



2019-2024

Une législature ambitieuse pour l'environnement et la nature

LES PROPOSITIONS DU MOUVEMENT ENVIRONNEMENTAL



SOMMAIRE

CLIMAT	4
VISION 2050	4
MESURES	4
Soutenir l'ambition du programme climatique	5
Assurer la cohérence des engagements	5
Mettre en place une gouvernance adéquate	6
Se doter des moyens budgétaire et fiscaux adéquats	6
ÉNERGIE	7
VISION 2050	7
MESURES	7
Miser sur l'efficacité et la sobriété énergétiques	7
Gérer la sortie du nucléaire	7
Recourir à la biomasse dans les limites de la durabilité	9
Préparer l'approvisionnement électrique du futur	9
Soutenir le développement des énergies renouvelables	10
MOBILITÉ	11
VISION 2050	11
MESURES	11
Assurer une politique de mobilité cohérente	11
Mettre en place des instruments fiscaux pour une politique de transport durable	12
Proposer un service de train convivial, durable et de qualité	13
Encourager une culture cycliste vivante	15
SANTÉ	16
VISION 2050	16
MESURES	16
Améliorer la qualité de l'air	16
Protéger les citoyens des substances chimiques toxiques	18
Interdire la vente de pesticides à usage privé et en réduire l'usage agricole	19
Soutenir la nature comme alliée de la santé	19
AGRICULTURE ET ALIMENTATION	20
VISION 2050	20
MESURES	20
Créer une politique alimentaire	20
Faire de la politique agricole commune (PAC) le moteur d'une production alimentaire durable et saine	21
Interdire la vente de pesticides à usage privé et en réduire l'usage agricole	21

Soutenir la transition vers une agriculture et une alimentation plus végétale	22
Prévoir des mesures fiscales qui encouragent les achats durables	22
Assurer l'exemplarité des autorités publiques fédérales	22

BIODIVERSITÉ ET NATURE **23**

VISION 2050 **23**

MESURES **23**

Lutter contre le commerce d'animaux et de plantes sauvages	23
Lutter contre la destruction des forêts mondiales	24
Intégrer les engagements internationaux en matière de développement durable, de biodiversité, de forêts et de climat	24
Lutter contre les espèces invasives et les maladies de la faune sauvage	24
Réduire l'empreinte écologique de la Belgique	25
Reconnaître la nature comme personnalité juridique	25

MER DU NORD **26**

VISION 2050 **26**

MESURES **26**

Restaurer et protéger l'écosystème marin et l'écosystème côtier	26
Développer un réseau transfrontalier d'aires marines protégées	27
Assurer un équilibre durable entre la conservation de la nature et les activités socio-économiques	27
Faire de la mer un partenaire énergétique	27

ÉCONOMIE CIRCULAIRE **28**

VISION 2050 **28**

MESURES **28**

Préparer une feuille de route (inter)fédérale sur l'économie circulaire	28
Investir davantage dans l'économie circulaire	29
Développer des instruments fiscaux et économiques	29
Stimuler la durée de vie, la réparation, la réutilisation et le recyclage des produits.	29
Assurer l'information et les droits des consommateurs et entreprises	31
Soutenir l'exemplarité via les marchés publics	31
Élaborer un cadre politique et des normes pour l'exploitation minière des fonds marins	32
Gérer les flux spécifiques	32

COMMUNS ET PARTICIPATION **33**

VISION 2050 **33**

MESURES **33**

Encourager la co-création, la coopération et la mise en commun	33
--	----



CLIMAT

VISION 2050

En 2050, **notre société est pratiquement décarbonée, en ligne avec l'Accord de Paris**: les émissions de gaz à effet de serre sont réduites de minimum 95% par rapport à 1990, conformément à la loi « climat » adoptée en 2020. Ceci concerne aussi bien la production belge que les émissions « importées » via notre consommation. En 2050, le système énergétique procure une énergie suffisante, abordable, sûre et durable, provenant à 100 % de sources renouvelables. Toute l'énergie consommée dans les bâtiments, les transports, l'agriculture et l'industrie provient de ces sources renouvelables. L'électricité renouvelable et la chaleur thermique couvrent la demande énergétique. L'apport de la biomasse est limité à une quantité disponible de manière durable.

