir compte des différents aspects de la crise climatique pour élaborer des réponses intégrées et structurelles. Les jeunes manifestants pro-climat exigent de la part des décideurs un courage politique sans précédent pour prendre les mesures nécessaires et cesser de se cacher derrière une politique qui ne réfléchit qu'à court terme ou en fonction d'intérêts propres.

Une politique climatique convaincante vise à assurer une existence agréable pour tous, aujourd'hui et demain, ici et ailleurs. En plus de permettre d'éviter un changement climatique dangereux et irréversible, une transition réfléchie et socialement juste offre de nombreux avantages supplémentaires. Il s'agit notamment de la qualité de l'air et, partant, de la réduction des coûts de santé, de la création d'emplois verts et d'une répartition plus équitable de la richesse, ce qui contribue à la cohésion sociale.

Ce rapport du *Groupe d'experts sur le climat et la durabilité* n'est pas un rapport scientifique empli de calculs précis des différentes solutions possibles. Dans les limites des ressources et du temps impartis, nous nous sommes efforcés - sur la base de ce que nous apprend la science existante - de réunir une série d'ingrédients qui, espérons-le, donneront aux décideurs politiques l'inspiration nécessaire pour s'attaquer à la crise climatique de manière résolue et

efficace. Chacun a un rôle à jouer. Les scientifiques doivent établir les faits et leurs conséquences de façon aussi précise que possible. Il appartient aux responsables politiques de définir le cadre et de faire des choix. Les citoyens, les organisations et les entreprises, quant à eux, doivent également prendre leurs responsabilités. Aucun argument ne justifie de reporter davantage le défi. Nous en savons assez pour agir maintenant.

## 1.2 PROBLÉMATIQUE

### Ampleur du défi climatique

Les principaux faits nous sont aujourd'hui connus.

- À l'échelle planétaire, la température moyenne a déjà augmenté d'environ 1°C (par rapport à la température moyenne entre 1850 et 1900). L'activité humaine est responsable de la quasi-totalité du réchauffement observé depuis 1950.
- Même avec le réchauffement actuel qui n'est « que » de 1°C, nous sommes de plus en plus confrontés à des événements climatiques extrêmes, comme des vagues de chaleur ou des précipitations intenses. Ils se feront de plus en plus fréquents à mesure que la Terre se réchauffe. En outre, un réchauffement de plus de 1,5 degré aggravera le risque de voir les calottes glaciaires du Groenland et de l'Antarctique fondre à long terme, ce qui pourrait contribuer à une élévation du niveau de la mer de plusieurs mètres au cours des prochains siècles.
- La Belgique a ratifié l'Accord de Paris. Cela signifie que notre pays s'est engagé à «Contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques». (*Accord de Paris – Article 2*).

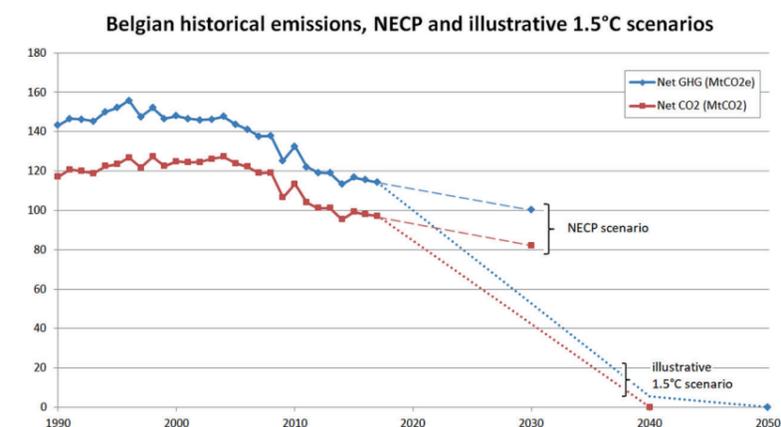
- Il est crucial de limiter le changement climatique et d'empêcher l'apparition de boucles de rétroaction. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a publié en octobre 2018 un rapport sur le réchauffement climatique à 1,5°C<sup>iv</sup>. Celui-ci montre que pour rester sous 1,5°C, il faut réduire les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> d'environ 50 % entre 2010 et 2030, et même atteindre un zéro net en 2050. L'Union Européenne a traduit ces objectifs en une réduction absolue des émissions de gaz à effet de serre de plus de 90% en 2050 (par rapport à 1990). Pour limiter le réchauffement à 1,5°C, la Belgique et l'Europe doivent viser des émissions nettes nulles de CO<sub>2</sub> d'ici 2040 environ, et des émissions nettes nulles de gaz à effet de serre d'ici 2050 environ (voir annexe pour plus de détails<sup>1</sup>). Le solde net nul signifie une augmentation de la captation de carbone par les forêts (dans l'évaluation du GIEC, il s'agit principalement de reboisement), une meilleure utilisation des sols et/ou d'autres manières de retirer le CO<sub>2</sub> de l'atmosphère. A titre d'illustration, le graphique 1 ci-dessous montre une réduction linéaire des émissions de CO<sub>2</sub> et autres gaz à effet de serre, partant du niveau d'émissions de 2018 jusqu'aux émissions nettes nulles respectivement en 2040 et 2050. La rapidité de la transition indispensable est due non seulement au réchauffement proprement dit, mais aussi à nos responsabilités historiques et aux ressources technologiques et financières disponibles.

- L'Agence internationale de l'énergie a également constaté que les émissions de CO<sub>2</sub> continuent à augmenter dans le monde entier. Avec les engagements non-contraignants pris par les pays dans le cadre de l'accord de Paris, le monde se dirige vers un réchauffement de plus de 3°C à l'horizon 2100. (Pour une vue d'ensemble des connaissances récentes sur l'évolution prévue à politiques inchangées, et sur les scénarios qui offrent une perspective d'évolution favorable, notamment en misant pleinement sur un scénario de durabilité, voir : Carbon Budget 2018.<sup>v</sup>)
- À l'heure actuelle, notre système énergétique est encore largement tributaire des combustibles fossiles (voir par exemple le World Energy Outlook 2018<sup>vi</sup>). Cette dépendance doit être inversée en priorité afin d'atteindre les objectifs climatiques.

Il est clair que le défi est immense. La quasi-totalité des projets politiques élaborés pour mettre en œuvre l'accord de Paris sur le climat, mais aussi leurs équiva-

lents aux niveaux régional, belge et européen, sont clairement insuffisants pour atteindre ces objectifs<sup>vii</sup>.

Pour entre autres rester sous un réchauffement de 1,5°C, les objectifs européens actuels pour 2030 - au moins 40 % de CO<sub>2</sub> en moins en 2030, au moins 32 % d'énergies renouvelables et au moins 32,5 % de réduction de consommation d'énergie - sont radicalement insuffisants. Si nous nous en tenons aux politiques prévues dans ces objectifs pour 2030, nous ne réduirons les émissions de CO<sub>2</sub> de l'Europe que de 60 % d'ici 2050, au lieu d'être à zéro en termes nets. Les objectifs belges, tels qu'ils sont formulés dans le projet de Plan National Énergie Climat pour 2030, font partie de ces objectifs européens insuffisants. Par ailleurs, un nombre important de mesures prévues dans le PNEC manquent d'opérationnalisation concrète et n'offrent pas la garantie d'atteindre les objectifs souhaités. De plus, les objectifs et mesures envisagés par la Belgique d'ici 2030 sont totalement insuffisants pour atteindre l'objectif de neutralité CO<sub>2</sub> en 2040, car selon cette approche, l'effort annuel moyen après 2030 devrait soudainement être multiplié par 11.



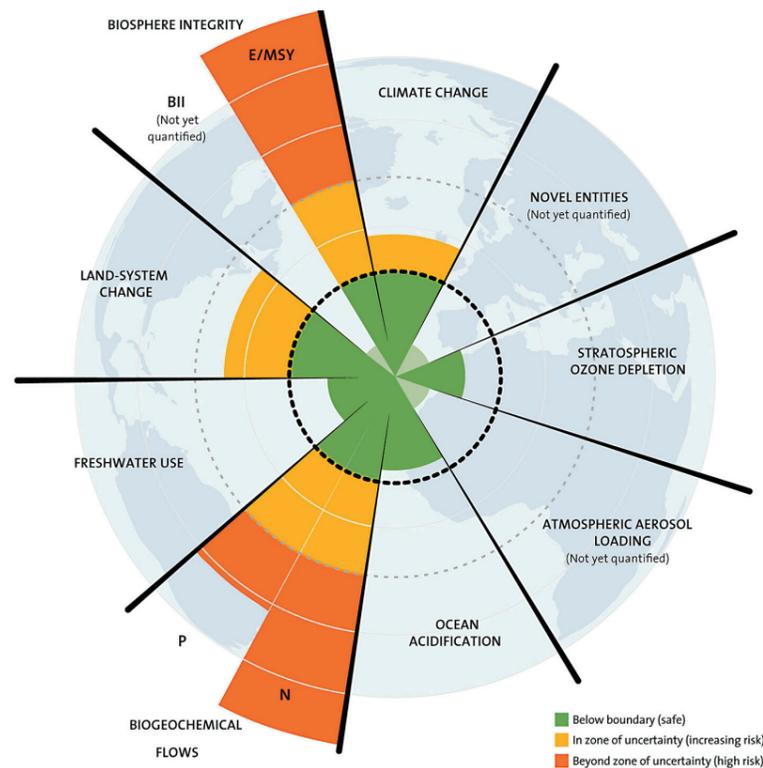
[Émissions belges dans le scénario PNEC et dans un scénario illustratif de 1,5°C (voir annexe pour les détails); Scénario NECP : Plan National Énergie Climat élaboré par la Belgique à la demande de l'UE ; GHG=Gaz à effet de serre] Pour plus d'explications sur ce graphique, voir l'annexe à la fin du présent rapport.

<sup>1</sup> L'objectif de ces chiffres est de donner un ordre de grandeur des changements nécessaires, mais la part précise de la réduction des émissions par gaz à effet de serre, ainsi que le rôle des émissions négatives, doivent être calculés de manière plus approfondie.

## Prise en compte des limites planétaires

Notre planète a des limites claires. Les recherches de Rockstrom et al<sup>viii</sup>, entre autres, ont considérablement amélioré nos connaissances de ces limites planétaires. Elles indiquent la marge dans laquelle l'humanité peut se développer en toute sécurité. Ces limites planétaires se rapportent aux ressources que nous offrent la terre, les océans, la biosphère et l'atmosphère. Dépasser trop ou pendant trop longtemps les limites de capacité peut mener au dépassement de points de basculement

critiques, nous faisant irréversiblement passer dans un nouvel état et accentuant les effets boule de neige - boucles de réchauffement climatique ou d'extinction de la faune et de la flore. Les scientifiques qui ont élaboré le modèle des limites planétaires ces dernières années se sont penchés sur les processus critiques qui régulent le système terrestre et ont identifié neuf limites planétaires cruciales.



[Les limites planétaires\* : Changement climatique. Nouvelles entités (telles que les polluants synthétiques, les métaux lourds et les matières radioactives). Appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique. Charge d'aérosols atmosphériques. Acidification des océans. Cycles biochimiques (N = cycle de l'azote ; P = cycle du phosphore). Consommation mondiale d'eau douce. Changement d'affectation des terres. Intégrité de la biosphère (BII = biodiversité fonctionnelle ; E/MSY = diversité génétique)]

Au-delà de ces limites, les perturbations humaines peuvent modifier profondément l'état actuel du système terrestre. Deux d'entre elles, le « changement climatique » et l'« intégrité de la biosphère » sont considérées comme les limites planétaires clé (*core planetary boundaries*), étant donné leur importance fondamentale pour le système terrestre.

Outre le changement climatique, la dégradation structurelle de la biodiversité a atteint un niveau particulièrement alarmant. De plus, les différents processus interagissent les uns avec les autres. Le changement climatique affecte notamment la biodiversité, tandis que la dégradation de cette dernière réduit la capacité naturelle à enrayer le changement climatique.

## Une empreinte écologique trop lourde

Vivons-nous dans le respect des limites planétaires ? Globalement, la réponse est négative. Quels sont les causes ou mécanismes responsables ? La croissance démographique, le développement économique axé sur la croissance et la consommation, les inégalités entre riches et pauvres, l'idéal du bien-être matériel, certains aspects du développement technologique ainsi que la forme que prennent la gouvernance et les politiques sont autant d'éléments clés pour expliquer l'état actuel des choses. Le nombre d'humains qui peuplent la Terre n'est pas sans importance, du simple fait que celle-ci n'est pas infinie. Les humains veulent construire leur vie et exploitent la terre à cette fin. La population va continuer à augmenter pendant encore quelques décennies, mais on note déjà un ralentissement du taux de croissance. Dans de nombreux endroits, nous voyons comment des politiques efficaces - investir dans les soins de santé pour les enfants, l'éducation des filles, l'autonomisation des femmes, de bons soins de santé reproductive - peuvent réellement mener au succès. La population augmente le moins - ou diminue déjà - dans les endroits qui connaissent un meilleur niveau de prospérité. La meilleure façon de contribuer à la stabilisation et au déclin spontané et progressif de la population est donc d'offrir à chacun la perspective d'une vie digne.

Outre la population, l'inégalité joue donc un rôle crucial. Les 10 % les plus riches de la population mondiale sont responsables de 45 % des émissions de gaz à effet de serre, contre 13 % seulement pour les 50 % les plus pauvres.<sup>x</sup>

L'idéal de bien-être de la classe moyenne mondiale en pleine expansion, qui repose généralement sur le mode de vie excessif des 1 % les plus riches, est un élément décisif. Ceux qui participent le moins à ce style de vie à la consommation débridée semblent être les plus vulnérables aux conséquences de cette voracité écologique.

La question technologique joue également un rôle important qui est lié à l'urbanisation. De très nombreuses matières premières (et émissions de gaz à effet de serre) sont destinées à/émises par des systèmes de transport et d'énergie qui ne sont pas durables. Aujourd'hui encore, 80 % de l'énergie consommée est d'origine fossile. Il faut s'attaquer à ce problème en priorité. Dans ce cadre, l'urbanisation compacte peut être une occasion de transformer les systèmes actuels de transport et d'énergie en installations climatiquement neutres.

Enfin, il y a la gouvernance et la politique. Pour relever le défi climatique, il faut une politique efficace, y compris au niveau supranational. Ce n'est que de cette manière que l'on pourra accorder une attention suffisante à une répartition équitable à l'échelle mondiale de l'espace climatique encore disponible. Autre défi particulier : dans un avenir proche, les décideurs devront de plus en plus faire face à des interactions complexes entre les systèmes terrestres et à des perturbations soudaines des écosystèmes, voire à leur effondrement.

Il faut dès lors être attentif au franchissement des limites planétaires, au sens du concept de dépassement (« overshoot »). (Pensez, par exemple, au Jour du dépassement de la Terre<sup>xi</sup> calculé par le Global Footprint Network<sup>xii</sup>, qui survient un peu plus tôt chaque année). Pendant trop longtemps, nous avons pêché trop de poissons dans l'océan - plus que leur capacité de régénération -, ce qui entraîne l'effondrement de leurs populations. Nous avons transformé trop de nature et de verdure au profit des activités humaines, détruisant les biotopes et la biodiversité. Aujourd'hui, le poids de l'ensemble des vertébrés (biomasse vertébrée) se compose à 65 % de bétail destiné à la consommation humaine, à 32 % de l'humanité proprement dite, et à seulement 3 % des vertébrés vivant dans la nature.<sup>xiii</sup> L'humanité revendique déjà 70 % des terres fertiles de la planète. Cela a des conséquences pour les écosystèmes, mais aussi pour les personnes qui en dépendent. Au cours des 50 dernières années, la population mondiale a doublé, l'extraction de matériaux a triplé et le PIB mondial a quadruplé.

Sur les vingt dernières années, le rythme de l'exploitation des ressources naturelles s'est accéléré ; celle-ci est responsable de 90 % de la perte de la biodiversité et du stress hydrique, et a un impact majeur sur le changement climatique. L'extraction et le traitement des matériaux, des combustibles et des aliments sont également responsables d'environ la moitié des émissions totales de gaz à effet de serre dans le monde (à l'exception des impacts climatiques liés à l'utilisation des sols). Il n'y a eu aucune stabilisation ou réduction de la demande mondiale de matériaux au cours des 50 dernières années.<sup>xiv</sup>

L'exploitation des matières premières par habitant a augmenté, mais il existe des différences majeures. L'empreinte écologique d'un Belge moyen est inférieure à celle d'un Américain moyen, mais reste beaucoup plus élevée que celle d'un Chinois ou

d'un Indien moyen, sans parler d'un habitant du Rwanda ou du Népal. Pour la capacité de la planète, voir s'ajouter un nombre x de personnes ayant l'empreinte de ce Belge est pire qu'un nombre équivalent ayant l'empreinte du Rwandais. Dans le débat sur la dynamique démographique et son rôle dans le dépassement, cette dimension doit être prioritaire si l'on veut juguler le franchissement des limites planétaires. Des recherches<sup>xv</sup> ont démontré que depuis 2000, le bien-être lié à la consommation a davantage pesé sur l'exploitation des ressources que la croissance de la population.

Ces connaissances peuvent contribuer à chercher des solutions efficaces aux défis en matière de durabilité que les jeunes pro-climat mettent à l'ordre du jour. En tout état de cause, il est crucial d'inclure la dimension d'équité dans ces solutions. Le postulat de départ est que chaque enfant, où qu'il naisse, doit avoir la perspective d'une vie digne. S'il existe suffisamment de garanties à cet égard, il sera beaucoup plus facile de mettre en œuvre une politique démographique efficace. En termes de dépassement, cela signifie aussi que la réduction drastique de l'empreinte écologique de la partie de la population mondiale qui consomme le plus est le moyen le plus efficace (et le plus indispensable) pour créer une

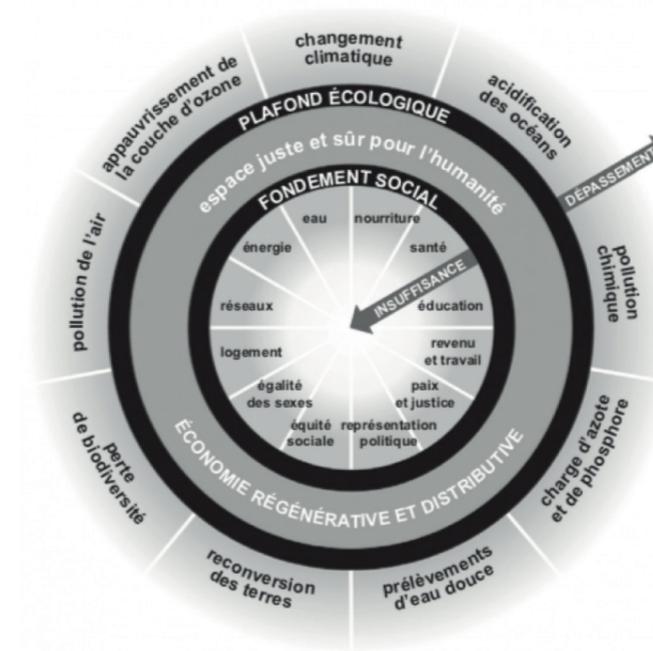
perspective favorable au sens des limites planétaires. Une stratégie ambitieuse pour atteindre les objectifs de développement durable (ODD) sans dépasser les limites planétaires peut consister à se concentrer simultanément sur, entre autres, la redistribution, le développement rapide d'un système énergétique durable, une agriculture durable et la protection sociale. Cette approche peut garantir à la fois la réalisation de l'objectif climatique de 1,5°C et une bonne perspective sur le plan de la stabilisation de la population mondiale. Telle est la conclusion d'un récent rapport du Stockholm Resilience Centre pour le Club de Rome<sup>xvi</sup>.

Bien entendu, une telle stratégie doit aussi pleinement soutenir la conservation et la restauration des écosystèmes naturels. Non seulement ils assurent la viabilité de la planète pour l'être humain, mais ils sont également essentiels en tant qu'éléments d'atténuation du changement climatique et base naturelle d'un développement durable. Réfléchir à des solutions durables, c'est donc aussi réfléchir à plus d'espace pour la nature. Nous devons éviter un mauvais compromis entre le renforcement de la biodiversité et la poursuite d'une économie viable qui garantisse la prospérité pour tous. Ici aussi, l'élément de justice semble très important.

## Une issue durable et équitable

La lutte contre le changement climatique nécessite donc des mesures suffisamment structurelles, respectueuses des limites planétaires, garantes de l'équité et conformes aux principes de durabilité. La question de savoir ce qu'est une politique climatique efficace est donc notamment liée à la politique de lutte contre les inégalités, au développement économique, à l'approvisionnement

énergétique et à la nature. Comment devons-nous orchestrer tout cela ? Quelles images peuvent nous aider, en tant que société, à mettre en branle cette transition plus large ? Les travaux de Kate Raworth<sup>xvii</sup> sont très pertinents à cet égard. Travaillant sur le modèle des limites de la planète, elle a résumé la réponse aux défis complexes et aux possibilités sous la forme d'un « donut ».



Le diagramme du donut (K. Raworth, *A safe and just space for humanity: can we live within the doughnut*, Oxfam Discussion Paper, 2012).

Dans le diagramme du donut, on peut identifier comme « plafond » les limites planétaires désignées par Rockström et al. Pour le « plancher » du donut, elle se base sur ce qui est inclus dans les ODD (les objectifs de développement durable de l'Agenda 2030<sup>xviii</sup> des Nations Unies). Pour faire face à la crise climatique, il est nécessaire de viser une économie à l'intérieur du donut, pour un modèle de bien-être qui reste dans les limites planétaires.

Dans ce contexte, on ne peut éviter d'évoquer le modèle actuel de développement économique souhaité, qui est mesuré à l'échelle internationale en termes de produit intérieur brut (PIB). L'expression de la croissance économique en termes de PIB donne une image du « flux » de l'économie : si nous produisons et consommons plus, le PIB augmentera. Cette formulation nous en apprend beaucoup sur le nombre de smartphones que nous produisons et vendons, par exemple, mais rien sur la pollution

environnementale, ni les coûts sociaux causés par la production de ces appareils ou sur les quantités restantes de matières premières. La littérature, ainsi que la plupart des cercles politiques, reconnaissent désormais qu'à bien des égards, le PIB est un indicateur imparfait du concept de prospérité. Les comptes officiels omettent d'inclure de nombreux coûts réels, tels que le coût sanitaire de la pollution et du changement climatique. Ceux-ci restent des « externalités » dans la comptabilité de l'économie actuelle. De nombreux économistes considèrent donc le changement climatique comme une forme de défaillance du marché<sup>xix</sup>.

À l'échelle mondiale, la croissance économique est considérée - surtout depuis la Seconde Guerre mondiale - comme l'idéal à poursuivre. Et ce n'est pas incompréhensible. La croissance a entraîné une réelle amélioration du niveau de vie de nombreuses personnes. Beaucoup sont sortis de la pauvreté ou

ont bénéficié de meilleures conditions d'existence. Toutefois, les avantages de cette croissance ne sont pas répartis de façon égale ; par ailleurs, il est apparu clairement qu'elle s'est faite au détriment d'un impact écologique énorme, qui renforce à son tour les inégalités.

Pour réconcilier le développement économique avec les limites planétaires, il faut ce qu'on appelle un « découplage » : une déconnexion du lien fixe entre développement économique et impact écologique. Pratiquement tous les niveaux de gouvernement affirment qu'ils ont mis en place des politiques visant à réaliser un tel découplage. Toutefois, sur la base de données scientifiques récentes, l'International Resource Panel a à nouveau confirmé que le découplage réel reste insuffisant au niveau mondial, ce qui signifie que la pression continue à augmenter et que le dépassement s'aggrave. Les effets positifs d'une technologie plus efficace (par exemple, des moteurs d'avion plus performants) sont pour ainsi dire « phagocytés » par l'augmentation de la consommation (vols plus nombreux). Il existe un « découplage relatif » à certains égards (l'impact sur la planète augmente moins rapidement que la croissance économique), mais pas encore de « découplage absolu » qui réduirait l'impact en termes absolus, et donc le dépassement.

Le débat est extrêmement complexe, mais il est clair que nous devrions réorienter fondamentalement la politique économique et la manière dont nous mesurons et examinons ce qu'est une « bonne économie ». Il est urgent de développer un modèle de prospérité fondé sur les limites planétaires et capable de garantir une existence digne à ceux qui vivent aujourd'hui comme à ceux qui n'ont pas encore vu le jour. Nous avons besoin d'un modèle économique qui réduise considérablement la pression sur la planète en termes absolus tout en répartissant équitablement les opportunités de développement. Kate Raworth parle d'une économie « régénératrice et distributive ». Dans ce concept, entre autres choses, le renforcement des systèmes naturels et la réduction active des inégalités font partie intégrante de la conception de base de l'économie et ne peuvent donc plus être ignorés comme des coûts externes.

Compte tenu de cet objectif, il est important d'examiner comment nous pouvons ajuster la politique économique. La poursuite d'une économie circulaire a un rôle crucial à jouer à cet égard. Le modèle classique de l'économie, dans lequel nous visons un flux élevé, est linéaire. Nous extrayons les matières premières de la terre, les transportons et les trans-

formons en produits que nous consommons avant de les éliminer. Dans une économie circulaire, nous devons créer des cycles qui nous permettront de réutiliser les matériaux à de multiples reprises. Aux niveaux européen, fédéral et régional, les idées de l'économie circulaire font déjà l'objet d'un vif intérêt. Dans les années à venir, il sera important de les mettre réellement en pratique, tout en veillant à ce que les programmes circulaires contribuent efficacement à réduire notre empreinte en termes absolus.

Opter pour une transition en profondeur ne sera pas facile, mais il est important de voir les choses dans la bonne optique. Il y a des risques, mais aussi de grandes opportunités. Sur la base de divers calculs, nous obtenons un aperçu des besoins de financement de la transition qui s'attaque à la crise climatique (voir notamment la vision à long terme de la Commission européenne<sup>xx</sup>). Des investissements importants sont nécessaires, y compris pour remanier en profondeur le système énergétique et de transport. Dans le même temps, nous savons aussi que reporter ces investissements coûtera en fin de compte beaucoup plus cher, et que depuis des décennies, l'on a fait abstraction du coût sociétal réel de la non-durabilité. Aujourd'hui déjà, les coûts sanitaires du changement climatique et de la pollution atmosphérique dans le monde, y compris en Europe, sont très élevés.

Un changement climatique incontrôlable causera d'immenses dégâts au tissu économique. En outre, un certain nombre de transitions, telles que la densification ou la réduction de l'exploitation excessive des sols par l'agriculture ou la vie en banlieue, peuvent conduire à une réduction de la consommation d'énergie, des émissions, des besoins de transport et de mobilité, et peuvent donc aussi permettre d'économiser beaucoup de coûts en termes de routes et d'infrastructures. Opter pour la transition climatique permet donc d'éviter toutes sortes de coûts, tout en créant de nombreuses opportunités pour un nouveau développement économique. Les pays ou régions qui optent pour une forme de développement économique respectueux des limites planétaires et ouvrant la voie à un avenir climatiquement neutre peuvent en tirer d'énormes avantages, y compris en termes d'emploi. Il existe de nombreuses possibilités de tirer parti du défi climatique pour créer des emplois verts et stimuler de nouvelles activités économiques<sup>xxi</sup>.

Le choix cohérent d'une « transition juste » est crucial pour toute cette transformation, car les changements entre les secteurs économiques et au sein de

ceux-ci peuvent avoir de nombreuses conséquences sur de très nombreux emplois. Certains secteurs polluants disparaîtront, mais les personnes qui y travaillent aujourd'hui doivent se voir offrir la perspective d'un autre emploi, tout en préservant leur prospérité, leur sécurité et leur dignité. Certains secteurs devront se réorienter de manière durable, ce qui implique que leurs travailleurs devront acquérir des compétences nouvelles ou différentes. Là aussi, il faudra s'y prendre de manière équitable. Il est donc essentiel d'assurer une protection sociale de qualité, adaptée aux changements sociétaux liés à la lutte contre la crise climatique.

### 1.3 PROCÉDURE

La description du diagnostic et de ses causes permet d'identifier plusieurs secteurs thématiques susceptibles d'être également liés à des domaines de connaissances qui constituent aussi des domaines d'action.

1. Le problème du réchauffement climatique lié à la production et à la consommation d'énergie et de combustibles fossiles, à l'émission de CO<sub>2</sub> et d'autres gaz à effet de serre.
2. Le problème de l'utilisation des sols, de l'espace pour l'écosystème (rendre plus d'espace à la nature et à l'eau), de la biodiversité, de l'aménagement du territoire et des aspects de la mobilité et émissions dont l'aménagement du territoire est à l'origine.
3. Le problème de l'impact de l'économie et de la croissance, des matières premières, des déchets, des émissions, de la consommation d'énergie, de l'agriculture et de la pêche, de l'économie circulaire, des modèles de marché et de revenus alternatifs.

Pour que tout cela soit possible, il faut prendre des mesures aux différents niveaux de pouvoir. Le changement climatique se produit au niveau mondial, mais ses effets sont désormais clairement visibles au niveau local et individuel. Ce n'est pas parce qu'un défi dépasse les frontières d'un pays qu'il ne faut pas agir à l'intérieur de celles-ci, car tout est interdépendant. De nombreuses mesures peuvent et doivent être prises par notre pays. Une attitude dans laquelle nous n'agissons que lorsqu'un niveau politique plus élevé tel que l'Europe a marqué son accord, est inacceptable.

4. Les aspects humains : démographie, conception de l'humain, modèle social, inégalité contre équité, dimension politico-sociale, communication, peur du changement, motivation et création de soutien.
5. L'approche de gouvernance, les aspects de la législation, de la réglementation, des instruments, l'intégration des connaissances scientifiques dans l'action politique et sociale, l'ancrage des mesures essentielles nécessaires sur le long terme (plusieurs législatures), tout en incorporant dans le même temps une vision flexible et évolutive des processus politiques et décisionnels.

Pour cette raison, les experts ont organisé leur travail en cinq groupes thématiques, chacun lié à un de ces domaines. Cette approche a permis de récolter suffisamment d'éléments dans le cadre de l'expertise existante pour décrire quelles solutions sont possibles ou nécessaires pour quels problèmes. À partir de ces sources, des synthèses et ingrédients d'une politique climatique décisive ont ensuite été distillés, et à leur tour formulés de manière transversale.

- <sup>i</sup> Pour comprendre la situation climatique, voir GIEC (en anglais IPCC) (2014) : IPCC, 2014: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Genève, Suisse, 151 p. [www.ipcc.ch/report/ar5/syr/](http://www.ipcc.ch/report/ar5/syr/)
- <sup>ii</sup> Pour comprendre la situation de la biodiversité, voir IPBES (2018). Summary for policymakers of the regional assessment report on biodiversity and ecosystem services for Europe and Central Asia of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. Fischer M. et al. (eds.). IPBES secretariat, Bonn, Allemagne. 48 pages. Voir aussi le nouveau rapport IPBES (2019) sur IPBES.
- <sup>iii</sup> Voir p. ex. : EEA, Unequal exposure and unequal impacts: social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe, 2018. <https://www.eea.europa.eu/highlights/protect-vulnerable-citizens>
- <sup>iv</sup> IPCC Special Report, Global Warming of 1.5° C, 2018. <https://www.ipcc.ch/sr15/>
- <sup>v</sup> <https://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/>
- <sup>vi</sup> <https://www.iea.org/weo2018/>
- <sup>vii</sup> Voir p. ex. sur Climate Action Tracker: <https://climateactiontracker.org/>
- <sup>viii</sup> Voir : Stockholm Resilience Centre. <https://www.stockholmresilience.org/research/planetary-boundaries.html>
- <sup>ix</sup> Steffen et al. (2015) Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet. <https://science.sciencemag.org/content/sci/347/6223/1259855.full.pdf>
- <sup>x</sup> Chancel I. and Piketty, T., Carbon and Inequality : From Kyoto to Paris. 2015
- <sup>xi</sup> <https://www.overshootday.org/>
- <sup>xii</sup> <https://www.footprintnetwork.org/>
- <sup>xiii</sup> Bar-On Y.M. et al. (2018) The biomass distribution on Earth. Proceedings of the National Academy of Sciences (USA) 115: 6506-6511.
- <sup>xiv</sup> International Resources Panel, Global Resources Outlook 2019. <http://www.resourcepanel.org/reports/global-resources-outlook>
- <sup>xv</sup> International Resources Panel, Global Resources Outlook 2019.
- <sup>xvi</sup> Transformation is Feasible, 2018. [https://www.stockholmresilience.org/download/18.51d83659166367a9a16353/1539675518425/Report\\_Achieving%20the%20Sustainable%20Development%20Goals\\_WEB.pdf](https://www.stockholmresilience.org/download/18.51d83659166367a9a16353/1539675518425/Report_Achieving%20the%20Sustainable%20Development%20Goals_WEB.pdf)
- <sup>xvii</sup> <https://www.kateraworth.com/doughnut/>
- <sup>xviii</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>
- <sup>xix</sup> The Guardian, 29 November 2007: Stern: Climate change a 'market failure' <https://www.theguardian.com/environment/2007/nov/29/climatechange.carbonemissions>
- <sup>xx</sup> A Clean Planet for all A European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy, 2018. [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en)
- <sup>xxi</sup> Voir notamment cette étude : Eurofound, Energy scenario: Employment implications of the Paris Climate Agreement, 2019. <https://www.eurofound.europa.eu/nl/publications/report/2019/energy-scenario-employment-implications-of-the-paris-climate-agreement>.

## 2. INGRÉDIENTS D'UNE POLITIQUE CLIMATIQUE AUDACIEUSE

### 1 Trois aspects : le climat, l'écosystème et la portée social

#### 01 Le climat et la politique en matière de durabilité sont axés autour de trois aspects : le climat, l'écosystème et le soutien sociétal

- Une politique climatique rationnelle et efficace doit se fonder sur un sentiment d'urgence et sur la nécessité d'une transition systémique et transversal. Les mesures partielles et lentes ne suffiront pas pour atteindre les objectifs minimaux qui permettraient d'éviter un basculement irréversible du système.
- Une politique climatique rationnelle doit s'inscrire dans le cadre des connaissances et de la politique écosystémiques
- Création d'un soutien sociétal. Pour susciter l'adhésion de l'opinion publique à un tel changement, il faut à la fois une mobilisation des instruments du développement sociétal (par la sensibilisation) et une politique redistributive plus efficace.