Pour que cela soit possible, **la demande totale d'énergie doit être considérablement réduite, grâce à des économies d'énergie et des gains d'efficacité dans tous les secteurs**. Elle doit aussi être gérée de manière plus intelligente, avec un meilleur équilibrage de la production et de la consommation locales, et un stockage plus efficace.

D'ici 2030, notre pays doit s'efforcer d'atteindre les objectifs européens conformes à l'Accord de Paris (-55 % d'émissions de CO₂, +45 % d'énergies renouvelables et +40 % d'amélioration de l'efficacité énergétique). En 2030, la réduction de notre consommation d'énergie fossile est déjà substantielle, et la production des biens importés pour la consommation belge a un impact environnemental réduit.

En 2019, la Belgique aura remis un premier draft de son plan climat énergie 2030 à la Commission européenne qui sera fondamental pour la future politique climat-énergie de notre pays. Il est évidemment difficile de se prononcer sur l'ambition de ce document, toujours en cours de réalisation au moment de la publication de ce mémorandum. Un plan ambitieux facilitera la réalisation de nos recommandations.



« Les émissions de GES ont été réduites de 95% »

MESURES

Après plusieurs années de diminution, les émissions territoriales belges de gaz à effet de serre (GES) sont reparties à la hausse à partir de 2014, atteignant 117 MtCO₂ en 2016.

Par ailleurs, le Bureau Fédéral du Plan indique que « Les émissions de gaz à effet de serre engendrées par la production des biens et services consommés par des résidents belges dépassent largement les émissions liées à la production belge, et, contrairement à ces dernières, elles sont à la hausse »¹.

Pour sa politique climatique, la Belgique s'est jusqu'ici trop reposée sur des diminutions comptables d'émissions, notamment liées à des délocalisations ou fermeture d'activités polluantes (comme la sidérurgie).

Dans ce contexte, la mise en place d'**une politique climatique transformative** de transition vers une société décarbonée est une priorité centrale. Une telle politique doit viser à respecter un budget d'émission limité (de l'ordre de 30 à 80 GtCO₂ pour l'Europe à partir de 2015²) pour contribuer équitablement aux objectifs de Paris, ce qui signifie atteindre des **émissions nettes nulles autour de 2050**.

¹ La Belgique: un importateur net d'émissions de gaz à effet de serre (29/09/2017) <http://www.plan.be/press/communiqu-1713-fr-la-belgique+un+importateur+net+d+emissions+de+gaz+a+effet+d+e+serre>

² Budget d'émission total restant, sur base d'une répartition équilibrée du budget d'émission disponible au niveau mondial. Pour la Belgique, l'estimation donne un budget de l'ordre de 1000 à 2000 MtCO₂.

Voir le tableau de budget d'émission présenté dans l'article suivant <http://www.iewonline.be/que-devrait-viser-un-plan-energie-climat-2030>

La législature 2019-2023 sera celle de l'implémentation effective de l'Accord de Paris. Pour la première fois, le mécanisme de révision des contributions nationales, visant à mettre les moyens en ligne avec l'objectif, sera appliqué. Cette législature sera aussi celle de la concrétisation et de la mise en œuvre du Plan National Energie-Climat (PNEC 2030). **Compétence transversale par excellence**, le climat devra être au cœur de l'action de l'ensemble des membres du Gouvernement. Il sera aussi un sujet central dans les concertations entre entités fédérées.