### 2 Chaque niveau politique doit prendre ses responsabilités de manière ambitieuse

#### 2.1 Au niveau mondial

#### 02 S'engager à réduire l'empreinte écologique à l'échelle mondiale, notamment par le biais d'une aide au développement intensive et de la solidarité internationale

#### 2.2 Au niveau européen

#### 03 Participer à la campagne pour soutenir le renforcement de la politique climatique européenne

- Être à l'avant-garde du débat européen sur le climat
- Rendre les règles budgétaires européennes plus favorables aux investissements climatiques

#### 04 Réexaminer la politique agricole de l'UE et œuvrer en faveur d'une alimentation durable

- Passage à l'agroécologie.
- L'UE doit réduire sa dépendance vis-à-vis des importations d'aliments pour animaux

#### 2.3 Belgique : niveau fédéral, régional et communautaire

#### 05 Organiser une transition juste à l'échelle nationale par une politique intégrée

#### 06 Adopter une loi spéciale sur le climat

- Adopter une loi sur le climat prescrivant des objectifs climatiques pour 2030 et 2050
- Couler la loi sur le climat en forme de loi spéciale
- Utiliser les accords de coopération à bon escient

#### 2.4 Écosystèmes locaux/périurbains

#### 07 Mettre l'accent sur les plans politiques locaux, proches de la population et de l'échelle de l'écosystème local

### 3 Protéger et étendre les écosystèmes naturels

#### 08 Renforcer la nature, l'environnement et la gestion des forêts

- Créer beaucoup plus d'espaces naturels et boisés où les processus naturels disposent de l'espace qui leur est nécessaire
- Arrêter immédiatement la déforestation et travailler à une compensation forestière efficace
- Travailler beaucoup plus intensément sur les liens fonctionnels entre la nature et les zones boisées
- Créer davantage d'opportunités pour les espaces verts biodiversifiés dans les zones urbaines et industrielles
- Assurer un financement ciblé de la transition énergétique

### 4 Se concentrer sur une transition accélérée vers la neutralité climatique du secteur de l'énergie et industriel

#### 09 Œuvrer à la transition énergétique

- Économiser l'énergie.
- Éliminer progressivement les combustibles fossiles et renforcer le développement des énergies durables.
- Œuvrer à un système énergétique flexible et intelligent.
- Assurer un financement ciblé de la transition énergétique

#### 10 Transition industrielle

- Feuille de route Climat 2030-2040-2050 pour l'industrie belge
- Un ambitieux programme d'innovation « moonshot » visant une réduction à grande échelle des gaz à effet de serre et la promotion des chaînes de valeur de l'économie circulaire
- Prévoir un « test de neutralité climatique 2050 » dans les autorisations environnementales et les EIE pour les grands investissements à partir de 2020

#### 11 Accompagnez la transition par des mesures sociales

- Soutenez une solide stratégie de rénovation (énergétique) en faveur des groupes socialement vulnérables
- Mettez en œuvre une stratégie coordonnée pour éliminer les subsides néfastes aux combustibles fossiles d'une manière socialement équitable

### 5 Mettre en place une transition en matière d'affectation des sols, d'aménagement du territoire et d'infrastructure

#### 5.1 Utilisation de l'espace

#### 12 Optimisez l'utilisation de l'espace disponible

- Arrêtez immédiatement l'appropriation de l'espace ouvert (« stop au béton »)
- Développez des modèles d'échange et de redistribution des droits privés et publics
- Liez le coût des routes et de l'infrastructure à l'emplacement
- Établissez des taxes et des primes en fonction de l'emplacement, récompensez la politique et le comportement durables en matière d'aménagement du territoire

### 13 Renforcer une politique de densification raisonnable et une utilisation économe des sols

- A. Veillez à ce que les administrations locales comprennent mieux leur potentiel de densification spatiale pour l'édification de constructions et l'utilisation de l'espace, et la façon de les mettre en œuvre
- B. Utilisez la réorganisation et la densification de notre aménagement du territoire comme levier pour réduire le besoin de délocalisation
- C. Assurez une politique de mobilité cohérente, en la retirant en partie du niveau local

### 5.2 Logement

#### 14 Mise sur une nouvelle politique du logement ambitieuse axée sur un logement durable et abordable

- A. Élaborez une politique du logement qui propose un logement de qualité à un prix abordable et à des endroits corrects, encouragez les possibilités de logement coopératif et de « logement de société »
- B. Remplacez le bonus logement par un incitant pour la rénovation ou le logement collectif, modulaire, adaptable et abordable
- C. Développez un secteur locatif abordable
- D. Réformez la fiscalité du logement afin de la rendre plus sociale et plus durable d'un point de vue écologique.
- E. Encouragez le logement circulaire et adaptable

### 5.3 Mobilité

#### 15 Optez pour une politique de mobilité orientée vers un transfert modal significatif

- A. Élaborez rapidement un plan de mobilité interfédéral et l'adapter à la mobilité durable
- B. En matière de mobilité, optez pour le principe « STOP » et travaillez sur le transfert modal réel
- C. Réduisez de 20 % d'ici 2050 le kilométrage à forte intensité de carbone par personne par rapport aux niveaux actuels
- D. Arrêtez la croissance du volume et procédez à un transfert modal du transport de marchandises

#### 16 Mise sur le développement de la mobilité durable

- A. Mise sur le développement de transports publics de qualité, y compris l'achèvement rapide du RER
- B. Investissez dans un réseau de trains internationaux (de nuit) abordables
- C. Adaptez l'ensemble de la Belgique aux cyclistes d'ici 2030, en généralisant des infrastructures sûres pour les cyclistes dans les villes et communes et en développant des liaisons appropriées et sûres entre les villes et communes
- D. Encouragez les systèmes de partage et l'intégration des services de mobilité (MAAS)
- E. Mettez en œuvre des Points Mob intelligents, non seulement dans les centres-villes ou à proximité, mais aussi dans les villages de la périphérie

#### 17 Menez une politique dissuasive et restrictive en matière de mobilité non durable

- A. Limitez la croissance effrénée du trafic aérien
- B. Attaquez-vous aux émissions du transport maritime
- C. Menez une politique en matière de stationnement qui évite la pérennisation, notamment en ne construisant plus que des parkings réversibles
- D. Instruments fiscaux en faveur de la mobilité : mettez progressivement un terme au système actuel de voiture tenant lieu de salaire ; instaurez une taxe carbone, un prélèvement kilométrique intelligent et une meilleure taxe de mise en circulation
- E. Découragez les deux-roues roulant aux combustibles fossiles
- F. Arrêtez de vendre des voitures roulant aux combustibles fossiles
- G. Supprimez la déduction du diesel professionnel

### 5.4 Alimentation

#### 18 Mise sur des schémas alimentaires sains et équilibrés

- A. Mise sur des schémas alimentaires sains et équilibrés
- B. Élaborez des plans alimentaires locaux axés sur une production et des chaînes de distribution plus courtes

### 6 Suivre les frontières planétaires en tant que normes de production et de consommation

#### 19 Mise sur l'économie circulaire et les nouveaux modèles de revenus

- A. Optez pour des marchés publics écologiques
- B. Encouragez de nouveaux modèles de revenus tels que les systèmes produits-services
- C. Renforcez l'économie collaborative
- D. Encouragez l'allongement de la durée de vie des biens de consommation
- E. Encouragez l'économie de réparation en réduisant à la fois les coûts salariaux et la TVA sur les activités de réparation
- F. Encouragez une meilleure collecte des produits mis au rebut et un recyclage plus efficace
- G. Rendez plus coûteux le traitement des déchets qui ne réintroduisent pas de matériaux dans l'économie

### 7 Opter pour une politique cohérente et transversale

#### 20 Mise sur une bien meilleure répartition des tâches et une meilleure coopération dans l'élaboration de la politique climatique

- A. Donnez au Premier ministre et aux Ministres-Présidents un rôle de coordination
- B. Déplacez les personnes et ressources
- C. Créez un Conseil du climat
- D. Mettez sur pied des panels de citoyens pour déminer les questions politiquement difficiles
- E. Désignez un intendant du climat pour chaque région
- F. *Empower* les initiatives locales
- G. Modernisez le financement des communes

#### 21 Assurez un soutien et un suivi de qualité de la politique

- A. Réduisez la taille des cabinets
- B. Fournissez de meilleures données (ouvertes).
- C. Mise sur le fondement de la politique

#### 22 Donnez à la société une structure de base équitable et durable

- A. Mise sur la garantie que les besoins fondamentaux soient satisfaits pour tous
- B. Mise sur des services de base universels, le développement des services publics

#### 23 Mise sur l'aide financière et matérielle à ceux qui n'ont pas les moyens de payer pour la transition climatique. Faites également de la politique climatique un moyen d'augmenter le niveau de vie

### 8 Se concentrer sur la science, les innovations, la recherche et les données

#### 24 Veillez à ce qu'il y ait suffisamment de recherche préparatoire à l'élaboration des politiques, à ce que de meilleures données et un meilleur suivi soient disponibles, à ce que davantage de ressources soient consacrées à la recherche et aux innovations pour le développement durable, l'atténuation et l'adaptation climatiques

#### 25 Technologies d'émissions négatives durables

### 9 Se concentrer sur un développement actif de la société : citoyenneté, coproduction et délibération

#### 26 Mise sur un changement des mentalités et un renforcement de la communication

- A. Développez une conscience écosystémique au travers des médias, de la culture et de l'enseignement
- B. Assurez une communication claire et transparente, et combattez les fake news, l'obscurantisme, la limitation de l'accès aux connaissances
- C. Travaillez à un nouveau contrat social socio-écologique notamment au travers d'un Grand débat de société au sujet des défis, du diagnostic et des recommandations. Élaborez ainsi une assise pour votre projet
- D. Organisez des campagnes de soutien

#### 27 S'engager en faveur d'une démocratie délibérative et co-productive

- A. Ancrer la participation citoyenne
- B. Organiser chaque année une journée du climat
- C. Investir dans la *Citizen Science*
- D. Élargir la politique des mesures à plus de développement transversal des assises co-productives et de la politique de transition par étapes

## 1. TROIS ASPECTS : LE CLIMAT, L'ÉCOSYSTÈME ET LA PORTÉE SOCIALE

### 01. Le climat et la politique en matière de durabilité sont axés autour de trois aspects : le climat, l'écosystème et la portée sociale

- 1A** | La politique climatique doit se fonder sur un sentiment d'urgence et sur la nécessité d'un changement systémique et transversal
- 1B** | Une politique climatique rationnelle doit s'inscrire dans le cadre des connaissances et de la politique écosystémiques
- 1C** | Création d'un soutien sociétal

Le Groupe d'experts sur le climat et le développement durable a rassemblé un certain nombre d'éléments concrets et scientifiquement fondés pour établir une politique réelle et efficace en matière de climat et de durabilité. Cependant, il est important d'être conscient qu'ils ne sont **ni exhaustifs ni définitifs**. Les scientifiques réunis autour de cette initiative ont fait de grands efforts pour sélectionner des propositions qui sont prioritaires et véritablement

indispensables, afin de les porter à l'attention de nos décideurs politiques. Par ailleurs, les scientifiques soulignent qu'il faut investir beaucoup plus dans la recherche, l'innovation expérimentale et la collecte de données afin de connaître les faits, les problèmes et les solutions en matière de développement durable, d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à ce changement.

- 1A** | Une politique climatique rationnelle et efficace doit se fonder sur un sentiment d'urgence et sur la nécessité d'un changement systémique et transversal. Les mesures partielles et lentes ne suffiront pas pour atteindre les objectifs minimaux qui permettraient d'éviter un basculement irréversible du système.

Une politique climatique efficace, qui permettrait au moins d'atteindre les objectifs fixés à Paris en 2015, est un élément indispensable d'une politique de développement durable plus vaste. En effet, la crise climatique est tout à la fois une expression urgente et un élément moteur de plus en plus présent d'une crise systémique plus généralisée qui menace la biodiversité et les bases écologiques de la civilisation humaine.

et une gouvernance meilleures et plus participatives. En même temps, il est également clair qu'à terme, de bonnes politiques mises en place aujourd'hui éviteront l'inefficacité croissante du modèle actuel et le remplaceront par, entre autres, de nouveaux emplois et de nouvelles opportunités économiques.

C'est pourquoi la liste des ingrédients d'une politique climatique et de développement durable présentée ci-dessous montre que ces aspects plus larges et écosystémiques doivent également être pris en compte si l'on veut relever efficacement le défi le plus urgent qu'est le changement climatique. Nous partons du principe que la politique climatique ne peut plus se limiter à une politique ciblée sur l'environnement, voire même à une « politique des émissions », mais qu'elle doit également intégrer des questions telles que l'aménagement du territoire, les modes de production et de consommation, la justice sociale, une politique d'innovation bien ciblée et des politiques

Le défi qui consiste à s'attaquer efficacement à la crise climatique est vaste, global et urgent. Les rapports du GIEC, entre autres, étayaient ce fait à l'aide des meilleures connaissances scientifiques disponibles. Ils montrent également que les petits pas effectués isolément sont sans aucun doute meilleurs que le statu quo, mais qu'ils sont également insuffisants pour répondre à la crise systémique. Le présent rapport du Groupe d'experts sur le climat et le développement durable se fonde donc sur une politique cohérente et ambitieuse qui doit être mise en œuvre sans délai. Les négociations pour former les différents gouvernements de notre pays, qui débiteront après le 26 mai, constituent l'occasion idéale d'inscrire et de mettre en œuvre ces recommandations dans les politiques à court terme.

- 1B** | Une politique climatique rationnelle doit s'inscrire dans le cadre d'une vision et d'une politique écosystémiques globales renouvelées.

La politique en matière de climat et de développement durable est fondée sur la prise en compte des limites planétaires, qui indiquent la marge dans laquelle l'humanité peut se développer en toute sécurité. Ces limites planétaires se rapportent aux ressources que nous offrent la Terre, les océans, la biosphère et l'atmosphère. Elles sont fondées sur une exploitation des ressources qui offre

au minimum à quiconque vivant sur Terre la dignité humaine et un niveau de richesse suffisant. Les objectifs de développement durable (ODD) convenus à l'ONU en 2015 sont indicatifs et doivent être convertis en politiques concrètes et cohérentes.

Une vision renouvelée de l'écosystème garantit également que les politiques, tant économiques que

sociodémographiques, se fondent sur le constat que la civilisation humaine fait partie du système naturel au sens large, et que la nature s'intègre donc dans toutes ses activités et tous ses développements et

leur offre un espace. En même temps, un rééquilibrage offre la perspective d'une politique climatique efficace.

**1C |** Pour susciter l'adhésion de l'opinion publique à un tel changement, il faut à la fois une mobilisation des instruments de développement sociétal (par la sensibilisation) et une politique redistributive plus efficace.

Une politique climatique et durable est nécessairement ambitieuse et exige un changement systémique. Pour être en mesure d'opérer un tel changement à court terme de manière démocratique, il faut un large soutien au sein des différents secteurs de la société, mais aussi des formes novatrices de prise de décision politique et de mise en œuvre des politiques.

Les pouvoirs publics ont une responsabilité clé à cet égard, mais cela ne signifie pas que la majorité politique doive imposer d'en haut des décisions unilatérales. Les citoyens et la société civile ont droit à une information abondante et bien étayée, mais aussi à une participation permanente dans la formulation des propositions et des choix des politiques.

Une des conditions fondamentales pour concrétiser et soutenir la transition vers une société durable et résiliente au changement climatique est que cette transition soit équitable. Dans un contexte où les inégalités se sont déjà fortement creusées, il est inacceptable que le poids de la transition soit imposé à ceux qui sont les plus vulnérables et les moins responsables de la crise systémique actuelle. Les mesures de transition devraient être l'occasion de remédier aux inégalités, ce qui montre clairement qu'une véritable politique climatique et durable offre la perspective d'un monde meilleur pour chacun, qui accorde plus de place à la cohésion sociale, à l'expérience humaine et à l'équilibre écologique.

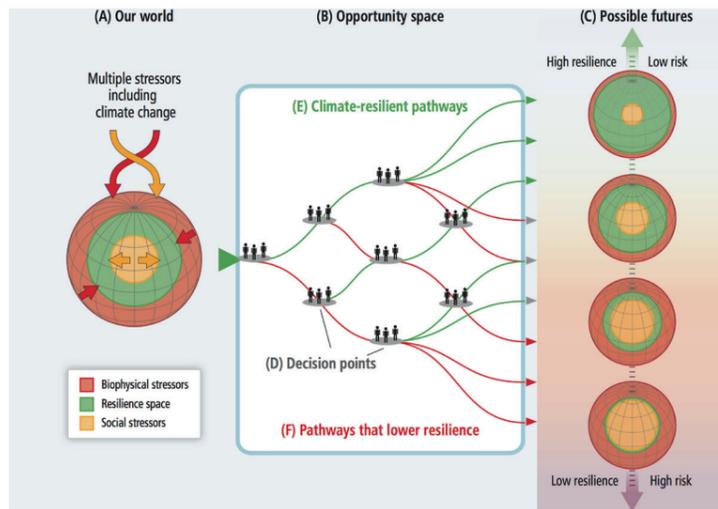
## 2. CHAQUE NIVEAU POLITIQUE DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS AMBITIEUSES

### 2.1 AU NIVEAU MONDIAL

**02. S'impliquer dans la réduction mondiale de l'empreinte écologique à travers notamment une aide au développement et une solidarité internationales étendues**

Le changement que nous devons apporter est un processus. C'est un enchaînement de décisions et de choix que nous devons développer et évaluer pas à pas et à différentes échelles, dans le but de générer une résilience maximale pour la Terre et ses habitants.

Sur la base de cette approche, le GIEC propose depuis longtemps un modèle de changement qui tient compte des deux défis auxquels nous sommes confrontés : les **contraintes biophysiques**, dont fait partie le climat, et les **besoins sociaux**. Le modèle montre clairement que l'espace vital de l'humanité se situe entre les deux et ne peut qu'augmenter si l'on s'attaque aux deux problèmes en même temps.



Cette approche fournit un bon cadre pour évaluer chaque politique et chaque décision politique à chaque niveau. Elle illustre aussi parfaitement la nécessité d'une approche globale et intégrée dans laquelle de nombreuses décisions jouent un rôle pour progresser sur la voie d'un monde durable.

On dit souvent que nous sommes trop nombreux : trop nombreux en Belgique, trop nombreux dans le monde. Et certains lancent aussitôt un appel pour avoir moins d'enfants ou même ne pas en avoir. Bien sûr, notre nombre joue un rôle dans l'impact de l'humanité sur notre planète. Plus il y a d'êtres humains, plus leur impact potentiel est grand.

L'effondrement mondial des écosystèmes et les menaces qui en découlent pour toutes les formes de vie sont en grande partie causés par les « leviers » suivants :

1. Le nombre total **d'êtres humains vivants sur Terre**.
2. **L'impact spatial et écosystémique par individu**.

Il donne également une bonne indication de la façon dont les possibilités de trajectoire radicalement différentes débouchent sur des résultats qui le sont tout autant. Mais en même temps, il indique clairement que ces trajectoires sont le résultat d'une multitude de décisions, avec peut-être même des erreurs et des corrections possibles, et ne dépendent pas d'un seul grand plan ou d'une unique grande révolution. Il s'agit d'une réorientation qui tient compte des limites dans lesquelles l'humanité peut aller de l'avant. Nous ne pouvons tolérer trop d'erreurs ou de retards, sans quoi nous nous retrouverons inévitablement dans le scénario le moins favorable avec des risques élevés et peu de possibilités de résilience pour les générations futures.

3. Les **actions économiques et socioculturelles** des humains qui induisent cet impact écosystémique. Ces actions se caractérisent par un grand anthropocentrisme et une croyance en la possibilité d'une croissance économique quantitative infinie d'un marché régi par les capitaux.

Les conséquences de des « leviers » sont connues :

- La **disparition des écosystèmes et des biotopes** entraîne la disparition des espèces qui en dépendent. Par exemple, dans le cas des insectes, 80% du nombre de spécimens (et non des espèces) a déjà disparu. Le poids total de tous les vertébrés terrestres (biomasse vertébrée) se compose à 65% de bétail destiné à la consommation humaine, à 32% de l'humanité proprement dite, et à seulement 3% des vertébrés vivant dans la nature. Chaque espèce combine son propre territoire, où elle est majoritairement présente, avec un territoire extérieur qu'elle partage en position minoritaire avec d'autres formes de vie. Aujourd'hui, l'humanité domine plus de 70% des terres fertiles de la

planète et les revendique presque entièrement pour son propre usage.

- Les **émissions de gaz à effet de serre** provoquent le réchauffement du climat.
- L'eutrophisation et l'agriculture à grande échelle entraînent la **pollution des nappes phréatiques profondes** et envahissent les écosystèmes.
- L'extraction des **matières premières** est responsable de 95% de la disparition totale des écosystèmes et de 50% de la totalité des émissions.
- Le CO<sub>2</sub> provoque l'**acidification des océans**, affectant le phytoplancton qui est responsable de 75% de toute la production d'oxygène sur la Terre (contre 25% seulement pour les arbres).
- Les déchets causent la **pollution du sol et des eaux**, la « soupe de plastique » dans les océans, etc.

La fraction minimale globale de l'espace écosystémique pour toutes les espèces non-humaines est estimée à la moitié de la superficie terrestre. En soi, c'est déjà un signe miraculeux de la résilience du système planétaire : il reste sain et en équilibre même si une seule des 8,5 millions d'espèces revendique presque à elle seule 50% de la superficie. Le problème, cependant, c'est que nous en sommes déjà très loin aujourd'hui. Notre **dépassement planétaire** couvre l'ensemble du globe, y compris dans le Sud. Bien que les émissions des populations locales y soient faibles, l'utilisation des sols de leur agriculture informelle à petite échelle est déjà beaucoup plus importante.

Le pire, cependant, c'est qu'une grande partie des terres est exploitée par des entreprises multinationales (agriculture, matières premières, déforestation). La superficie des réserves naturelles dans les pays du Sud continue à diminuer, et la biodiversité se réduit comme peau de chagrin presque partout dans le monde. Ainsi, si l'on considère l'espace aussi bien que les émissions, alors l'utilisation totale de cet espace par l'humanité est tout aussi importante que la répartition inégale de cette utilisation. Les moyennes n'existent pas quand il s'agit de mettre en œuvre et de concrétiser des politiques locales, mais bien pour chiffrer les objectifs minimaux à atteindre.

Si nous voulons savoir combien de personnes la Terre peut nourrir, cette question n'a aucun sens si l'on ne définit pas ce que l'on entend par le mot « peut ». Si toute la nature peut disparaître et que la planète entière peut se composer de villes, de villages et pour le reste uniquement de terres agricoles (un modèle qui n'est en fait ni biologiquement possible ni

tenable), alors, de façon purement abstraite et théorique, ce chiffre peut atteindre entre 12 et 15 milliards. En revanche, si l'on veut donner à chaque espèce de plantes et d'animaux - y compris à l'Homme - un **espace écosystémique optimal et sain**, la population maximale dépend de la consommation moyenne de l'espace écosystémique par individu. Cette question signifie que si nous voulons lutter pour l'équité planétaire, nous devons nous demander quel niveau de vie accessible à tous nous voulons atteindre (avec la condition supplémentaire que l'on ne se situe pas trop au-dessus ou trop au-dessous). Et sur cette base, il est possible de faire une estimation approximative du maximum, l'ordre de grandeur étant plus important que la précision.

- Si la planète entière vit comme l'Américain moyen, ce maximum se chiffre à un milliard de personnes.
- Si elle vit comme le Français moyen, alors ce maximum est de 2 à 2,5 milliards (selon les modèles mathématiques).

Mais si nous réfléchissons plus en profondeur à l'impact, il est clair que sur la totalité de notre impact global, la population - bien qu'importante - joue malgré tout un rôle moindre que **l'empreinte individuelle dans les pays les plus riches**. La quantité, la nature et le mode de consommation et de production sont donc beaucoup plus importants. Si nous voulons voir un changement rapide de l'impact de l'humanité sur la Terre, nous devons nous concentrer principalement sur notre consommation et notre production.

Réduire le taux de natalité mondial peut certainement contribuer à réduire l'impact de l'humanité sur la planète. Mais si l'on se concentre uniquement sur le taux de natalité, il est impossible d'appréhender vraiment l'évolution actuelle. Au cours des 50 dernières années, le taux de natalité a diminué de moitié, passant de 4,8 enfants par femme à 2,4 enfants. Dans la mesure où nous pouvons continuer à réduire la pauvreté et à élargir l'éducation des femmes, nous savons que le taux de natalité mondial continuera à baisser. Depuis 2017, plus de la moitié de la population mondiale vit dans des pays où le taux de natalité est inférieur au taux de remplacement. La tendance générale mondiale correspond à une nouvelle baisse spontanée des taux de natalité. Aujourd'hui, nous avons atteint un pic dans le nombre d'enfants que compte l'humanité et qu'elle pourra sans doute compter un jour. Deux milliards d'enfants de moins de 15 ans vivent sur Terre, et ce nombre n'augmentera pas. La principale croissance de la population mondiale au cours des prochaines décennies concernera les adultes et les

personnes âgées. Les enfants d'aujourd'hui ont beaucoup plus de chances de grandir, et l'espérance de vie que nous connaissons en Belgique s'étendra de plus en plus au monde entier.

L'ONU prévoit que la croissance de la population mondiale due au vieillissement sera tout aussi importante au cours de ce siècle que la croissance due à un taux de natalité supérieur au taux de remplacement. Si nous voulons réduire le taux de natalité plus rapidement que prévu, cela dépendra principalement des efforts que nous déployons pour distribuer la prospérité de manière plus égale et plus rapide, notamment en garantissant l'accès facile à des contraceptifs efficaces. En même temps, nous devons être conscients qu'une baisse du taux de natalité accélérera le vieillissement de la population. En raison de la **transition démographique** rapide que connaissent actuellement de nombreux pays vers un plus petit nombre d'enfants, le problème du vieillissement de la population va devenir beaucoup plus aigu qu'en Belgique. Mais le résultat global est une énorme révolution dans l'existence humaine. D'un monde où les taux de natalité et de mortalité sont élevés, où la pauvreté et la douleur sont élevées, nous allons vers un monde où moins d'enfants naîtront et où la plupart d'entre eux auront la chance de vieillir. Nous serons plus nombreux, mais avant la fin du siècle, la croissance stagnera et nous assisterons à une diminution de la population.

En Belgique, le taux de natalité de 1,68 enfant par femme est depuis longtemps inférieur au taux de remplacement. La croissance de la population en Belgique est principalement le résultat de la migration. Du point de vue des objectifs climatiques et de la réduction de l'impact de l'être humain sur la Terre, c'est essentiellement une bonne chose. Mieux vaut exploiter au maximum les infrastructures existantes dans les zones les mieux développées du monde plutôt que d'occuper encore plus d'espace de manière expansive. Cela signifie avant tout que nous devons réfléchir à la manière dont nous pouvons optimiser l'exploitation de l'espace au niveau local.

Ce constat nous ramène à la nécessité de repenser fondamentalement la consommation et la production. Le modèle IPAT de Paul Ehrlich (2) reste utile à cet égard comme instrument heuristique : Impact en tant que fonction de la *Population*, de l'*Affluence* et de la *Technologie*. L'impact sur notre environnement est le résultat du nombre de personnes, de leur prospérité et de la technologie utilisée. Dans cette optique, les dernières années sont porteuses d'espoir. En effet, les **nouvelles technologies** permettent de créer de la prospérité dans de nombreux domaines avec un impact moindre

sur la planète. Les nouvelles technologies dans les domaines de l'agriculture, de la production d'énergie et de la communication permettent aux pays jeunes d'améliorer leur niveau de prospérité, sans l'impact lourd hérité des anciennes nations industrielles. Mais l'inégalité croissante entraîne une très mauvaise répartition de cette richesse, et les choix technologiques que nous faisons sont indissociables du cadre économique dans lequel nous nous trouvons.

Notre économie et notre mode de vie, qui se traduisent par notre empreinte écologique, sont donc au cœur du problème et nous devons les repenser radicalement. Nous devons sortir du fondamentalisme pro-croissance, qui considère la croissance économique comme le but ultime de l'action économique. En ce sens, la philosophie préconisée par des économistes comme Kate Raworth (3) est rafraîchissante et nécessaire parce qu'elle s'inscrit dans l'idée d'une économie qui tient compte de l'être humain dans les limites de capacité de la terre. La croissance de la productivité ne doit donc pas nécessairement entraîner une augmentation de la production, et **la croissance peut aussi être qualitative** plutôt que quantitative. Sans doute devrions-nous rétablir le concept keynésien selon lequel la croissance de la productivité devrait avant tout générer plus de temps libre : le temps en tant que marchandise extrêmement importante et irremplaçable en soi. L'automatisation n'est donc pas nécessairement une menace : elle peut devenir une bénédiction. Pourquoi avons-nous pu accorder un crédit-temps dans les années 1990 et avons-nous pu prendre notre retraite plus tôt alors que nos enfants peuvent toujours étudier plus longtemps ? Notre rapport au temps a radicalement changé ces dernières années sous la pression d'une obsession de la croissance promue principalement par la Commission européenne depuis l'accord de Lisbonne, une obsession de la croissance diamétralement opposée à un monde durable et moins inégal.

À l'échelle mondiale, la croissance démographique stagnera une fois la transition démographique achevée. Cela signifie que les crèches se sont adaptées à la baisse du taux de mortalité. La natalité diminue principalement en raison des paramètres suivants : niveau d'éducation, soins de santé et espérance de vie, égalité des droits pour les femmes. Cela signifie que l'Occident prospère a le devoir de s'engager dans **la redistribution et l'aide au développement planétaires**, ne fût-ce que parce que cela va dans son propre intérêt à long terme. Une politique nationale en matière de climat et de durabilité exige donc aussi un renforcement et une réorganisation de la coopération au développement et de la politique étrangère.

## 2. CHAQUE NIVEAU POLITIQUE DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS AMBITIEUSES

### 2.2 AU NIVEAU EUROPÉEN

#### 03. Participer à la campagne pour soutenir le renforcement de la politique climatique européenne

- 3A** | Être à l'avant-garde du débat européen sur le climat
- 3B** | Rendre les règles budgétaires européennes plus favorables aux investissements climatiques

L'Europe est un niveau clé pour la politique climatique. D'importantes législations en matière d'énergie et de climat, telles que les objectifs 2020 et le paquet énergie-climat pour 2030, sont en cours d'élaboration au niveau européen et servent de cadre pour notre pays dans la transition climatique. En outre, l'Europe parle d'une seule voix lors des confé-

### 3A | Être à l'avant-garde du débat européen sur le climat

Aujourd'hui, les ambitions de l'Europe sont trop timides : elles ne suffisent pas à respecter l'engagement de l'Accord de Paris. Si nous voulons limiter le réchauffement climatique à 1,5° C, il faut non seulement relever les objectifs européens actuels pour 2030 (au minimum 40% d'émissions de CO<sub>2</sub> en moins, au moins 32% d'énergies renouvelables, au moins 32,5% d'économies d'énergie)<sup>1</sup>. Il est également crucial de définir une stratégie claire à long terme pour parvenir à zéro émission d'ici 2050.<sup>2</sup> Les scénarios « zéro émission nette » proposés par la Commission européenne dans sa vision *Une planète propre pour tous*<sup>3</sup> en novembre 2018 doivent maintenant être mis en œuvre d'urgence avec des mesures concrètes à l'échelle de l'Union européenne. Il est essentiel que l'Union européenne fasse preuve de leadership lors du sommet des Nations unies sur le climat en septembre, et devienne ainsi le premier grand bloc économique à s'engager à devenir climatiquement neutre d'ici 2050.

Ces derniers mois, la Belgique s'est profilée comme un pays rétrograde dans le débat international sur le climat. Elle a par exemple bloqué pendant longtemps une déclaration commune du Benelux visant la poursuite d'objectifs climatiques plus stricts. Lors du sommet sur le climat de Katowice en décembre 2018, notre pays a refusé de soutenir la demande des 27 pays de la coalition High Ambition pour plus d'ambition climatique. De plus, en décembre, la Belgique a voté contre la directive économique sur les économies d'énergie. Enfin, notre pays n'est pas du tout sur la bonne voie pour atteindre les objectifs climatiques européens aux horizons 2020 et 2030<sup>4</sup>.

rences internationales des Nations unies sur le climat et l'Union européenne a, dans le passé, été à l'avant-garde du débat mondial sur le climat. Une législation européenne forte en matière d'énergie et de climat est un moteur important pour mettre non seulement notre pays, mais l'ensemble de l'Union européenne, sur la voie d'une transition climatique réussie.

Nous demandons à la Belgique de ne pas rester à la traîne, mais de devenir un pays précurseur sur la scène climatique européenne et internationale. La Belgique pourrait déjà envoyer un signal fort en soutenant une révision à la hausse de l'objectif climatique européen, conformément à l'accord de Paris<sup>5</sup>. Lors des discussions concernant la stratégie européenne à long terme, nous demandons de soutenir une vision conduisant à une réduction réelle des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 95% par rapport à 1990 et à la neutralité carbone bien avant 2050. Cela signifie que les deux scénarios les plus ambitieux que la Commission européenne a mis sur la table sont un minimum. En outre, comme le prescrit l'Europe, la Belgique doit également travailler sur sa propre stratégie ambitieuse à long terme, conformément à l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050. Dans cette optique, une révision à la hausse du projet de Plan national Énergie-Climat pour 2030 s'impose.<sup>4</sup>

Comme indiqué dans les solutions pour l'industrie, nous demandons aux autorités belges de soutenir, dans ce cadre, une politique industrielle européenne renforcée, avec un prix des quotas d'émission plus élevé et l'instauration d'un ajustement fiscal aux frontières européennes (une taxe CO<sub>2</sub>)<sup>6</sup>. En outre, la Belgique pourrait également lancer un appel à ses voisins européens pour qu'ils introduisent, de manière coordonnée, une taxe qui décourage les déplacements en avion (taxe sur le kérosène et/ou sur les billets d'avion).

### 3B | Rendre les règles budgétaires européennes plus favorables aux investissements climatiques

Nous demandons à la Belgique de se joindre aux acteurs qui plaident en faveur de règles budgétaires européennes et d'un cadre européen d'investissement plus favorables aux investissements climatiques. Les besoins de rénovation énergétique accélérée des bâtiments, par exemple, sont immenses. En principe, de vastes capitaux sont disponibles, mais il reste difficile, même pour les administrations locales, d'accélérer la transition avec des modèles de financement innovants (tels que des formes créatives de financement par des tiers). C'est notamment dû aux normes budgétaires européennes qui découragent le maintien d'une marge budgétaire suffisante pour permettre une rénovation énergétique en profondeur<sup>7</sup>. Les modifier permettrait d'accélérer la dynamique de la rénovation en quelques années seulement.

Les règles budgétaires européennes ont créé une difficulté particulière pour l'investissement public dans la durabilité et les mesures climatiques. L'impossibilité d'étaler sur plusieurs années les investissements axés sur l'avenir, combinée aux règles strictes en matière de dette publique et d'équilibre budgétaire, constitue un obstacle extrême aux investissements nécessaires, par exemple dans la rénovation à grande échelle des bâtiments ou des transports publics.

En outre, les autorités belges ont jusqu'à présent refusé de coopérer afin d'être en mesure d'appliquer ces règles avec souplesse.

L'économiste P. Larrouturou a formulé une proposition intéressante pour résoudre ce problème du cadre budgétaire européen. Son « pacte finance climat » propose la création d'une Banque européenne du climat et de la biodiversité ainsi que d'un Fonds du climat et de la biodiversité. Il faut aussi envisager sérieusement d'accroître la contribution de la Banque centrale européenne (BCE) et de la Banque européenne d'investissement (BEI) au verdissement de l'économie européenne. Il faut également approfondir toutes les pistes qui permettent de réorienter les investissements privés vers le financement de la transition climatique. Certaines de ces options ont déjà été explorées dans le cadre du plan d'action de la Commission européenne intitulé *Financer la croissance durable*<sup>8</sup>, qui a été approuvé le 8 mars 2018. Toutefois, à la veille des élections européennes, la mise en œuvre de ce plan reste très parcellaire. Une telle réorientation implique également d'éviter au maximum le financement d'infrastructures publiques ou d'initiatives qui s'opposent à la décarbonisation de l'économie.

<sup>1</sup> ECF and Climact, "Net-Zero by 2050: From Whether to How", Sept. 2018, <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2018/09/NZ2050-from-whether-to-how.pdf>

<sup>2</sup> Il s'agit également de demandes du Parlement européen : un objectif de réduction de 55% des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2030 et la neutralité climatique pour 2050 au plus tard : [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0217\\_EN.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0217_EN.html)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com\\_2018\\_733\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com_2018_733_en.pdf)

<sup>4</sup> Agence européenne pour l'environnement, 2018 : <https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-projections-in-europe-2018-climate-and-energy>

<sup>5</sup> En particulier, la Belgique pourrait déjà se joindre à la demande des Pays-Bas et d'autres États membres de porter l'objectif européen pour 2030 à au moins 55% de réduction des émissions CO<sub>2</sub> et de plaider pour la neutralité climatique bien avant 2050.

<sup>6</sup> comme l'indique également la résolution interparlementaire sur le climat : <http://www.lachambre.be/doc/flwb/pdf/54/3319/54k3319001.pdf>

<sup>7</sup> [https://www.frdc-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/rapport\\_de\\_synthese\\_final\\_fr\\_0.pdf](https://www.frdc-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/rapport_de_synthese_final_fr_0.pdf)

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en)

## 2. CHAQUE NIVEAU POLITIQUE DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS AMBITIEUSES

### 2.2 AU NIVEAU EUROPÉEN

#### 04. Réexaminer la politique agricole de l'UE et œuvrer en faveur d'une alimentation durable

- 4A | Passage à l'agroécologie
- 4B | L'UE doit réduire sa dépendance vis-à-vis des importations d'aliments pour animaux

La réforme de la politique agricole commune (PAC) de l'UE, actuellement en cours et qui doit entrer en vigueur en 2020, doit fixer deux priorités :

#### 4A | Passage à l'agroécologie

L'agroécologie est l'application de la science écologique à l'étude, à la conception et à la gestion des systèmes alimentaires. Ce terme désigne également un mouvement social qui prône la transition vers des systèmes alimentaires justes, équitables et souverains. Les systèmes agroécologiques diversifiés utilisent des **pratiques mondiales fondées sur un certain nombre de principes clairs** et une orientation claire, à savoir : diversifier les exploitations et les paysages agricoles, remplacer les produits chimiques par des matières et processus organiques, optimiser la biodiversité et stimuler les interactions entre les différentes espèces dans le cadre d'une stratégie holistique pour promouvoir la fertilité des sols à long terme, développer des écosystèmes agricoles sains, et assurer un moyen de subsistance sûr et équitable à tous ceux qui travaillent dans l'agriculture.

Un nombre croissant d'études, d'évaluations et de symposiums montrent le grand potentiel des systèmes agroécologiques pour relever les défis systémiques des systèmes alimentaires et offrir de nombreux avantages à la société.<sup>1</sup> En particulier, la **diversification des exploitations et des paysages agricoles** s'avère essentielle pour réduire l'utilisation des ressources synthétiques tout en restaurant les synergies naturelles et les services écosystémiques.<sup>2</sup>

Le développement d'agro-écosystèmes sains et à l'épreuve du changement climatique est impossible sans un changement fondamental dans les principes des subventions de la PAC, qui devraient à nouveau se concentrer sur le fait de récompenser les biens publics. Tout comme la poursuite des subventions en faveur des combustibles fossiles sape l'engagement à lutter contre le changement climatique et à promouvoir l'approvisionnement en énergies renouvelables, **la subvention de l'agriculture industrielle compromet la transition vers des systèmes alimentaires durables**. Ce n'est plus une utilisation

plus d'agroécologie et moins de dépendance vis-à-vis des importations d'aliments pour animaux.

acceptable des fonds publics. En outre, des normes élevées devraient être fixées au niveau de l'UE au lieu de courir le risque d'une « course vers le bas » entre États membres.

Le changement de paradigme vers l'agroécologie requiert aussi une refonte en profondeur des systèmes de conseil. Afin de progresser dans ce domaine, et comme condition préalable à l'octroi de subventions au titre de la PAC, les États membres devraient être tenus de mettre en place des **systèmes indépendants de conseil agricole** (SCA) fondés sur une séparation des activités de commercialisation et de conseil (y compris pour les semences), des normes de qualité minimales et une couverture territoriale. Leurs services devraient inclure des dimensions économiques, environnementales et sociales, et faciliter l'acquisition de compétences et de connaissances pour passer à l'agroécologie, notamment par l'apprentissage mutuel et l'échange d'expériences entre agriculteurs. Les SCA indépendants devraient être enregistrés au niveau de l'UE et non des États membres.

Plus particulièrement, des mesures de soutien vigoureuses sont nécessaires pour l'agroécologie, sur la base de la nature spécifique des programmes existants du deuxième pilier. Au moins **50 % des subventions de la PAC européenne** doivent aller au développement rural et, avant tout, à une prime agro-environnementale. Le droit à la prime serait fondé sur i) un schéma de pratiques au niveau européen (« indicateurs de production ») allant au-delà des conditions du premier pilier de la PAC, ii) la collaboration avec des services de conseil agroenvironnemental, et/ou iii) des indicateurs simples tels que l'agriculture soutenue par la communauté (ASC), les systèmes de garantie participatifs (SGP) et la production biologique certifiée.

<sup>1</sup> Pour un aperçu, voir IPES-Food, *From Uniformity to Diversity* (2016).

<sup>2</sup> OCDE, FAO et UNCDF, *Adopting a Territorial Approach to Food Security and Nutrition Policy* (Paris : OCDE, 2016).

**4B |** : L'UE doit réduire sa dépendance vis-à-vis des importations d'aliments pour animaux

La transition vers une **gestion durable du cheptel d'élevage** doit être accélérée et la dépendance à l'égard des **importations d'aliments pour animaux dans l'UE doit être réduite**, car elle contribue à la déforestation et accroît la pression sur les terres dans les pays depuis lesquels l'UE importe. À court terme, des subventions de la PAC liées (couplées) aux matières premières pourraient être utilisées à cette fin.

Au lieu de continuer à canaliser les subventions vers le secteur de l'élevage, les subventions couplées devraient être réservées aux **cultures de légumineuses fixatrices d'azote, aux prairies et pâturages permanents, à la production de fruits et légumes et aux arbres** (agroforesterie).<sup>3</sup> Le Parlement européen a déjà soutenu des approches globales visant à réduire la dépendance à l'égard des aliments pour animaux dans le plan protéines de l'UE<sup>4</sup> de 2018 ainsi que dans une résolution sur la déforestation<sup>5</sup>. Il est également nécessaire de soutenir les **programmes territoriaux durables de gestion** de l'élevage dans le cadre du développement rural<sup>6</sup>, en tant qu'élément d'une réorientation plus large vers la gouvernance territoriale des systèmes alimentaires et la planification du développement régional durable.

L'expérience a montré que l'utilisation de paiements couplés dans le cadre de stratégies protéiques globales est efficace pour accroître la production de protéines. Il a été démontré qu'une approche plus ciblée est de nature à rééquilibrer la production de diverses cultures de légumineuses, y compris pour

la consommation humaine. Dans le cadre du Plan Protéines végétales pour la France (2014-2020), par exemple, la récolte de légumineuses sèches et de protéagineux pour la production céréalière en France a augmenté de 20% entre 2014 et 2017, et la récolte de légumineuses vertes a augmenté de 30% sur la même période.

Il est cependant essentiel d'**éviter que les monocultures d'aliments tropicaux pour animaux ne soient simplement remplacées par des monocultures européennes** de céréales riches en protéines sur des marchés dominés par les aliments pour animaux (par exemple le soja) ou l'énergie (par exemple le colza). Au lieu de cela, les systèmes extensifs et mixtes (agroforesterie) doivent être encouragés et les formes d'élevage les plus nuisibles découragées. Même s'il faudrait continuer à utiliser la majeure partie des prairies et des pâturages pour l'élevage extensif, la réduction globale de la production intensive de bétail et de céréales fourragères libérerait des terres à d'autres fins, telles que la production accrue de fruits et légumes pour satisfaire les besoins nutritionnels sans augmenter l'empreinte externe de la demande alimentaire européenne.

Des études ont montré que des ressources suffisantes sont disponibles en Europe pour soutenir une alimentation durable, pour peu que l'on passe à l'élevage extensif et que l'on réduise la **concurrence entre l'alimentation humaine et animale**, entre autres transitions.

## 2. CHAQUE NIVEAU POLITIQUE DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS AMBITIEUSES

### 2.3 BELGIQUE : NIVEAU FÉDÉRAL, RÉGIONAL ET COMMUNAUTAIRE

#### 05. Organiser une transition juste à l'échelle nationale par une politique intégrée

<sup>3</sup> Le cadre juridique actuel (chapitre 1 du titre IV du règlement (UE) n° 1307/2013 du Parlement européen et du Conseil) n'autorise un soutien que pour une liste limitée de 21 secteurs potentiellement éligibles (céréales, oléagineux, protéagineux, légumineuses à grains, lin, chanvre, riz, noix, fécule de pomme de terre, lait et produits laitiers, semences, viande ovine et caprine, viande bovine, huile d'olive, vers à soie, fourrages séchés, houblon, betteraves sucrières, canne et chicorée, fruits et légumes, taillis à rotation brève). Les arbres fruitiers sont repris dans la liste, mais d'autres espèces d'arbres devraient également être ajoutées en modifiant le règlement (article 55, paragraphe 2).