Soutenir l'ambition du programme climatique

- S'associer avec les Pays-Bas et d'autres pays européens pour défendre une **révision des objectifs climatiques européens en ligne avec l'Accord de Paris** minimum -55% d'émissions de GES en 2030 et minimum -95% d'émissions de GES en 2050. Ceci est une nécessité pour que l'Europe puisse jouer un rôle moteur dans le cadre des négociations climatiques internationales.
- Traduire cette volonté dans **une loi « climat »** définissant une vision à long terme (2050) pour la Belgique, ainsi que dans le **Plan National Energie-Climat (2030)**. Les études « Vers une Belgique 100% renouvelable »³ et « Belgique bas carbone 2050 »⁴ montrent qu'une transition vers une société sobre en carbone est réalisable et souhaitable. Sur cette base, la Belgique construira une stratégie de long terme afin d'arriver à l'objectif de **95% de réduction des émissions de GES à l'horizon 2050**.
- Viser à **renforcer la résilience de notre société** face aux dérèglements climatiques, ainsi qu'aux chocs sociaux, économiques et environnementaux qui risquent de se produire.
- Veiller à ce que la **transition** soit socialement **juste**, et solidaire avec les pays du Sud. Ceci implique de véritables politiques de reconversion chez nous pour stimuler les emplois verts, ainsi qu'un respect des engagements pris en matière de **financements climat** pour que les pays et les populations les plus vulnérables puissent s'adapter aux impacts croissants des changements climatiques. Pour être équitable, la contribution belge à l'objectif mondial de 100 milliards de dollars annuels dès 2020 devra croître.

Assurer la cohérence des engagements

- Evaluer toute proposition de politique publique au regard du **budget carbone** disponible pour l'Europe et la Belgique, conformément aux études scientifiques disponibles⁵.
- **Abandonner sans délai les politiques qui aggravent la crise climatique**, notamment celles qui prolongent la dépendance structurelle aux énergies fossiles, dans un souci de cohérence
 - supprimer l'avantage fiscal pour les voitures de société (« voitures salaire »);
 - mettre un terme au processus d'éparpillement de l'habitat, au développement d'infrastructures routières et aéroportuaires qui suscitent un accroissement des volumes de transport;
 - ne plus mettre en vente ou installer de nouvelles chaudières à mazout (industrie et logement), et prévoir un phasing-out progressif pour les chaudières au gaz naturel;
 - prévoir un phasing-out pour les ventes de véhicules thermiques.

³ https://www.icedd.be/17/index.php?option=com_k2&view=item&id=1229&lang=fr

⁴ <http://www.klimaat.be/2050/nl-be/analyse-van-scenarios/>

⁵ De l'ordre de 30 à 80 GtCO₂ pour l'Europe à partir de 2015, et de l'ordre de 1000 à 2000 MtCO₂ pour la Belgique.

Voir aussi le tableau de budget d'émission pour la Belgique, calculé sur base d'une méthodologie publiée dans la littérature scientifique, qui est présenté dans l'article suivant <http://www.iewonline.be/que-devrait-viser-un-plan-energie-climat-2030>

- Piloter la politique climatique en considérant l'impact des choix posés sur l'ensemble des émissions de GES, y compris dans d'autres juridictions ou d'autres secteurs d'activités. La politique climatique visera à réduire non seulement les **émissions territoriales** belges, mais également les émissions liées à la production des biens importés pour la **consommation** belge. Pour les productions qui ne peuvent être décarbonées, une diminution de la consommation s'imposera.
- Elaborer un suivi rapproché de l'évolution des émissions de GES au niveau belge, et ce à chaque niveau de compétences concerné, en lien avec ses objectifs ⁶. Si les réductions d'émissions sont insuffisantes, des mesures additionnelles seront mises en œuvre pour résorber l'excès d'émissions. **L'achat de crédits carbone ne peut être envisagé pour atteindre les objectifs de réduction belge.**

Mettre en place une gouvernance adéquate

- Inscrire la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris sur le climat dans une loi, reprise dans l'accord de gouvernement. Un **conseil climatique indépendant** devra analyser de manière régulière si l'accord de gouvernement se traduit par une politique efficace qui permette d'atteindre les objectifs, sans avoir recours à des mécanismes de flexibilité. Cette analyse sera rendue publique.
- Développer une **coordination efficace des politiques climatiques régionales et fédérales**, notamment en améliorant le fonctionnement et la transparence des organes de coordination existants (Commission nationale Climat, groupe Concere) et en assurant un suivi politique rapproché via l'organisation de la Conférence Interministérielle pour l'Environnement (CIE). Mettre en œuvre les recommandations du Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) en la matière ⁷, notamment pour impliquer les parlementaires dans un suivi transparent de la politique climatique.
- Assurer, à chaque niveau de pouvoir, un **financement pérenne et suffisant de l'administration en charge du climat**, en adéquation avec le développement des tâches consécutif à la mise en place d'une transition vers une société décarbonée.