<sup>4</sup> Parlement européen, "Proteins: Robust strategy needed to reduce EU's dependency on imports," Press releases, March 20, 2018, <http://www.europarl.europa.eu/news/nl/press-room/20180411IPR01532/proteins-meps-urge-robust-strategy-to-reduce-eu-s-dependency-on-imports>.

<sup>5</sup> Parlement européen, Résolution du Parlement européen du 11 septembre 2018 sur la gestion transparente et responsable des ressources naturelles dans les pays en développement : le cas des forêts, 2018/2003(INI), 2018.

<sup>6</sup> Une étude de faisabilité sur les mesures de lutte contre la déforestation, commandée par la DG Environnement, a proposé la création de « zones ciblées » en matière de développement rural, fondées sur la réduction des besoins en aliments protéiques pour animaux. (COWI, Ecofys et Milieu, Feasibility study on options to step up EU action against deforestation.)

<sup>7</sup> X. Poux et P.-M. Aubert, Une Europe agroécologique en 2050 : une agriculture multifonctionnelle pour une alimentation saine, Enseignements d'une modélisation du système alimentaire européen (Paris : Idri-ASCA, 2018).

La mise en œuvre de bonnes politiques en matière de climat et de durabilité nécessite la participation d'importants secteurs de la société civile et de la population. Pour obtenir **l'adhésion de l'opinion publique** à une telle politique, il faut à la fois une mobilisation des instruments du développement communautaire (par la sensibilisation) et une politique redistributive plus efficace.

Il s'agit avant tout de formuler et de justifier clairement les objectifs et les trajectoires de transition à suivre. Cela signifie que la population doit être **informée** du diagnostic, des constatations et conclusions scientifiques, des décisions politiques prises et de la coopération attendue des autres secteurs de la société. Pour y parvenir, les médias et les différents canaux de formation doivent être utilisés de manière intensive et continue. Cette pédagogie mobilisatrice sert à convaincre la société de la nécessité et du bien-fondé d'un changement de direction si l'on veut éviter des conséquences systémiques indésirables.

Toutefois, ce soutien dépendra non seulement d'un consentement intellectuel, mais surtout de l'attitude à l'égard de **la capacité à répondre aux efforts demandés**. Il s'agit bien entendu de changements de comportements réalisables et souhaités, mais plus encore de l'attitude vis-à-vis des efforts financiers nécessaires. La capacité financière de la population est limitée et surtout très inégalement répartie. 67,7% de la population disent avoir des difficultés à épargner de l'argent (Test-Achats). Et pourtant plus de 270 milliards reposent sur des comptes d'épargne, et le total des avoirs monétaires des ménages est estimé à 1058 milliards (BNB), tandis que le patrimoine immobilier est évalué à 1533 milliards. La richesse des ménages est donc très importante : 2591 milliards, soit 5,7 fois le PIB. Mais elle est répartie de façon très inégale. 60% du total est aux mains de 20% des ménages. Les groupes appartenant aux classes moyennes détiennent 40% de la richesse, principalement parce qu'ils sont propriétaires d'un logement - mais de ce fait, ils représentent aussi les trois quarts de la dette totale (290 milliards d'euros).

Cette **répartition inégale** se retrouve au niveau des régions : 76,9% des ménages wallons disent avoir des difficultés à épargner, contre 70% à Bruxelles et 62,3% en Flandre. Ces pourcentages correspondent à la différence entre les revenus imposables nets moyens : 19.102 euros en Flandre, 16.787 en Wallonie et 13.980 à Bruxelles (sans tenir compte toutefois des revenus non imposés des diplomates et fonctionnaires européens). (SPF Finances).

Il y a donc non seulement une grande différence dans la capacité de répondre aux efforts demandés, mais aussi un véritable problème de répartition du pouvoir d'achat, et cela pas seulement au sein des classes les plus défavorisées. Selon Eurostat, la Belgique est un des 11 États membres où la pauvreté augmente. 15,9% de la population belge est confrontée à la pauvreté monétaire (10,5% en Flandre, 19,4% en Wallonie, 30,9% en Région de Bruxelles-Capitale). 15% des enfants belges vivent dans la pauvreté, un sur trois à Bruxelles, un sur quatre en Wallonie. Les données EU-SILC 2017 sur la « privation matérielle sévère » donnent un chiffre de 5,1% pour la Belgique. Le risque de pauvreté pour notre pays est estimé à 20,3%.

Ces statistiques sont confirmées par l'étude sur l'allongement de l'espérance de vie, selon laquelle un groupe croissant de personnes ont du mal à payer le logement, le transport ou la scolarité. Seuls 39% de la population n'éprouve pas de difficultés significatives pour affronter le coût de la vie, 56% ont des difficultés pour l'un ou l'autre poste de dépenses vital.

Il n'est donc pas surprenant que l'opposition entre riches et pauvres ait émergé dans le débat sur le climat. Le problème a été exprimé succinctement comme suit : les activistes du climat s'inquiètent de **la fin du monde**, les activistes sociaux s'inquiètent de **la fin du mois**. Une politique intégrée et transversale en matière de climat et de développement durable se heurtera à beaucoup de résistance et de division politique si elle ne s'accompagne pas d'une réelle politique de redistribution sociale dans le cadre de la transition vers le développement durable. En ce sens, il s'agit non seulement de rendre les mesures climatiques abordables financièrement, mais aussi de créer les conditions sociales et matérielles de leur succès.

## 2. CHAQUE NIVEAU POLITIQUE DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS AMBITIEUSES

### 2.3 BELGIQUE : NIVEAU FÉDÉRAL, RÉGIONAL ET COMMUNAUTAIRE

#### 06. Adopter une loi spéciale sur le climat

- 6A** | Adopter une loi sur le climat prescrivant des objectifs climatiques pour 2030 et 2050
- 6B** | Couler la loi sur le climat en forme de loi spéciale
- 6C** | Utiliser les accords de coopération à bon escient

Les lois sur le climat se multiplient en Europe et ailleurs. Le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la France et la Norvège en ont une, et les Pays-Bas leur emboîteront le pas en mai. Ces lois contribuent indéniablement à renforcer la vision à long terme de la politique climatique. Leurs atouts les plus évidents ? Elles fixent des **objectifs à long terme**, se concentrent sur l'objectivation scientifique de la politique, structurent le calendrier et rendent contraignante la présentation annuelle des résultats de la politique au Parlement, ce favorise une meilleure imputabilité.

Il faut doter également la Belgique d'une telle loi. Nous avons besoin de cet instrument pour mettre en œuvre une politique plus efficace et efficiente, qui respecte nos engagements internationaux et européens. Pensez non seulement au contenu, mais aussi au cadre institutionnel et à la forme. Nous poursuivons la politique climatique avec sept autorités

#### 6A | Adopter une loi sur le climat prescrivant des objectifs climatiques pour 2030 et 2050

A l'instar des pays susmentionnés, il serait bon que la Belgique fixe ses **objectifs climatiques globaux** à long et moyen terme dans une loi climat. Concrètement, cela signifie des objectifs pour 2030 et 2050. Les objectifs climatiques à long et moyen terme fournissent des chiffres concrets pour la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, pour la part des énergies renouvelables et pour l'amélioration de notre efficacité énergétique. Ils sont complétés par des **critères de durabilité** qui donnent une orientation. Dans l'idéal, les objectifs et les principes devraient être inscrits dans une loi spéciale.

Pourquoi ?

Une politique climatique va nécessairement de pair avec une **vision à long terme**. Une loi sur le

#### 6B | Couler la loi sur le climat en forme de loi spéciale

La politique climatique est une politique transversale essentielle. Ce fait représente un défi distinct pour la mise en œuvre des politiques dans chaque pays. Dans le nôtre, la structure complexe de l'État accentue encore ce défi : les compétences concernées sont réparties entre l'État fédéral, les trois Régions et les trois Communautés. Il faut organiser la cohérence de l'élaboration des politiques.

: l'État fédéral, les trois régions et les trois communautés. Nous devons organiser la cohérence. Entre une loi spéciale et un accord de coopération, c'est le premier instrument qui est préférable.

Il faut élaborer cette loi spéciale immédiatement, dans la première année de la prochaine législature, et ne pas oublier d'impliquer les Communautés. Outre l'État fédéral et les Régions, elles sont également parties prenantes à la politique climatique. Elles gèrent un parc immobilier important (éducation, sport, culture, santé et bien-être). Par le biais de la politique de l'éducation et des médias, elles sont essentielles en termes d'information et de sensibilisation.

Cette orientation est distincte d'une re-fédéralisation des compétences. Les compétences resteront où elles sont, mais la coordination entre les niveaux politiques existants s'améliorera.

climat correspond bien à cette échelle de temps. Des objectifs à long terme et quelques principes pertinents conféreront aux autorités compétentes et aux gouvernements successifs une orientation, une cohérence et une ambition dans la conduite des politiques de l'orchestre. C'est comparable à la navigation d'une voiture : si nous saisissons une destination claire dans le GPS, peu importe qu'il y ait plusieurs voitures et conducteurs différents, car nous saurons tous où nous en serons en 2030 et 2050. De plus, fixer des objectifs à long et moyen terme rompt avec la logique à court terme de la politique actuelle. Les démocraties représentatives comme la nôtre sont fortement conditionnées par la dynamique des cycles électoraux. Il est difficile de travailler sur 2050 alors que 2019 n'est pas encore gagné.

Une loi spéciale fournit une **base transparente et démocratique** pour une **coopération cohérente et constructive**. Elle garantit également que les ministres, les fonctionnaires et les parlementaires des sept autorités compétentes peuvent travailler ensemble sur la base de rencontres et de dialogues au sein d'institutions appropriées et efficaces. Ainsi, nous respectons nos obligations internationales et

européennes, qui nous obligent désormais à travailler ensemble de manière intensive. Les scènes embarrassantes de non-coopération flagrante appartiennent définitivement au passé.

Il faut rendre possible cette loi en ajoutant la phrase suivante à l'article 7bis de la Constitution : « Ils coopèrent en particulier à une politique climatique efficace, conformément aux objectifs, principes et modalités établis par une loi adoptée à la majorité prévue à l'article 4, dernier alinéa. »

À quel effet ?

Afin d'assurer une **coopération efficace**. Jusqu'à présent, la Belgique a été lente à prendre des déci-

#### 6C | Utiliser les accords de coopération à bon escient

La politique climatique est porteuse de défis sociétaux fondamentaux. La prise de décision politique en la matière se fait sur la scène publique, avec un débat qui se déroule au vu et au su de tous. Dans l'organisation de la politique climatique au niveau national, les **accords de coopération** doivent donc être utilisés à bon escient, qu'ils soient contraignants ou non. Leur piètre qualité démocratique et leur dynamique de création décourageant toute ambition sont connues. Les fondements de la politique climatique seront mieux servis par une consultation démocratique ouverte que par des manœuvres en coulisses, par de l'ambition que par la recherche des plus petits communs dénominateurs. L'expérience a toutefois montré que l'accord de coopération convient pour traiter des questions techniques et organisationnelles limitées qui ne font que peu ou pas débat. Par conséquent, il faut limiter leur utilisation à ces questions, et non pour jeter les bases d'une politique climatique décisive, juste et ambitieuse.

Cette recommandation améliore la transparence, et donc aussi l'imputabilité politique, de la politique climatique. Pour être efficaces, les solutions politiques doivent avoir été prises de manière à la fois **transparente**, étayée et réfléchie. Par *transparente*, nous

sions urgentes pour passer à une société durable et à faible émission de carbone. Le défi politique au sein de notre structure étatique n'a pas reçu de réponse institutionnelle satisfaisante. Une loi spéciale, dotée d'une légitimité démocratique et transparente, fournit des structures solides et les principes d'une coordination.

Une coopération harmonieuse au niveau législatif et exécutif rend également possible l'**approche intégrée** que le règlement européen sur la gouvernance de fin 2018 nous oblige à adopter. La Belgique peut ainsi prendre, avec dynamisme, des décisions cohérentes et ambitieuses en matière de climat et de durabilité.

entendons : nées de processus clairs entre nos autorités politiques (parlements et gouvernements), et dans une ouverture totale de ces processus pour les citoyens. Tous les documents de politique pertinents - avis, décisions, rapports - doivent être accessibles au public.

Notre politique actuelle en matière de climat et de durabilité souffre d'un déficit démocratique : l'absence de débat parlementaire fait qu'il est difficile pour les politiciens, le public et les décideurs politiques d'être réellement au fait de cette question. « Ni vu ni connu », semble-t-il, on se méfie de ce qu'on ne connaît pas. La transparence profitera à la **participation et à la connaissances des dossiers** tant des politiciens que des citoyens.

Cette recommandation plaide aussi pour une **utilisation efficace** des **instruments** dont dispose l'**appareil étatique** belge. Celui de l'accord de coopération est utilisé dans la politique climatique depuis 2002. Les résultats pratiques insuffisants et parfois choquants montrent clairement ses limites. Pour rappel, lorsque l'Europe a contraint notre pays à mettre en œuvre les objectifs pour la deuxième période du protocole de Kyoto 2012-2020, nous avons choisi de le faire par le biais d'un accord de coopération. Nous y sommes parvenus en... 2018.

## 2. CHAQUE NIVEAU POLITIQUE DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS AMBITIEUSES

### 2.4 ÉCOSYSTÈMES LOCAUX/PÉRIURBAINS

#### 07. Mettre l'accent sur les plans politiques locaux, proches de la population et de l'échelle de l'écosystème local.

Une politique intégrée impliquant le gouvernement, la société civile et la population dans un projet transversal a tout avantage à reposer sur une **échelle de proximité**. Cette échelle locale ne doit pas être trop petite afin d'avoir un impact systémique, ni trop grande afin de maintenir les avantages de la proximité et des espaces partagés.

L'échelon « local » doit être redéfini non pas en tant que lieu ou délimitation administrative d'une collectivité locale, mais comme une entité relativement indépendante de proximité liée à un système plus large. On peut aussi parler d'une **entité « globale »**, terme qui met en évidence le lien entre les défis mondiaux et leur incarnation locale. Il s'agit surtout des villes et des territoires qui les entourent. Ces zones sont souvent plus vastes que l'entité administrative. Nous devons donc chercher la métropole locale, l'espace urbain-régional, au sein duquel nous pouvons travailler à une politique de transition.

Les mêmes éléments se retrouvent dans la **planification urbaine écosystémique** qui se développe rapidement<sup>1</sup>. Il s'agit de réfléchir aux trois sphères distinctes - l'environnement, le social et l'économie, avec très peu de chevauchement dans le projet national - afin de créer un modèle de développement neuf et intégré. Ce modèle de développement s'appuie sur l'espace urbain fonctionnel ; en Wallonie, on parle de « bassin de vie ». Pour appréhender ce concept, une analyse des systèmes verts et bleus (= eau) de la région est combinée à une connaissance des réseaux de transport qui déterminent la mobilité et l'accessibilité. La première donne une image de la capacité naturelle et fournit également un aperçu plus intégré de la relation entre ville et campagne. La ville ne se limite pas à l'espace bâti ; elle inclut également des espaces ouverts, des paysages et de la nature. La seconde traduit la concentration de l'activité humaine, car elle est fortement liée à l'accessibilité des lieux dans la ville. Les deux pistes - **morphologie naturelle et structure de la mobilité** - donnent un aperçu de la composition spatiale d'une communauté densifiée.

Une analyse approfondie de l'écosystème fournit également une base pour les **services écosystémiques** qu'un environnement urbain doit utiliser. Il s'agit de la gestion de l'eau, du plan climat, de la biodiversité, de l'énergie, etc. ; il s'agit aussi d'approvisionnement : nourriture, matières premières, maté-

riaux ; il s'agit enfin d'un certain nombre de services sociaux, culturels et sportifs tels que les infrastructures de loisirs, la mobilité active, le logement, les paysages, etc. Une telle approche donne non seulement une idée de ce qu'une politique locale peut inclure, mais restaure également la relation avec la nature, le paysage et les matières premières.

C'est une manière très pratique de définir le « local » et de le mettre en réseau avec d'autres lieux, dans le pays mais aussi sur le continent et dans le monde. Cela permet déjà de créer une carte mentale totalement différente de celle de l'aménagement du territoire nationaliste ou de l'administration communale. Une géographie sociale peut s'ajouter à une telle analyse macro-écologique urbaine. Elle examinera l'agencement spatial de la population, sa composition, son activité ou son profil d'habitat. Chaque ville a un ordre socio-spatial au sein duquel les groupes sociaux vivent séparément. De plus, on peut visualiser immédiatement les centres d'activités et de services autour desquels il est possible d'édifier un plus grand nombre d'éco-quartiers résidentiels. Les ingrédients et les connaissances sont donc disponibles pour délimiter l'urbanité dans une certaine mesure.

On peut alors cartographier le métabolisme, la dynamique et les échanges urbains dans ce cadre spatial, ce qui permet de mieux comprendre les transitions nécessaires et possibles. De manière générale, on peut dire qu'elles devraient viser à infléchir les liens linéaires dominants avec un marché mondial très étendu pour aller vers des **processus plus circulaires et un raccourcissement des chaînes de production et de distribution** afin de créer une sous-économie plus intensive. À cette fin, nous devons examiner les services écosystémiques locaux, ce qui peut ou devrait être fourni localement, les services de régulation pour gérer le climat et les îlots de chaleur dans la ville, pour organiser la gestion de l'eau, pour améliorer la qualité de l'air, pour organiser les écosystèmes d'approvisionnement tels que l'énergie ou la biomasse.

L'**alimentation** est un thème qui sous-tend fermement cet ensemble. Ici, plusieurs intérêts coïncident. L'intérêt pour la qualité de l'alimentation augmente du fait des pénuries visibles et des risques liés à la production alimentaire industrielle, mais aussi en raison de l'accent mis sur la diversité, les goûts et les

<sup>1</sup> Timon McPhearson, Steward T. A. Pickett, Nancy B. Grimm, Jari Niemela, Marina Albertio, Thomas Elmqvist, Christiane Weber, Dagmar Haase, Jurgen Breuste, Salman Qureshi (2016): *Advancing Urban Ecology towards a Science of Cities*, BioScience 66: 198-212.; Barton, H (2016): *Cities of well-being: a radical guide to planning*, London, Taylor & Francis; Gehl, J. (2010): *Cities for people*, Washington: Island Press

styles. Cela fait naître des dizaines d'initiatives d'agriculture urbaine : depuis les jardinets urbains jusqu'à de nouvelles technologies telles que l'hydroponie et les fermes sur les toits, en passant par les légumes en jardinières et en plates-bandes, les paniers bio, les marchés de produits locaux ou les coopératives de production. L'approvisionnement, et surtout la distribution, posent également un problème croissant. De même, le fait de penser à un métabolisme urbain durable mène à une approche entièrement différente de la **politique du logement, de la mobilité, de l'industrie manufacturière, de la santé, de la logistique** et bien plus encore. Et cela conduit bien entendu à une perspective substantiellement différente sur la culture, l'art et la science et donc sur le fonctionnement des centres, des théâtres, des écoles et des universités. Dans une société de la connaissance, la production et l'utilisation de l'imagination et du savoir ne peuvent plus être l'apanage de corporations professionnelles régies par des règles internes, comme les universités ou les instituts de recherche. En effet, ils « valorisent » leur fonctionnement social par la commercialisation de leurs produits. Dans une écopole durable et sociale, l'imagination, et donc la connaissance et la créativité, sont au cœur d'un projet urbain démocratique.

Le caractère local doit être défini en termes d'habitat recherché de façon empirique, un bassin dans lequel les structures naturelles et sociales organisent la proximité. La démocratie et la politique doivent être approfondies jusqu'à ce niveau de base pour qu'une région urbaine de ce type puisse fournir le premier échelon dans un monde qui en compte plusieurs. L'État, le marché et la société civile retrouveront leur place au sein d'un tel projet dans un cadre réglementaire renouvelé.

Une éco-politique locale soucieuse de répondre efficacement aux défis planétaires porte un programme à trois axes : concevoir un **écosystème social durable**, construire une communauté basée sur la **redistribution et les biens communs locaux**, et vivre ensemble dans la **diversité et le respect**. Un tel programme exige également une démocratie renouvelée laissant une part beaucoup plus importante à la prise de décision participative et collaborative.

### 3.3 PROTÉGER ET ÉTENDRE LES ÉCOSYSTÈMES NATURELS

#### 08. Renforcer la nature, l'environnement et la gestion des forêts

- 8A** | Créer beaucoup plus d'espaces naturels et boisés où les processus naturels disposent de l'espace qui leur est nécessaire
- 8B** | Arrêter immédiatement la déforestation et travailler à une compensation forestière efficace
- 8C** | Travailler beaucoup plus intensément sur les liens fonctionnels entre la nature et les zones boisées
- 8D** | Créer davantage d'opportunités pour les espaces verts biodiversifiés dans les zones urbaines et industrielles
- 8E** | Agir sur la gestion de l'eau et des zones côtières

## 8A | Créer plus d'espaces naturels et boisés

Nous avons actuellement beaucoup trop peu de nature protégée. L'espace accordé à la nature et aux forêts doit augmenter considérablement. Les responsables politiques sous-estiment fortement la superficie minimale requise pour la nature en tant que tampon climatique (p. ex. stockage de l'eau) et qu'habitat pour la conservation et la restauration durables de la faune et de la flore.

Les efforts politiques actuels en faveur des réserves naturelles ne sont pas proportionnés aux besoins. L'ambition doit être beaucoup plus élevée si l'on veut juguler le déclin rapide de la biodiversité et des habitats naturels, tant au niveau mondial que dans notre pays. Pour ce dernier, l'objectif devrait être de **25 % d'espace consacré à la protection de la nature**. Ce pourcentage cible est encore plus élevé (jusqu'à 50 %) pour les pays plus grands moins densément peuplés. Outre l'augmentation globale du pourcentage cible, une politique appropriée est nécessaire pour garantir la création de réserves naturelles individuelles suffisamment étendues. L'espace est essentiel pour les processus naturels. Les grandes zones ont proportionnellement moins de secteurs périphériques exposés aux incidences négatives de l'influence extérieure.

Le déclin spectaculaire de la biodiversité n'est pas suffisamment reconnu et exige une approche ambitieuse. Les préoccupations de l'ONU et de la Commission européenne doivent être traitées de manière plus volontariste qu'elles ne l'ont été dans notre récente politique en matière d'environnement. Les zones naturelles - et plus particulièrement les forêts, mais aussi les zones humides comme les marais et les tourbières - sont considérées comme des tampons climatiques importants (stockage du CO<sub>2</sub> et de l'eau). Les zones de dunes, par exemple, jouent un rôle important dans la protection côtière.

## 8B | Arrêter immédiatement la déforestation et travailler à une compensation forestière efficace

Nous sommes une région pauvre en forêts, et les récents efforts politiques visant à maintenir plus de zones boisées et à accroître le couvert forestier se sont avérés largement insuffisants. En outre, la proportion de forêts naturelles structurellement riches et protégées est aujourd'hui beaucoup trop faible. La gestion et l'exploitation durables des forêts sont également importantes dans un contexte

Outre les formes de **nature spontanée** (ré-ensauvagement), l'importance de la **gestion traditionnelle de la nature** ne doit pas être sous-estimée afin d'éviter de nouvelles pertes de biodiversité et de rétablir des conditions favorables à d'autres formes de vie. Avant tout chose, la Belgique a grand besoin d'une nature plus présente et mieux protégée. Actuellement, le Réseau écologique flamand couvre à peine 6,8% du territoire de cette région, et la part des réserves s'élève actuellement à moins de 3%. La superficie délimitée de nature européenne importante au sens du statut Natura 2000 s'établit à 12,3% du territoire, mais la dernière évaluation de l'Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (Institut flamand de recherche sur la nature et la forêt, en collaboration avec les universités) a montré que 75% des types d'habitats qui doivent être protégés en vertu de la directive européenne sur les habitats se trouvent dans un état de conservation défavorable.

Non seulement nous avons peu de nature, mais trop souvent, elle est dégradée. C'est dû à l'importante **fragmentation** des petites réserves naturelles actuelles et au lourd impact qu'exerce l'extérieur des réserves naturelles sur les conditions environnementales locales (par exemple, dépôts atmosphériques azotés, pompage à sec des sols).

Pour la Région flamande, un objectif de 25% de la nature correspond à une superficie de 338.000 ha. Atteindre ce chiffre ne peut se faire qu'en réduisant considérablement l'espace actuellement alloué à l'agriculture, aux zones d'expansion résidentielle, etc. Si l'on veut créer d'urgence de meilleures perspectives pour la nature, il faudra impérativement mieux exploiter nos espaces disponibles. En outre, des mesures favorables à la nature sont également nécessaires en dehors des zones naturelles et forestières protégées, afin de préserver le fonctionnement de l'ensemble du réseau écologique en période de changement climatique.

d'exploitation durable des matières premières, par exemple pour des applications industrielles mais aussi dans le secteur de la construction.

Les forêts jouent un rôle important dans la fixation du CO<sub>2</sub> et sont donc reconnues comme une arme importante pour la réduction urgente des gaz à effet de serre, au même titre que la réduction des émis-

sions et l'utilisation de la technologie pour capter le CO<sub>2</sub>. Ces dernières années, le besoin social de disposer de plus de jeux et de forêts urbaines à proximité des zones bâties est allé en s'amplifiant. Si nous voulons offrir des opportunités pour les services écosystémiques diversifiés et complémentaires que fournissent les forêts, nous devons prendre beaucoup plus de mesures politiques, tant au niveau mondial que national, pour la **conservation et l'expansion de forêts gérées de manière durable**. Outre l'attention portée aux forêts, nous soulignons également l'importance des grands arbres dispersés et individuels et des haies hors forêt, par exemple en ville ou en périphérie en dehors de la zone naturelle et forestière.

En tant que région urbanisée et peu boisée, nous avons grand besoin de forêts plus nombreuses et de meilleure qualité. Les forêts stockent du CO<sub>2</sub>, fournissent des habitats pour la faune et la flore, des possibilités de contact avec la nature et de loisirs doux, et des matières premières durables pour l'industrie (par exemple, le remplacement des produits pétrochimiques par la bioraffinerie du bois). Un renforcement de la législation sur la déforestation dans le cadre de l'objectif de l'arrêt de la bétonisation et une politique d'application plus stricte s'imposent donc d'urgence.

La déforestation responsable (par exemple pour réaliser certains objectifs liés à la conservation de la nature) doit être incluse dans le bilan forestier et compensée. En termes de compensation, les décideurs politiques devraient être plus conscients que ce sont non pas les forêts qui sont pas plantées, mais bien les arbres. En cas d'abattage, la forêt disparaît immédiatement, mais le développement d'une nouvelle forêt à part entière n'est pas achevé lorsque l'on plante de nouveaux arbrisseaux. Il y a donc un effet retard important et durable sur la disparition de la forêt naturelle. La poursuite du **renforcement des règles actuelles en matière de compensation forestière** doit donc s'envisager dans le contexte d'une politique forestière et de compensation forestière plus efficaces. La délimitation des zones légales

## 8C | Travailler beaucoup plus intensément sur les liens fonctionnels entre la nature et les zones boisées

Les espaces naturels et forestiers sont actuellement très fragmentés dans le paysage. Même si nous intensifions nos efforts pour plus de nature, une politique active et plus d'action sont nécessaires pour les éléments naturels situés en dehors des zones

d'expansion forestière est une étape importante, de même que le déblocage des fonds nécessaires à la réalisation de l'expansion forestière par acquisitions et partenariats publics-privés.

Toutefois, nos forêts et leur gestion doivent également continuer à s'adapter au changement climatique et aux risques à grande échelle qu'il comporte, tels que les tempêtes, les incendies de forêt ou les dégâts dus aux insectes invasifs. Il est donc nécessaire de vérifier la résilience au changement climatique et de recommander des mesures visant à réduire la monoculture et à accroître la diversité des espèces, de manière à améliorer la résilience des zones forestières en période de changement climatique.

Si l'on compare la zone urbaine de Grande-Bretagne avec la nôtre, on constate immédiatement combien peu de grands et vieux arbres ont des opportunités de se maintenir en dehors des forêts, par exemple en ville. Outre les programmes visant à **augmenter la quantité de forêts et d'arbres**, les pouvoirs publics (région, province, villes et communes) ont également, en collaboration avec d'autres partenaires, un rôle plus important à jouer dans la création d'un soutien accru aux forêts et arbres.

Une politique plus active de conservation et de restauration des forêts est donc importante à l'intérieur des frontières territoriales de chaque région, mais nous recommandons également que la Belgique joue un rôle plus actif dans la lutte contre la déforestation et pour le boisement à l'échelle mondiale, tant par son rôle politique que par sa participation active à des projets de boisement. La Belgique devrait notamment s'impliquer davantage dans une politique internationale de « déforestation zéro ». Elle pourrait par exemple le faire en apportant un soutien financier au mécanisme REDD+, en investissant activement des fonds climatiques dans des projets forestiers, en liant les financements de programmes de coopération au développement à des garanties de déforestation zéro, en multipliant par dix le Vlaams Fonds Tropisch Bos (Fonds flamand des forêts tropicales) et en prenant d'autres mesures.

naturelles et forestières. La conservation et l'aménagement ciblé d'**éléments verts et bleus reliant** les espaces naturels et boisés dans le paysage faciliteront la migration de la faune et de la flore entre les habitats. Les éléments bleus désignent les systèmes

riches en eau comme les cours d'eau, les rivières et les étangs. Les éléments verts désignent l'ensemble des espaces verts, des bandes, des points et des lignes (par exemple, les accotements riches en espèces, les bandes de verdure le long des ruisseaux et des rivières, les lisières de forêt, les petits bosquets et les grands arbres isolés). Tous ces éléments forment l'infrastructure écologique que de nombreux animaux et plantes utilisent pour migrer à travers notre paysage.

La stratégie de la Commission européenne en matière de biodiversité (2010-2020) met l'accent sur la préservation et la restauration des infrastructures écologiques au sein des États membres et entre eux. Outre la valorisation des éléments naturels du paysage, notre pays, qui est doté d'un réseau routier très dense, doit également accorder plus d'attention aux structures telles que les écoducs qui facilitent les liaisons physiques entre réserves naturelles par-dessus les routes. Une telle approche devrait être abordée de façon stratégique mais critique. Dans ce contexte, des idées novatrices sur le lancement d'un fonds doté d'un mécanisme de financement de type *tax shelter* ont récemment fait leur apparition.

Nous pouvons également nous inspirer de l'approche systématique et planifiée des Pays-Bas (« Omgevingsvisie » (Vision environnementale) de 2014), où tous les goulets d'étranglement de la faune ont été identifiés et répertoriés pour être traités. Ces goulets d'étranglement sont des endroits qui requièrent des mesures afin de supprimer les obstacles induits par des infrastructures que rencontrent les animaux, de limiter le nombre de victimes au sein de la faune et de renforcer la cohésion des réserves naturelles.

En Belgique, et plus particulièrement en Flandre, l'éclairage des rues, des parkings, des bâtiments, des parcs et des jardins crée une importante pollution lumineuse nocturne. Des études récentes montrent que l'impact de la pollution lumineuse sur la faune et la flore est considérable. Outre le souhait d'accroître l'obscurité - en particulier près des zones naturelles et boisées -, on entend aussi des appels au développement de « **corridors noirs** » dans le paysage. Il s'agit de bandes aménagées dans le paysage entre les zones naturelles et forestières, et soumises à une politique active d'obscurcissement afin d'améliorer les connexions fonctionnelles pour les créatures nocturnes gênées par des niveaux élevés d'illumination artificielle. Une recommandation générale est de limiter davantage et plus souvent le niveau de pollution lumineuse dans notre pays.

Les réserves naturelles entre lesquelles la faune et

la flore peuvent circuler plus facilement sont plus robustes et forment des ensembles plus vastes et plus résilients. C'est pourquoi, dans nos paysages fragmentés qui combinent aménagement du territoire médiocre et réseau routier dense, nous devons investir dans une infrastructure écologique bien meilleure et plus efficace pour relier les zones naturelles et forestières. Il est important de délimiter ces zones de connexion et de les aménager ensuite de manière planifiée avec les différents niveaux de pouvoir (région, province, villes et communes). Une telle approche visant à créer un ensemble fonctionnel de liens naturels était prévue pour la Région flamande (Plan flamand structurel d'aménagement), mais sa mise en œuvre laisse fortement à désirer jusqu'à présent. Cependant, des échelles à poissons et certains écoducs ont déjà été construits. Il est utile d'analyser d'un œil critique les raisons pour lesquelles d'autres mesures en faveur d'une meilleure connexion avec la nature n'ont pas été correctement mises en œuvre, afin d'éviter les écueils identifiés à l'avenir ou de les anticiper par des mesures appropriées.

Le changement climatique entraîne un déplacement des aires de répartition des espèces en direction du pôle Nord. Cela implique le déplacement d'animaux et de plantes suite au déplacement des zones climatiques. Des espaces naturels et forestiers suffisamment interconnectés constituent dès lors une condition importante pour faciliter la migration climatique (voir aussi la recommandation pertinente visant à laisser plus d'espace à la nature). Cela montre l'importance de cette politique en Belgique pour les autres pays européens situés au nord de notre pays. Outre la migration climatique, la mobilité des animaux et des plantes entre les réserves naturelles est essentielle à leur préservation durable. Pour renforcer le niveau des liens naturels (connectivité paysagère), la coopération et la coordination entre les différents niveaux administratifs sont nécessaires. Nous préconisons également l'adoption d'un principe général selon lequel, dans le cas de travaux routiers réguliers ou exceptionnels et d'autres travaux d'infrastructure, on étudie systématiquement comment créer une valeur ajoutée pour la nature et les liaisons naturelles. Cela doit dépasser le simple fait de ne pas endommager la nature. En Grande-Bretagne par exemple, lors de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer voici quelques années, une végétation de grande valeur biologique offrant des possibilités d'expansion à divers animaux et plantes rares a été aménagée sur les talus. Une approche intégrée et novatrice est tout à fait appropriée, mais elle exige des connaissances et une formation de toutes les parties concernées.

## 8D | Créer davantage d'espaces verts biodiversifiés dans les zones urbaines et industrielles au profit des résidents et des utilisateurs

Dans les zones où la population vit et travaille, il convient d'offrir davantage d'espaces verts biodiversifiés, largement accessibles au public mais incluant aussi une partie inaccessible de nature urbaine à ré-ensauvager. Grâce à une gestion respectueuse de la nature et à une conception intelligente des parcs, des jardins et des zones tampons entourant les entreprises, il faut rendre le cadre de vie dans lequel nous passons la plupart de notre temps plus vivable, plus agréable et plus biodiversifié présente de nombreux avantages. Il offrira ainsi des opportunités pour la faune et la flore.

Les espaces verts attenants aux constructions neuves sont encore trop souvent traités comme des parents pauvres. **Les parcs naturels urbains et les parcs biodiversifiés** sont des exemples typiques de situations gagnant-gagnant où l'attrait de l'expérience pour les résidents, les passants ou les travailleurs augmente considérablement, avec des coûts d'entretien pour les pouvoirs publics qui restent bien inférieurs à ceux de la gestion traditionnelle des jardins ou parcs. Ces dernières années, on parle et on agit beaucoup au sujet de la nature et de la santé, de la nature sur les terrains de jeux ou autour des établissements de soins, de la nature sur les terrains d'entreprises, etc. Cette question suscite un vif intérêt de la part d'une multitude d'acteurs sociaux (mutuelles, établissements de soins, écoles, associations de protection de la nature, architectes, etc.). Jusqu'à présent, l'ampleur de ces applications est souvent restée limitée. Il est recommandé d'en augmenter l'échelle. Les pouvoirs publics, ainsi que diverses organisations de la société civile et des partenaires privés, devraient accélérer le processus d'extension systématique de l'écologisation fonctionnelle des villes et des zones industrielles.

Le gouvernement flamand a récemment développé avec des partenaires un Green Deal portant sur les entreprises et la biodiversité, pour une superficie totale de 1900 ha. C'est un exemple d'initiative méritante, mais l'ambition de l'impact spatial de telles initiatives devrait être beaucoup plus élevée. L'ensemble des jardins privés, des parcs publics et autres espaces à caractère vert, ainsi que les parcs et les zones tampons sur les zones industrielles et artisanales représentent un espace vert important. Ces sites requièrent d'autres approches de la nature que celles qui s'appliquent aux réserves naturelles (par exemple le concept de « nature temporaire »), mais moyennant une gestion respectueuse de la nature et des installa-

tions appropriées, elles offrent de nombreuses opportunités pour la faune et la flore d'une part, et pour le contact humain avec la nature de l'autre. Les zones vertes et les zones humides en milieu urbain atténuent fortement l'effet d'îlot thermique qui impacte la qualité de vie en zone urbaine lors des pics de chaleur. Nos villes et nos zones industrielles ont besoin d'un maillage vert et bleu approprié.

Des recherches récentes (internationales) montrent que la nature proche du domicile et du lieu de travail contribue de manière significative à la santé physique et psychologique des personnes. Dans un pays qui connaît des niveaux de stress et de burnout élevés, ce sont là des effets qui méritent qu'on s'y attarde. Les projets pilotes qui créent plus de biodiversité et de verdure dans les cours d'école suggèrent des effets bénéfiques pour le bien-être, la santé et les résultats des élèves. Dans tous ces domaines, notre pays et ses régions peuvent devenir un laboratoire audacieux pour le développement et l'application à grande échelle de ces nouvelles connaissances sur la qualité de vie, le travail et l'existence.

En cas de relance des mesures de verdissement, en accordant une attention particulière aux espaces verts locaux appropriés, il faudrait également travailler, avec le secteur concerné des jardineries et des entrepreneurs verts, sur la disponibilité des plantes et arbres indigènes. Nous devons éviter la propagation d'espèces exotiques qui ont déjà causé des problèmes dans le passé, comme les espèces envahissantes de nuisibles, dont le circuit commercial contribue à la propagation. Le coût économique et écologique des espèces envahissantes qui prolifèrent à un rythme effréné lorsqu'elles quittent leur habitat naturel prend déjà beaucoup d'importance. Cet effet secondaire de la mondialisation devrait faire l'objet d'une attention plus préventive, conformément à la politique de la stratégie européenne en matière de biodiversité.

Ce processus peut également être renforcé par le lancement d'une campagne sur l'ensauvagement partiel et l'amélioration de la biodiversité des jardins privés. A Saint-Trond, par exemple, on demande aux citoyens qui ont un jardin d'en laisser au moins un quart à l'état sauvage afin d'avoir suffisamment d'abeilles dans la région pour polliniser les arbres fruitiers. Ici aussi, nous constatons que la transition est à la fois plus agréable et économiquement plus avantageuse.

**8E** | Agir sur la gestion de l'eau et des zones côtière.

En plus des éléments verts, les éléments bleus sont également très importants. Ce terme fait référence à l'eau sous forme de rivières, ruisseaux, canaux, étangs et mares, mais aussi à une meilleure structuration du sous-sol de l'espace extérieur public dans les zones urbaines pour la collecte locale des eaux de pluie. À cette fin, on peut imiter le système naturel d'un aquifère et créer un **réservoir d'eau souterrain**. L'eau peut être stockée dans les interstices d'une couche de gros blocs rocheux. Ainsi, l'espace extérieur public, constitué de trottoirs, de parcs et de places, sera lui aussi utilisé pour stocker l'eau locale et créer un réseau de microclimats par évaporation.

Un tel aquifère artificiel soulage les égouts existants et permet un meilleur traitement des eaux noires parce qu'elles ne sont pas mélangées aux eaux pluviales, favorise une pénétration lente des eaux pluviales de manière à recharger constamment la nappe phréatique, permet à la végétation d'utiliser le réservoir pour ses besoins en eau, la rendant ainsi indépendante d'un système d'irrigation contrôlé par

l'homme. Comme la végétation évapore à nouveau l'eau de pluie à l'air libre selon le principe de l'évapotranspiration, l'ensemble du système assure également le refroidissement de l'air extérieur.