Se doter des moyens budgétaire et fiscaux adéquats

- Mettre en place au niveau belge une **contribution carbone**, selon le principe du pollueur-payeur, pour décourager l'usage des énergies carbonées. Ceci se fera en complément d'autres mesures, notamment normatives, visant à rendre durables les secteurs du transport et du bâtiment, et en soutenant les publics précarisés dans cette transition durable.

- Prévoir un **budget climatique** qui prenne en compte les investissements requis pour la transition vers une société à faible carbone.
- Envisager des **mesures d'ajustement fiscal aux frontières européennes** sur les produits importés originaires de pays où se pratique le dumping environnemental (taxe carbone aux frontières) ou social. Cette mesure peut permettre de réduire les émissions liées à la production de produits importés pour notre consommation et protéger nos entreprises d'une forme déloyale de concurrence. La Belgique portera, le cas échéant, cette mesure au niveau européen.
- **Consacrer 100% des revenus ETS à la politique climatique** : 50% des recettes seront dédiées aux financements climat internationaux et 50% seront investies dans des mesures énergie-climat en interne, en priorité dans les économies d'énergie et les énergies renouvelables. Le soutien à la compétitivité des entreprises fossiles ne fait pas partie des politiques climatiques.
- Supprimer tout investissement ou soutien publics dirigés vers les énergies fossiles et confier à la Banque Nationale un rôle de surveillance des risques financiers liés au changement climatique, dans un contexte de **désinvestissement fossile**. La Banque nationale doit aussi étendre le désinvestissement des combustibles fossiles à sa propre politique d'achat et ne plus acheter d'obligations d'entreprises au secteur des combustibles fossiles.

⁶ La Belgique risque de manquer son objectif de réduction d'émissions GES pour 2020 selon le dernier rapport annuel de l'Agence Européenne de l'Environnement, Trends and projections in Europe 2017

https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/4bf94163c27b4d2abcd312fe1ea0ac86

⁷ Voir l'avis du CFDD du 25 octobre 2013 sur la gouvernance en matière de politique climatique nationale et la réforme de la Commission nationale Climat

ÉNERGIE

VISION 2050

Pour atteindre les objectifs climatiques, nous devons assister à **une diminution drastique de nos consommations d'énergie d'ici 2050**. Quant à l'énergie que nous consommerons encore, elle devra être **100% renouvelable et durable**.

Les autorités fédérales devront accompagner et encourager cette évolution dans la sphère de leur compétence. L'adaptation du réseau électrique ainsi que la gestion de la demande doivent être développés en priorité pour soutenir l'émergence des sources d'énergie décentralisées et flexibles.

MESURES

Miser sur l'efficacité et la sobriété énergétiques

- Développer un **plan intégré d'utilisation de l'efficacité électrique** dans le cadre de la politique de sécurité d'approvisionnement, en concertation avec les régions.
- Viser un **standard passif ou très basse énergie pour les bâtiments fédéraux**, dans une optique d'exemplarité des pouvoirs publics, rénovation incluse.
- Définir des **normes de produits** qui visent une efficacité énergétique maximale et une énergie grise minimale (empreinte énergétique de fabrication) pour les biens mis sur le marché en Belgique.
- Veiller à une **tarification et un signal-prix cohérents** avec la volonté d'éviter toute surconsommation ou gaspillage énergétique (particuliers et entreprises), en coordination avec les régions. Des mesures compensatoires temporaires doivent être mises en place pour les consommateurs en situation de précarité énergétique. Ces aides doivent s'inscrire dans le cadre d'une politique volontariste d'amélioration de l'efficacité énergétique des logements de ces publics précarisés.

Gérer la sortie du nucléaire

- **Fermer urgemment les réacteurs Doel 3 et Tihange 2** en raison de l'incertitude demeurant quant à la résistance de leur cuve notamment en cas de refroidissement d'urgence.
- **Mettre en place des plans d'intervention et de secours nucléaires** qui tiennent compte des expériences et des leçons tirées de Fukushima. Dans ce cadre, la surface totale du territoire belge doit être divisée en zone d'urgence et d'intervention nucléaire potentielle. L'évacuation de grandes villes comme Anvers, Namur et Liège doit être planifiée, préparée et organisée, y compris avec des exercices impliquant la population.
- **Cesser tout soutien au développement d'une nouvelle génération de réacteurs nucléaires**, conformément à la décision de sortir de l'énergie nucléaire. Par conséquent, le réacteur au plutonium Myrrha doit être sup-



« Énergie 100% renouvelable et durable »

primé. Le SCK/CEN doit se concentrer exclusivement sur sa mission statutaire de recherche et de développement en vue de la protection contre les rayonnements, du démantèlement des centrales nucléaires, de l'assainissement des sites contaminés par la radioactivité, de la recherche de solutions pour les déchets nucléaires et des mesures visant à encourager la non-prolifération.

- Introduire un **nouveau régime de responsabilité nucléaire** (« liability regime »). Dans ce cadre, les opérateurs de centrales nucléaires et les gros fournisseurs (« supplying companies »), sont tenus pour responsables, sans limitations, du coût total d'une catastrophe nucléaire. Les opérateurs et les fournisseurs doivent également s'assurer obligatoirement pour les dommages causés par une catastrophe nucléaire.
- Exiger du secteur de l'énergie nucléaire qu'il mette à la disposition du gouvernement les moyens financiers nécessaires au démantèlement des centrales nucléaires et assurer la gestion à long terme des déchets nucléaires. Cet argent doit être géré par un organisme indépendant du secteur nucléaire et ne peut être prêté aux industries des filières de l'énergie nucléaire et fossile.
- Ne pas supprimer la **responsabilité juridique et financière du secteur de l'énergie nucléaire** en ce qui concerne les déchets radioactifs. Il en résulte que le secteur de l'énergie nucléaire doit non seulement pourvoir au financement du mode de gestion des déchets choisi mais également à un fonds grâce auquel
 - > de meilleures options de gestion pourront être développées par les générations à venir ;
 - > des actions pourront être financées pour remédier aux conséquences des catastrophes imprévues.
- Ne pas enfouir de manière définitive et irréversible les **déchets hautement radioactifs** et ayant une longue durée de vie. Tant qu'il n'existe aucune solution sûre garantie concernant ces déchets très radiotoxiques (qui restent dangereux pendant des centaines de milliers voire un million d'années pour certains), l'option de gestion à long terme pour ces déchets nucléaires doit permettre en tout temps de contrôler l'intégrité des conteneurs et de récupérer si nécessaire ces déchets et leur appliquer d'autres options de gestion.
- Les productions « baseload » ou non flexibles, comme le nucléaire, sont appelées à entrer de plus en plus en conflit avec les productions variables renouvelables et, in fine, à en freiner l'essor. **Notre réseau électrique doit devenir flexible.**