Dans le contexte de la transition climatique, nous serons confrontés à une alternance de pluies plus abondantes et de sécheresses. Il faut donc prévoir beaucoup plus d'espace pour la mise en tampon et le stockage de l'eau excédentaire. En remplaçant le pavage par des surfaces perméables à l'eau ou - mieux encore - de la verdure, on peut améliorer le remplissage de la nappe phréatique. **Prévoir de l'espace pour l'eau** est à la fois une opportunité à la fois pour restaurer la nature et faire apparaître des zones humides.

Dans le cas spécifique de la côte et des polders, il faudra considérer la salinisation. Outre la restauration et l'expansion de la zone dunaire, des vasières et des marais salants, il convient également de tenir compte des défenses côtières dans le contexte de la montée du niveau de la mer.

## 4. SE CONCENTRER SUR UNE TRANSITION ACCÉLÉRÉE VERS LA NEUTRALITÉ CLIMATIQUE DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE ET INDUSTRIEL

### 09. Œuvrer à la transition énergétique

- 9A** | Économiser l'énergie
- 9B** | Éliminer progressivement les combustibles fossiles et renforcer le développement des énergies durables
- 9C** | Œuvrer à un système énergétique flexible et intelligent
- 9D** | Assurer un financement ciblé de la transition énergétique

Dans le cadre de la transition vers une société climatiquement neutre, notre système énergétique doit entièrement être revu. **Les combustibles fossiles doivent disparaître du mix énergétique** et sont remplacés par des sources d'énergie renouvelables. Pour y parvenir, la demande énergétique totale doit fortement diminuer grâce aux économies d'énergie et aux gains d'efficacité dans tous les secteurs. De plus en plus d'applications utiliseront dès lors de l'électricité produite plus facilement et à faible émission de carbone, par exemple pour les véhicules électriques ou les pompes à chaleur pour le chauffage domestique.

Pour parvenir à une part sans cesse croissante d'énergie renouvelable, il est nécessaire de renforcer

## 9A | Économie d'énergie

Compte tenu du temps limité pour mettre en œuvre la transition énergétique et limiter le réchauffement à moins de 1,5°C, il est primordial de réaliser des économies d'énergie.

**Augmenter très nettement l'efficacité énergétique de notre patrimoine immobilier** (existant) constitue un challenge décisif. Ce défi de taille s'inscrit dans le cadre d'un aménagement du territoire entièrement repensé et d'une augmentation forte et rapide de l'offre d'énergies renouvelables, et des ambitions en termes de rénovation vers des habitations à basse consommation d'énergie : le taux de rénovation doit passer de 1 à 3% par an et les habitations doivent être rénovées plus en profondeur<sup>2</sup>. Non seulement ces actions sont bénéfiques pour le climat, mais elles offrent en outre d'autres avantages : les habitations sont ainsi plus confortables et de meilleure qualité<sup>3</sup>. Voici quelques pistes éventuelles pour entreprendre des rénovations énergétiques à grande échelle et très rapidement :

- mettre en œuvre efficacement et rapidement la rénovation obligatoire après vente telle que mentionnée dans le Plan national Énergie-Cli-

l'intégration européenne des réseaux électriques. La consommation énergétique doit également être gérée plus intelligemment, moyennant un meilleur équilibre de la production et de la consommation, et la mise en place d'un stockage efficace. Pour ce faire, les différents vecteurs et secteurs énergétiques (chaleur/électricité, transport/bâtiments/industrie) doivent davantage interagir. Ainsi, en cas de production excédentaire d'électricité, la chaleur peut par exemple être mise en tampon ou les véhicules électriques, chargés.

Vous trouverez ci-dessous un certain nombre de mesures clés pour faire de la transition énergétique une réussite. Dans la mesure du possible, vous trouverez également quelques solutions potentielles.

mat avec une priorité accordée à l'isolation de l'enveloppe du bâtiment<sup>4</sup> ;

- organiser des rénovations collectives au niveau communal et des quartiers<sup>5</sup> ;
- réunir et coordonner tous les acteurs de la rénovation (investisseurs, entreprises, propriétaires, pouvoirs publics) est primordial. Des initiatives telles que « EnergieSprong » aux Pays-Bas sont intéressantes à cet égard.<sup>6</sup> Une agence pourrait jouer un rôle de facilitateur<sup>7</sup> ;
- recourir à des instruments fiscaux et au pilotage du financement : il peut par exemple s'avérer intéressant de coupler le prêt contracté pour un logement au bâtiment plutôt qu'aux occupants<sup>8</sup> ;
- accorder une attention particulière, lors de rénovations énergétiques de logements et des rénovations de logements locatifs, aux mesures sociales et d'accompagnement pour les personnes à plus faibles revenus. Il est possible d'y parvenir au moyen de mesures normatives qui garantissent des prestations énergétiques et un confort de vie minimum et au moyen de mesures d'accompagnement

spécifiques pour les locataires et les propriétaires<sup>9</sup>.

Malgré le fait que nous utilisons de plus en plus d'applications électriques, de nombreux progrès restent à faire en matière d'**économies d'électricité**. Qu'il

## 9B | Éliminez progressivement les combustibles fossiles et renforcez le développement des énergies durables

Ces combustibles fossiles devront être éliminés progressivement d'ici 2050, non seulement pour la production d'électricité, mais également pour le chauffage. Voici quelques mesures possibles pour faciliter une telle transition :

### Chaleur

- D'une part, des mesures sont nécessaires pour éliminer progressivement les combustibles fossiles. Les mesures annoncées dans le Plan national climat et énergie, à savoir, en Flandre, la fin du raccordement au gaz naturel de nouveaux lotissements à partir de 2021, et l'arrêt de la commercialisation de chaudières à mazout pour les nouveaux bâtiments et les rénovations énergétiques profondes, constituent une première étape. Tout comme l'objectif du Pacte énergétique wallon qui vise à interdire la vente de chaudières à mazout à partir de 2035. Compte tenu de l'urgence de la question du climat, il convient d'accélérer la mise en œuvre de **l'interdiction d'installer des installations de chauffage à combustibles fossiles**<sup>10</sup>.
- Par ailleurs, les alternatives aux combustibles fossiles doivent faire l'objet d'un travail structurel. Le développement de la chaleur verte ne doit pas être envisagé indépendamment de la nécessité de rénovations énergétiques en profondeur. À l'instar du Danemark, nous proposons que les communes soient chargées de l'élaboration de **plans territoriaux en matière d'énergie et de chaleur**. Sur cette base, une décision peut être prise quant aux endroits où un chauffage collectif (réseaux de chaleur) s'avère approprié et en endroits où il est préférable d'opter pour des solutions individuelles comme des pompes à chaleur. Il est dès lors nécessaire de faciliter davantage le

s'agisse notamment de la nécessité d'un relighting, d'améliorer l'efficacité des appareils électroménagers ou de remplacer les appareils de chauffage électriques désuets et inefficaces. L'amélioration des procédés dans l'industrie peut également permettre d'économiser de grandes quantités d'électricité.<sup>10</sup>

déploiement des réseaux de chaleur et de la récupération de chaleur résiduelle.

- Dans ce cadre, le **financement** peut également jouer un rôle de pilotage important. Afin de faciliter l'électrification du chauffage (mise en place de pompes à chaleur), il est conseillé de supprimer les taxes énergétiques de la facture d'électricité et de compenser ce manque à gagner d'une manière alternative, de préférence via les combustibles fossiles.
- Le rôle et le potentiel du gaz vert font l'objet d'une attention particulière. Il convient dès lors d'établir des **critères de durabilité pour le gaz vert** et une vision claire de la répartition du potentiel de gaz vert entre les différents secteurs.

### Électricité

Afin d'augmenter davantage l'électricité renouvelable, les mesures suivantes sont envisagées.

- Instruments qui rendent intéressante l'installation de **l'énergie solaire sur tous les toits** (grands toits, logements locatifs, immeubles à appartements...) et qui permettent aux personnes dont le toit ne convient pas d'accéder à leur propre production solaire. Le partage solaire et l'autoconsommation collective sont des pistes intéressantes à cet égard<sup>12</sup>.
- Une approche plus systématique avec une forte implication des riverains dans la planification et l'exploitation (à travers des coopératives) d'éoliennes terrestres avec des objectifs clairs pour les différents niveaux de pouvoir. Cela peut **augmenter le soutien pour les éoliennes**. En outre, les restrictions imposées par les radars du secteur de l'aviation doivent être supprimées afin que des éoliennes puissent également être érigées à proximité des aéroports (civils et militaires).

<sup>2</sup> La stratégie wallonne de rénovation du bâtiment pour la rénovation constitue un bon objectif à cet égard, mais sa mise en œuvre reste encore à confirmer : <https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/strategie-wallonne-a-long-terme-pour-la-renovation-energetique-des-batiment.pdf?ID=47301>

<sup>3</sup> Multiple benefits of investing in energy efficient renovation of buildings, Copenhagen Economics for Renovate Europe, 2012

<sup>4</sup> Voir également, par exemple, en Allemagne où les rénovations obligatoires sont également reprises dans le décret sur les économies d'énergie, voir [http://bpie.eu/wp-content/uploads/2015/12/BPIE\\_Renovation\\_in\\_practice\\_2015.pdf](http://bpie.eu/wp-content/uploads/2015/12/BPIE_Renovation_in_practice_2015.pdf)

<sup>5</sup> voir par exemple <http://www.renosec.com/>, <https://www.be-reel.be/>

<sup>6</sup> <https://energiesprong.org/>

<sup>7</sup> comme recommandé lors des consultations du PNEC wallon : <https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/2018-consultation-esco.pdf?ID=49776>, p. 8

<sup>8</sup> voir par exemple, <https://www.objectgebondenfinanciering.nl/>

<sup>10</sup> Reducing energy consumption and peak power in Belgium, 3E, 2013.

<sup>11</sup> ainsi, le Danemark a déjà interdit en 2013 l'installation de chaudières au gaz ou à mazout dans de nouveaux bâtiments

<sup>12</sup> Comme prévu par l'U.E. : <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>

- L'accélération du développement **éolien pré-vu de 4 GW en mer du Nord**, en harmonie maximale avec la nature et avec un raccordement garanti de ces éoliennes à la terre.
- L'incertitude au sujet de l'arrêt des réacteurs nucléaires freine les nouveaux investissements. C'est pourquoi une **confirmation de l'agenda de la sortie du nucléaire** est demandée, afin de laisser le champ libre à un système énergétique plus flexible et renouvelable.
- Il est nécessaire de **limiter l'utilisation des centrales au gaz** au strict nécessaire, après avoir accordé la priorité aux économies d'énergie, aux énergies renouvelables, à la gestion flexible de la demande, au stockage et à la cogénération.

#### Biomasse

- L'utilisation de la **biomasse** doit être limitée à **ce qui est disponible durablement**, et il convient dans ce cadre de respecter le principe de hiérarchisation des usages en cascade. La biomasse ne doit être utilisée pour l'énergie que si elle ne peut pas être utilisée pour l'alimentation ou comme matériau. Les flux régionaux résiduels de biomasse doivent être organisés d'une manière géographiquement intelligente afin qu'ils puissent être valorisés efficacement. La biomasse ne doit être utilisée que dans les applications les plus efficaces (cogénération ou chauffage collectif). Il ne faut pas importer de biomasse qui ne

satisfait pas aux critères stricts de durabilité.

- Selon une étude de la Commission européenne, la plupart des **biocarburants actuels ne sont pas durables** et émettent même plus de gaz à effet de serre que les combustibles fossiles. Il existe également d'autres problèmes de durabilité tels que la perte de biodiversité, des atteintes aux droits de l'homme, l'insécurité alimentaire et l'accaparement des terres. C'est pourquoi la nouvelle directive RED II permet aux États membres de ne plus utiliser des biocarburants issus de plantes destinées à l'alimentation humaine ou animale. Pour les États membres qui souhaitent continuer à les utiliser, des teneurs maximales ont été fixées. L'offre potentielle de biocarburants « avancés » devrait rester limitée. C'est pourquoi la Belgique et les Régions devraient éviter de trop compter sur les biocarburants dans leur plan de décarbonisation des transports.

#### Le citoyen, acteur actif dans le domaine de l'énergie

- Pour renforcer le soutien aux énergies renouvelables et faire en sorte que les avantages de ces énergies renouvelables profitent aux citoyens, les **coopératives énergétiques** (comme c'est le cas en Allemagne), peuvent jouer un rôle plus important. Il est demandé aux décideurs politiques de créer une atmosphère propice à la participation active des citoyens, comme le prévoit la nouvelle législation européenne.

### 9C | Œuvrer à un système énergétique flexible et intelligent

Afin d'intégrer correctement une part sans cesse croissante d'énergies renouvelables, un système énergétique flexible et intelligent est nécessaire, dans lequel l'offre et la demande interagissent davantage et qui dispose d'une capacité de stockage suffisante. Les mesures suivantes permettent d'atteindre cet objectif :

- établir une feuille de route pour un réseau intelligent et flexible donnant aux gestionnaires de réseaux un mandat clair pour contribuer à la neutralité climatique. Il est également possible de stimuler la flexibilité du côté

de la demande à l'aide de divers instruments, tant sur le marché qu'à l'extérieur (tarification et fixation des prix, soutien ciblé, déploiement de compteurs numériques...);

- poursuivre les travaux visant à renforcer le système européen de transport d'électricité, non seulement sur terre mais également en mer du Nord ;
- mettre davantage l'accent sur la recherche et le développement de technologies power to x<sup>13</sup>, le stockage (saisonnier) et, en particulier, œuvrer à une vision du rôle de l'hydrogène.

### 9D | Assurer un financement ciblé de la transition énergétique

Pour que la transition énergétique soit une réussite, un financement ciblé et intelligent est nécessaire. Pour y parvenir, voici différentes pistes :

- **l'abolition des subventions pour les combustibles fossiles**, telles que la suppression progressive des voitures de société et l'abandon des investissements publics et du soutien aux combustibles fossiles (désinvestissement) ;
- l'introduction d'un **prix national du carbone** ; des développements pourront être entrepris dans ce cadre sur la base de nombreuses études préparatoires<sup>14</sup> ;
- un **prix plus élevé du SCEQE pour toutes les entreprises**, associé à une taxe sur les importations de CO<sub>2</sub> aux frontières européennes afin de garantir des conditions de concurrence équitables ;
- des systèmes dans lesquels des investisse-

ments initialement élevés dans des équipements efficaces sur le plan énergétique ou des interventions de tiers sont soutenus et dans lesquels les remboursements sont financés par les économies d'énergie<sup>15</sup>;

- l'utilisation d'**instruments de financement innovants**. Ainsi, on pourrait imaginer un « fonds citoyen » créé par les pouvoirs publics via la vente des obligations pour des investissements dans les énergies renouvelables. De cette façon, les plus de 250 milliards d'euros actuellement sur les comptes d'épargne en Belgique pourraient être utilisés pour la transition énergétique ;
- des ressources de recherche suffisantes pour les énergies renouvelables et des solutions énergétiques innovantes telles que les technologies power to x, l'intégration des systèmes, le stockage de l'énergie...

<sup>13</sup> Power to x se réfère à différentes formes de transformation de l'électricité ou de stockage, dans lesquelles l'électricité est transformée en d'autres vecteurs tels que la chaleur, l'hydrogène, le gaz... C'est un moyen de valoriser les excédents d'électricité et d'intégrer les secteurs.

<sup>14</sup> [https://www.climat.be/files/2615/3268/2882/National\\_Carbon\\_Pricing\\_Debate\\_-\\_Final\\_Report.pdf](https://www.climat.be/files/2615/3268/2882/National_Carbon_Pricing_Debate_-_Final_Report.pdf)

<sup>15</sup> <https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/2018-consultation-esco.pdf?ID=49776>

## 4. SE CONCENTRER SUR UNE TRANSITION ACCÉLÉRÉE VERS LA NEUTRALITÉ CLIMATIQUE DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE ET INDUSTRIEL

### 10. Transition industrielle

- 10A** | Feuille de route Climat 2030-2040-2050 pour l'industrie belge
- 10B** | Un ambitieux programme d'innovation « moonshot » visant une réduction à grande échelle des émissions de gaz à effet de serre et la promotion des chaînes de valeur de l'économie circulaire
- 10C** | Prévoir un « test de neutralité climatique 2050 » dans les autorisations environnementales et les études d'impact environnemental (EIE) des grands investissements à partir de 2020

Pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C, la Belgique doit viser des émissions nettes de CO<sub>2</sub> nulles d'ici 2040 et des émissions nettes des autres gaz à effet de serre nulles d'ici 2050. Les **secteurs de la pétrochimie, du raffinage, de l'acier et du ciment** sont responsables de la majeure partie des émissions de CO<sub>2</sub> de l'industrie belge. Afin d'atteindre

les objectifs climatiques belges ambitieux, l'industrie belge doit opérer une transition à grande échelle afin de rendre ses procédés et ses produits respectueux de l'environnement. Les entreprises et les instituts de recherche belges doivent relever ensemble ce défi d'envergure. À cet égard, le gouvernement joue un rôle crucial de facilitation et de financement.

#### 10A | Feuille de route Climat 2030-2040-2050 pour l'industrie belge

Préalablement aux mesures concrètes ci-dessous, il convient d'élaborer une feuille de route Climat pour l'industrie belge et ses différents secteurs. Son élaboration peut se faire par l'intermédiaire d'un modèle de gestion de la transition mul-

ti-acteurs, comme celui appliqué avec succès par le passé pour le Plan C (réseau de transition pour la gestion durable des matériaux). Cette feuille de route peut être mise à jour tous les deux ans.

#### 10B | Un ambitieux programme d'innovation « moonshot » visant une réduction à grande échelle des gaz à effet de serre et la promotion des chaînes de valeur de l'économie circulaire

Pour rendre cette transition possible, il est nécessaire de mettre en place un programme d'innovation concerté allant bien au-delà des solutions en bout de chaîne comme la Capture et le Stockage du CO<sub>2</sub> (CCS). Il est possible d'y parvenir en mobilisant des ressources de financement dédiées via un ambitieux programme d'innovation « moonshot ». Compte tenu de l'ampleur du défi et de l'urgence de la situation, nous recommandons de prévoir au moins 150 millions d'euros par an (montant total pour la Flandre, Bruxelles et la Wallonie). A titre de comparaison, cela représente un investissement encore plus colossal que le programme « moonshot » récemment annoncé par le ministre flamand Muyters.

peut se réaliser par une amélioration progressive des procédés industriels existants, mais nécessite des **méthodes de production** fondamentalement nouvelles (par exemple utiliser l'hydrogène vert comme réducteur pour la production d'acier, utiliser la biomasse pour la production de plastique, utiliser l'énergie verte pour la production électrochimique). Dans le même temps, il est nécessaire de mettre en place des chaînes de valeur ciblées sur les principes d'économie circulaire, qui peuvent également réduire les émissions totales de gaz à effet de serre (par exemple la production de ciment pauvre en CO<sub>2</sub> et de liants alternatifs à partir de matières premières secondaires issues du secteur non ferreux).

En termes de thématiques, nous proposons deux axes principaux (qui se chevauchent) : (1) **la réduction à grande échelle des gaz à effet de serre et la réutilisation du CO<sub>2</sub> dans la production industrielle (acier, ciment, chimie, chaux, raffinage...)**; (2) la promotion des chaînes de valeur de l'économie circulaire.

L'innovation dans les nouveaux procédés industriels et les nouveaux modèles d'entreprise sont associés à des risques importants et à des impacts considérables : ces innovations ont besoin de temps et doivent être démontrées. Ce programme « moonshot » nécessite donc également un budget considérable pour financer les usines de démonstration, qu'il convient de mentionner dans la feuille de route à établir pour une industrie belge climatiquement neutre en 2050.

Ce programme « moonshot » permettra de soutenir l'innovation technologique qui provoque de véritables changements de tendance. Ce processus ne

#### 10C | Prévoyez un « test de neutralité climatique 2050 » dans les autorisations environnementales et les EIE pour les grands investissements à partir de 2020

À partir de 2020, tous les nouveaux/grands investissements devront faire l'objet d'un test afin de vérifier leur compatibilité avec l'objectif de neutralité climatique à atteindre en 2050. Il s'agit notamment des investissements pour des installations avec une longue durée de vie. Les autorisations environne-

mentales doivent ainsi être assorties de conditions qui stipulent que l'investissement doit être réalisé de manière à être climatiquement neutre d'ici 2050. Cette mesure est strictement nécessaire afin d'éviter tout nouvel immobilisme dans les investissements et les technologies néfastes pour le climat.

## 4. SE CONCENTRER SUR UNE TRANSITION ACCÉLÉRÉE VERS LA NEUTRALITÉ CLIMATIQUE DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE ET INDUSTRIEL

### 11. Accompagnez la transition par des mesures sociales :

- 11A** | Soutenez une solide stratégie de rénovation (énergétique) en faveur des groupes socialement vulnérables
- 11B** | Mettez en œuvre une stratégie coordonnée pour éliminer les subsides néfastes aux combustibles fossiles d'une manière socialement équitable

Une transition est nécessaire dans de nombreux domaines. Il est important de soutenir les couches de population les plus pauvres dans cette

transition. Dans le cas contraire, les inégalités ne feront qu'augmenter et le soutien nécessaire sera nivelé par le bas.

#### **11A** | Soutenez une solide stratégie de rénovation (énergétique) en faveur des groupes socialement vulnérables

La rénovation des logements en est un exemple typique. La rénovation énergétique des logements doit s'accélérer au cours des prochaines années, à tous les niveaux. Cette accélération est difficile en soi. Si nous n'y prêtons pas attention, une telle stratégie sera insuffisante pour faire face à la situation réelle des **groupes socialement vulnérables sur le marché du logement**. Ils vivent souvent dans des maisons mal isolées, ont peu de moyens pour la rénovation ou ils louent leur logement sans grande influence sur leurs propriétaires. Des modèles sont en cours d'élaboration dans plusieurs villes afin

de mettre au point des modèles spécifiques pour ces groupes. Ces modèles doivent être renforcés et déployés à plus grande échelle. Il convient de se poser la question suivante pour chaque composante de la politique de rénovation : les personnes avec moins de ressources peuvent-elles y prendre part ? La réponse peut être positive, par exemple, par le biais d'un préfinancement, que ce soit grâce à une intervention de l'État ou selon les principes du marché. Il convient de lever tous les obstacles qui existent encore afin d'accélérer cette politique.

#### **11B** | Mettez en œuvre une stratégie coordonnée pour éliminer les subsides néfastes aux combustibles fossiles d'une manière socialement équitable

Les fonds publics ne sont pas illimités. Ces ressources publiques limitées devraient donc être utilisées pour la transition vers un nouveau modèle et non pour des mesures qui nous ancreront dans l'ancien modèle pendant de nombreuses années encore. Si nous ne négocions pas ce virage, nous subventionnerons fortement l'externalisation des coûts, que nous devons alors compenser par une augmentation des dépenses dans le domaine de la protection sociale.

À court terme, les effets de tout changement devraient être ressentis comme positifs par les groupes socialement vulnérables. Ils ont tout intérêt à ce que leur situation réelle s'améliore. Cependant cette amélioration ne doit pas se faire par le

biais d'instruments tels qu'une réduction générale de la TVA sur l'énergie qui, dans les faits, favoriserait le gaspillage ou une surconsommation. Si un cadre clair est mis en place, des mesures bien ciblées peuvent favoriser à court terme le développement des **technologies climatiquement neutres**. En outre, il est important que le soutien fiscal actuel à l'utilisation des combustibles fossiles, par exemple par les véhicules de société, soit supprimé. Selon une étude du WWF, il s'agirait du montant pharaonique de 2,7 milliards d'euros par an<sup>1</sup>. Bon nombre de ces subsides minent non seulement la transition vers un autre modèle, mais accroissent également les inégalités salariales. C'est pourquoi il est urgent d'y mettre fin afin de promouvoir la transition vers une société durable.

<sup>1</sup> <https://wwf.be/assets/IMAGES-2/CAMPAGNES/ELECTIONS2019/FF-report/WWF-Climate-FF-report-final.pdf>

## 5. METTRE EN PLACE UNE TRANSITION EN MATIÈRE D'AFFECTATION DES SOLS, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'INFRASTRUCTURE

### 5.1 UTILISATION DE L'ESPACE

#### 12. Optimisez l'utilisation de l'espace disponible

- 12A** | Arrêtez immédiatement l'appropriation de l'espace ouvert (« stop au béton » en Flandre)
- 12B** | Développez des modèles d'échange et de redistribution des droits privés et publics
- 12C** | Liez le coût des routes et de l'infrastructure à l'emplacement
- 12D** | Établissez des taxes et des primes en fonction de l'emplacement, récompensez la politique et le comportement durables en matière d'aménagement du territoire

**12A** | Arrêtez immédiatement l'appropriation de l'espace ouvert (« stop au béton » en Flandre) et réduisez dans le même temps l'empreinte spatiale de l'homme (recentrage urbain, densification, débetonnement,) et activez immédiatement les instruments nécessaires à cette fin

Afin de garantir un service public viable et abordable (équipements d'utilité publique, transports publics, etc.) en combinaison avec l'expansion de l'espace dévolu à la nature, une série de mesures est nécessaire.

Interdisez l'utilisation d'espaces ouverts dans des endroits mal situés en termes de valeur liée à la présence de point nœud et d'équipements (cf. par exemple la Carte avec la valeur liée à la présence de points nœuds du VITO<sup>1</sup>). Réduisez l'espace dévolu à l'homme et à ses activités. Démolissez des bâtiments inutilisés situés en périphérie, interdisez de changer la destination de bâtiments non conformes à la destination de la zone situés en zones naturelles ou en zones agricoles. Démolissez les pavages et les revêtements en dur inutiles et rétrécissez les profils trop larges. **Élaborez des scénarios de suppression** des quartiers périphériques délabrés et l'urbanisation en rubans. Négociez ou échangez des droits de construction et ne payez pas de dommages résultant de la planification spatiale si le terrain en question n'est de facto que peu aménageable (en raison d'une offre excédentaire, d'une zone d'alerte en matière d'inondation, etc.).

L'**agriculture** devra également améliorer son empreinte spatiale. En fonction de l'emplacement, redonnez l'espace libéré à la nature, à l'eau ou aux zones vertes du quartier. Adaptez le financement communal afin que les communes soient également récompensées pour la création de plus de nature et d'espaces ouverts ou leur préservation. Cela suppose également l'adoption d'une approche proactive en vue de la réutilisation ou du remplacement des locaux inoccupés dans les centres et les zones artisanales au lieu d'utiliser l'espace libre pour construire

de nouveaux bâtiments. Cela s'applique à tous les domaines politiques et programmes architecturaux : logement, industrie, commerce, etc.

**Une densité plus élevée et un recentrage urbain** sont des conditions nécessaires pour redonner place à la nature, à la biodiversité et aux services liés à la nature tels que la retenue des eaux ou sa fonction de tampon climatique. Des centres urbains plus habitables entourés de plus de verdure fourniront une meilleure assise pour la classe moyenne et le commerce. Cela réduira également les besoins de mobilité (c'est-à-dire moins de consommation d'énergie et d'émissions), les embouteillages, le nombre d'accidents mortels et les émissions de particules, ainsi que l'efficacité des transports publics qui peuvent desservir plus de passagers plus fréquemment et avec moins d'arrêts. La proximité au sein d'une communauté présente également des avantages socioculturels et économiques. Les effets bénéfiques commencent immédiatement et augmentent à long terme.

Une étude récente de VITO a calculé qu'un « stop au béton » immédiat en Flandre rapporte au moins 1,7 milliard par an.

- Mémoire de l'Association des villes et communes de Flandre (VVSG) à l'attention du gouvernement, p.28 art. 1er<sup>2</sup>  
Utilisez les chambres de qualité des intercommunales, qui ont été récemment créées, pour aider les autorités locales à soutenir ces processus.
- Étude Dépt. Environnement & VITO sur les frais de l'étalement urbain.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/8954>

<sup>2</sup> [https://www.vvsg.be/Memorandum%202019/VVSG-Memorandum\\_2019.pdf](https://www.vvsg.be/Memorandum%202019/VVSG-Memorandum_2019.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/9302>

**12B |** Développez des modèles d'échange et de redistribution des droits privés et publics

Veillez à disposer d'instruments flexibles, pratiques et rapidement applicables pour l'échange, **la négociation et le transfert de droits de construction**. En Flandre, par exemple, certains de ces instruments sont déjà prévus dans le plan de politique spatial flamand et dans le décret sur les instruments. Ils doivent être approuvés d'urgence.

Les droits fonciers négociables, y compris la législation actuelle et future, sont complexes et ne faciliteront pas une transition rapide. Il arrive souvent que les arguments en faveur d'une certaine transaction, bien que soutenus par toutes les parties prenantes, ne parviennent pas à aller de l'avant en raison d'un passage kafkaïen à travers la législation. Par exemple, le rapport d'incidences environnementales, toujours plus souvent imposé, a ainsi arrêté in extremis l'introduction du « stop au béton » en Flandre. Tant que la législation n'aura pas été adaptée, et afin d'intégrer une vision progressive dans la transition, la création d'une chambre de qualité pourrait apporter une solution dans ce cadre. C'est pourquoi nous recommandons la création d'une **chambre de qualité** qui a le droit d'autoriser des exceptions dans le cadre de l'échange et de la négociation de droits fonciers si l'intérêt général - comme les aspects du climat et de la durabilité - en bénéficie. Aucune réglementation ne couvre tous les aspects. Aujourd'hui, il arrive trop souvent de devoir réviser les réglementations alors que cela pourrait être évité en accordant des dérogations structurelles, mais seulement si la solution de remplacement répond mieux aux intentions et si cela est confirmé par la chambre de qualité des experts.

Un exemple en Flandre : si une commune supprime les droits de construction privés en périphérie, elle devra aujourd'hui à cet effet s'acquitter de dommages résultant de la planification spatiale. Si elle entend en échange densifier son centre sur des terrains qui lui appartiennent, elle doit pour cela payer une taxe sur les bénéfices de la planification spatiale. Autrement dit, elle devrait donc payer deux fois, alors que la logique même veut que la commune puisse effectivement utiliser les bénéfices de son propre terrain au centre pour compenser les dommages liés à la planification spatiale dans la zone périphérique.

Les formes traditionnelles de gestion de la propriété foncière et des droits de construction ne sont pas en mesure de soutenir les transitions rapides dont nous avons besoin aujourd'hui. La création de plus d'espaces verts et d'espaces dévolus à l'eau, le **décloisonnement et le débetonnement**, la **densification**

**et le recentrage urbain** ne peuvent réussir tant que la majorité des droits de construction qui reposent sur des emplacements suburbains inadéquats ne peuvent être déplacés. Par ailleurs, l'échange et la négociabilité des droits de construction limitent dans une large mesure les frais à charge des autorités (dommages liés à la planification spatiale) associés à la densification.

Si, par exemple, dans le cadre de l'occupation des terres existante en Flandre, nous augmentons la densité à une moyenne de 1 800 habitants par km<sup>2</sup> (soit la densité du Royaume-Uni), il y a de la place pour plus de 9 millions d'habitants en Flandre. La Flandre compte aujourd'hui 6,444 millions d'habitants. Autrement dit, dans le cadre de l'occupation des terres existante, nous avons encore une capacité de plus de 2,50 millions d'habitants supplémentaires. Cependant, selon les prévisions, un maximum de 1,20 million d'habitants supplémentaires s'ajoutera avant que la population ne commence à diminuer d'ici 2080 à 2090. Cela signifie qu'un « stop au béton » peut en effet prendre effet immédiatement et que l'occupation des terres actuelle est plus que suffisante pour répondre à la croissance démographique attendue. Une autre conclusion - très rassurante - est que nous n'aurons, dans une large mesure, pas besoin des zones résidentielles non encore construites et des zones d'expansion résidentielle existantes. Qui plus est, si nous y appliquons une densité de 50 logements par hectare, cela donnerait de la place pour 6 millions d'habitants supplémentaires. Par conséquent, il y a donc une offre pléthorique de terrains, dont la majorité n'accueillera jamais de construction. Cette observation réduit considérablement le problème des dommages liés à la planification spatiale et de l'indemnisation des droits de construction à la valeur « vénale », car, compte tenu de l'association d'une offre excédentaire et d'une demande très faible, le prix du marché sera toujours au plus bas.

Un bon exemple de droits négociables est celui des « droits aériens » qui s'appliquent aux gratte-ciels aux États-Unis. Afin d'éviter qu'une rue ne devienne un sombre « canyon » de tours attenantes (il suffit de penser à la digue de la Côte belge), un certain nombre de parcelles entourant les tours doivent présenter une faible hauteur afin que l'espace public reçoive suffisamment de lumière du jour. Ces parcelles adjacentes sont payées par l'investisseur qui est autorisé à construire l'immeuble et qui paie ainsi ses voisins pour les droits aériens qu'il est autorisé à exercer.

**12C |** Liez le coût des routes et de l'infrastructure à l'emplacement

Créez des mécanismes qui répercutent les coûts excessifs des routes, des infrastructures, des équipements d'utilité publique, des lignes électriques, du réseau d'évacuation des eaux usées, de l'approvisionnement en eau, de la téléphonie et des communications (coûts causés par la faible densité et la situation périphérique suburbaine) **sur les usagers ou les investisseurs** qui y possèdent des bâtiments ou des terrains. Introduisez progressivement ces mécanismes (primes, impôts, etc.) afin que les gens puissent s'adapter à temps et fournir d'autres solutions nécessaires.

Une étude récente réalisée par VITO pour le Département Environnement<sup>4</sup> a montré qu'en Flandre, un site périphérique coûte parfois jusqu'à 20 fois plus cher en termes d'infrastructure pour un certain facteur d'équipement qu'un bien situé dans un centre. Cela entraîne non seulement des coûts très élevés pour les autorités, mais aussi une consommation d'énergie, des émissions, des déchets, etc.

En permettant cette différenciation, il est possible, dans le même temps, d'économiser beaucoup sur les dépenses publiques et d'accélérer la transition vers une politique du logement et de la mobilité respectueuse du climat et durable.

**12D |** Établissez des taxes et des primes en fonction de l'emplacement, récompensez la politique et le comportement durables en matière d'aménagement du territoire

La révision des revenus cadastraux - qui constitue de toute façon une demande l'Europe - doit intervenir de toute urgence, qu'elle soit liée ou non à la taxation des revenus locatifs réels. Une augmentation progressive dans la périphérie peut être liée à une réduction dégressive des impôts dans les centres. Un paramètre possible pour l'imposition est **l'utilisation du sol par m<sup>2</sup> de bâtiment**. Par conséquent, plus l'utilisation du sol est importante, plus l'imposition est élevée. De cette façon, l'utilisation économique de l'espace ouvert est récompensée au niveau fiscal.

Les primes à la démolition et à la reconstruction ainsi que les primes à la rénovation énergétique ne peuvent être octroyées que dans des sites bien situés et à l'épreuve du temps, à proximité des centres des

villes et des villages. Le raisonnement général qui sous-tend cette démarche est le suivant : on utilise le plus grand nombre possible de primes et de taxes comme leviers pour récompenser les transitions spatiales souhaitées et les choix de logement souhaités. En introduisant rapidement les récompenses et lentement les taxes dissuasives, la transition peut se faire d'une manière socialement responsable.

Dans ce cadre, les principaux avantages sont que les primes et les taxes constituent l'un des instruments les plus puissants pour inverser l'impact environnemental très élevé de notre politique actuelle en matière d'aménagement du territoire (mobilité, utilisation de l'espace, consommation d'énergie, etc.) et pour stimuler le comportement souhaité moyennant des récompenses.

<sup>4</sup> <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/9302>

## 5. METTRE EN PLACE UNE TRANSITION EN MATIÈRE D'AFFECTATION DES SOLS, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'INFRASTRUCTURE

### 5.1 UTILISATION DE L'ESPACE

#### 13. Renforcez une politique de densification raisonnable et une utilisation économe des sols

- 13A** | Veillez à ce que les administrations locales comprennent mieux leur potentiel de densification spatiale pour l'édification de constructions et l'utilisation de l'espace, et la façon de les mettre en œuvre
- 13B** | Utilisez la réorganisation et la densification de notre aménagement du territoire comme levier pour réduire le besoin de délocalisation
- 13C** | Assurez une politique de mobilité cohérente, en la retirant en partie du niveau local

**13A** | Veillez à ce que les administrations locales comprennent mieux leur potentiel de densification spatiale pour l'édification de constructions et l'utilisation de l'espace, et la façon de les mettre en œuvre

Nous recommandons que chaque commune inventorie pour chaque bloc de bâtiments, les chiffres clés pertinents suivants : habitations par hectare, indice P/S (rapport entre la surface au sol brute totale de tous les bâtiments et la surface totale du terrain), degré de construction, surface empierrée, surface perméable, superficie du jardin, surface précieuse sur le plan écologique ou espace vert protégé. Bien qu'il soit facile d'obtenir ces informations à partir d'informations SIG déjà existantes, peu d'administrations locales ont dressé une vue d'ensemble de ces indicateurs et de leur évolution pour leur territoire. Cela devrait être lié à un inventaire des logements inoccupés activement utilisables.

Utiliser de nouveaux instruments proactifs qui **visent la densification** : densités minimales obligatoires en termes de P/S et de nombre de logements par hectare, avec éventuellement une hauteur minimale obligatoire sous corniche au lieu d'une hauteur sous corniche maximale, une quantité imposée de végétation de l'écosystème et des espaces ouverts. Par exemple, la mise en place d'une certaine quantité de végétation précieuse pour l'écosystème sur une parcelle pourrait être imposée en échange d'une densité ou d'une hauteur de construction plus élevée. Dans le cadre d'une sorte de négociation de l'urbanisme, cela peut être comparé à l'imposition d'une charge urbanistique.

Veillez à ce que des limites légales et financières soient imposées aux possibilités de retard et d'obstruction procéduraux causés par des comportements NIMBY (not in my backyard, «Pas chez moi»). Les citoyens doivent conserver leur droit de remettre en cause les projets au nom de l'intérêt commun. Mais, à l'heure actuelle, il arrive trop souvent que les citoyens fassent passer leurs intérêts privés avant l'intérêt commun. C'est ainsi que des projets importants pour la transition vers une société plus durable (densification, construction plus élevée, équipements collectifs tels que les écoles et les jardins d'enfants) sont souvent rendus impossibles pour toutes sortes de raisons d'intérêt personnel, et la perte de temps peut parfois se chiffrer en millions d'euros de pertes pour les investisseurs et les administrations.

Menez une **politique spatiale plus forte au niveau communal** grâce à un subtil dosage d'autonomie communale, tantôt réduite tantôt augmentée en fonction des nécessités. Prévoyez un soutien et un encadrement de meilleure qualité des autorités centrales à l'intention des administrations locales. Les communes auront une vue sur les emplacements du tissu urbain existant dans le centre où les densités sont anormalement faibles et où les opportunités de densification peuvent être saisies. Dans ce contexte, il est également possible de déplacer des droits de construction vers des sites bien situés présentant une trop faible densité et de les ajouter aux droits de construction existants sur place. Cette approche permet de réduire considérablement les coûts liés aux dommages découlant de la politique spatiale.

Par ailleurs, il existe également une forte relation entre la densité et l'énergie. Par exemple, les réseaux de chaleur ne sont pas rentables sous une densité de 40 à 50 maisons par hectare. Une densité de 50 par hectare devrait donc devenir l'objectif, tant pour les nouveaux quartiers que pour les quartiers existants.

#### Quelques bons exemples.

- L'outil « Bouwmeester Scan » en Flandre. Il est recommandé de continuer à les appliquer de manière structurelle et de transformer systématiquement les connaissances acquises en actions dans le cadre d'une collaboration équilibrée entre les autorités locales et centrales.
- La réglementation en matière de densification de l'intercommunale Leiedal, qui a déjà travaillé avec une hauteur sous corniche minimale et des densités minimales dans les zones artisanales, a donné des résultats satisfaisants. Au sein d'une zone d'activité économique, un espace a été créé pour 30 % d'entreprises ou d'espaces commerciaux supplémentaires.
- Le Pandreitje à Bruges : 100 habitations sur 1 hectare, seulement 3 à 4 étages, 25 % construits, 25 % d'espaces verts privatifs et 50 % d'espaces ouverts collectifs ; haute densité à l'échelle humaine.

**13B |** Utilisez la réorganisation et la densification de notre aménagement du territoire comme levier pour réduire le besoin de délocalisation

Les émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'utilisation excessive de la voiture et aux embouteillages sont une conséquence directe de la dispersion et du morcellement de l'aménagement du territoire et de l'habitat suburbain. Par conséquent, n'accordez pas la priorité à l'écologisation de l'ensemble de notre parc automobile actuel. Penchez-vous d'abord autant que possible sur la réduction de la demande de mobilité, puis sur la **réorganisation de notre aménagement du territoire**, en combinaison avec davantage de transports publics, de pistes cyclables et de voitures partagées. Diverses études en Europe et en Amérique montrent que d'ici 2030, grâce au covoiturage et aux voitures autonomes, on peut s'attendre à une réduction d'environ 80% de la propriété privée de véhicules. Par ailleurs, ce nombre de véhicules bien moins élevé devra fonctionner avec une énergie renouvelable et neutre en CO<sub>2</sub>.

Il est très urgent d'arrêter le plus rapidement possible l'*étalement urbain*, c'est-à-dire l'expansion des bâtiments dans toutes les directions. Parce que tout ce qui est aujourd'hui encore construit en banlieue dans des zones dépendant de l'automobile le restera pendant cinquante ans au moins, ce qui consolidera les embouteillages, la mauvaise accessibilité et une demande en mobilité trop élevée. S'attaquer aux causes de la mobilité est toujours plus efficace que de s'attaquer à ses symptômes.

En Flandre, par exemple, les services de soins à domicile sont de plus en plus affectés par les embouteillages dus à notre tissu résidentiel fragmenté et parcourent 600 000 km par jour (soit 15 fois la circonférence de la terre !) pour atteindre les personnes âgées dans des lotissements. Le décloisonnement prioritaire de notre tissu résidentiel suburbain permettrait d'éviter une grande partie de ces kilomètres de déplacement.

**13C |** Assurez une politique de mobilité cohérente, en la retirant en partie du niveau local

Veillez à ce que la politique centrale et la réglementation qui déterminent la mobilité ne soient pas contredites par une réglementation au niveau local. Dans ces domaines, il convient d'inverser la subsidiarité. Les règlements de stationnement et la réglementation locale similaire en matière de mobilité (nombres de parkings pour vélos, voitures partagées, etc.) sont actuellement tous différents. Il convient de les **rationaliser** afin qu'une politique générique cohérente puisse être mise en œuvre.

Imposer aux communes d'inscrire les voitures partagées et les bornes de recharge dans leur politique de stationnement, leur imposer d'appliquer une norme

de stationnement dégressive qui encourage la transition de la voiture privée aux transports en commun. Combiner le tout avec des nœuds multimodaux.

Les pouvoirs publics et les sociétés de transport (train, tram, bus) doivent collaborer pour mettre au point un réseau de transport public de qualité et abordable qui puisse servir de levier pour le recentrage urbain.

Utilisez les intentions et la cohérence supra-locale recherchées actuellement par les zones de transport en ce qui concerne les transports publics pour l'utilisation individuelle de la voiture et le stationnement.

## 5. METTRE EN PLACE UNE TRANSITION EN MATIÈRE D'AFFECTATION DES SOLS, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'INFRASTRUCTURE

### 5.2 LOGEMENT

#### 14. Mise sur une nouvelle politique du logement ambitieuse axée sur un logement durable et abordable

- 14A |** Élaborez une politique du logement qui propose un logement de qualité à un prix abordable et à des endroits corrects, encouragez les possibilités de logement coopératif et de « logement de société »
- 14B |** Remplacez le bonus logement par un incitant pour la rénovation ou le logement collectif, modulaire, adaptable et abordable
- 14C |** Développez un secteur locatif abordable
- 14D |** Réformez la fiscalité du logement afin de la rendre plus sociale et plus durable d'un point de vue écologique
- 14E |** Encouragez le logement circulaire et adaptable

**14A |** Élaborez une politique du logement qui propose un logement de qualité à un prix abordable et à des endroits corrects, encouragez les possibilités de logement coopératif et de « logement de société »

Aspirez à davantage de logements abordables bien situés dans ou à proximité des centres urbains, et tendez vers de meilleures typologies de logement qui offrent une **qualité de vie et des critères favorables à la famille** au moins aussi bons - et si possible meilleurs - qu'une villa dans un lotissement de banlieue.

Misez sur la construction groupée d'habitations et utilisez l'urbanisme négocié afin de ne pas s'attacher à la quantité (surface habitable, car chez nous, elle est bien plus importante que la moyenne européenne), mais plutôt à la qualité au travers d'aspects comme la vie privée, la luminosité, des terrasses, des vérandas, des jardins sur le toit et des potagers, des espaces de jeu pour les enfants. Les espaces verts, la quiétude et la vie privée revêtent une importance essentielle, surtout dans des zones densément peuplées.

Cela signifie également qu'il convient de miser beaucoup moins sur la construction individuelle et de privilégier davantage **différentes formes de construction groupée d'habitations** dans des zones de haute densité. Cette option peut être mise en place au travers d'une plus large gamme de types de logement, pas seulement des appartements, mais aussi des habitations adjacentes avec jardin, des maisonnettes, des duplex superposés, des constructions hautes, moyennes et basses, etc. Les types d'habitation doivent eux aussi proposer une plus grande diversité en matière de qualité de l'habitat, de terrasses, de jardins sur le toit, de potagers, d'aires de jeu, etc. Nous pouvons grandement améliorer la qualité de l'habitat au travers d'une offre plus large de fonctions collectives avec un partage des frais par de nombreuses personnes dans le cas d'un habitat groupé, ce qui impacte à nouveau positivement le coût du logement. Il ne s'agit pas ici d'une cohabitation forcée avec vos voisins (au détriment de votre vie privée), mais bien du partage de toute une série de fonctions qui rendent le logement plus agréable : un atelier pour bricoler, un logement pour invités, un espace pour nettoyer et réparer les vélos, une salle de musique bien isolée acoustiquement où les habitants qui étudient la musique peuvent s'exercer sans gêner leurs voisins, une piscine ou une salle de fitness... Les logements groupés donnent également lieu à toute une série de co-bénéfices : économie d'échelle, installations économes en énergie, achats collectifs, etc.

Un important modèle sous-jacent qui permet d'encourager ce système est le logement coopératif sur la base de parts avec droit au logement. Ce modèle combine la mobilité résidentielle d'un locataire à la constitution de capital d'un propriétaire, et permet souvent d'éliminer le coût inhérent à la valeur du terrain des frais de logement.

La transition d'un logement périphérique à un logement en centre-ville doit être incitée. Les propositions de logement alternatives sur des sites compatibles avec une vue long terme doivent donc être plus **attirantes (plus jolies) et plus abordables** qu'une villa dans un lotissement. L'adoption d'une approche intelligente permet la mise en place d'une situation financière plus saine à long terme pour les citoyens, pour les autorités et le secteur de la construction.

Les modèles de logement coopératifs (logement sur la base de parts avec droit au logement) donnent aux citoyens la possibilité de déménager dans l'habitation la plus adéquate à chaque étape de leur vie, avec la portabilité de leur capital et sans obligation d'acheter ni de vendre. Au lieu de s'isoler dans un lotissement, les personnes âgées peuvent rester « chez eux » le plus longtemps possible en quittant leur maison en temps utile pour aller dans un endroit central à proximité d'établissements de soins et de la communauté. En outre, ce système assure une participation active des citoyens dans le secteur de la construction par l'intermédiaire d'une économie collaborative immobilière. Les groupes de co-housing et les coopératives construisent par ailleurs systématiquement de meilleures habitations qui sont plus durables et plus économes en énergie. Ils sont à la fois maître de l'ouvrage, promoteur et riverain, et ils calculent leur niveau d'investissement optimal en fonction des coûts de propriétaires totaux au lieu de considérer uniquement le quick win en cas de construction et de vente. Cette approche leur permet de tenir davantage compte du coût d'entretien, de la consommation d'énergie, de l'adaptabilité à long terme, etc.

Au niveau régional, transformez les Sociétés régionales du Logement social en Société régionale de logement coopératif. Associé à un marché locatif plus étendu, un modèle coopératif facilitera les déménagements ce qui permettra aux citoyens d'habiter plus souvent plus près de leur lieu de travail.

Le modèle d'habitation coopérative en Suisse entraîne en parallèle la mise en place d'un système de logement social. Les logements sociaux n'y sont pas regroupés au sein d'un seul bâtiment ou d'un ghetto, mais sont au contraire répartis dans les différents logements coopératifs. La seule différence réside dans le fait que les habitants sociaux sont partiellement subventionnés pour l'acquisition de leurs parts.

**Introduisez le logement de société** pour remplacer les voitures de société. Les entreprises qui coinvestissent dans le logement coopératif pourraient ainsi réserver une certaine quantité de logements pour leurs travailleurs (ce qui permettrait de concrétiser

le concept de logement de société). Dans ce cas aussi, les instruments publics existants pourraient être réformés afin de rendre possible la transition vers une société durable sans frais supplémentaires. Afin d'assurer l'attractivité de l'édifice salarial, celui-ci devrait être aussi attirant et chic qu'une voiture de société. Il convient d'être strict et ambitieux au niveau de la qualité de la conception. Il sera alors possible d'ajouter aussi ce budget dédié aux voitures de société à ce plan Marshall ou à ce New Deal en faveur du logement climatiquement neutre. Une telle politique du logement constitue également une politique en matière de pauvreté et une solution à nos pensions basses.

**14B |** Remplacez le bonus logement par un incitant pour la rénovation ou le logement collectif, modulaire, adaptable et abordable

Le bonus logement en Flandre n'avait aucun impact social favorable, car il a disparu immédiatement dans des prix de vente plus élevés et ne profitait donc qu'aux vendeurs. Il avait par ailleurs un impact négatif sur l'aménagement du territoire. En supprimant ce bonus, ce budget, associé à toutes les autres primes, pourrait être utilisé de manière beaucoup plus

judicieuse pour proposer aux entrepreneurs débutants, à la classe moyenne et aux personnes âgées des **logements plus compacts, plus économes en énergie et plus durables** à des endroits convenables. Cela aurait un impact positif sur notre aménagement du territoire et sur le caractère abordable du logement et de notre mobilité.

**14C |** Développez un secteur locatif abordable

En parallèle, une partie des moyens générés par le péage urbain ou par la suppression du bonus logement et des voitures de société doit être utilisée

pour encourager le marché locatif (20 % de loyer abordable en plus des 10 % de loyer social).

**14D |** Réformez la fiscalité du logement afin de la rendre plus sociale et plus durable d'un point de vue écologique

Créez des mesures fiscales qui récompensent une relation adéquate à l'espace. N'octroyez pas uniquement une réduction fiscale sur les performances énergétiques, mais aussi sur la consommation d'énergie annuelle réelle si elle est faible.

avec droit au logement bénéficie des mêmes avantages ou de la même déductibilité que le remboursement d'une hypothèque.

Misez sur une majoration de la taxation sur les secondes résidences et introduisez également une taxe sur les revenus locatifs réels.

Veillez à ce que l'acquisition de parts coopératives

**14E** | Encouragez le logement circulaire et adaptable

La première étape consiste à **réduire au maximum la nécessité de recycler en** gardant en service, le plus longtemps possible et au maximum, les bâtiments bien situés. Veillez à ce que les nouveaux bâtiments soient toujours construits de manière à pouvoir modifier leur programme de manière flexible et à ce qu'ils soient toujours extensibles dans une mesure limitée.

Enfin, lorsque la démolition est la seule option encore envisageable, optez pour le recyclage des matériaux. Assurez-vous aussi du caractère recyclable d'un maximum de matériaux dans le cas d'une nouvelle construction.

Dans le bilan CO<sub>2</sub> d'un bâtiment, il est essentiel d'examiner non seulement les émissions consécutives à la consommation d'énergie lors de l'exploitation, mais aussi de tenir compte de **l'énergie grise** incluse dans les matériaux (analyse de cycle de vie). Ainsi, le béton, le ciment et l'acier requièrent une très grande quantité de CO<sub>2</sub> au niveau de la production.

Élaborez des normes agréées et des fiches techniques pour les produits et matériaux de construction recyclés.

Dans les centres bien situés : récompensez la réutilisation des bâtiments existants et faites en sorte que la démolition soit une option plus coûteuse que la

rénovation.

Dans les sites périphériques mal situés : encouragez une politique d'élimination progressive et faites en sorte que la démolition soit plus abordable que la rénovation.

Une économie et des processus circulaires ne sont réellement durables que s'ils fonctionnent en deux étapes.

- Dans un premier temps, **évitez au maximum le recyclage** et la démolition. Le recyclage est en effet lui aussi particulièrement énergivore.
- Dans un deuxième temps, lorsque cette option est inévitable, misez au maximum sur un **recyclage aussi complet et durable que possible**.

Dans le cas de bâtiments relativement jeunes et bien isolés, la majeure partie du CO<sub>2</sub> émis pendant tout le cycle de vie vient des matériaux bâtiment à proprement parler (50 à 80 %). Ce sont surtout le ciment et l'acier qui sont responsables de l'émission d'une très grande quantité de CO<sub>2</sub> lors de leur processus de production. Toutefois, « l'élimination » de matériaux contenant du CO<sub>2</sub> n'est pas fiscalement encouragée à l'heure actuelle. Résultat ? Pour de nombreux promoteurs immobiliers, il est toujours plus avantageux de détruire et de reconstruire plutôt que de réutiliser, rénover et moderniser.

## 5. METTRE EN PLACE UNE TRANSITION EN MATIÈRE D'AFFECTATION DES SOLS, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'INFRASTRUCTURE

### 5.3 MOBILITÉ

#### 15. Optez pour une politique de mobilité orientée vers un transfert modal significatif

- 15A** | Élaborez rapidement un plan de mobilité interfédéral et l'adapter à la mobilité durable
- 15B** | En matière de mobilité, optez pour le principe « STOP » et travaillez sur le transfert modal réel
- 15C** | Réduisez de 20 % d'ici 2050 le kilométrage à forte intensité de carbone par personne par rapport aux niveaux actuels
- 15D** | Arrêtez la croissance du volume et procédez à un transfert modal du transport de marchandises

**15A |** Élaborez rapidement un plan de mobilité interfédéral et l'adapter à la mobilité durable

Élaborez une politique de mobilité cohérente et coordonnée entre les différents niveaux de pouvoir moyennant une vision interfédérale de la mobilité avec 2030 et 2040 comme dates cibles.

Une **vision interfédérale de la mobilité** doit décrire clairement le système de transport zéro carbone de l'avenir et décrire les mesures à prendre (en 2030 et 2040) pour réduire la demande de mobilité, les composantes modales et les choix technologiques, et ce selon la logique des 3A (*Avoid – Act and shift – Anticipation of New technologies*). Une telle vision devrait définir des objectifs clairs tant pour la mobilité des personnes (voir 18c) que pour le transport de marchandises (voir 18d). Elle devrait également englober les transports maritimes et aériens internationaux (20a et 20b), compte tenu de leurs effets particulièrement préoccupants sur le climat.

Pour le moment, chaque région élabore sa propre vision de la mobilité. En conséquence, la **coordination entre les régions** est insuffisante. Ceci est, par exemple, très visible dans l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale depuis sa périphérie. Une vision interfédérale est donc nécessaire pour parvenir à une politique cohérente visant à une mobilité durable.

Il est nécessaire que les administrations et les entreprises de transport, fort du soutien des politiques,

élaborent rapidement un plan coordonné qui respecte les compétences à tous les niveaux. Il doit être possible – et des plans sont déjà en place – de parvenir rapidement à une vision commune selon laquelle tous les investissements sont axés sur la mobilité durable (18b). Cela permettra également d'offrir aux usagers des transports publics une gamme de services attrayants et bien coordonnés. Cette approche peut produire des résultats rapides, en l'espace de quelques années déjà.

Cette vision de la mobilité durable doit être élaborée moyennant la concertation entre les différents **niveaux politiques** (fédéral, régional et local) et entre les **différents acteurs** (entreprises de transport, usagers, société civile, acteurs économiques), et doit conduire à une plus grande cohérence entre les plans de mobilité des différents niveaux politiques.

La vision interfédérale de la mobilité durable doit également être en adéquation avec une **vision stratégique de l'aménagement du territoire**, afin de parvenir à une organisation plus efficace et à une meilleure qualité de vie.

En principe, une telle politique coordonnée ne peut avoir que des avantages sociaux. Toutefois, il est important que, par exemple, les abonnements, les titres de transport et les tarifs sociaux soient coordonnés dans la mesure du possible.

**15B |** En matière de mobilité, optez pour le principe « STOP » et travaillez sur le transfert modal réel

Le principe STOP indique que lors de la planification de la politique de mobilité, la priorité doit d'abord être donnée à la marche (« Stappen »), ensuite à au vélo (« Trappen », pédaler), puis aux transports publics (Openbaar vervoer) et, enfin, aux voitures Particulières.

**Assumez un rôle de régie dans la politique en matière de piétons**

- Prévoyez suffisamment d'infrastructures accessibles aux piétons avec une signalisation cohérente et uniforme.
- Prévoyez des points de passage sûrs sur les routes régionales et près des arrêts et des nœuds de transport en commun. Il convient de porter une attention particulière aux voies d'accès et aux abords des écoles, des établissements de soins, des maisons de repos, des bâtiments publics et des lieux à forte densité d'emploi.
- Construisez des réseaux piétonniers cohérents et attrayants, tels que les itinéraires de cheminement fonctionnel verts (« Groene Functionele Belevingstrajecten »).
- Augmentez l'expertise en matière de politique, de circulation et d'aménagements piétonniers au sein des administrations. **Investissez dans la recherche**, car les données scientifiques et objectives sur les déplacements, les comportements et les infrastructures des piétons sont quasi inexistantes ou dépassées en Belgique. Des données objectives sont une condition nécessaire pour motiver les décisions politiques. Informer également le citoyen, par exemple par le développement d'applications et d'initiatives éducatives qui rendent la marche attrayante.

**Prévoyez une infrastructure de qualité pour une culture cycliste (électrique) dynamique**

Investissez dans les infrastructures cyclables. Augmentez chaque année les **investissements dans les infrastructures cyclables**, de sorte qu'à la fin de la législature, ils s'élèvent pour la Flandre par exemple, à 500 millions d'euros par an. Utilisez ce budget pour compléter les réseaux existants tels que le Bovenlokaal Functioneel Routenetwerk (BFR) et le réseau des autoroutes cyclistes (p. ex. Fiets-GEN). Ces deux

réseaux existent sur papier, mais doivent également être réalisés dans la pratique. Commencez par les endroits où la demande de mobilité est la plus forte. Le désenclavement des villes-centres et des grands pôles d'emploi tels que les ports sont également au nombre des priorités. Ainsi, toutes les villes-centres et la Région de Bruxelles-Capitale seront facilement et en toute sécurité accessibles à vélo depuis la périphérie de la ville, et le vélo (électrique) deviendra une véritable alternative à la voiture pour les courtes et moyennes distances.

- Donnez la priorité **au principe 30/50/70**. Afin de créer un environnement plus sûr pour les cyclistes, le régime de vitesse sur les routes existantes doit être déterminé par l'infrastructure cyclable existante. C'est le moyen le plus rapide et le moins cher d'éviter les accidents de cyclistes dus à une vitesse (excessive). Le principe 30/50/70 signifie que : une vitesse maximale de 30 km/h s'applique sur les routes sans pistes cyclables ; une vitesse maximale de 50 km/h s'applique sur les routes avec une piste cyclable adjacente surélevée ; une vitesse maximale de 70 km/h est appliquée seulement sur les routes avec une piste cyclable en site propre et conforme.
- Prévoyez des **intersections non conflictuelles**, de manière à éviter tout conflit entre les cyclistes et la circulation motorisée. Les carrefours constituent le talon d'Achille de la sécurité à vélo, parce que les cyclistes sont confrontés à un trafic motorisé (dense). Les intersections non conflictuelles sont déterminantes pour garantir la sécurité des cyclistes. Il est possible d'atteindre cet objectif en construisant des intersections souterraines. Une solution moins coûteuse est un système de feux non conflictuel. Les feux de signalisation sont ensuite réglés de manière à ce que les cyclistes disposent de suffisamment de temps pour traverser en toute sécurité, sans entrer en contact avec la circulation motorisée qui tourne.
- Mettez sur l'**intermodalité**. Prévoyez des infrastructures adaptées aux nœuds des transports en commun : des arceaux à vélo aux arrêts d'autobus jusqu'aux grands parkings à vélos dans les gares. Prévoyez des vélos partagés (électriques) aux points mob où convergent les différents modes de transport durables.

**Prévoyez une offre de transports publics suffisamment large, de qualité et sans émission.**

Prévoyez à court terme une vision claire et intégrée pour le développement futur des transports publics. **Renouvelez la vision de De Lijn, de la STIB et des TEC.** En plus du plan d'investissement jusqu'en 2022, prévoyez également une vision à long terme pour les chemins de fer.

- **Investissez dans les transports en commun.** L'analyse coûts-avantages de nombreux projets de transport public est positive. Autrement dit, même une petite amélioration de l'offre génère plus de clients. L'aménagement de lignes de tramway au niveau national et à l'étranger se traduit toujours par une forte augmentation du nombre de passagers et permet aux zones centrales de recouvrer la prospérité. Limitez les frais généraux inutiles au sein des entreprises de transport.
- Prévoyez un plan d'investissement et une vision pour le **développement futur des transports urbains et vicinaux.** Des éléments importants dans ce cadre sont la « tramification » de couloirs de bus très fréquentés, un certain nombre de prolongements de lignes de tramway et de nouvelles lignes de tram express le long d'autoroutes engorgées. Les nouvelles lignes sont mieux reliées au réseau existant par des nœuds de haute qualité.
- Prévoyez un **plus large éventail** de transports urbains et vicinaux. Augmentez les fréquences à au moins 7,5 minutes sur les lignes de tramway et d'autobus très fréquentées et jusqu'à 10 minutes sur les autres lignes. Construisez des réseaux de nuit dans et autour des villes. Compensez les correspondances ferroviaires manquantes à l'aide de nouvelles lignes d'autobus express.
- Assurez un **flux de circulation rapide** des trams et des bus, et atteignez les vitesses souhaitées dans un délai de cinq ans.
- Mettez davantage en adéquation les transports publics et les autres modes de transport durables. Veillez à ce que les transports publics soient inclus dans les plates-formes

MaaS (mobilité en tant que service). Veillez également à mettre en place plus de **liaisons entre toutes les formes de transport durable** en créant des points « mob », où les différents modes de transport convergent. Par exemple, dans une gare, vous pouvez facilement poursuivre votre trajet en bus, en trams, à vélos (électriques) partagés ou en voitures électriques partagées. Garantisiez l'accessibilité à ces nœuds pour les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, personnes en fauteuil roulant, personnes aveugles et malvoyantes), afin qu'elles aussi puissent y accéder confortablement et en toute sécurité et utiliser facilement les possibilités de transfert.

- Utilisez le réseau de transport public comme épine dorsale de la construction de nouveaux logements, magasins ou bureaux. En **construisant à proximité des nœuds de transport public**, vous offrez une solution de remplacement à la circulation automobile qui ne cesse d'augmenter. C'est ce que prévoit le « Livre blanc sur le Plan de politique spatiale » pour la Flandre. Les plans de mobilité des régions doivent également s'appuyer sur cet objectif.

**Arrêtez le développement du réseau autoroutier**

- La plupart des investissements régionaux dans les infrastructures sont destinés au réseau autoroutier. En investissant, par exemple, dans des bandes réservées aux heures de pointe, des voies supplémentaires sur le périphérique de Bruxelles ou la liaison Oosterweel, on ne fait que contribuer à l'inflation du trafic automobile. Par conséquent, n'investissez plus dans des capacités supplémentaires pour le réseau routier, mais plutôt dans une politique qui s'oppose à la croissance du trafic automobile.

En prêtant attention aux modes actifs et en faisant de ceux-ci une priorité en matière d'investissements et de mesures, un **transfert modal** peut être concrétisé.

La fluidité de la circulation augmentera la fiabilité des transports en commun. En d'autres termes, ils seront utilisés par un plus grand nombre de personnes. Qui plus est, une bonne fluidité du trafic permet d'économiser des frais d'exploitation et de générer davantage de revenus grâce à l'utilisation accrue des transports publics par les clients.

**15C | Réduire de 20 % d'ici 2050 le kilométrage à forte intensité de carbone par personne par rapport aux niveaux actuels**

Dans notre pays, les transports sont responsables de **22,4 % des émissions de gaz à effet de serre** (AEE, 2019). Pire encore, c'est le seul secteur qui n'a pas encore réussi à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (VMM, 2018). Les améliorations de la technologie automobile sont systématiquement compensées par la croissance rapide de la demande (SPF Mobilité et Transports, VMM, 2018). Cette demande est essentiellement satisfaite par le trafic routier (81 % pour le transport de personnes, exprimé en passagers-km, et 73% pour le transport de marchandises, exprimé en tonnes-km, chiffres 2015, SPF Mobilité).

Le secteur des transports est l'un des secteurs non couverts par le système européen d'échange de quotas (European Trading Scheme). Ces secteurs doivent **réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> de 35%** par rapport à 2005 d'ici 2030, c'est-à-dire dans 11 ans, si nous voulons atteindre cet objectif climatique. Le défi est donc considérable.

La croissance des embouteillages n'est pas non plus étrangère à l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres. Penser que ces problèmes disparaîtront en construisant davantage d'infrastructures routières participe de l'illusion. Cette réalité a déjà été démontrée aujourd'hui dans de nombreuses recherches empiriques. Et nous n'avons pas encore abordé les effets sur la qualité de l'air. Plus de 11.000 décès prématurés en Belgique peuvent être attribués à une mauvaise qualité de l'air (Agence européenne pour l'environnement, *Air Quality in Europe*, 2017). En moyenne, un habitant de Flandre perd une année de vie saine tout au long de sa vie en raison de son exposition aux particules fines (VMM). En déployant une politique des 3A (*Avoid, Act and Shift* et *Anticipation of new technologies*) nous pouvons réduire le nombre de véhicules-km et les coûts externes du transport.

Cette politique doit être développée de telle sorte que la demande de mobilité puisse être maîtrisée et que les **kilomètres inutiles puissent être évités** (Avoid). Elle doit également permettre de définir des objectifs sur la base de scénarios existants : le *scénario belge Low Carbon 2050* prévoit une réduction

de 20 % du nombre total de kilomètres par personne (p.km) en 2050 par rapport au niveau actuel (SPF<sup>1</sup>). Au niveau wallon, la vision FAST du gouvernement prévoit une réduction de 5 % du nombre de kilomètres parcourus (p.km) d'ici 2030 par rapport à 2014.

Les mesures visant à atteindre ces objectifs doivent être expliquées plus en détail (moyens et calendrier de mise en œuvre, impact attendu) dans les plans de mobilité et de transport durables.

Afin d'éviter les véhicules-kilomètres, il convient dans un premier temps de plancher sur l'aménagement du territoire. Le morcellement spatial a rendu très difficile le développement d'un système de transport public performant et l'indépendance des personnes à l'égard de la voiture. Par conséquent, il importe de mettre en adéquation l'**aménagement du territoire** la mobilité et le transport de marchandises : nous devons nous orienter vers la densification et les développements multifonctionnels avec un mélange des différentes fonctions. **Il convient de stimuler la proximité entre le lieu de travail et le domicile.** Dans un monde idéal, les autorités ne devraient pas avoir à intervenir sur le prix de revient des déplacements travail/domicile. Si toutefois elles le font, leurs interventions devraient promouvoir, dans un premier temps, les trajets courts et, deuxièmement, largement favoriser les moyens de transport les plus durables.

Réduisez les indemnités et la déductibilité fiscale pour les déplacements en voiture entre le lieu de travail et le domicile. Défendez une fiscalité encourageant la proximité entre le lieu de travail et le domicile en octroyant une prime aux ménages qui vivent sans voiture (de société). Réduisez les frais d'enregistrement et les précomptes immobiliers pour les maisons économes en énergie dans le centre. Fort d'un tel système fiscal pour ceux qui adoptent un mode de vie économe en énergie et vivent à proximité de leur lieu de travail, on peut gérer la mobilité résidentielle de manière sélective.

**La nouvelle génération de services de télécommunication** permet d'organiser de nombreuses

<sup>1</sup> <https://www.climat.be/2050/fr-be/analyse-de-scenarios/>

réunions sans avoir à se déplacer. Encouragez l'innovation et le changement de comportement en ce sens.

Améliorez les performances environnementales des véhicules par l'innovation technologique et optez pour **des véhicules plus légers et moins puissants** (Anticiper les nouvelles technologies).

Une politique de mobilité durable permettra non seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi d'améliorer la qualité de l'air et de la vie, de réduire les accidents et de renforcer la justice sociale.

## 15D | Arrêter la croissance du volume et procéder à un transfert modal du transport de marchandises

Le transport de marchandises continue d'afficher une croissance considérable. La **mondialisation** croissante et l'**avènement de l'e-commerce** sont deux tendances sous-jacentes importantes qui façonnent cette évolution. Selon le Bureau fédéral du Plan, en l'absence de nouvelles mesures, le secteur du transport de marchandises continuera à croître de 25% entre 2016 et 2040, avec une croissance du nombre de véhicules-km par les camionnettes supérieure à celle des camions (Bureau fédéral du Plan, 2019).

Il est important que cette tendance s'inverse avant 2030 et que la croissance du volume du transport de marchandises soit stoppée. Qui plus est, la majorité du transport de marchandises se fait par route, ce qui contribue aux émissions de CO<sub>2</sub>.

**Dans ce contexte, il convient d'appliquer le principe des « 3V » : vermijden (éviter), verschuiven (décaler ou reporter) et verschonen (verdir)**

En travaillant sur **des chaînes d'approvisionnement plus courtes**, les fameux circuits courts avec une production et des produits locaux, en réduisant les besoins de consommation et en misant sur l'économie circulaire, il est possible de remplir les critères du premier V, **Éviter**. Il est possible de réduire les flux et les volumes de transport de marchandises en déplaçant les centres de production, en gérant mieux l'e-commerce et en régulant les flux relatifs au commerce international (notamment par l'introduction éventuelle d'une taxe frontalière basée sur le carbone). Il est également possible « d'éviter » en améliorant le regroupement des flux de marchandises, ce qui permet d'éviter la conduite à vide. Les

centres de distribution urbains en périphérie de la ville permettent de regrouper les marchandises et de les livrer sans émission. L'exploitation du centre et le transport du dernier kilomètre peuvent être effectués au moyen d'un contrat de gestion afin de mieux regrouper les marchandises.

**Déplacer** les flux de marchandises vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que la navigation intérieure, le rail et les vélos cargos. Le transport de marchandises par voies navigables et par rail peut être développé davantage en créant des conditions de concurrence plus équitables avec les autres modes de transport. Cela peut se faire en internalisant les coûts externes ou en introduisant une contribution carbone et en supprimant les obstacles organisationnels et techniques au transport multimodal. Le port devrait jouer un rôle proactif dans la réalisation **d'objectifs ambitieux de répartition modale** en prônant une politique de transfert modal de grande envergure à partir du port.

**Verdir** consiste à mobiliser une technologie de véhicule respectueuse de l'environnement pour le secteur du transport de marchandises. L'électrification est plus difficile dans ce contexte, mais c'est une carte jouable dans la distribution urbaine. Le verdissement de la flotte devrait également être une priorité pour la navigation intérieure.

Compte tenu de l'explosion de la demande en transport, les améliorations technologiques et organisationnelles sont intervenues en vain. Une politique orientée sur l'évitement et sur une structure de base du transport de marchandises est donc indispensable.

## 5. METTRE EN PLACE UNE TRANSITION EN MATIÈRE D'AFFECTATION DES SOLS, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'INFRASTRUCTURE

### 5.3 MOBILITÉ

#### 16. Misez sur le développement de la mobilité durable

- 16A** | Misez sur le développement de transports publics de qualité, y compris l'achèvement rapide du RER
- 16A** | Investissez dans un réseau de trains internationaux (de nuit) abordables
- 16A** | Adaptez l'ensemble de la Belgique aux cyclistes d'ici 2030, en généralisant des infrastructures sûres pour les cyclistes dans les villes et communes et en développant des liaisons appropriées et sûres entre les villes et communes
- 16A** | Encouragez les systèmes de partage et l'intégration des services de mobilité (MAAS)
- 16A** | Mettez en œuvre des Points Mob intelligents, non seulement dans les centres-villes ou à proximité, mais aussi dans les villages de la périphérie.

#### 16A | Misez sur le développement de transports publics de qualité, y compris l'achèvement rapide du RER

Notre système de mobilité est confronté à une transition majeure. Non seulement parce que cela doit être fait, mais aussi parce que cela peut être fait. Dans notre pays, le transport est responsable de 22,4% des gaz à effet de serre (EEE, 2019). Les transports publics jouent un rôle extrêmement important dans cette transition. Sans des transports publics efficaces et bien pensés, qui peuvent servir d'épine dorsale du système, cette transition nécessaire ne peut avoir lieu.

Une combinaison de liaisons rapides de transports publics longue distance avec des lignes d'alimentation supplémentaires est nécessaire. Cette épine dorsale peut être alimentée par les différents nouveaux concepts. Une **bonne complémentarité avec les modes actifs** (vélo, marche, micromobilité) peut accroître la pertinence des transports publics. Il serait possible de les encourager encore plus si les gens pouvaient facilement changer de véhicule par le biais de parkings de transit et y étaient encouragés par la politique de tarification.

De Lijn et la SNCB sont en mode d'épargne depuis quelques années (-13% du budget, étude TML, 2019), ce qui engendre une baisse du taux de satisfaction. La Région de Bruxelles-Capitale montre qu'il est possible de faire les choses différemment, avec des investissements supplémentaires dans la STIB et les infrastructures cyclables. Les recherches montrent que ces **investissements vont de pair avec une réduction de l'utilisation de la voiture** et même une diminution du nombre de propriétaires de voitures. La partie du Réseau Express Régional (RER) qui a été déployée montre également qu'un transport ferroviaire efficace, confortable et fréquent est possible et attire les voyageurs.

Les investissements dans les réseaux et services de transports publics devraient viser à **doubler le nombre de passagers d'ici à 2030** et anticiper une éventuelle poursuite de cette tendance au-delà de 2030. Une série d'actions peuvent y contribuer :

- À court terme, ayez une **vision claire et intégrée** du développement futur des transports publics en combinaison avec les nouveaux services de mobilité (véhicules partagés, partage de trajets) et les nouveaux modes de transport (trottinettes électriques, vélos électriques, etc.).
- **Investissez dans les transports publics.** L'analyse coûts-avantages de nombreux projets de transports publics est positive. Autre-

ment dit, même une petite amélioration de l'offre se traduira par un plus grand nombre de clients. La construction de lignes de tram en Allemagne et à l'étranger se traduit toujours par une forte augmentation du nombre de passagers et permet aux centres-villes de prospérer à nouveau. Ce faisant, réduisez les frais généraux inutiles pour les entreprises de transport.

- Développez le rôle structurant du rail en assurant une **fréquence suffisante des trains** sur toutes les lignes. Tâchez de faire circuler au moins un train par demi-heure sur toutes les lignes pendant la semaine, et au moins un train par heure le week-end.
- Prévoyez un plan d'investissement et une vision pour le développement futur des transports urbains et régionaux. Des éléments importants à cet égard sont la « tramification » de couloirs de bus très fréquentés, un certain nombre de nouvelles lignes de tram, le prolongement de lignes de tram et de nouvelles lignes de tram express le long d'autoroutes encombrées. Il est souhaitable de connecter les nouvelles lignes au réseau existant dans des nœuds de grande qualité.
- Prévoyez une offre plus étoffée de **transports urbains et régionaux**. Augmentez les fréquences jusqu'à 7,5 minutes au moins sur les lignes de tram et de bus très fréquentées et jusqu'à 10 minutes sur les autres. Développez des réseaux de nuit, dans et autour des villes. Compensez les correspondances ferroviaires manquantes à l'aide de nouvelles lignes de bus express.
- Développez davantage de **lignes de bus express** entre les centres des zones suburbaines et rurales afin d'offrir un service efficace et attrayant.
- Assurez la fluidité des trams et des bus et, dans un délai de cinq ans, atteignez les vitesses souhaitées par le décret flamand sur la gestion du réseau. La fluidité de la circulation augmentera la fiabilité des transports publics, ce qui signifie qu'un plus grand nombre de personnes les utiliseront. En outre, la fluidité de la circulation permet d'économiser de l'argent et de générer davantage de revenus, car un plus grand nombre de clients utilisent les transports publics.
- Garantisiez un **tarif intégré** entre les différents opérateurs de transports publics.

- Alignez mieux les transports publics sur les autres modes de transport durables. **Facilitez les liaisons avec les modes actifs** (marche, vélo, micromobilité) Veillez à ce que les transports publics soient inclus dans les plateformes MaaS (Mobility as a Service). Prévoyez également **davantage de connexions** entre toutes les formes de transport durable en créant des Points Mob, où les différents modes de transport convergent. Il sera ainsi possible, dans une gare, de prendre facilement des bus, tramways, vélos (électriques) partagés ou voitures électriques partagées. Assurez l'accessibilité de ces nœuds pour les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, personnes en fauteuil roulant, aveugles et malvoyants), afin qu'elles puissent elles aussi atteindre les nœuds confortablement et en toute sécurité, et puissent utiliser facilement les installations de transfert.
- Utilisez le **réseau de transports publics comme épine dorsale** pour construire de

nouveaux logements, magasins ou bureaux. En construisant à proximité des nœuds de transports publics, on offre une alternative à la circulation automobile qui ne cesse d'augmenter. Le Livre blanc Plan stratégique d'aménagement pour la Flandre le prévoit. Les plans de mobilité des régions doivent également partir de cet objectif.

- Le Réseau Express Régional autour de Bruxelles revêt une importance stratégique cruciale. Un certain nombre de sous-projets sont maintenant terminés, mais dans la partie francophone du pays, par exemple, on observe encore un retard important. Une coopération optimale entre les niveaux politiques devrait permettre de développer des transports publics performants vers la capitale.

Investir dans les transports publics contribuera non seulement à améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement, mais aussi à renforcer la justice sociale.

### 16B | Investissez dans un réseau de trains internationaux (de nuit) abordables

Si nous voulons freiner le trafic aérien, en particulier sur des distances plus courtes, il faut une alternative forte par le biais du rail. Les trains ne peuvent plus être bien plus chers que les avions. Les trains à grande vitesse ont également un impact écologique. Par conséquent, nous avons tout autant besoin de trains internationaux « ordinaires » en nombre suffisant, et de préférence des trains de nuit. Les recettes provenant des nouvelles mesures fiscales sur le trafic aérien peuvent être affectées au trafic ferroviaire.

Le train de nuit suscite un regain d'intérêt dans plusieurs pays européens. La Belgique est l'un des rares pays européens (avec les Pays-Bas) qui ne propose plus de service de train de nuit. C'est le bon moment pour réintroduire ce moyen de transport efficace entre la Belgique et ses pays voisins.

Nous devrions, du moins en Europe, rapidement renforcer les **alternatives au transport aérien**. Dans de nombreux cas, le train est la meilleure alternative, mais il doit devenir plus attractif qu'il ne l'est aujourd'hui. Il n'est pas souhaitable d'essayer de rendre les trains aussi bon marché que les vols beaucoup trop bon marché, mais il doit devenir nettement plus attrayant de prendre le train. Les investissements prendront un certain temps, mais l'effet devrait clairement se faire sentir d'ici dix ans.