Préparer la sortie des énergies fossiles

- **Définir plus précisément la vision publique en matière de gaz**, notamment les potentiels crédibles en gaz non fossile disponible en Belgique (power to X, hydrogène, biogaz...). Sur cette base, un « plan gaz », qui fixe notamment les usages prioritaires énergétiques et non-énergétiques et estime les besoins en infrastructures gazières, doit être développé.
- **Le gestionnaire du réseau de gaz Fluxys et ses filiales doivent aligner leur politique d'investissement sur l'Accord de Paris sur le climat** pour éviter le verrouillage (lock-in) et les blocages d'investissements. Cela vaut non seulement pour les investissements en Belgique, comme les plans de conversion du gaz à bas pouvoir calorifique en gaz à haut pouvoir calorifique, mais aussi pour les projets étrangers. **Continuer à investir dans des infrastructures gazières à grande échelle** (interconnecteurs, stockage) comme proposé par la fédération des gestionnaires de réseaux de transport de gaz européen (ENTSOG), dans le plan pilote décennal de développement de réseau 2018 (TYNDP - Ten Years Network Development Plan) **est largement dépassé** et risque de nous bloquer dans notre dépendance au gaz (par ce qu'on appelle un « effet lock in »). Les investissements prévus pour la transformation des réseaux de transport et de distribution afin d'accueillir du gaz H doivent être revus en fonction des plans d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments.
- **Respecter des conditions strictes avant d'envisager tout soutien pour de nouvelles capacités électriques au gaz.** Il est crucial de vérifier les alternatives dans les pays voisins, et d'envisager l'ensemble des options sur la table (augmentation des « load factor » des renouvelables, gestion de la demande, cogénération).
- **Renforcer et optimaliser un marché centré sur l'échange d'énergie (energy-only-market, EOM), pour éviter les mécanismes de capacité.** Actuellement, les mécanismes de capacité sont présentés comme un palliatif aux dysfonctionnements de l'EOM et comme un subside indirect pour les centrales au gaz, à charbon et nucléaires classiques, aux mains des producteurs européens dominants. La priorité est donc d'éliminer ces dysfonctionnements. Si toutes les possibilités de l'EOM sont épuisées et que les dysfonctionnements sont éliminés, les mécanismes de capacité ne sont pas un tabou.
- **Planifier la sortie du mazout de chauffage.** Aucune nouvelle chaudière à mazout ne sera plus vendue à partir de 2025 au plus tard (industrie et logement).
- **Planifier la sortie du charbon du pétrole pour le chauffage.** Les ventes de dispositifs de chauffage au pétrole et au charbon doivent être freinées au plus vite, tout comme la vente en vrac (afférente) de ces deux carburants. Étant donné que ces types de dispositifs de chauffage sont souvent utilisés par

des personnes dont le pouvoir d'achat est limité, il faut des mesures d'assistance suffisantes pour atténuer les conséquences sociales négatives de cette mesure.

Recourir à la biomasse dans les limites de la durabilité

- **Limiter le recours à la biomasse-énergie dans les grandes installations.** Pour la biomasse ligneuse, cela signifie que seuls des résidus d'arbres sont utilisés dans les grandes installations, et certainement pas de souches ni de troncs entiers. En outre, la comptabilisation des émissions de GES afférentes reste lacunaire à ce stade.
- **Réduire rapidement l'usage des agrocarburants de première génération**, qui sont responsables d'importants effets néfastes dans les pays du Sud (concurrence alimentaire, accaparement des terres...) ⁸. La majorité du biodiesel utilisé en Belgique provoque des émissions de CO₂ supérieures à celles du carburant fossile remplacé ⁹. Dans ce contexte, **tout soutien public aux agrocarburants néfastes sera supprimé, en particulier via le retrait des mandats d'incorporation obligatoire**. Par ailleurs, pour les agrocarburants dits « avancés » une approche prudente sera de rigueur, afin de pas reproduire les mêmes erreurs qu'avec la 1^{ère} génération.

Préparer l'approvisionnement électrique du futur

- Élaborer une **feuille de route pour un réseau électrique flexible**, tant au niveau de la transmission que de la distribution, avec une bonne coordination entre les différents gestionnaires de réseaux et une interconnexion accrue avec les pays voisins.
- **Réaliser les projets d'interconnexion avec les pays voisins** (Alegro, Stevin, Nemo, projet de ligne à courant continu à l'ouest de l'Allemagne).
- **Objectiver davantage la répartition des coûts entre les différents utilisateurs du réseau**. Les subsides croisés entre catégories d'utilisateurs devraient, quant à eux, être évités. La CREG doit analyser ce point et communiquer ensuite de manière compréhensible pour toutes les catégories d'utilisateurs. Une bonne communication, qui prend également en compte les bénéfices (et non seulement les coûts) peut accroître le soutien pour les investissements nécessaires au sein de la société.
- Accorder plus d'attention à **l'intégration des différents systèmes énergétiques** (électricité, chaleur et transport) et à la gestion de la demande, en prévoyant notamment une capacité tampon pour les applications de chauffage électriques, telles que les pompes à chaleur ou la cogénération.
- **En gérant la demande**, déplacer le pic de demande d'électricité aux moments de la journée où la demande est plus faible, pour l'industrie lourde comme pour les petites entreprises, et à moyen terme aussi pour les ménages.
- Faire jouer un rôle au **stockage** grâce à une intégration bien pensée du transport électrique et une coordination avec la demande de chaleur. La mesure dans laquelle cela doit avoir lieu et la manière de le faire doivent être étudiées dans l'intégralité du système énergétique. Il convient ainsi d'étudier dans quelle mesure le stockage au niveau de la transmission ou au niveau du réseau de distribution (décentralisé) est nécessaire et souhaitable, et quelles formes de stockage sont les plus recommandées (comme un second Coo, la conversion d'électricité en gaz, ...). Pour pouvoir en juger, il convient d'effectuer une analyse coût-bénéfice approfondie et une étude des effets sur la nature et l'environnement des différentes solutions d'intégration de la production variable d'énergie renouvelable dans le réseau.