Investir dans le trafic ferroviaire s'inscrit dans le cadre d'une stratégie coordonnée de transition équitable, afin que les personnes qui travaillent actuellement dans l'aviation puissent passer au rail.

### 16C | Adaptez l'ensemble de la Belgique aux cyclistes d'ici 2030, en généralisant des infrastructures sûres pour les cyclistes dans les villes et communes et en développant des liaisons appropriées et sûres entre les villes et communes

Veillez à ce que tous les niveaux politiques, par le biais d'une politique proactive, encouragent et soutiennent les **modes de transport actifs** (marche, vélo, micro-mobilité, etc.) sur l'ensemble du territoire belge, notamment par le financement et la construction d'infrastructures appropriées et de pistes cyclables sûres et d'un espace public équilibré qui soutient ces modes actifs.

Il sera nécessaire pour cela de former les décideurs techniques responsables de la conception des routes et des infrastructures à la prise en compte systématique du vélo et des autres modes doux. La coopération avec les communes dans le domaine de la politique cycliste doit être développée davantage. Et il faut miser sur la complémentarité avec les transports publics (places de stationnement suffisantes, accès sécurisés aux nœuds de transports publics, possibilité d'emporter son vélo avec soi dans le train, etc.)

L'utilisation du vélo et d'autres modes actifs présente un potentiel de développement important en Belgique. Dans certaines régions du pays, l'utilisation est encore très faible, alors que nous constatons que lorsqu'une politique d'**incitations adéquates** est

mise en place, l'utilisation augmente fortement. Des villes comme Bruxelles, Gand et Liège ont vu leur nombre de cyclistes augmenter fortement ces dernières années, ce qui peut encore s'améliorer.

La combinaison d'un certain nombre de moyens de transport actifs pour un même trajet (par exemple, se rendre à vélo à la gare pour monter à bord du train) permet d'effectuer un éventail de trajets beaucoup plus large que chacun des modes de transport pris séparément. Il y a un **effet de renforcement mutuel**. De nouvelles formes de micro-mobilité, d'électrification et de modèles de partage augmentent encore ce potentiel.

Les communes ont une responsabilité politique importante et doivent être soutenues car elles jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre de services efficaces sur leur territoire. Les centres urbains offrent les meilleures opportunités en termes de potentiel de développement des modes de transport actifs, mais les zones périurbaines y jouent également un rôle.

Le développement de la mobilité active apporte - en plus de la réduction de la pollution - des bénéfices importants en termes de santé et de qualité de vie.

### 16D | Encouragez les systèmes de partage et l'intégration des services de mobilité (MAAS)

La *mobilité en tant que service* (MaaS) propose une juxtaposition de modes de transport différents, qui sont actuellement utilisés de manière très fragmentée. Pour chaque moyen de transport, vous devez suivre une procédure d'enregistrement distincte, souscrire un abonnement distinct et détenir différents billets ou télécharger des applications mobiles (« apps »). MaaS essaie de combiner toutes ces choses dans une seule app. MaaS propose une plate-forme en plus des opérateurs pour offrir différents modes de transport groupés au client. MaaS jouera un rôle de plus en plus important à l'avenir et a le potentiel de générer un shift modal. MaaS abaisse le seuil d'utilisation plus fréquente d'autres modes de transport. Il est important que les autorités veillent à ce que les plates-formes MaaS soient également axées sur des objectifs sociaux. Si les autorités laissent ce soin aux acteurs du marché, il n'y aura pas de débat public sur les priorités et les modalités de ces plateformes de mobilité.

**Afin de libérer ce potentiel, les mesures politiques suivantes sont nécessaires :**

- L'épine dorsale de toute plate-forme MaaS est le transport public. Investissez dès lors massivement dans l'offre sous-jacente de transports publics durables, sans émissions et de qualité au niveau fédéral, régional et local.
- Assurez-vous que vous disposez d'un choix suffisamment large de modes de transport doux, tels que les vélos partagés. Intégrez le réseau dense de voies lentes dans ces systèmes, ainsi que la capacité d'effectuer certains trajets à pied.
- Créez une politique régionale et nationale sur la connectivité des fournisseurs de transport. Dans l'intérêt des fournisseurs et des clients de MaaS.
- Analysez la manière dont nouveaux flux financiers peuvent naître dans un paysage des transports en mutation. Créez un nouvel

équilibre pour partager les bénéfices et les charges, pour une offre de transport de haute qualité et durable en Belgique. Veillez à ce que les entreprises de transports publics ne se retrouvent pas seules à gérer les lignes non rentables.

- Rassemblez différentes fonctions de mobilité dans les « Points Mob ». MaaS n'existe pas seulement en ligne. Les Points Mob sont une version hors ligne. Connectez l'offre en ligne et hors ligne en fonction d'une solution globale pour l'utilisateur final.
- Mettez sur l'inclusion par le biais de systèmes de tiers payant et de projets pilotes. MaaS aura ainsi le potentiel d'atteindre un groupe cible très large.
- Réduisez le régime fiscal favorable aux voitures de société en tant que levier de MaaS pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels.
- Effectuez une analyse coûts-avantages sociaux pour MaaS (traitant des avantages suivants : inclusion, optimisation des infrastructures et des capacités existantes, amélioration de la sécurité routière, réduction des embouteillages et de la pollution, et villes plus vivables et accessibles).

#### Misez fortement sur la voiture partagée

La voiture partagée constitue un maillon essentiel d'un mix de mobilité durable. C'est une alternative viable à votre propre voiture, dans laquelle l'utilisation par réflexe de la voiture fait place à un **choix rationnel de différentes alternatives de mobilité**. La voiture partagée offre plus de mobilité (flexible) avec moins de voitures.

- Veillez à ce que 80% des Belges soient familiarisés avec le concept de voiture partagée d'ici 2020. Cela peut se faire par l'organisation ou l'externalisation de campagnes promotionnelles générales. La répétition par différents canaux est essentielle. La voiture partagée à grande échelle exige un **changement de mentalité** de la part de la population, à savoir l'abandon de l'idée que la propriété privée d'une voiture est nécessaire.
- Facilitez une **garantie d'achat** via les autorités locales. Actuellement, il est difficile de convaincre les entreprises de voitures partagées de créer des offres dans des zones moins urbanisées ou dans des quartiers urbains commercialement moins intéressants. La région doit subventionner les autorités locales pour qu'elles puissent, par exemple, accorder une garantie d'achat (dégressive) de deux ans aux

entreprises de voitures partagées, leur donnant suffisamment de temps pour en faire une activité économique rentable.

- **Mettez sur pied des espaces d'expérimentation.** La voiture partagée a un énorme potentiel pour atteindre différents groupes cibles et offrir une solution dans différentes situations. Mais il est nécessaire de disposer d'un espace d'expérimentation (financier) pour miser sur la voiture partagée pour les personnes à faible revenu, les personnes à mobilité réduite, etc. En outre, il est possible d'innover en partageant des véhicules communaux et de société ou en combinant la voiture partagée avec des services de taxi. Il est impératif de stimuler l'innovation.
- La voiture partagée est essentielle dans MaaS : il y a de plus en plus de fournisseurs de voitures partagées. Afin d'accélérer le partage de voiture, il est nécessaire d'évoluer vers un **système de voitures partagées interopérable**. MaaS est l'outil idéal pour cela. Les autorités doivent veiller à ce qu'il soit possible de connecter un maximum de systèmes de voiture partagée à MaaS.
- **Récompensez les utilisateurs de voiture partagée.** Instaurez une prime mensuelle pour les ménages sans voiture (de société). La proximité, le choix de la mobilité durable et du véhicule et des trajets partagés sont dès lors stimulés par la demande.

#### Encouragez les trajets partagés

Si chaque employé qui se rend au travail en voiture faisait du covoiturage une fois par semaine, il y aurait beaucoup moins d'embouteillages. Le **covoiturage ou le trajet partagé** est un mode de transport extrêmement efficace. Un plan solide s'avère nécessaire pour partager plus de trajets en Belgique. Le nouveau gouvernement devra formuler des objectifs clairs et établir un plan d'action définissant les moyens par lesquels les employés pourront partager plus fréquemment leurs trajets. Le covoiturage peut avoir le plus grand impact dans les trajets domicile-travail. La clé du succès est donc entre les mains des employeurs. Une entreprise ou un groupe d'entreprises peut faire appel à la masse critique pour partager des trajets. En outre, les entreprises peuvent encourager le covoiturage en offrant certaines mesures incitatives à leurs employés, comme un avantage fiscal ou de meilleures places de stationnement. Les autorités peuvent également jouer un rôle important dans l'augmentation du nombre de trajets partagés, par exemple par le biais de campagnes d'image : le covoiturage jouit d'une image

dépassée et négative. Une campagne de sensibilisation peut améliorer cette image.

La voiture partagée, les trajets partagés et MAAS peuvent **réduire le nombre de propriétaires de voitures**. Le fait de ne pas avoir de voiture est un incitant de taille pour chercher en permanence la

solution la plus efficace, qui doit également être l'option la plus durable.

En outre, cette transition est importante en vue de l'introduction de voitures autonomes, qui sont également les meilleures voitures partagées, de sorte que l'espace et la consommation d'énergie soient réduits au minimum.

**16E |** Mettez en œuvre des Points Mob intelligents, non seulement dans les centres-villes ou à proximité, mais aussi dans les villages de la périphérie.

Les Points Mob de première génération sont en fait de **mini-stations de correspondance locales** entre différents modes de transport : à pied, vélo-route, voitures partagées, taxis, vélos partagés, trottinettes partagées, transports publics... Ils sont équipés de fonctions d'appui telles qu'atelier de réparation de vélos, parkings couverts, horeca, aires de co-working, etc.

Les Points Mob de deuxième génération seraient en mesure de répondre **en temps réel** à la demande de mobilité des utilisateurs grâce à l'utilisation de **données intelligentes** et seraient ainsi en mesure d'offrir une forme adaptée de transports publics personnalisés.

Nous pouvons nous concentrer principalement sur les voyages « planifiés » : école, travail, club sportif, ... L'objectif est de créer un système de demande et de gestion de transport personnalisé entre Points Mob, permettant à chacun d'indiquer quel trajet il souhaite effectuer et quand. Il est alors possible d'adapter une offre à un transport sur mesure à partir de cette « matrice de demandes » de trajets.

Le projet se prête parfaitement au crowdsourcing : si « une ligne » présente un potentiel de trajets suffisant, elle est créée ; si ce n'est pas encore le cas, vous pouvez utiliser les médias sociaux pour rechercher plus de personnes jusqu'à ce que la ligne soit rentable. Ceux qui participent au crowdsourcing sont remboursés en trajets lorsque la ligne est opérationnelle, tandis que les fournisseurs ont une garantie de revenus avant de commencer.

La **mobilité à la demande** est importante pour combler les lacunes du système de transports publics. Elle peut répondre à cette fraction de la demande et assurer ainsi la liaison avec les transports publics. À Londres, il existe plusieurs exemples d'entreprises qui y travaillent (ou qui y ont travaillé). Une des plus importantes est celle qui propose l'app « citymapper ». C'est une app spectaculaire pour les transports publics. L'entreprise a demandé à TfL une licence d'exploitation pour ses propres bus, son app lui permettant de connaître les besoins de déplacements. ANYWAYS fabrique aussi des systèmes de planification d'itinéraires pour déplacements intermodaux (vélo - train - bus - vélo partagé - ...).

## 5. METTRE EN PLACE UNE TRANSITION EN MATIÈRE D'AFFECTATION DES SOLS, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'INFRASTRUCTURE

### 5.3 MOBILITÉ

#### 17. Menez une politique dissuasive et restrictive en matière de mobilité non durable

- 17A** | Limitez la croissance effrénée du trafic aérien
- 17B** | Attaquez-vous aux émissions du transport maritime
- 17C** | Menez une politique en matière de stationnement qui évite la pérennisation, notamment en ne construisant plus que des parkings réversibles
- 17D** | Instruments fiscaux en faveur de la mobilité : mettez progressivement un terme au système actuel de voiture tenant lieu de salaire ; instaurez une taxe carbone, un prélèvement kilométrique intelligent et une meilleure taxe de mise en circulation
- 17E** | Découragez les deux-roues roulant aux combustibles fossiles
- 17F** | Arrêtez de vendre des voitures roulant aux combustibles fossiles
- 17G** | Supprimez la déduction du diesel professionnel

#### 17A | Limitez la croissance effrénée du trafic aérien

Toutes les avancées technologiques dans le trafic aérien sont anéanties par la forte croissance prévue de celui-ci. Il est nécessaire de combiner des mesures fiscales (taxe sur le kérosène ou sur les voyages en avion), d'encourager les alternatives (en particulier pour les distances courtes) et de lier le nombre de slots par aéroport à la marge climatique encore disponible. Plus spécifiquement, les points suivants s'imposent :

\* **Un cadre réglementaire international** pour faire diminuer les émissions, car un tel cadre n'est actuellement pas prévu dans l'accord de Paris. L'approche actuelle (OACI) n'est pas assez efficace.

\* **Fiscalité** : alignez le prix des billets sur les coûts externes (le moyen de transport le plus polluant est en effet le moins cher actuellement) en instaurant par exemple une taxe sur le kérosène, la TVA sur les billets d'avion ou une taxe sur les voyages en avion comme première mesure importante qu'un État individuel peut prendre, en imposant le SEQE-UE sur tous les vols (à l'heure actuelle, il s'applique uniquement aux vols intérieurs à l'UE alors que 70 % des émissions du secteur de l'aviation sont causées par les long-courriers), en prenant en compte les incidences de l'aviation non dues au CO<sub>2</sub> (les avions émettent du CO<sub>2</sub> et d'autres substances nocives à haute altitude et l'émission de CO<sub>2</sub> réelle de l'avion doit dès lors être multipliée par deux pour mesurer son incidence réelle), en mettant fin à l'aide publique pour l'infrastructure des aéroports (régionaux), ...

\* **L'innovation dans le secteur de l'aviation** est nécessaire pour faire en sorte de réduire les émissions par vol. Cela commence par une conception innovante. L'utilisation des biocarburants est controversée, les électrofuels (combinant le H<sub>2</sub> au CO<sub>2</sub> de l'air) présentent le plus fort potentiel, mais sont encore en plein développement.

\* **Développement des alternatives**, comme le train et le bus pour les distances moyennes, soutenues par un système de réservation européen. Les pou-

voirs publics peuvent intervenir en cas de coûts d'infrastructure élevés.

#### **Mettez fin à l'extension de l'aéroport de Zaventem**

L'aéroport de Zaventem veut se développer fortement et passer de 23 millions de passagers à 40 millions d'ici 2040. Le projet de plan stratégique de Brussels Airport Company propose d'allonger l'une des pistes d'atterrissage jusque 4 kilomètres, afin que les avions puissent aussi en décoller. Les répercussions de cet allongement (et d'autres plans d'extension) sur le climat, la qualité de l'air et les nuisances sonores ne sont pas encore claires. Pour cette raison, le Gouvernement flamand ne peut pas approuver ces plans d'extension.

#### **Mettez fin au financement de la Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij (société de développement aéroportuaire, LOM)**

L'exploitation des aéroports régionaux de Deurne et d'Ostende a été sous-traitée à un partenaire privé par l'intermédiaire d'une Luchthaven Exploitiemaatschappij (société d'exploitation aéroportuaire, LEM). L'Autorité flamande continue d'assurer les investissements dans l'infrastructure et l'entretien de celle-ci par l'intermédiaire d'une société de développement aéroportuaire (LOM). L'Autorité flamande verse ainsi des millions d'euros de fonds publics aux aéroports régionaux, qui sont déficitaires et ont un impact considérable sur l'environnement. Il faut mettre fin à ces flux de fonds vers des aéroports déficitaires.

**Une politique plus réglementaire à l'égard de l'aviation** doit permettre de diminuer les émissions et leurs incidences sur la santé publique. Les résultats devraient être visibles en quelques années.

Une telle stratégie doit aller de pair avec une stratégie de transition juste. Le modèle à bas coût devrait être remplacé par un modèle d'aviation « équitable » dans lequel, grâce à des prix justes, les travailleurs du secteur reçoivent également un salaire digne. Une stratégie visant à renforcer les alternatives, comme le train, peut ouvrir de nouvelles voies.

**17B |** Attaquez-vous aux émissions du transport maritime

**Réduisez les émissions de la navigation.** Plaidez à l'échelon européen et international pour une stratégie plus ambitieuse de réduction des émissions de la navigation. Ce secteur aussi doit viser des émissions nettes nulles d'ici 2050.

**Accélérez la transition vers des bateaux de navigation intérieure sans émissions.** Comme les techniques de propulsion des bateaux restent en place des dizaines d'années, pour atteindre l'objectif zéro émission en 2050, il est urgent de s'atteler à un plan de reconversion afin de passer de bateaux propulsés par des combustibles fossiles à des bateaux sans émissions. Un cadre politique ambitieux prévoyant des objectifs clairs doit stimuler les progrès technologiques en matière de bateaux de navigation intérieure sans émissions. En parallèle, misez fortement sur le programme de soutien au verdissement des moteurs des bateaux de navigation intérieure.

**17C |** Menez une politique en matière de stationnement qui évite la pérennisation, notamment en ne construisant plus que des parkings réversibles

Si nous prévoyons encore plus de capacité de stationnement pour les voitures, cette capacité doit être axée au maximum sur la transition vers une mobilité durable. Les parkings doivent donc être situés dans la mesure du possible en bordure des villes ou des communes afin que l'on puisse passer de la voiture au vélo et aux transports publics. La capacité doit aussi être telle que l'on peut assez **facilement la réaffecter** (par exemple, pour le logement ou la logistique durable) ou la démolir.

**Avec les entreprises portuaires, mettez en place un programme d'investissements afin de développer le courant de quai dans les ports.** Le courant de quai permet aux navires de couper leurs moteurs et leurs générateurs diesel lorsqu'ils s'amarrent au quai et de passer au réseau d'électricité terrestre. Cela permet de réduire la pollution atmosphérique et les répercussions sur le climat. Des installations de courant de quai existent déjà tant à Anvers qu'à Zeebrugge, mais leur nombre est encore très limité.

**Examinez si une taxe sur les importations de CO<sub>2</sub> ou sur les conteneurs** peut avoir un effet positif.

Le secteur maritime est le secteur qui provoque le plus d'émissions dans le monde. Si le secteur maritime était un pays, il se classerait en 6<sup>e</sup> position des pays qui émettent le plus de CO<sub>2</sub>. De plus, les hydrocarbures de soute qui y sont utilisés sont très polluants. Selon les prévisions, ce secteur devrait poursuivre sa croissance de façon soutenue.

Cette stratégie permet d'éviter la pérennisation (en l'espèce, le bétonnage de ressources dans le cadre de solutions appartenant au passé). Qui plus est, nous devons éviter d'attirer encore plus de voitures. Le marché des infrastructures de stationnement change rapidement, notamment avec les voitures partagées et l'arrivée des véhicules autonomes. Nous devons intégrer cette transition dès la conception.

Cette mesure doit s'inscrire dans une stratégie plus large qui garantit également toujours que des alternatives valables sont prévues pour les voitures particulières.

**17D |** Instruments fiscaux en faveur de la mobilité : mettez progressivement un terme au système actuel de voiture tenant lieu de salaire ; instaurez une tarification carbone, un prélèvement kilométrique intelligent et une meilleure taxe de mise en circulation

Il faut réformer la fiscalité automobile pour évoluer vers une mobilité durable. Cela concerne plusieurs changements radicaux des dispositions fiscales :

- Suppression progressive du traitement fiscal avantageux des voitures de société (indépendamment des réformes actuelles) ;
- Introduction d'une tarification du carbone dans le secteur des transports (par exemple, par le biais des accises ou, ensuite, du prélèvement kilométrique – cf. les conclusions du débat national sur la tarification du carbone en ce qui concerne les options concrètes) ;
- Introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent. Cette option gagne en importance dans le cadre de la conversion progressive du parc automobile à l'électricité parce que la base des accises va diminuer parallèlement à cette évolution ;
- Adaptation de la taxe de mise en circulation (TMC/BIV) afin d'y intégrer des critères environnementaux pour faire ainsi évoluer l'achat de nouveaux véhicules vers des alternatives moins polluantes et moins énergivores.

**Voiture tenant lieu de salaire**

La plus importante étude universitaire<sup>1</sup> consacrée aux véhicules de société en Belgique a révélé que le système de rémunération présente de grandes inégalités entre les voitures de société et contribue encore plus à l'engorgement des routes, à la pollution et aux émissions de gaz à effet de serre. Parallèlement, le Bureau fédéral du Plan a estimé la perte de revenus pour l'État à environ 2 milliards d'euros par an.

La Commission européenne (COM(2017) 501 final) a fait savoir à la Belgique qu'« il est important de s'attaquer à la congestion aux heures de pointe en améliorant les services de transport public, en optimisant la gestion du trafic et en supprimant les distorsions du marché et les incitations fiscales préjudiciables, comme le traitement favorable réservé aux voitures de société. »

Le « verdissement » des véhicules de société (parc de véhicules, véhicules de fonction) a pleinement un sens dès le moment où l'incitant fiscal pour les voitures de société est effectivement supprimé.

**Taxe carbone, accises et prélèvement kilométrique intelligent**

La taxation de la consommation est un instrument important pour **limiter les pratiques polluantes et réduire la circulation**. Une tarification du carbone peut être rapidement introduite à l'échelle nationale par le biais des accises. Alors que le parc automobile comporte de plus en plus de véhicules électriques, il conviendra toutefois d'élaborer un système de prélèvement kilométrique intelligent, idéalement moyennant une concertation entre les régions. Un tel système permettra d'inclure d'autres facteurs, comme le CO<sub>2</sub>, dans la fiscalité relative à la consommation (congestion, consommation d'énergie, etc.).

Pour avoir un sens du point de vue écologique, la taxation de la consommation doit atteindre un niveau suffisant afin d'influer sur les pratiques. Une **augmentation progressive** prévisible est préconisée. Les recettes devraient contribuer à dégager les ressources budgétaires nécessaires au développement d'alternatives : transports publics de qualité et mobilité douce.

**Taxe de mise en circulation**

La fiscalité à l'achat est un instrument potentiel puissant à ne pas négliger : si les pouvoirs publics appliquent une vraie **différence de taxation à l'achat** entre les véhicules qui émettent beaucoup ou peu de CO<sub>2</sub>, entre les véhicules très énergivores ou plus sobres, ces différences peuvent avoir un impact réel sur les choix de véhicules neufs. Pour être efficace, cette stratégie doit s'accompagner d'une communication pédagogique sur les incidences environnementales différentes des véhicules.

Des critères simples, comme les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation d'énergie, la masse et la puissance, peuvent servir de base à cet égard. La production et la vente de nouveaux véhicules qui émettent beaucoup de CO<sub>2</sub>, sont lourds et très puissants (plus énergivores et potentiellement plus dangereux pour les autres usagers) ne sont pas compatibles avec l'urgence climatique et les obligations en matière de sécurité routière.

<sup>1</sup> Xavier May, Thomas Ermans en Nils Hooftman, « Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal », Brussels Studies [Online], Notes de synthèse, n° 133, publiées en ligne le 25 mars 2019, consultées le 27 avril 2019. URL: <http://journals.openedition.org/brussels/2366> ; DOI : 10.4000/brussels.2366

**17E** | Découragez les deux-roues roulant aux combustibles fossiles

Il convient d'interdire progressivement la vente de nouveaux deux-roues roulant aux combustibles fossiles d'ici 2025 et ensuite d'autoriser uniquement la vente d'alternatives telles que les **deux-roues 100 % électriques**.

Les motos et les scooters ne sont généralement pas la première cible de la politique environnementale. Le matériel publicitaire les concernant contient des informations moins complètes sur leurs émissions de CO<sub>2</sub> que pour les voitures et la pression visant à renforcer les normes est moins forte.

Or, il est plus facile de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers tels que les deux-roues et de les convertir à l'électricité. Il ne leur faut qu'une petite batterie et ils n'exigent pas d'infrastructure de recharge spécifique de grande envergure. Cela fait de nombreuses années que les scooters électriques

sont largement utilisés en Chine, où des millions de deux-roues électriques circulent aujourd'hui. Avec la croissance actuelle des ventes dans l'UE et aux États-Unis, le nombre de deux-roues électriques augmente partout dans le monde. Ce nombre explose aussi en Inde. Alors que des mesures urgentes en faveur du climat s'imposent et que la technologie a évolué, la production et la vente de nouveaux **deux-roues roulant aux combustibles fossiles sont petit à petit dépassées** : la vente de ce type de deux-roues peut et doit être interdite assez rapidement. Cela offre des avantages tant sur le plan de la qualité de l'air que sur celui des nuisances sonores.

L'innovation peut aussi déboucher sur l'arrivée de nouvelles formes de mobilité électrique légère : on peut mettre au point des tricycles électriques ou des véhicules légers à quatre roues.

**17F** | Arrêtez de vendre des voitures roulant aux combustibles fossiles

**Élaborez un plan pour supprimer progressivement les véhicules équipés d'un moteur à combustion alimenté par des combustibles fossiles** selon ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'accord de Paris sur le climat (émissions nettes de CO<sub>2</sub> nulles d'ici 2050). Pour ce faire, fixez-vous les objectifs à long terme suivants :

**2022** : interdiction de la vente de nouveaux bus équipés d'un moteur à combustion alimenté par des combustibles fossiles.

**2025** : interdiction de la vente de nouvelles camionnettes équipées d'un moteur à combustion alimenté par des combustibles fossiles.

**2025** : la circulation de tous les trains est 100 % électrique.

**2030** : interdiction de la vente de nouvelles voitures particulières équipées d'un moteur à combustion alimenté par des combustibles fossiles.

**2035** : interdiction de la vente de nouveaux camions équipés d'un moteur à combustion alimenté par des combustibles fossiles.

La durée moyenne de vie d'une voiture est de 15 ans. À un moment donné, plus aucune voiture à moteur à combustion ne pourra donc être vendue, car il faut un certain temps avant que ces voitures ne disparaissent du parc de voitures. Cette interdiction doit intervenir à partir de 2030 pour les voitures particulières. Pour les camionnettes, elle doit prendre effet dès 2025. L'avantage est que cette interdiction est très bénéfique tant du point de vue de la qualité de l'air qu'en ce qui concerne le climat et les nuisances sonores. Cette interdiction sera appliquée en 2030 aux Pays-Bas et dès 2025 en Norvège. L'immatriculation des nouvelles voitures doit devenir une compétence régionale. En attendant, les voitures électriques doivent devenir plus intéressantes à l'achat que les motorisations à essence et au diesel.

Mesures d'accompagnement :

- **Prévoyez suffisamment d'infrastructures de recharge (rapide) intelligentes pour favoriser un transport de personnes sans émissions.** Afin de permettre aux véhicules électriques de s'imposer en Flandre, l'infrastructure de recharge doit être développée plus rapidement. En plus de prévoir des bornes de recharge ordinaires, avec une durée de chargement de 3 à 4 heures, il est

également essentiel de mettre en place des stations de recharge rapide supplémentaires capables de recharger la batterie d'une voiture en 20 minutes environ. La présence de stations de recharge rapide étendra considérablement le rayon d'action des véhicules électriques sans allonger les temps de transport de nombreuses heures.

- **Soutenez la transition vers des camions plus propres en prévoyant assez d'infrastructures de recharge adaptées (par exemple, méga-chargeurs, eHighway).** Cette mesure est importante pour atteindre nos objectifs climatiques étant donné que le transport de marchandises est responsable d'environ 40 % des émissions flamandes dans le secteur des transports<sup>2</sup>.

Le **réseau de recharge rapide** belge pour les véhicules à batterie électrique (BEV) doit être prêt en 2030. À cet égard, des concessions suffisantes ont été accordées aux entreprises concernant leur installation et le réseau d'électricité a été renforcé. Une coordination européenne est importante.

En 2030, les **bornes de recharge publiques et privées** doivent être déployées et bidirectionnelles, ce qui permet le véhicule to grid et le smart charging. Il devient dès lors possible de mettre en place une combinaison optimale d'énergie renouvelable, les batteries des voitures électriques pouvant servir au stockage.

**17G** | Supprimez la déduction du diesel professionnel

À l'heure actuelle, les utilisateurs professionnels de diesel (comme les transporteurs et les taxis) peuvent être exonérés d'une partie du droit d'accise spécial (art. 429, § 5, de la loi-programme du 27 décembre 2004) par l'État. Le montant récupérable des accises dépend du taux d'accises au moment de l'achat du gasoil. Les consommateurs finaux tant belges qu'établis dans un autre État-membre entrent en ligne de compte pour cette exonération de l'augmentation du droit d'accise spécial. La suppression de cette exonération entraînerait, premièrement, un changement du comportement à la pompe (diminution ou disparition de la course au carburant le moins cher) et, deuxièmement, permettrait d'éviter les transports de marchandises qui n'ont pas été achetées dans l'économie flamande ou

belge. Il serait possible de diminuer jusqu'à 14 % les kilomètres parcourus conjointement par les véhicules de transport de marchandises lourds et légers.

Cela se traduira par une baisse des ventes de diesel de 7 %, voire de 18 % par rapport à la consommation de 2016. En termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, la diminution, qui est également prise en compte dans le rapport destiné à l'Union européenne, serait équivalente. Par ailleurs, cette mesure offre des revenus à l'État (en 2018, il s'agissait de 451 millions d'euros) et rend également les conditions de concurrence plus justes pour les carburants alternatifs. De plus, comme les accises sur le diesel ont augmenté au cours des dernières années, ce montant s'accroît considérablement.

<sup>2</sup> <https://www.milieurapport.be/sectoren/transport/emissies-afval/broeikasgassen>.

## 5. METTRE EN PLACE UNE TRANSITION EN MATIÈRE D'AFFECTATION DES SOLS, D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'INFRASTRUCTURE

### 5.4 ALIMENTATION

#### 18. Misez sur des schémas alimentaires sains et équilibrés

- 18A | Misez sur des schémas alimentaires sains et équilibrés
- 18B | Élaborez des plans alimentaires locaux axés sur une production et des chaînes de distribution plus courte

Les régimes alimentaires dominants que le monde a produits et consommés au cours des 50 dernières années ne peuvent plus être considérés comme « optimaux d'un point de vue nutritionnel » et représentent en parallèle une cause importante de plusieurs crises environnementales (voir le schéma de Rockström dans le texte introductif). **Les régimes dominants de l'humanité ne sont bons ni pour nous ni pour la planète.** Il s'agit-là de l'une des conclusions de la Commission EAT-Lancet pour une alimentation saine issue de systèmes alimentaires durables, qui a publié en 2019 un rapport qui fait déjà autorité.<sup>1</sup>

Le rapport résume la situation comme suit : « Les tendances alimentaires actuelles, associées à la croissance démographique prévue - jusqu'à 10 milliards de personnes en 2050 - ne feront qu'accroître les risques pour l'Homme et la planète. Selon les prévisions, la pression mondiale des maladies non transmissibles continuera à se renforcer et les effets de la production alimentaire sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution à l'azote et au phosphore, la perte de la biodiversité ainsi que l'utilisation des eaux et du sol continueront à mettre à mal la stabilité du système terrestre. »

#### 18A | Misez sur des schémas alimentaires sains et équilibrés

Une transformation radicale en faveur d'une alimentation issue de systèmes alimentaires durables est indispensable pour atteindre les objectifs des Nations-Unies en matière de développement durable (Objectifs de Développement Durable) et de l'Accord de Paris sur le changement climatique. Nous avons besoin **d'objectifs scientifiques pour une alimentation saine et une production alimentaire durable** afin de mener une transformation alimentaire aussi fondamentale. Voilà pourquoi la Commission EAT-Lancet pour une alimentation saine issue de systèmes alimentaires durables définit « un régime de référence sain » : une offre adéquate pour différents groupes alimentaires afin d'assurer l'apport quotidien nécessaire en nutriments pour favoriser une santé et un bien-être (humain) optimaux et, en parallèle, réduire le nombre de décès prématurés à travers le monde.

Le « schéma alimentaire sain » proposé assure un

Compte tenu des risques environnementaux importants à grande échelle de la production alimentaire, une production alimentaire durable doit s'inscrire dans le cadre d'un espace de travail sain pour les systèmes alimentaires sur Terre et ce à tous les niveaux. Cela implique également que **la production alimentaire durable doit permettre d'éviter un dépassement des limites planétaires.** En se basant sur une population mondiale future d'environ 10 milliards de personnes, The Lancet précise qu'un système de production alimentaire durable « ne peut plus faire appel à un autre pays, doit maintenir la biodiversité actuelle, réduire la consommation d'eau et la gérer de manière responsable, diminuer drastiquement la pollution à l'azote et au phosphore, ne peut plus produire d'émissions de dioxyde de carbone ni entraîner une nouvelle augmentation des émissions de méthane et de protoxyde d'azote. »

La conclusion est claire : une transformation mondiale du système alimentaire s'impose urgemment tant au niveau des aspects de la production et de la consommation qu'au niveau d'une perspective de changement climatique, de santé et d'équité.

apport de calories suffisant et se compose de nombreux aliments végétaux, d'une petite quantité de produits d'origine animale, de graisses insaturées au lieu de graisses saturées, et de quantités minimales de grains raffinés, de denrées alimentaires fortement transformées et de sucres ajoutés. Indépendamment d'arguments supplémentaires concernant le bien-être des animaux, The Lancet arrive à la conclusion que la transition alimentaire requise entraîne **une diminution drastique de la consommation de viande (rouge)**, surtout dans les pays occidentaux. La dose combinée quotidienne recommandée de viande ne peut excéder 28 g/jour, avec des variations par région. Pour la Belgique, où la consommation de viande moyenne est plus élevée (114 g/jour de consommation de viande moyenne en Flandre), cela nécessite un changement énorme. En Belgique, le Conseil Supérieur de la Santé recommande également de réduire la dose de protéines animales d'environ 29 % par rapport à la situation actuelle.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> The Lancet est un magazine médical général hebdomadaire révisé par un comité de lecture. Il s'agit de l'une des publications médicales les plus anciennes, prestigieuses et connues au monde, qui est évaluée par des spécialistes du domaine (<https://www.thelancet.com/>). La référence complète de la Commission EAT-Lancet pour les systèmes alimentaires est la suivante : W. Willett et al., The Lancet Commissions: Food in the Anthropocene: de EAT-Lancet Commission on healthy diets from sustainable food systems, The Lancet, 393, 2019, 447-492.

<sup>2</sup> RRiera et al. (2019). Basé sur De Ridder et al. (2016) et ANSES (2016) pour la conversion des protéines. Recommended intake based on Conseil Supérieur de la Santé (2016). Voir : [http://www.greenpeace.org/archives-belgium/Global/belgium/report/2019/Study\\_Livestock\\_Belgium\\_v190204.pdf](http://www.greenpeace.org/archives-belgium/Global/belgium/report/2019/Study_Livestock_Belgium_v190204.pdf)

En parallèle à une réduction de la consommation de viande, The Lancet préconise également **une diminution de plus de 50 % de la consommation mondiale de sucre et une augmentation de plus de 100 % de la consommation d'aliments sains comme les noix, les fruits, les légumes et les légumineuses**, les changements requis variant en fonction des régions. Une transformation alimentaire aussi drastique devrait non seulement permettre au système alimentaire de rester dans les limites de notre planète, mais offrirait aussi des avantages importants en matière de santé humaine, avec une réduction d'environ 10,8-11,6 millions de décès par an, ce qui correspond à une baisse de 19 à 23,6 %.

La diminution de la consommation de viande en Belgique requiert une politique stratégique ambitieuse

### 18B | Élaborez des plans alimentaires locaux axés sur une production et des chaînes de distribution plus courtes

Nous assistons à la **disparition de petites exploitations agricoles dans toutes les régions d'Europe** et à l'augmentation de la concentration des terres aux mains d'un nombre plus restreint d'unités de production. Compte tenu de la disparition d'un nombre grandissant de fermes du paysage européen ou de leur reprise par des exploitations plus importantes, les opportunités d'emploi rural ont dramatiquement diminué. Entre 2005 et 2017, la main-d'œuvre agricole a diminué de 25 %<sup>3</sup> et cette réduction devrait s'élever, d'après les prévisions, à 28 % supplémentaires entre 2017 et 2030.<sup>4</sup>

Les installations de production de semences, les transformateurs à petite échelle, les laiteries et les abattoirs ont également disparu dans de nombreuses régions en raison d'une centralisation accrue des activités de traitement. Les zones rurales abritent une partie de plus en plus petite de la population européenne (28 % en 2016) et font face à une sous-utilisation, à un mauvais entretien, à une disparition des équipements de base ainsi qu'à une augmentation de la pauvreté et de l'exclusion sociale pour ceux qui continuent à y habiter.<sup>5</sup>

Il s'agit d'un obstacle important à la transformation plus large au profit d'un plus grand nombre de pratiques écologiques agricoles. **En effet, ce sont**

et coordonnée incluant notamment des mesures de sensibilisation ainsi que des mesures fiscales intelligentes. Toute une série de mesures concrètes peuvent déjà être prises dans l'immédiat, comme par exemple : réduction du taux de TVA sur les produits végétariens et/ou locaux, majoration de la TVA sur la viande rouge essentiellement, davantage de mesures de soutien (un minimum d'options végétariennes dans les restaurants, les écoles et les restaurants d'entreprise), des mesures de soutien pour les protéines végétales et alternatives (en ce compris la viande artificielle) et l'arrêt complet de la publicité relative à la consommation de viande sur les chaînes publiques (voir : campagne promotionnelle de l'Office flamand d'Agro-marketing diffusée comme « message d'intérêt général).

**les exploitations plus petites qui sont les mieux équipées pour des systèmes agricoles agroécologiques diversifiés** qui sont le mieux en mesure de préserver la santé du sol et d'améliorer l'agrobiodiversité. Il n'est pas facile de mettre en place de tels systèmes agricoles dans de grandes unités de production qui requièrent l'utilisation de machines lourdes (et donc des monocultures) étant donné que la superficie concernée est trop grande pour la main-d'œuvre limitée disponible.

Des mesures ont déjà été prises pour lutter contre ce problème. Dans le cadre du budget 2014-2020 pour le Développement rural, l'UE soutient des initiatives en matière de systèmes alimentaires alternatifs - et notamment en faveur de chaînes d'approvisionnement plus courtes. Différents États membres élaborent aussi des cadres légaux afin de permettre un tel soutien. Le programme LEADER de la Commission européenne - qui s'inscrit dans le cadre du deuxième pilier de la Politique agricole commune (PAC) - encourage aussi des systèmes alimentaires alternatifs en soutenant une prise de décision commune et l'activisme local. De telles initiatives peuvent également trouver un appui dans le cadre de la politique de cohésion européenne et au travers des programmes de recherches financés par l'UE.

Toutefois, ces différentes formes de soutien demeurent **marginales en comparaison à la politique générale qui renforce toujours les nombreuses pratiques caractéristiques des chaînes d'approvisionnement conventionnelles** (ex. production uniforme, pouvoir de négociation inégal pour les agriculteurs, intermédiaires superflus dans la chaîne d'approvisionnement, commercialisation de denrées alimentaires hautement transformées et emballées...). Nous pouvons faire davantage pour soutenir les chaînes courtes qui permettent un contact direct entre les consommateurs et les producteurs. Par exemple :

1. Il convient de renforcer **l'approche holistique et transsectorielle du développement local** dans le cadre de LEADER et des « programmes de développement locaux menés par des acteurs locaux » : l'UE doit augmenter au-delà des 5 % actuels la part minimale du financement de la PAC actuellement canalisée dans le cadre de l'approche LEADER.
2. La mise en place de **circuits plus courts requiert également une nouvelle infrastructure**. L'UE doit réinvestir dans l'infrastructure physique nécessaire pour soutenir le traitement local et les activités à valeur ajoutée. On peut notamment trouver des synergies entre des activités qui ajoutent de la valeur, marketing, commerce au détail et activités de formation sous la forme de « centres alimentaires ».<sup>6</sup>

3. Un soutien accru s'impose également en faveur des **modèles économiques alternatifs**, comme les coopérations, la CSA (agriculture soutenue par la communauté) ou les plateformes d'achat local en ligne qui jouent toutes un rôle dans la création d'une plus grande transparence dans les relations entre les producteurs et les consommateurs.
4. Il convient de définir des objectifs ambitieux et assortis d'échéances en matière de marchés publics écologiques (GPP) afin de garantir **l'achat de denrées alimentaires biologiques ou produites de manière agroécologique à l'échelle locale**. Cela peut se faire sur la base des nouveaux critères agroécologiques de la PAC et en s'appuyant sur les mesures qui sont nécessaires afin de favoriser, au travers d'adjudications publiques, le passage à un schéma alimentaire durable et sain (voir ci-dessus). Les marchés publics doivent également inclure des modalités d'adjudication claires pour des producteurs de denrées alimentaires à petite échelle, par exemple des critères de sélection favorisant certains types de produits, comme des races ou variétés locales, ou un quota d'achat/exclusivité pour des producteurs de denrées alimentaires à petite échelle.

<sup>3</sup> Cour des comptes européenne, "Future of the CAP", Briefing Paper, mars 2018, [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/Briefing\\_paper\\_CAP/Briefing\\_paper\\_CAP\\_CAP\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/Briefing_paper_CAP/Briefing_paper_CAP_CAP_EN.pdf).

<sup>4</sup> Commission européenne, « Prévisions agricoles au sein de l'UE : D'après les prévisions, la main-d'œuvre agricole ainsi que le revenu total baisseront en Europe à l'horizon 2030 », 2017, [https://ec.europa.eu/info/news/eu-agricultural-outlook-european-agricultural-labour-and-total-income-expected-to-decrease-by-2030\\_en](https://ec.europa.eu/info/news/eu-agricultural-outlook-european-agricultural-labour-and-total-income-expected-to-decrease-by-2030_en).

<sup>5</sup> Eurostat, « Statistiques sur les zones rurales dans l'Union européenne », 2017, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Statistics\\_on\\_rural\\_areas\\_in\\_the\\_EU/fr](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Statistics_on_rural_areas_in_the_EU/fr).

<sup>6</sup> Voir par exemple E. Morganti et J. Gonzalez-Feliu, « Logistiques urbaines pour les produits périssables : The case of the Parma's Food Hub », Case Studies on Transport Policy 3, nr.2 (2015): 120-128; A. Blay-Palmer, I. Knezevic, en R. Hayhurst, "Construing veerkrachtige, transformatieve gemeenschappen door middel van duurzame food hubs", The International Journal of Justice and Sustainability 18 (2013): 521-528.

## 6. SUIVRE LES FRONTIÈRES PLANÉTAIRES EN TANT QUE NORMES DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION

### 19. Misez sur l'économie circulaire et les nouveaux modèles de revenus

- 19A** | Optez pour des marchés publics écologiques
- 19B** | Encouragez de nouveaux modèles de revenus tels que les systèmes produits-services
- 19C** | Renforcez l'économie collaborative
- 19D** | Encouragez l'allongement de la durée de vie des biens de consommation.
- 19E** | Encouragez l'économie de réparation en réduisant à la fois les coûts salariaux et la TVA sur les activités de réparation
- 19F** | Encouragez une meilleure collecte des produits mis au rebut et un recyclage plus efficace
- 19G** | Rendez plus coûteux le traitement des déchets qui ne réintroduisent pas de matériaux dans l'économie

En tant qu'antithèse de l'économie à flux linéaire - des matières premières extraites, aux produits et aux déchets - l'économie circulaire vise à réduire drastiquement l'utilisation des matières premières (pas seulement les matériaux mais aussi l'énergie) sans sacrifier la prospérité. L'économie circulaire ne vise pas uniquement à réduire la consommation, mais surtout à **diversifier et améliorer la production et la consommation**.

Une économie circulaire implique que les matériaux soient utilisés le plus longtemps possible de manière qualitative dans les produits en les développant de telle sorte qu'ils durent longtemps, puissent être partagés, puissent être facilement réparés ou refaits (remanufacturés) et puissent être facilement démontés et recyclés efficacement à la fin de leur vie. Une écoconception vise à minimiser l'impact sur l'environnement pendant les phases de production, d'utilisation et de recyclage.

Les nouveaux modèles de revenus tels que les systèmes produits-services (SPS) sont au cœur de l'économie circulaire. Dans le cas des SPS, l'intention n'est plus de vendre des produits, mais de fournir des services (économie de performance) au moyen de

produits qui restent la propriété de l'entreprise, d'un tiers financier ou d'une coopérative. L'impact environnemental d'une économie circulaire peut encore être réduit en se concentrant sur des mesures visant à promouvoir le **partage et la réparation** des produits et des biens.

Une réduction des matières premières primaires signifie automatiquement moins d'émissions de gaz à effet de serre. Le rapport McKinsey souvent cité - *Émergence intérieure : Une vision d'économie circulaire pour une Europe compétitive* (2015) décrit des réductions de CO<sub>2</sub> de moins 50 à 80% d'ici 2030 et 2050 respectivement. L'économie circulaire va indéniablement de pair avec la transition vers une économie respectueuse du climat. Une autre raison pour laquelle l'économie circulaire devrait être encouragée est qu'en plus de la création de **3 millions de nouveaux emplois** en Europe, elle générerait des économies économiques nettes (annuelles) de 1,8 billion d'euros d'ici 2030.

Vous trouverez ci-dessous un bref aperçu non exhaustif des pistes concrètes qui peuvent être suivies.

#### 19A | Optez pour des marchés publics écologiques

Les marchés publics peuvent, bien plus que ce n'est le cas actuellement, prendre en compte des critères de durabilité **tels que les gaz à effet de serre et l'intensité matérielle** lors de l'attribution des contrats. En donnant plus de poids aux critères de durabilité, en plus du critère de prix, les adjudications publiques peuvent devenir plus écologiques et de nombreux effets d'échelle peuvent être obtenus. De cette façon, on utilise davantage de matières premières secondaires<sup>1</sup> et le coût total du cycle de vie d'un produit ou d'un service est réduit, tandis que l'impact environnemental est également réduit.

Les marchés publics écologiques peuvent entraîner une véritable rupture des tendances, compte tenu de l'importance des dépenses du secteur public en biens et services en Europe. Ces dépenses publiques représentent environ 14% du PIB de l'UE. Les marchés publics écologiques peuvent également contribuer à réaliser des économies, en particulier lorsqu'ils sont pris en compte dans l'analyse du coût du cycle de vie d'un contrat et pas seulement au niveau des coûts d'acquisition.

<sup>1</sup> <https://www.ruwbouw.nl/product/compensatiesteun-2/>

**19B |** Encouragez de nouveaux modèles de revenus tels que les systèmes produits-services

Dans le cas de nouveaux modèles de revenus tels que les systèmes produits-services (SPS), l'intention de l'économie **n'est plus de vendre des produits, mais de fournir des services** au moyen de produits qui restent la propriété de l'entreprise, d'un tiers financier ou d'une coopérative. Le nombre d'applications SPS augmente rapidement. Au sein des SPS, il existe encore de nombreuses gradations, allant des services fournis via des produits exclusivement utilisés par l'utilisateur (par exemple, les contrats de leasing tels que le leasing automobile, le leasing chimique, le Pay per lux (paiement pour l'éclairage, comme chez Philips) ou via des produits partagés par de nombreux utilisateurs (partage d'automobiles tels que Cambio, partage de bicyclettes tels que Blue Bike).

**19C |** Renforcez l'économie collaborative

L'économie collaborative en est encore à ses balbutiements et possède un grand potentiel de croissance. Toutes les formes d'économie collaborative ne sont pas bonnes pour l'économie circulaire et la réalisation des ambitions climatiques, mais une réglementation et un cadre clair peuvent développer pleinement le potentiel de l'économie collaborative en fonction des objectifs climatiques. L'économie collaborative bénéficie également de la **propriété partagée** sous la forme de coopératives de ces initiatives (contrairement à Uber, par exemple).

L'économie collaborative permet une utilisation plus intensive des biens de consommation (voitures, chambres, appareils ménagers tels que machines à laver, perceuses et outils de jardinage). Les voitures

Les SPS peuvent offrir des avantages environnementaux importants en fournissant plus de services avec moins de matériaux et moins d'énergie. En outre, les utilisateurs de ces systèmes sont souvent **plus activement conscients de leur comportement de consommation**. Les autorités fédérales, régionales et communales peuvent d'abord et avant tout intégrer les SPS dans leurs propres marchés publics. En coopération avec les banques et d'autres bailleurs de fonds, il convient de continuer à développer des modèles de revenus qui permettent d'évaluer correctement la valeur globale du SPS sur l'ensemble du cycle et de mettre davantage en évidence les avantages par rapport aux modèles traditionnels.

restent immobiles en moyenne 96% du temps, et lorsqu'elles sont utilisées elles accueillent en moyenne 1,3 personne. Un plus grand partage du temps inutilisé et des places dans une voiture, implique un **moindre besoin de nouvelles voitures**, moins d'espace de stationnement, et un impact plus réduit sur le climat. En même temps, les produits respectueux de l'environnement deviendront accessibles de manière payable à des personnes qui, autrement, n'auraient pas les moyens de se les procurer.

Les autorités fédérales, régionales et communales peuvent elles-mêmes adhérer à l'économie collaborative et soutenir les initiatives des citoyens et les plates-formes Internet en faveur de ces initiatives et développer le cadre juridique qui leur est propre.

**19D |** Encouragez l'allongement de la durée de vie des biens de consommation

La prolongation de la durée de vie des produits permet de réduire l'**extraction des matières premières** et les émissions de gaz à effet de serre et autres impacts environnementaux associés. Cet effet peut être obtenu à très court terme, par exemple en

prolongeant la durée minimale d'amortissement (en termes comptables) des biens de consommation afin d'attribuer une valeur (résiduelle) au produit pendant une période plus longue.

**19E |** Encouragez l'économie de réparation en réduisant à la fois les coûts salariaux et la TVA sur les activités de réparation

Les activités économiques dans l'économie de la réparation (par ex. électronique, vélos, mobilier...) peuvent être stimulées afin de prolonger la durée de vie des produits. Cela peut se faire en combinant la réduction de la TVA sur les travaux de réparation avec une réduction du précompte professionnel sur les travaux de réparation. La stimulation de l'économie de la réparation peut être étendue par une réglementation du « **droit à la réparation** » pour certains produits, en particulier l'électronique, qui permettra aux consommateurs de réparer ces produits.

La prolongation de la durée de vie des produits permet de réduire l'extraction des matières premières et les émissions de gaz à effet de serre et autres impacts environnementaux associés. Cet effet peut être obtenu à très court terme. Pour que cela soit possible, le coût des activités de réparation doit être réduit ; autrement, l'économie de la réparation pourra difficilement concurrencer le modèle linéaire de la « fabrication-utilisation-mise au rebut ».

**19F |** Encouragez une meilleure collecte des produits mis au rebut et un recyclage plus efficace

Malgré toutes les suggestions formulées ci-dessus pour partager des produits, les réparer, les faire durer plus longtemps, ils finiront un jour par arriver à la fin de leur vie. Il importera alors qu'ils finissent réellement dans un flux de recyclage, et non dans l'environnement ou dans les déchets résiduels. La **consigne** s'impose sur différents produits.

De nombreuses innovations sont encore possibles

en matière de recyclage pour le rendre encore plus efficace. Il est également important que l'information circule correctement entre les producteurs et les entreprises de recyclage, et que les appareils soient fabriqués de manière à être **faciles à démonter et davantage recyclables**. Les contributions à la responsabilité élargie des producteurs peuvent également être utilisées pour encourager une meilleure écoconception (en vue d'un recyclage ultérieur).

**19G |** Rendez plus coûteux le traitement des déchets qui ne réintroduisent pas de matériaux dans l'économie

Heureusement, la mise en décharge des ordures ménagères en Belgique appartient presque au passé. Cependant, une grande quantité de déchets est encore incinérée, avec certes une récupération d'énergie. En raison de la tarification de l'incinération des déchets, d'autres options telles que l'utilisation circulaire des matériaux (déchets) ou la fermentation peuvent être désavantagées sur le plan concurrentiel. La Belgique et les régions peuvent

**inclure volontairement les installations d'incinération des déchets dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE**. De cette façon, l'incinération des déchets devient plus coûteuse et l'utilisation circulaire des matériaux (déchets) et la fermentation peut devenir plus compétitive, avec un impact positif sur les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre.

## 7. OPTER POUR UNE POLITIQUE COHÉRENTE ET TRANSVERSALE

### 20. Mettez sur une bien meilleure répartition des tâches et une meilleure coopération dans l'élaboration de la politique climatique

- 20A** | Donnez au Premier ministre et aux Ministres-Présidents un rôle de coordination
- 20B** | Déplacez les personnes et ressources
- 20C** | Créez un Conseil du climat
- 20D** | Mettez sur pied des panels de citoyens pour déminer les questions politiquement difficiles
- 20E** | Désignez un intendant du climat pour chaque région
- 20F** | *Empower* les initiatives locales
- 20G** | Modernisez le financement des communes

L'élaboration des politiques climatiques a ses propres besoins :

- en raison de la nature transversale de la matière
- en raison de la fragmentation des compétences pertinentes entre l'État fédéral, les régions et les communautés
- en raison des défis sociétaux majeurs et urgents qui se posent en son sein

- en raison de la nécessité d'une vision à long terme
- en raison de la nécessité d'un très large soutien sociétal

L'élaboration de la politique climatique exige une meilleure répartition des tâches et une meilleure coopération que celles qui existent déjà, avec des solutions créatives et innovantes. Nous avons sept recommandations à formuler.

#### 20A | Donnez au Premier ministre et aux Ministres-Présidents un rôle de coordination

Nos engagements européens et internationaux nous obligent à adopter une approche intégrée. Cependant, le climat n'est pas une question verticale, mais transversale : il n'entre pas dans un seul compartiment, mais se pose dans presque tous les domaines politiques (mobilité, logement, industrie, agriculture, fiscalité, énergie, etc.). Il touche tellement de facettes que **seul le chef de file du gouvernement** peut en assurer le suivi. Le Premier ministre et les différents Ministres-Présidents sont donc les mieux placés pour coordonner le travail climatique de leur propre gouvernement, tandis que le Premier ministre surveille également le rôle global de la Belgique dans son ensemble. Il est préférable de prévoir la mesure dès le début de la nouvelle législature.

Cette mesure encourage une **politique cohérente et efficace**. Depuis décembre 2018, l'Europe nous oblige à adopter une approche nationale inté-

grée (Règlement de gouvernance 2018/1999 du 11 décembre 2018, directement applicable dans tous les États membres depuis le 24 décembre 2018) : tous les dix ans nous devons présenter des plans politiques, tous les cinq ans nous devons les actualiser, tous les deux ans nous sommes contrôlés par la Commission européenne.

Jusqu'à présent, la politique climatique belge a été caractérisée par un **degré élevé de fragmentation**, tant verticale (entre l'État fédéral et les entités fédérées) qu'horizontale (entre les différents domaines politiques). Si le Premier ministre et les Ministres-Présidents se voient confier un rôle de coordination, nous ferons du climat une priorité politique absolue. Notre politique climatique sera cohérente ou ne sera pas. Les autorités travaillent dans la même direction pour poursuivre efficacement un objectif à long terme. Elles renforcent mutuellement leurs politiques.

#### 20B | Déplacez les personnes et ressources

Soyez flexible. Prévoyez des glissements structurels dans le financement public en faveur du climat et de la durabilité. Optez pour une politique climatique qui se dote des **institutions** dont elle a besoin pour obtenir rapidement et à moindre coût des résultats conformes aux exigences internationales et européennes. Mettez fin à la politique de déclarations. Osez déplacer les personnes et les ressources de manière à ce que le **personnel** des différentes autorités fédérales, régionales et communautaires à expertise en matière de climat, puisse

**se rencontrer** au quotidien, **discuter et travailler** ensemble, sans perdre son ancrage dans sa propre administration. Faites-le immédiatement au début de la prochaine législature.

Cette mesure transforme les paroles en actes. La libération structurelle des personnes et des ressources est une étape nécessaire pour parvenir à une politique adéquate. En outre, la mesure est efficace contre le cloisonnement administratif qui fait souvent obstacle à une coopération constructive.

## 20C | Créez un Conseil du climat

Suivez l'exemple du Royaume-Uni, comme le Danemark, la Finlande, la France, la Norvège et la Suède : créez un **conseil d'experts indépendant** qui peut fournir des informations objectives et scientifiquement fondées pour les politiques climatiques des différentes autorités belges. Comme le « *Committee on Climate Change* » britannique, ce Conseil du climat doit avoir une composition interdisciplinaire et, en plus des connaissances scientifiques sur le climat, il doit réunir un large éventail de compétences socio-économiques de pointe. Donnez au Conseil les moyens de fonctionner à un excellent niveau, avec sa propre capacité d'étude. Ancrez son indépendance tant sur le plan de l'organisation que du financement. Travaillez à la mise en place d'un système cohérent et efficace de données sur les politiques, de recherche et de capacité d'analyse des politiques. Faites-le immédiatement.

Pour que les solutions politiques soient efficaces, elles doivent être simultanément transparentes, **fondées** et concertées. Par fondé, nous entendons : basé sur la recherche scientifique et le calcul financier. L'accent est mis ici sur les chercheurs et les experts. Bien que le climat et la durabilité soient des questions techniques ayant de vastes ramifications interdisciplinaires, la prise de décision actuelle est souvent remarquablement dépourvue de fondement factuel.

## 20D | Mettez sur pied des panels de citoyens pour déminer les questions politiquement difficiles

Les panels de citoyens (*citizens' assemblies*) sont une méthode innovante et appropriée pour prendre des décisions difficiles. En Irlande catholique, ils ont autorisé une nouvelle législation sur le mariage homosexuel et l'avortement. En Australie-Méridionale, ils ont permis de régler l'épineuse question de l'élimination des déchets nucléaires. L'idée sous-jacente est la suivante : un échantillon aléatoire de la société auquel on donne du temps et des informations pour s'impliquer dans un dossier peut prendre des décisions **sans pression électorale**, y compris sur des dossiers techniques, qui sont politiquement très sensibles. C'est un moyen de sortir d'un système politique où l'argumentation se résume très souvent à de simples marchandages. Les panels de citoyens devraient être organisés dès que possible, afin de parvenir à des positions claires dès la première année de la nouvelle législature.

Aux Pays-Bas, les Bureaux du plan se chargent du calcul du projet d'accord sur le climat ; en Belgique, pas un seul organisme ne peut faire une telle chose aujourd'hui. Il est difficile d'éviter une politique de serpillière si les décisions cruciales restent dans l'approximation.

Pour qu'elle puisse être maximale utile, l'expertise fournie doit pouvoir être développée en toute **indépendance**, avec son propre bureau d'études pour lui donner une réelle puissance. Afin d'éviter la fragmentation et le gaspillage d'argent, nous optons pour un comité scientifique fort, comme au Royaume-Uni, au Danemark, en Finlande, en France, en Norvège et en Suède. La base scientifique de la politique climatique est la tâche principale de ce Conseil du climat. Alors pourquoi ne pas inclure ce Conseil dans la Loi spéciale Climat ?

Dans un domaine politique aussi complexe que celui de la politique climatique, l'objectivation scientifique faisant autorité contribue également à apporter une dose de sérénité bienvenue dans la prise de décision politique et dans le soutien social qui lui est apporté. Elle contribue à rapprocher la dynamique à court terme des cycles électoraux de la vision à long terme nécessaire à une politique climatique efficace.

Les panels de citoyens aborderont des questions à long terme ayant une dimension morale et/ou technique. L'une des raisons pour lesquelles la politique belge souffre de crampes climatiques est la mesure dans laquelle des questions cruciales sont devenues « toxiques » pour la politique partisane. La sortie du nucléaire, les voitures de société et la tarification routière sont devenues des dossiers symboliques derrière lesquels les partis politiques se sont largement retranchés. Le même phénomène risque de se reproduire concernant des questions telles que le partage des charges entre les différentes autorités compétentes et les nouvelles formes de taxation du carbone. Les panels de citoyens peuvent résoudre ce problème.

La France l'a vu et compris. Lors de la conférence de presse qu'il a donnée le 25 avril 2019, le Président

Emmanuel Macron a annoncé qu'une réunion de 250 citoyens tirés au sort examinerait des solutions concrètes en matière de transition énergétique.

La recherche montre que les panels de citoyens sont prêts à supporter un lourd fardeau en matière de climat à court terme, même si seules les générations futures en recueilleront le fruit. Un panel de citoyens composé de 100 participants qui se réunit pendant 5 week-ends sur une période de 5 mois pour entendre des experts, pourrait réaliser une percée dans la discussion sur la sortie du nucléaire. D'autres panels pourraient se pencher sur les salaires, le partage des charges et la tarification routière.

## 20E | Désignez un intendant du climat pour chaque région

Un intendant du climat est le maillon indispensable entre la science, les pouvoirs publics et les citoyens. Lancez dès lors un appel ouvert pour trouver des talents possédant les compétences nécessaires en gestion. Confiez-lui la tâche de coordonner, dans des délais fixés, des groupes de travail thématiques où des citoyens organisés, des chercheurs indépendants et de hauts fonctionnaires peuvent travailler ensemble pour élaborer des politiques et trouver des solutions.

Pour que les solutions politiques soient efficaces, elles doivent être simultanément transparentes, fondées et **concertées**. Par *concertées*, nous entendons : nées d'un dialogue avec des citoyens, organisés ou non. Il s'agit du rôle des mouvements citoyens, de la société

Pour ce pays, les panels de citoyens présentent l'avantage supplémentaire de pouvoir fonctionner **indépendamment de la répartition des compétences** entre l'État fédéral, les régions et les communautés, en se concentrant uniquement sur leur sujet. Ils peuvent être initiés par n'importe quel parlement de notre pays, selon la compétence. Si plus d'une autorité est compétente sur le sujet, le Sénat, en tant que lieu de rencontre par excellence pour les parlementaires de tous horizons, est le mieux placé pour agir en tant qu'organe organisateur.

civile, des entreprises et des particuliers. À Anvers, le dossier Oosterweel a été bloqué pendant des décennies. En nommant un intendant, on a obtenu une dynamique qui a stimulé le processus décisionnel. Les différents groupes de travail ont rassemblé l'expertise de différents milieux. Ils ont permis de développer les connaissances, la compréhension et la confiance. La politique climatique régionale de notre pays gagnerait à avoir un intendant du climat similaire.

Les groupes de travail et les panels de citoyens se complètent parfaitement : alors que les panels de citoyens définissent les cadres nationaux plus larges, les groupes de travail régionaux traitent plus profondément et techniquement certains thèmes.

**20F** | Empower les initiatives locales

Utilisez la créativité et l'esprit de décision présents dans les villes, les communes, les quartiers, les régions, les entreprises et les périphéries pour trouver des solutions novatrices. On observe de nombreux mouvements sur le terrain. Procédez à une répartition claire des tâches entre le niveau central et local. Tandis que l'autorité centrale élabore le cadre et détermine les conditions préalables, les autorités locales se chargent de **l'initiative, de la personnalisation et du feed-back**.

Cette approche est profitable à une politique locale intégrée et cohérente. Les projets au niveau local (quartier, ville, régions, périphérie,...) sont cruciaux car de nombreux défis s'y posent. Trop souvent, notre politique actuelle fonctionne du haut vers le bas. Toutefois, beaucoup de progrès pourraient être réalisés en soutenant des initiatives concrètes partant

de la base. Ne déterminez pas ou seulement dans une mesure limitée à l'avance comment les processus doivent se dérouler. Ils seront façonnés en cours de route par l'exploitation intelligente des moments et le rapprochement de parties dont les routes ne se croisent pas autrement : entreprises (publiques), universités, organisations citoyennes, administrations, etc. La *Roadmap 2025-2035-2050 de Louvain*<sup>1</sup> en est un bel exemple, dans laquelle une ville climatiquement neutre est élaborée avec la coopération de chaque citoyen, de chaque entreprise, de chaque institution de savoir et de chaque autorité.

Misez sur *l'engagement des parties prenantes*, coordonné par des facilitateurs professionnels et des superviseurs de processus qui aident à capturer, accélérer et intensifier de telles initiatives au niveau du quartier, de la ville, de la région ou du port.

**20G** | Modernisez le financement des communes

Ne déterminez plus le **financement des communes** uniquement sur la base du nombre d'habitants. Travaillez sur un modèle de financement à multiples facettes qui tient compte du climat et de la durabilité en même temps que de la démographie. Un nouveau modèle de financement récompense les communes qui travaillent sur des mesures pour plus de nature, plus d'espace ouvert, moins d'asphaltage, des mesures de durabilité intelligentes...

La politique climatique a besoin de cohérence à tous les niveaux politiques. Un financement communal tenant compte du climat est tout simplement indispensable à la cohérence de la politique climatique au niveau local.

**7. OPTER POUR UNE POLITIQUE COHÉRENTE ET TRANSVERSALE****21. Assurez un soutien et un suivi de qualité de la politique**

- 21A** | Réduisez les cabinets
- 21B** | Fournissez de meilleures données (ouvertes)
- 21C** | Mettez sur le fondement de la politique

<sup>1</sup> <https://www.leuven2030.be/roadmapnaarklimaatneutraalleuven>

Pour que les solutions politiques soient efficaces, elles doivent être simultanément transparentes, **fondées** et concertées.

Donnez à une politique du climat et de la durabilité *fondée sur des données probantes* toutes les chances possibles grâce à une meilleure collecte des connais-

sances, à leur meilleure accumulation et à leur meilleure circulation et valorisation. Alimenter les processus politiques avec des données, de la puissance de calcul, des bases scientifiques et des réseaux de connaissances. Réduisez les cabinets et misez sur une administration forte.

### 21A | Réduisez les cabinets

Étant donné que de nombreux politiciens croient devoir avoir des solutions à toutes les questions, ils s'entourent de cabinets solides où des personnes de confiance connaissant bien les dossiers sont à leur service. Mais un tel entourage fermé, venant des rangs du parti, n'est pas nécessaire dès que les politiciens peuvent être davantage ceux qui **débloquent des solutions** plutôt que d'avoir à finaliser toutes les réponses. Avec des cabinets réduits, l'appréciation de l'administration s'accroît.

Cette recommandation permet aux politiciens de se concentrer sur l'essentiel. Ils définissent le cadre plus large : objectif, ambition et critères de solutions. Ils déterminent ce que devrait être la prise de décision, sans avoir à décider eux-mêmes de tous les détails. Le leadership politique devient le leadership de réseau. Le Premier ministre et les Ministres-Présidents ont avant tout un rôle de coordination. Leur politique est largement soutenue par une **administration forte**. Les administrations ont davantage leur mot à dire, les cabinets sont dégraissés.

### 21B | Fournissez de meilleures données (ouvertes)

Renforcez la capacité de production de rapports statistiques indépendants. Sans données, aucun fondement. Tournez-vous en l'occurrence vers les autorités publiques. Seule les autorités publiques ont le pouvoir et les moyens de recueillir de bonnes données et d'assurer la continuité des séries de données. Les données et la puissance de calcul servent à quantifier les **politiques, les options politiques et les développements à long terme**.

Les autorités statistiques collaborent avec le Conseil du climat à l'établissement d'un rapport annuel indépendant sur le climat qui sera discuté lors de la Journée du climat.

### 21C | Misez sur le fondement de la politique

Travaillez de façon urgente à la mise en place d'un « **écosystème** » **cohérent et performant de données sur les politiques** et de recherche et capacité d'analyse des politiques au sein des administrations centrales. En effet, une question importante est de savoir d'où viendront les faits et les chiffres utilisés pour étayer les choix politiques. La situation du pays est préoccupante dans de nombreux domaines. Il suffit de penser à la récente imputation des frais du projet d'accord sur le climat aux

Pays-Bas ; en Belgique, pas un seul organisme ne peut faire une telle chose aujourd'hui. Utilisez des **processus d'élaboration de politiques** qui soutiennent les politiques *fondées sur des données probantes*, p. ex. en mettant en œuvre le principe de l'évaluation a priori, par une évaluation plus poussée des politiques -- qu'est-ce qui fonctionne ? -- et un meilleur accès aux résultats de la recherche et aux évaluations.

## 7. OPTER POUR UNE POLITIQUE COHÉRENTE ET TRANSVERSALE

### 22. Donnez à la société une structure de base équitable et durable

**22A** | Misez sur la garantie que les besoins fondamentaux soient satisfaits pour tous

**22B** | Misez sur des services de base universels, le développement des services publics

Karl Polanyi<sup>1</sup> se réfère à **trois sphères du lien social** : l'État et sa redistribution, le marché et ses contrats et la réciprocité et ses membres. La modernité tend systématiquement à privatiser le « commons » et à orienter de plus en plus les gens vers l'échange sur le marché. Les « enclosure acts » britanniques<sup>2</sup> en sont un bel exemple. L'État et le marché ont réduit le collectif au profit d'un individualisme et d'une commercialisation poussés. Et ce phénomène est encore renforcé par la nouvelle organisation du travail, qui ne repose plus sur la grande industrie intégrée. Le système économique n'est pas mis en place avec des coproductions non monétaires. **Tout doit être**

**transformé en marchandise.** Dans une société libérale, la politique sociale repose donc essentiellement sur la redistribution de l'argent par la fiscalité. De cette façon, les nécessiteux restent eux aussi axés sur la société de consommation. Cette tendance au remplacement de la coopération, des coopératives et du bénévolat par des services commercialisés s'est intensifiée au cours des dernières décennies, coïncidant avec l'individualisation et l'atomisation rapides de la société. L'inconvénient de ce processus est que le déclin des dispositions à caractère social, des services publics et des équilibres fiscaux se traduit directement par une augmentation de la pauvreté.

**22A |** Misez sur la garantie que les besoins fondamentaux soient satisfaits pour tous

Cela implique deux défis majeurs. Premièrement, la réalisation de la justice sociale exige de repenser la relation entre le marché et l'État. En particulier, l'État local doit investir de plus en plus dans des besoins sociaux que le marché n'absorbe pas ou auxquels il ne répond pas. Deuxièmement, on ne peut plus compter uniquement sur la redistribution des revenus et l'offre du marché pour répondre aux besoins de la société. Il en résulte un **renouveau de la réciprocité**, d'un bien commun, un « commons », d'une offre sociale accessible à tous, qui ne soit pas soumise aux fluctuations des marchés privés<sup>3</sup>. Il s'agit de **biens collectifs inaliénables** qui peuvent uniquement être prêtés et non être détenus de manière privée, comme l'eau, les connaissances ou les semences. Il s'agit de services de base et de services publics, de l'alimentation, de l'éducation, des soins de santé, de la culture et des arts, de la mobili-

té. Il s'agit aussi de coopératives et d'utilisation partagée, et il s'agit de développement communautaire et de bénévolat. Il s'agit là de phénomènes émergents de nouvelles formes de solidarité et de cohésion. La vaste étude DieGem<sup>4</sup> souligne, dans des dizaines de cas, l'importance des espaces partagés et des pratiques partagées dans la (re)construction de la cohésion et de la solidarité dans une société ultra-diversifiée.

Les **trois défis planétaires** - un écosystème humain durable et social, le développement d'un patrimoine commun accessible et le développement d'une société cosmopolite - figurent parmi les priorités. L'État providence fordiste est soumis à la pression du démantèlement de l'économie de la consultation industrielle et de la mondialisation économique, ce qui signifie flexibilité, libéralisation et privatisation.

**22B |** Misez sur des services de base universels, le développement des services publics

Une transition durable exige donc de repenser les dispositions fondamentales qui sont formulées comme des droits dans la constitution et qui ne peuvent plus être garanties dans la pratique. Elles font partie des trois sphères mentionnées ci-dessus. D'une part, il s'agit de l'accessibilité des services collectifs offerts par l'État. D'autre part, le marché fournit également des services de base, bien que certains d'entre eux soient devenus inaccessibles à des segments croissants de la population en raison de la hausse continue des prix. Enfin, il s'agit aussi

du développement de la capacité d'autosuffisance d'une économie du partage, d'un bien commun, d'une offre coopérative.

La politique de transition doit viser à rendre plus durable le droit à une vie dans la dignité, tel qu'il est consacré par la législation internationale et nationale. Cela nécessite des services de base accessibles à tous, qui doivent être assurés par une garantie légale d'une part et une coordination public-privé de l'offre d'autre part.

<sup>1</sup> Polanyi, K. (1944): *The great transformation: The political and economic origins of our time*, Boston: Beacon Press

<sup>2</sup> Entre 1604 et 1914, plus de 5200 décisions d'enclosure ont été prises en Grande-Bretagne, rendant plus de 2,8 millions d'hectares inaccessibles à une utilisation collective. [https://en.wikipedia.org/wiki/Inclosure\\_Acts](https://en.wikipedia.org/wiki/Inclosure_Acts)

<sup>3</sup> Ostrom, Elinor (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge, UK: Cambridge University Press. ISBN 9780521405997; Ostrom, Elinor; Walker, James (2003). *Trust and reciprocity: interdisciplinary lessons from experimental research*. New York: Russell Sage Foundation. ISBN 9780871546470; Ostrom, Elinor; Hess, Charlotte (2007). *Understanding knowledge as a commons: from theory to practice*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press. ISBN 9780262516037.

De Moor, T., (2015) *The dilemma of the commoners. Understanding the use of common-pool resources in a long-term perspective*. Political Economy of Institutions and Decisions Series. New York: Cambridge University Press. M.Bauwens & Y.Onzia (2017): *Commons transitieplan voor de stad Gent*: <https://stad.gent/sites/default/files/article/documents/Commons%20Transitie%20Plan%20Gent.pdf>

<sup>4</sup> <http://www.solidariteitdiversiteit.be>

## 7. OPTER POUR UNE POLITIQUE COHÉRENTE ET TRANSVERSALE

**23. Mettez sur l'aide financière et matérielle à ceux qui n'ont pas les moyens de payer pour la transition climatique. Faites également de la politique climatique un moyen d'augmenter le niveau de vie.**

La nécessité systémique d'un engagement assez radical en faveur d'une transition climatique et durable repose sur un diagnostic de la capacité menacée de l'écosystème naturel planétaire. Le sentiment d'urgence que ces mesures demandent ne correspond pas à la capacité mentale et matérielle de la société et de la population. Sans une **solidarité sociale accrue**, la politique climatique sera limitée par les conceptions et les ressources existantes et restera dès lors très largement insuffisante.

Il est donc nécessaire d'accompagner les politiques et les mesures avec les ressources financières et matérielles nécessaires et de ne pas les limiter aux capacités individuelles de chaque personne. C'est pourquoi il faut **dissocier** l'introduction (rapide) des mesures nécessaires du **pouvoir d'achat individuel** et des préférences de consommation individuelles.

Les services publics, les instruments de préfinancement financier et les régimes de primes collectives doivent être des leviers faisant de la transition une réalité tangible. De cette manière, un nouveau cadre de vie sera créé pour toutes les parties prenantes, qui sera amélioré en termes d'approvisionnement énergétique, de qualité de l'air, des aliments et de l'eau, de durabilité en matière de mobilité, d'accès aux services, etc.

Cela signifie également que la politique sociale, la lutte contre la pauvreté, la politique d'intégration et la socialisation doivent mettre à profit la transition durable pour organiser la redistribution non seulement monétaire (par des prestations, des primes ou des mesures fiscales), mais aussi matérielle et structurelle, renforçant ainsi également l'aspect collectif du niveau de vie.

## 8. SE CONCENTRER SUR LA SCIENCE, LES INNOVATIONS, LA RECHERCHE ET LES DONNÉES

### 24. Veillez à ce qu'il y ait suffisamment de recherche préparatoire à l'élaboration des politiques, à ce que de meilleures données et un meilleur suivi soient disponibles, à ce que davantage de ressources soient consacrées à la recherche et aux innovations pour le développement durable, l'atténuation et l'adaptation climatiques

Compte tenu de l'importance et de l'urgence des problèmes liés au changement climatique et au développement non durable de notre économie, il est nécessaire de continuer à soutenir la recherche scientifique dans ces domaines.

Les besoins sont variés. Il est nécessaire de maintenir et/ou de développer une **recherche scientifique fondamentale de grande qualité** afin de comprendre les facteurs contribuant à la dégradation de l'environnement et d'analyser les interactions entre ces facteurs. La **recherche fondamentale sur les processus naturels dans le système climatique et dans les écosystèmes**, qu'elle vise ou non à atténuer les changements climatiques, est essentielle. En outre, des recherches portant sur les aspects humains (psychologiques, sociologiques, économiques, philosophiques, ...) et sur les interactions humaines – climat et écosystèmes – sont nécessaires pour conseiller des mesures pertinentes et efficaces visant à maîtriser ces facteurs.

Comme le démontrent les travaux de dizaines d'experts de toutes les disciplines du Groupe d'experts sur le climat et le développement durable, une **approche interdisciplinaire des problèmes environnementaux offre une grande valeur ajoutée**. La recherche sur le climat et l'environnement tirerait parti d'un soutien accru en faveur de l'interdisciplinarité et d'un dialogue renforcé avec les parties prenantes. Ainsi, les résultats de la recherche pourraient mieux aider les acteurs économiques à innover et les décideurs à prendre les bonnes décisions dans la

lutte contre le changement climatique et le changement environnemental, et mieux prévoir et planifier l'adaptation à leurs conséquences déjà inévitables.

Les **budgets consacrés à la recherche sur le climat et l'environnement dans les différentes disciplines doivent être relevés** et l'interdisciplinarité et l'intégration des besoins de la société doivent être encouragées afin d'apporter des réponses efficaces aux défis climatiques et environnementaux. Davantage de ressources de recherche doivent être allouées aux domaines et recommandations de ce groupe d'experts (décarbonisation de l'économie, réduction de la demande d'énergie, électricité verte et gestion des énergies intermittentes et renouvelables, transports publics, aménagement du territoire, agroécologie, réseaux de chauffage, taxe CO<sub>2</sub>, introduction de l'ajustement fiscal (une taxe CO<sub>2</sub>) aux frontières européennes, économie circulaire, etc.). **Toutefois, certains budgets devront être réduits** (combustibles fossiles, énergie nucléaire, à l'exception de la gestion et de l'évacuation des déchets, agriculture intensive, etc.).

Un effort particulier doit être fait à tous les niveaux de pouvoir pour s'assurer que les résultats des recherches soient rendus accessibles à toutes les parties prenantes concernées dans la plus grande transparence possible. En outre, des mesures, des données statistiques et des indicateurs utiles à la recherche environnementale doivent être mis dès que possible à la disposition de tous les chercheurs, quelle que soit l'institution à laquelle ils sont liés.

## 8. SE CONCENTRER SUR LA SCIENCE, LES INNOVATIONS, LA RECHERCHE ET LES DONNÉES

### 25. Technologies d'émissions négatives durables

Investissez dans le développement et la mise en œuvre de technologies d'émissions négatives et, dans ce cadre, optez au maximum pour des solutions durables pour la séquestration du carbone afin de compenser l'excès d'émissions.

En parallèle à une décarbonisation approfondie de notre société, nous devons également éliminer le CO<sub>2</sub> de l'atmosphère. En d'autres termes, nous devons **réaliser des émissions négatives**. Sans technologies d'émissions négatives, il est très improbable que nous parvenions à limiter le réchauffement climatique à moins de 1,5 ou même de 2 degrés (GIEC, 2018). Toutefois, à l'heure actuelle, aucune technologie de ce type n'est disponible à une échelle suffisamment grande.

Dès lors, des investissements dans la recherche et le développement de technologies d'émissions négatives sont aujourd'hui indispensables si nous voulons réaliser ce type d'émissions<sup>1</sup>. Dans ce cadre, nous devrions privilégier les solutions les plus durables. Nous disposons d'un très grand nombre de **technologies d'émissions négatives naturelles ou semi-naturelles** : reboisement, augmentation de la teneur organique du sol, restauration des tourbières et des mangroves, utilisation de biochar et de silice moulue (*enhanced weathering*). Par rapport à la *direct*

*air capture* et au *carbon capture and storage (CCS)*, ces techniques naturelles sont généralement moins onéreuses<sup>2</sup>.

Par ailleurs, les technologies d'émissions négatives naturelles et semi-naturelles peuvent présenter toute une série **d'avantages supplémentaires**, comme le stockage de l'eau (forêts et tourbières) et l'amélioration de la fertilité du sol et de la résistance à la sécheresse (matière organique dans le sol, biochar, silice). Toutes ces stratégies requièrent encore de très nombreux investissements au niveau de la recherche, du développement et de la valorisation afin de viser la mise en œuvre la plus durable et la plus efficace à plus long terme<sup>3</sup>.

Plusieurs technologies d'émissions négatives concernent (éventuellement) l'agriculture (biochar, augmentation du carbone stocké dans le sol, *enhanced weathering*, bioénergie et CCS). **Des mesures d'encouragement** peuvent être nécessaires pour soutenir la mise en œuvre de ces technologies. Par ailleurs, la **sensibilisation et la formation** des agriculteurs et de la population en général peuvent également être nécessaires ou du moins favorables. Enfin, **un cadre réglementaire** s'imposera également afin de soutenir la mise en œuvre des technologies d'émissions négatives.

<sup>1</sup> Easac, 2019, Forest bioenergy, carbon capture and storage, and carbon dioxide removal: an update

<sup>2</sup> Fuss et al 2018, Environmental Research Letters

<sup>3</sup> Nemet et al 2018, Environmental Research Letters

## 9. SE CONCENTRER SUR UN DÉVELOPPEMENT ACTIF DE LA SOCIÉTÉ : CITOYENNETÉ, COPRODUCTION ET DÉLIBÉRATION

### 26. Misez sur un changement des mentalités et un renforcement de la communication

- 26A** | Développez une conscience écosystémique au travers des médias, de la culture et de l'enseignement
- 26B** | Assurez une communication claire et transparente, et combattez les fake news, l'obscurantisme, la limitation de l'accès aux connaissances.
- 26C** | Travaillez à un nouveau contrat social socio-écologique notamment au travers d'un Grand débat de société au sujet des défis, du diagnostic et des recommandations. Élaborez ainsi une assise pour votre projet.
- 26D** | Organisez des campagnes de soutien

Une politique climatique rationnelle est transversale et intègre une politique écosystémique durable ainsi qu'un écosystème humain renforcé s'appuyant sur une plus grande cohésion sociale.

Compte tenu de l'origine sociale et humaine de la crise écologique, l'ajustement nécessaire ne peut en aucun cas intervenir uniquement au travers de mesures stratégiques et d'une mise en œuvre administrative pas plus qu'au travers d'une innovation purement technologique. En parallèle à l'exercice légitime du pouvoir dans une démocratie représentative, une **vaste adhésion à une politique de transition approfondie** est tout aussi importante.

Les enquêtes démontrent d'une part une vaste adhésion (rationnelle) sociale avec la nécessité d'une enveloppe durable<sup>1</sup> et d'autre part une résistance (plus émotionnelle) vis-à-vis de mesures concrètes telles que les péages électroniques, l'arrêt du béton, le modal shift ou le logement plus compact. Cette résistance est également représentée et légitimée dans le débat social et le paysage politique. Elle repose sur une mentalité profondément ancrée qui découle du développement sur le plan socio-économique, de l'aménagement du territoire et de la mentalité qui s'inscrit dans la durée. Il s'agit là de la principale cause de la lente et très complexe intégration des évidences scientifiques en matière de défis climatiques et écosystémiques. Sans changement de mentalité dans des couches plus larges de la population, la mise en œuvre d'une politique climatique rationnelle rencontrera de nombreux obstacles<sup>2</sup>.

Une politique climatique et durable devra donc inclure un volet approfondi concernant **l'information et le débat social**. Ceci tant au niveau de l'exposé et de la légitimation de la politique proposée que des différentes positions dans le débat ou encore de l'encadrement concret de la mise en œuvre des mesures. Ce dernier s'impose en général lorsque ces mesures concrètes ne misent pas uniquement sur un changement structurel et forcé des facteurs environnants, mais comptent aussi sur une adhésion et un changement de comportement.

Le développement d'une conscience écosystémique devrait s'inscrire dans le cadre de **la mission et des objectifs finaux des universités et de l'enseignement**, mais aussi de la **mission des médias, du travail socioculturel et du débat politique**. Cette conscience doit fournir des perspectives et des instruments permettant de comprendre l'environnement et la société de manière plus systémique et d'évaluer plus justement la contribution d'actes humains individuels et collectifs sur

ces systèmes environnants. En d'autres termes, elle doit être axée sur la capacité d'agir de manière plus réfléchie indispensable pour pouvoir atteindre un schéma comportemental plus rationnel sans recours à la contrainte.

Il importe donc d'attirer l'attention de manière plus systématique sur les enjeux climatiques, les défis écosystémiques ainsi que sur les défis culturels et socio-économiques qui y sont liés. Cela s'impose dans les programmes formels au niveau de l'enseignement, des parcours d'insertion civiques, du recyclage, des universités populaires, etc. Mais cette conscientisation doit encore être davantage appliquée aux canaux informels qui permettent la vulgarisation sociale d'idées et d'opinions, comme les médias, les programmes de jeu et d'information populaires, les divertissements, etc. Ces canaux misent pour la plupart sur la reproduction et la légitimation des opinions et des comportements dominants. De ce fait, ils représentent parfois une partie du problème et non de la solution. Cette situation se révèle problématique notamment dans un environnement où les fake news, les mensonges, les idées obscurantistes, les horoscopes, la divination et les superstitions s'inscrivent - sans trop de remise en question ni de réaction - dans le paysage médiatique et les conversations courantes.

Voilà pourquoi il est recommandé **d'encadrer aussi au travers de campagnes** l'insertion d'une sensibilisation écosystémique dans les canaux de formation formels et informels. Une politique climatique et durable approfondie s'accompagnera de préférence d'une discussion à tous les niveaux de la société concernant les défis, le diagnostic et les recommandations. Cela pourrait par exemple prendre la forme d'une initiative telle que *Le Grand Débat* récemment organisé en France dans le cadre de la révolte des Gilets Jaunes. À cette occasion des débats ouverts ont été intensivement organisés dans toutes les communes, au sein de toutes les institutions et dans tous les forums pendant quelques mois. Ensuite, les milliers de remarques et de positions ont été synthétisés avant que le Président n'y réponde lors d'une allocution solennelle. Une telle mobilisation de larges couches de la population renforce non seulement l'assise de la politique nécessaire, mais peut également mener à une ébauche de nouveau contrat social qui peut servir de base à de nouvelles relations sociales et à un nouveau modèle de développement. Cette approche au travers de campagnes peut également être assortie d'un événement récurrent régulier comme une Journée du Climat qui permet d'une part d'entretenir la sensibilisation et d'autre part de faire le bilan intermédiaire de la politique mise en œuvre.

<sup>1</sup> D Bogaert - 2004 :Natuurbeleid in Vlaanderen. Natuurontwikkeling en draagvlak als vernieuwingen? - biblio.ugent.be; I Lorenzoni -2006: Public views on climate change: European and USA perspectives, NF Pidgeon - Climatic change, Springer

<sup>2</sup> Communicating climate change: Why frames matter for public engagement. MC Nisbet - Environment: Science and policy for sustainable ..., 2009 - Taylor & Francis

## 9. SE CONCENTRER SUR UN DÉVELOPPEMENT ACTIF DE LA SOCIÉTÉ : CITOYENNETÉ, COPRODUCTION ET DÉLIBÉRATION

### 27. S'engager en faveur d'une démocratie délibérative et co-productive

- 27A | Ancrer la participation citoyenne
- 27B | Organiser chaque année une journée du climat
- 27C | Investir dans la *Citizen Science*
- 27D | Élargir la politique des mesures à plus de développement transversal des assises co-productives et de la politique de transition par étapes

La politique belge souffre d'une affection que l'on pourrait qualifier de crampe climatique : une forme de paralysie administrative qui survient lorsque la peur de la réaction du citoyen est plus grande que la conscience du haut degré d'urgence de l'intervention politique.

Cette attitude est en partie compréhensible : alors que nos obligations internationales et européennes contraignent nos politiciens à prendre des mesures drastiques qui ne seront pas toujours populaires, les effets du réchauffement climatique sont encore relativement invisibles et même, souvent, ne s'avèrent pas déplaisants dans notre pays. Il est difficile de lutter contre un ennemi invisible ou contre un temps attrayant pour les terrasses, a fortiori quand on risque par-là de perdre les élections.

Aujourd'hui, chaque dirigeant est confronté au dilemme suivant : « Si je travaille sur le long terme, c'est mauvais pour le court terme. Si je travaille sur le court terme, c'est mauvais pour le long terme. »

**Les mesures climatiques concernent le long terme** — on parle de 2050 et 2100 — mais les élections ont lieu tous les quatre ou cinq ans. Le dilemme a été parfaitement formulé en 2007 par Bruno Tobback, alors qu'il était Ministre de l'Environnement au sein du gouvernement fédéral : « Presque tous les hommes politiques savent ce qu'il faut faire pour lutter contre le problème climatique. Seulement, il n'y en a pas un seul qui sache comment se faire encore élire ensuite. »

La peur du citoyen, et en particulier celle d'être rejeté lors des prochaines élections, est profondément ancrée et explique pourquoi l'action politique sur le plan du climat et de la durabilité est souvent tellement suboptimale. Les grands paquets de mesures nécessaires sont alors saucissonnés en petites bouchées de politique molles et prêtes à croquer. Les mesures urgentes ne sont introduites qu'au compte-gouttes et par petites étapes, histoire de ne blesser personne et de ne pas soi-même subir une débâcle — de ne pas perdre des voix. Après la montée des gilets jaunes en France, presque plus aucun homme politique européen n'ose encore prendre des risques. En effet, ce mouvement de protestation à grande échelle a surgi après que le président Macron a augmenté les prix du carburant — une mesure fiscale qui a été maquillée en mesure environnementale et a révélé une injustice sociale.

Le « dilemme de Tobback » ne s'en est pas particulièrement trouvé diminué ces dernières années.

Le citoyen est plus éloquent que jamais. Le niveau d'éducation a augmenté, le cycle de l'information est plus rapide qu'auparavant et les médias sociaux lancent quotidiennement des alertes sur tout ce qui se passe. Il est difficile de mener sereinement une politique à long terme dans une atmosphère de feed-back instantané, de torrents d'insultes journaliers et de fièvre électorale permanente.

Et pourtant, il existe une solution au dilemme.

Ce qui était inimaginable pour le ministre Tobback en 2007 est devenu de plus en plus clair au cours des dix dernières années. Si un ministre éprouve des difficultés à imposer une certaine règle, il ou elle ne doit pas tant s'inquiéter de cette règle que de son imposition. En effet, tout le problème trouve son origine dans l'idée fautive que « les hommes politiques » font « la politique » pour « les gens », comme s'il s'agissait d'un trafic à sens unique de haut en bas. Dans une démocratie, cependant, il n'y a ni haut ni bas. C'est la politique « of the people, for the people, by the people », comme le formulait Abraham Lincoln.

En d'autres termes : si les politiciens éprouvent des difficultés à annoncer une certaine mesure, **il suffit d'impliquer les citoyens dans la réalisation de cette mesure**. Une politique est d'autant mieux acceptée que les gens sont davantage impliqués dans le processus décisionnel. Ce qui est imposé gratte et démange. Ce qui est décidé d'un commun accord semble plus supportable.

Il ne s'agit pas seulement des traditionnelles soirées de participation où les citoyens peuvent venir critiquer une proposition de politique (une mesure, une maquette). Cette forme de participation citoyenne est purement réactive, et le résultat en est le plus souvent négatif. Et le public, encore une fois, est aussi très sélectif. Il comporte trop d'hommes blancs de plus de 50 ans dont le niveau d'études est élevé. Nous n'avons rien contre ce groupe en soi, mais la société n'est pas seulement composée d'hommes blancs très instruits de plus de 50 ans.

D'où notre conseil urgent aux politiques : impliquer pleinement les citoyens dans la politique. Impliquer la société civile et la population. **Opter pour une démocratie délibérative** : travailler avec des panels de citoyens tirés au sort, afin que l'ensemble de la société soit représenté et que tout le monde ait les mêmes chances de participer. Donner aux citoyens le temps, l'espace et les informations nécessaires pour formuler des propositions rationnelles. Les inciter à inviter des experts. Assurer un accompagnement

professionnel du processus et faciliter la discussion afin que chacun ait son mot à dire et que l'on tire le meilleur parti du groupe.

Ne pas seulement impliquer les citoyens dans l'établissement des mesures, mais aussi dans le suivi : la surveillance du processus et la collecte de nouvelles données. Dans cette optique, organiser annuellement une journée du climat lors de laquelle on dressera un bilan de la situation, et le faire sans détour. Les mauvais chiffres éventuels ne seront pas escamotés ou enjolivés, mais bien mis sur la table en toute transparence. La journée du climat n'est pas celle où le citoyen raille la politique, mais celle où la communauté dans son ensemble relève le compte. C'est la raison pour laquelle elle fait partie d'une démocratie co-productive.

La *Citizen Science* contribue également à une telle démocratie co-productive. Lorsque les citoyens sont impliqués à grande échelle dans la collecte de nouvelles données pour la future politique, comme l'a montré la campagne *Curieuzeneuzen* pour la qualité de l'air en Flandre, il en résulte non seulement des ensembles de données dont on ne pouvait que rêver par le passé, mais aussi une plus grande conscientisation, une amplification du débat social et un rapprochement accru entre citoyens, dirigeants et chercheurs.

Une véritable démocratie délibérative, co-productive n'apporte pas seulement une **assise accrue**, mais aussi **plus d'ambition**. Les citoyens informés et engagés qui ne doivent se soucier d'être élus ou réélus sont plus libres de réfléchir au long terme et au

### 27A | Ancrer la participation citoyenne

La participation citoyenne est ancrée structurellement. Au niveau fédéral, le Sénat est réformé en profondeur et les budgets actuels et l'infrastructure servent à établir un **dialogue civil national permanent** entre les autorités et la population, par analogie avec le *Permanenter Bürgerdialog* de la Belgique germanophone.

En février 2019, les partis politiques de la Belgique germanophone ont choisi à l'unanimité de devenir la première région du monde où les citoyens sont en dialogue permanent entre eux, avec les experts et avec la représentation élue du peuple. En plus du parlement actuel de 25 membres, il y aura à partir de septembre 2019 un conseil des citoyens de 24

membres qui siégeront chacun dix-huit mois, et dont un tiers sera renouvelé tous les six mois afin de maintenir le groupe en mouvement. Ce conseil des citoyens organisera chaque année plusieurs panels de citoyens (comprenant entre 25 et 50 participants tirés au sort) qui se réuniront tous les trois à six mois. Les participants au panel de citoyens **réfléteront au maximum la diversité** de la population, dès l'âge de 16 ans. Tout le monde aura une chance égale d'y participer. Il s'agit d'un échantillon stratifié en fonction du sexe, de l'âge, du lieu de résidence et de variables socio-économiques.

Le dialogue civil permanent de la communauté germanophone permet aux citoyens a) d'inscrire de nouveaux sujets à l'ordre du jour, b) de réfléchir à de

bien commun. Ils ne doivent pas trouver un équilibre entre les intérêts de la société et ceux du parti, entre le climat de 2050 et l'isoloir de 2019. De nombreux politiciens hésitent encore à participer au débat public parce qu'ils pensent y perdre de leur pouvoir. Or c'est exactement l'inverse : une démocratie délibérative et co-productive aide les dirigeants à diriger.

Bref, nous devons miser beaucoup plus sur **une cocréation** efficace. Nous devons donner aux citoyens et aux hommes politiques la possibilité de trouver des solutions ensemble, non pas du haut vers le bas, mais sur un pied d'égalité. En fin de compte, les hommes politiques sont aussi des citoyens. Ils n'ont pas besoin de tout savoir et d'avoir des réponses toutes faites à tout. Qu'ils s'assoient autour d'une table avec des citoyens.

La meilleure façon de briser la crampe climatique est de délivrer les hommes politiques de la meule autour de leur cou. Si les citoyens sont impliqués structurellement dans les dossiers difficiles, les décisions difficiles à long terme sont déminées sans que cela nuise à la dynamique électorale à court terme. Le dilemme de Tobback peut être résolu : un homme politique qui s'engage en faveur du climat et de la durabilité peut absolument être réélu, à condition que sa politique soit le fruit d'un dialogue avec les citoyens de son pays.

Et n'oublions pas la crise de la biodiversité, pour laquelle l'IPBES sonne l'alarme. Cette crise est tout aussi grave et urgente que celle du climat, et étroitement liée à celle-ci. Ici aussi, la participation citoyenne peut créer de l'espace pour l'indispensable perspective à long terme.

Charger les autorités statistiques du pays, en collaboration avec le Conseil du climat, d'établir un **rapport annuel indépendant sur le climat** basé sur une série essentielle d'indicateurs pertinents. La journée annuelle du climat a lieu au sein de chacun des parlements compétents et sert de base à un riche débat social sur nos efforts et nos progrès.

La journée annuelle du climat offre deux avantages majeurs : chaque année, en tant que pays, nous faisons le point sur la situation et voyons où nous en

nouvelles solutions, et c) de contrôler le suivi politique de leurs recommandations. Le Parlement et le gouvernement doivent réagir à l'avis des citoyens et motiver par écrit tout rejet éventuel.

Un tel modèle pourrait être particulièrement utile à l'État fédéral, aux régions et aux communautés pour trouver des solutions à long terme qui s'avèrent souvent difficiles à vendre sur le plan électoral.

### 27B | Organiser chaque année une journée du climat

Le Sénat doit devenir le lieu où les politiciens élus des différents parlements et les citoyens élus de l'ensemble du pays entrent en dialogue les uns avec les autres. Un lieu de dialogue structurellement ancré revêt une grande importance. Les autres parlements (communautés et régions) ancrent également la participation citoyenne dans leur fonctionnement pour

sommes dans la réalisation de nos objectifs. En raison de sa nature publique, cela crée chaque année une dynamique démocratique. Si nous comparons nos objectifs sur le long terme à la destination finale sur un GPS, la journée du climat est le moment où nous regardons où nous sommes, le chemin qu'il reste à parcourir et les prochaines étapes à franchir. La journée du climat peut en même temps devenir le moment où seront présentés les résultats de projets de recherche *Citizen Science*.

les questions qui relèvent de leurs compétences spécifiques.

À quoi cette recommandation doit-elle servir ? Plus de vingt ans de recherche sur la démocratie délibérative ont montré que la formule des panels de citoyens débouche sur une prise de décision rationnelle, une assise sociale, des solutions innovantes, une confiance entre les citoyens et les politiques, et des citoyens heureux. Alors que le système électoral provoque très souvent la colère et la frustration du côté de l'électeur et la paralysie du côté du dirigeant, la démocratie délibérative réussit souvent à créer une nouvelle dynamique positive par des décisions qui vont bien au-delà de ce qui était possible avec la politique des partis.

La journée du climat peut en même temps devenir le moment où seront présentés les résultats de projets de recherche *Citizen Science*.

**27C** | Investeer in *Citizen Science*

Faire en sorte que le Conseil du climat implique les citoyens dans une recherche commune sur leur cadre de vie en collaboration avec des centres de recherche scientifique ainsi que, éventuellement, avec le gouvernement et une organisation citoyenne.

En Flandre, le projet Curieuzeneuzen<sup>1</sup> a apporté à la *Citizen Science* une dimension sans précédent. Quelque vingt mille citoyens ont accroché sur leurs façades des appareils de mesure simples pour enregistrer la pollution de l'air dans leurs rues sur une plus longue période de temps. La collaboration entre Ringland, l'Université d'Anvers et l'Agence flamande pour l'environnement a permis de constituer un riche ensemble de données qu'aucun des acteurs n'aurait pu collecter seul. Grâce à la participation du journal De Standaard, le lancement et le rapport final ont reçu beaucoup d'attention dans les médias. Il en est résulté une plus grande prise de conscience sociale concernant un aspect invisible de la pollution

environnementale.

**La *Citizen Science* est bénéfique à la fois pour les citoyens et pour la science.** Elle permet à la recherche de disposer d'ensembles de données dont personne n'aurait pu rêver auparavant. La population est de plus en plus consciente de l'environnement dans lequel elle vit. En Belgique, le réchauffement climatique est encore souvent relativement invisible pour de nombreux citoyens. Il en va de même pour la crise de la biodiversité, qui est au moins aussi grave et urgente que la crise climatique et est étroitement liée à celle-ci. Il est difficile de lutter contre un ennemi invisible ou contre un temps attrayant pour les terrasses. Le consensus scientifique a beau être déjà élevé, sans consensus social il n'y a pas d'assises pour des décisions politiques difficiles – en tout cas tant qu'on ne voit pas clairement comment les coûts et les bénéfices seront répartis.

**27D** | Élargir la politique des mesures à plus de développement transversal des assises co-productives et de la politique de transition par étapes.

Une politique climatique rationnelle se construit par étapes dans le temps et l'espace avec des objectifs intermédiaires clairs. La société civile et la population peuvent être mobilisées pour des objectifs sociaux clairs et ciblés. À cette fin, des partenariats peuvent être mis sur pied par communauté, par province, par région, au niveau fédéral ou par secteur thématique. Dans le cadre d'une telle coopération publique-privée, les secteurs public et privé œuvrent ensemble pour réaliser certains objectifs sociaux. De telles assises ne sont pas seulement efficaces, elles sont également instructives

et contribuent à **l'élévation de la conscience et de la responsabilité sociales générales.** Elles peuvent être axées sur certaines actions ciblées telles que le modal shift, le plan alimentaire, la campagne d'isolation, le shift énergétique, etc., et peuvent en même temps s'accompagner d'incitations matérielles fiscales ou autres. Ainsi, les mesures instaurées par le gouvernement ne deviennent pas seulement des décisions, mais font également partie d'une mise en œuvre transparente et co-productive à l'échelle appropriée. De cette façon, la responsabilité et la participation de chacun sont prises en compte.

<sup>1</sup> <https://curieuzeneuzen.be>

## LES INITIATEURS QUI ONT RÉPONDU À LA DEMANDE DE YOUTH FOR CLIMATE EN METTANT SUR PIED LE PANEL POUR LE CLIMAT ET LA DURABILITÉ :

**Jean-Pascal van Ypersele** (climatologue, Université catholique de Louvain)  
**Leo Van Broeck** (ingénieur civil-architecte, Bouwmeester flamand, KU Leuven)

## LES INITIATEURS ONT PU COMPTER SUR UN PANEL RESTREINT AVEC LEQUEL ILS ONT RÉDIGÉ ENSEMBLE LE RAPPORT FINAL DU PANEL POUR LE CLIMAT ET LA DURABILITÉ.\*

**Nic Balthazar** (Televisie- en filmmaker, klimaatcommunicator), **Carole Billiet** (Milieurecht, Universiteit Gent), **Kobe Bossauw** (Docent Ruimtelijke Planning en Mobiliteit, Vrije Universiteit Brussel-Cosmopolis Centre for Urban Research), **Eric Corijn** (Cultuurfilosoof en Sociaal Wetenschapper, Hoogleraar Sociale en Culturele Geografie / Stadsstudies, Vrije Universiteit Brussel), **Pascal De Decker** (Hoofddocent Departement Architectuur KU Leuven), **Olivier De Schutter** (Professor, Université catholique de Louvain), **Peter Tom Jones** (Dr. in de Toegepaste Wetenschappen, IOF-Onderzoeksmanager Duurzame Metallurgie en Industriële Ecologie & Auteur, KU Leuven), **Wouter Lefebvre** (Luchtkwaliteitsspecialist, VITO), **Cathy Macharis**, (Duurzame Mobiliteit en Logistiek, Vrije Universiteit Brussel-MOBI), **Philippe Marbaix** (Changements climatiques, Université catholique de Louvain), **Jerome Meessen** (Consultant Energie en Klimaat, Climact), **Julien Pestiaux** (Partner Climact), **Ignace Schops** (Klimaat, Natuur en ecosystemen), **Karel Van Acker** (Circulaire Economie, Sign for my Future), **Sara Van Dyck** (Energiebeleid), **Hans Van Dyck** (Professor Gedragsecologie/écologie comportementale/Behavioural Ecology, Université catholique de Louvain), **David Van Reybrouck** (Auteur, expertise démocratie, stichter G1000), **Sara Vicca** (Postdoctoraal onderzoeker/docent, Global change ecology, negatieve emissies, Universiteit Antwerpen), **Tomas Wyns** (Internationaal Klimaatbeleid, Sign for my Future)

## UN GROUPE D'EXPERTS ONT INSPIRÉ LE PANEL RESTREINT POUR DES SUJETS SPÉCIFIQUES ET ONT CONTRIBUÉ À L'ÉTAYAGE ET L'APPROFONDISSEMENT DU RAPPORT FINAL, MÊME S'ILS N'ONT PAS TOUJOURS PRIS EUX-MÊMES LA PLUME À LA MAIN.

**Bram Abrams** (Arrondissementscommissaris, Vlaamse overheid), **Nele Aernouts** (Geografie, Vrije Universiteit Brussel), **Lander Baeten** (Prof. Natuurbehoud, Universiteit Gent), **Jan Baulus** (Ruimtelijk planner, Ontwerp bureau Omgeving cvba), **Nicolas Bearelle** (CEO, Revive), **Cathy Berx** (Gouverneur Antwerpen, Provincie Antwerpen/Universiteit Antwerpen), **Jeroen Beyers** (Bio-ecologisch architect), **Franky Bossuyt** (Expert biodiversiteit en natuurontwikkeling, Vrije Universiteit Brussel), **Manu Claeyns** (Auteur, expertise démocratie, voorzitter stRaten-generaal), **Jan Cools** (Klimaatadaptatie en duurzame ontwikkeling, Universiteit Antwerpen), **Kathleen De Beukelaer** (Stedenbouwkundig ontwerper), **Roel De Cleen** (Mobiliteitsexpert), **Pieter De Frenne** (Prof. algemene en toegepaste plantkunde, Universiteit Gent), **Serge de Gheldere** (CEO, Futureproofed), **Tine De Moor** (Prof. dr., Instituten voor collectieve actie in historisch perspectief, Universiteit Utrecht), **Peter De Smet** (Expert energie-innovatie, Clean Energy Innovative Projects), **Patrick Deboosere** (Demografie, Vrije Universiteit Brussel), **Wouter Demuyck** (Ing MRE, Sustainable Urban Development bvba), **Joke Durieux** (Bio-ecologische architect), **Ernest Groensmit** (Ir. Chemische technologie, gepensioneerd), **Rik Hendrix** (Expert ecosysteemdiensten, VITO), **Bernard Hubeau** (Voorzitter Grootouders voor het Klimaat - Emeritus gewoon hoogleraar/gastdocent, Universiteit Antwerpen / gastdocent Vrije Universiteit Brussel), **Stef Kuypers** (Monetair expert, Happonomy), **Hans Leinfelder** (Prof. ruimtelijk beleid, KU Leuven), **Christophe Leroy** (Managing director, Remeha nv), **Patrick Meire** (Prof. ecosysteembeheer en integraal waterbeheer, Universiteit Antwerpen), **Jan Mertens** (Docent groen- en natuurbeheer, Universiteit Gent), **Joris Meys** (bioloog/statisticus, Universiteit Gent), **Luc Peepkorn** (Expert Europees concurrentiebeleid), **Kris Peeters** (Mobiliteitsexpert), **Paul Peeters** (Luchtvaart, Breda University of Applied Sciences), **Koen Rademaekers** (Managing director, Trinomics), **Min Reuchamps** (Docent in de politieke wetenschappen / Professeur de science politique, Université catholique de Louvain),

**Erik Rombout** (Ass. Prof. em. ecologie en milieukunde, KU Leuven), **Manuel Sintubin** (Aard- en Omgevingswetenschappen, KU Leuven), **Hendrik Slabbinck** (Associate Professor in Marketing, Member of BE4LIFE, Universiteit Gent), **Bas Smets** (Architect van Landschappen), **Thijs Smeyers** (Sociaal Beleid & Armoede, Caritas Vlaanderen), **Mihnea Tanasescu** (Fellow of the Research Foundation - Flanders (FWO), Vrije Universiteit Brussel), **Raf Van Casteren** (Project Ingenieur / Site management, CMI), **Gunter Van den Bossche** (Mobiliteit), **Peter Van Humbeeck** (Wetenschappelijk medewerker bestuurskunde, Universiteit Antwerpen), **Joeri Van Mierlo** (Mobiliteit, Vrije Universiteit Brussel-MOBI), **Philippe Van Parijs** (Professeur émérite, Chaire Hoover d'éthique économique et sociale, UCLouvain), **Koen Vanthournout** (Onderzoeker Energie), **Bart Vermang** (Professor Energie Technologie, Universiteit Hasselt), **Iris Vermeir** (duurzaam consumentengedrag, BE4Life - Universiteit Gent), **Jonas Verstraeten** (Energy Consultant), **Bert Weijters** (Ph. D. consumentengedrag, Universiteit Gent), **Romain Weikmans** (Climate governance, Université Libre de Bruxelles)

Un grand merci aussi à tous les auteurs de suggestions transmises par [www.panelclimat.be](http://www.panelclimat.be).

## COLOPHON

Accompagnement du processus : **Jim Baeten**  
Conseil communication : **Peter Verbiest, Vincent Jansen**  
Coordination du processus : **Stijn Bertrand, Stijn De Vleeschouwer, Stijn Saelens, Agna Smisdom**  
Mise en page : **Inge D'haen**  
Rédaction finale : **Gie Goris**  
Traductions : **Production, Michel Perquy**

Tous les experts ont contribué à titre personnel.

\* La rédaction du texte s'est faite selon le principe : « Au vu du large éventail des champs d'expertise, il n'est ni possible ni obligatoire que chaque membre du panel restreint n'assume la responsabilité de chaque détail dans le texte. Ce dernier ne peut cependant contenir aucun élément contre lequel un des membres du panel restreint aurait des objections fondamentales. »

[www.panelclimat.be](http://www.panelclimat.be)  
[www.klimaatpanel.be](http://www.klimaatpanel.be)

## [\*] QUE DIT LE GIEC À PROPOS DE LA LIMITATION À 1,5°C ET QUELLES SONT LES IMPLICATIONS POUR LES ÉMISSIONS MONDIALES, EUROPÉENNES ET BELGES ?

La Belgique a ratifié l'Accord de Paris entré en vigueur le 6 mai 2017 en ce qui concerne notre pays. Les parties signataires de l'Accord de Paris se sont engagées à « contenir l'élévation de la température moyenne de la planète **nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels** et à poursuivre l'action menée pour **limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques** » (Accord de Paris - Article 2).

En fixant cet objectif de 1,5 °C, les parties ont également mandaté le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) afin de rédiger un rapport spécial sur un réchauffement de 1,5 °C. Ce rapport a été publié en octobre 2018 et contient plusieurs analyses utiles donnant des indications des réductions d'émissions nécessaires afin de rester nettement en dessous de 1,5 °C d'élévation de la température (IPCC SR15, Tables 2.4 and 2.2, SPM C.1.3) :

1. Dans les scénarios limitant l'élévation de la température sous 1,5°C sur l'ensemble du 21<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>, les émissions globales nettes de gaz à effet de serre diminuent globalement de 55% entre 2010 et 2030. Dans les scénarios en dessous de 1,5°C en 2100 mais légèrement au-delà avant cette date, ces émissions sont globalement en baisse de 43% entre 2010 et 2030. Dans l'ensemble de ces scénarios, la planète atteint typiquement un taux d'émission de gaz à effet de serre « net nul » vers 2066. Ces valeurs sont basées sur les scénarios évalués jusqu'à présent par le GIEC. Elles représentent les réductions d'émissions observées dans ces scénarios sans pour autant que cela implique qu'il soit nécessaire d'employer des émissions de gaz à effet de serre cumulées en tant qu'objectif à long terme<sup>2</sup>.
2. Dans le cadre des scénarios sous 1,5°C, les émissions de CO<sub>2</sub> nettes mondiales diminuent globalement de 65% entre 2010 et 2030. La planète atteint le niveau zéro d'émissions de CO<sub>2</sub> nettes vers 2044. Dans le cadre des scénarios sous 1,5°C en 2100 mais dépassant légèrement 1,5°C avant cette date, le pourcentage

de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> entre 2010 et 2030 atteint environ 45%, tandis que la planète atteint le niveau zéro d'émissions de CO<sub>2</sub> globales nettes vers 2050.

3. Afin d'avoir deux chances sur trois de rester sous la limite de 1,5 °C, les émissions mondiales cumulées de CO<sub>2</sub> à partir de 2018 ne doivent pas excéder entre 420 et 570 GtCO<sub>2</sub><sup>3</sup>.

Compte tenu du principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, conformément à l'Accord de Paris, les pays développés doivent réduire leurs émissions plus rapidement que ceux en développement.

En accord avec ces éléments, la Commission européenne a proposé un objectif zéro émissions nettes de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 pour l'Europe. Il existe cependant une différence suffisamment documentée entre le puits « anthropique » tel que rapporté par les pays et celui rapporté par la communauté internationale de modélisation du carbone, dans les rapports du GIEC et, par conséquent, dans les valeurs ci-dessus. La raison ? Les rapports du GIEC ne prennent pas en compte « l'absorption naturelle du CO<sub>2</sub> qui n'est pas causée directement par les activités humaines », comme indiqué dans l'encadré SPM.1 du SR15 tandis que dans leur rapport, les pays n'appliquent pas cette règle dans les zones classées comme « terres gérées », où l'ensemble des puits peuvent être compatibles (même s'ils ne sont pas directement liés aux activités humaines). Ainsi, une réduction jusqu'au « zéro net » selon les rapports nationaux (ou européen) équivaut à une certaine quantité positive d'émission sur la base des valeurs SR15 du GIEC. Nous devons continuer à nous intéresser à ce sujet à l'avenir.

Parallèlement, afin d'atteindre la limite de 1,5 °C, la Belgique et l'Europe doivent viser un objectif zéro émissions nettes de CO<sub>2</sub> vers 2040<sup>4</sup>.

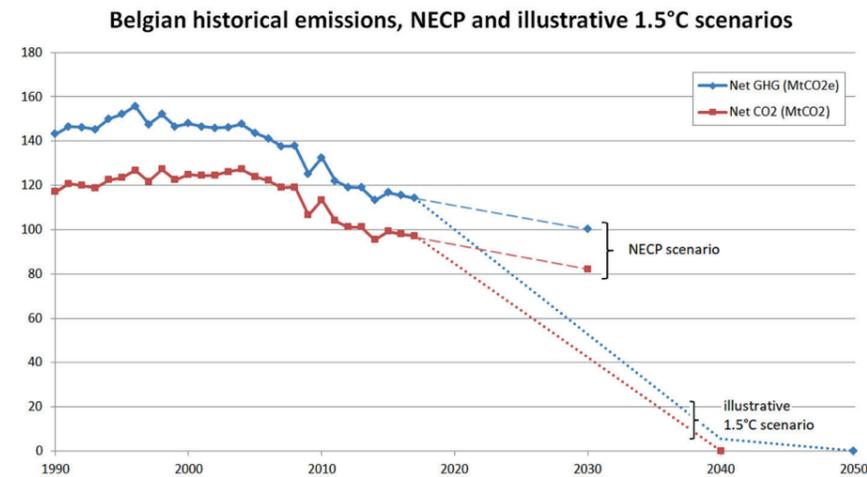
À titre d'illustration, le graphique 1 ci-dessous reflète une réduction linéaire des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres gaz à effet de serre depuis les niveaux de 2018 à un niveau net zéro respectivement en 2040 et 2050.

<sup>1</sup> Trajectoires limitant le réchauffement maximal en dessous de 1,5°C durant tout le 21<sup>e</sup> siècle avec un pourcentage de probabilité entre 50 et 66%

<sup>2</sup> L'emploi d'émissions de gaz à effet de serre cumulées en tant qu'objectifs est un sujet distinct non traité dans ce cadre. La difficulté réside dans le fait que la réduction des émissions de gaz à courte durée de vie telles que le méthane n'entraîne pas un effet identique à celui de la réduction des émissions de longue durée de vie telles que le CO<sub>2</sub>. Certains scénarios compatibles avec la limite de 1,5°C n'atteignent pas le niveau zéro d'émissions de gaz à effet de serre agrégées avant 2100 en raison d'un pourcentage différent de réduction des émissions de courte et de longue durée au fil du temps (agir tôt au niveau des émissions de longue durée de vie diminue le besoin de réduire par la suite les émissions de courte durée de vie).

<sup>3</sup> Ces deux valeurs reflètent deux approches différentes de l'estimation de la température moyenne mondiale en surface, comme l'explique de manière détaillée le rapport du GIEC.

<sup>4</sup> Notre évaluation repose sur les informations actuellement disponibles. Le rapport SR15 du GIEC ne fournit pas d'information sur la réduction des émissions européennes (et belges) qui correspondraient aux scénarios d'émissions mondiales exposés.



Graphique 1 : Émissions belges dans le scénario du PNEC et dans un scénario indicatif de 1,5°C

L'« approche budget carbone » offre une autre vision du même problème. Le **budget carbone** résiduel global compris entre 420 et 570 GtCO<sub>2</sub> peut être réparti entre les pays. Compte tenu d'une répartition égale par habitant (sur la base de la population), nous obtenons un budget résiduel compris entre 630 et 850 MtCO<sub>2</sub> pour la Belgique à partir de 2018 (6 à 9 fois notre niveau actuel d'émissions de CO<sub>2</sub> annuel). Compte tenu d'une distribution sur la base des émissions actuelles (les pays dotés d'infrastructures plus polluantes se voient attribuer un pourcentage supérieur afin d'éviter de perdre davantage d'actifs immobilisés), nous obtenons un budget résiduel compris entre 990 et 1340 MtCO<sub>2</sub> pour la Belgique à partir de 2018 (10 à 14 fois notre niveau actuel d'émissions de CO<sub>2</sub> annuel)<sup>5</sup>. Ces chiffres illustrent l'ampleur et la rapidité des changements nécessaires pour limiter le réchauffement en dessous de 1,5°C. Ils ne tiennent pas compte de la responsabilité historique ou l'équité du point de vue du développement.

La trajectoire illustrée au Graphique 1 correspondant à un objectif de zéro émissions nettes de CO<sub>2</sub> en 2040 (ligne pointillée rouge) aboutit à **des émis-**

**sions cumulées de CO<sub>2</sub> en Belgique entre 2018 et 2040 d'environ 1000 MtCO<sub>2</sub>**, une valeur située dans (la limite supérieure de) la fourchette abordée ci-dessus de la part belge du budget carbone mondial.

La définition précise des trajectoires menant aux objectifs à long terme en matière de neutralité de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre dépend, entre autres paramètres, d'hypothèses sur la manière d'atteindre cet objectif au niveau européen en 2050. Certains pays peuvent avoir un plus grand potentiel que d'autres en matière d'amélioration de puits naturels, par exemple, de sorte à atteindre la neutralité à des horizons légèrement différents dans divers pays, même si dans son ensemble l'Union européenne atteint son objectif de neutralité en CO<sub>2</sub> en 2040 et en gaz à effet de serre en 2050.

Il convient également de noter qu'outre les émissions territoriales prises en compte dans le processus de la CCNUCC, les politiques européenne et belge devraient tenir compte également des **émissions liées à l'importation de biens**.

<sup>5</sup> En 2017, la Belgique représentait 0,15% de la population mondiale et 0,24% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>.