⁸ Ce qui a mené le Rapporteur spécial de l'ONU pour le Droit à l'Alimentation à requérir la suppression de toute forme de soutien public <http://www.srfood.org/fr/special-rapporteur-urgences-phase-out-of-eu-biofuel-incentives>

⁹ Comme souligné par le Conseil Fédéral du Développement Durable, le Conseil Central de l'Économie et le Conseil de la Consommation dans un avis conjoint: Avis sur le projet d'arrêté royal relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gazoil diesel et des essences, 2017a09, §§ [18] et [19] <http://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2017a09f.pdf>

Ces mêmes conseils « recommandent que les autorités européennes et belges restreignent et éliminent l'usage » de ces agrocarburants problématiques. Avis sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, 2018a01, § [6] <http://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a01f.pdf>

Soutenir le développement des énergies renouvelables

- Formuler un **objectif ambitieux** de 30 % d'énergies renouvelables en Belgique et dans les régions d'ici 2030. Pour l'électricité, cela signifie qu'un objectif d'au moins 58 % de production renouvelable d'ici 2030 constitue une direction faisable et abordable. Concrètement, cela signifie la réalisation de 13 430 MW de photovoltaïque et de 6 592 MW d'éolien ¹⁰.
- Veiller à un **cadre stable avec un financement certain** et se baser sur le principe selon lequel l'aide est ajustée à l'évolution de la technologie et des prix de l'énergie.
- Maintenir un **accès prioritaire au réseau** pour l'électricité renouvelable, sans exclure la possibilité d'une flexibilité marginale (quelques heures par an) si nécessaire pour la bonne gestion du réseau.
- Prévoir des espaces en mer pour **4 000 MW d'énergie éolienne offshore**, s'inscrivant dans une vision énergétique offshore transfrontalière, en harmonie avec la nature et moyennant le respect des procédures légales (évaluation appropriée). Les nouveaux projets doivent débiter par les zones ayant le moins d'impact sur la nature.
- En mer du Nord, accélérer le développement de la **deuxième zone de concession** et prévoir l'intégration d'au moins 2GW de capacité supplémentaire en plus de la zone de concession existante au sein du réseau. Cela doit s'accompagner de mesures d'atténuation pour la conservation de la nature et sa restauration active, telles que la restauration de lits de gravier et de bancs d'huîtres, de frayères pour les poissons, d'une zone de repos pour les phoques. De cette manière, une valeur ajoutée peut également être réalisée pour les objectifs nature.
- Elia doit d'urgence développer son réseau de transmission dans le cadre du Plan de développement 2019 pour permettre l'intégration d'au moins 2GW d'éoliennes offshore complémentaires dans les eaux belges, d'ici 2025. Cela comprend à la fois des investissements nets sur terre et en mer.
- Renforcer l'engagement de la Belgique en faveur de l'initiative « **North Sea Offshore Grid** » et du développement de projets similaires concomitants (« cluster projects »), en coopération avec nos voisins, en particulier les Pays-Bas et le Royaume-Uni.
- Maintenir un **niveau de soutien suffisant à l'éolien offshore**. L'offshore nécessitera encore un soutien public pendant les prochaines années. Il faudra veiller à ne pas remettre en cause des mécanismes de soutien de manière abrupte, ce qui menacerait le développement de la filière. Le « phasing-out » doit être progressif et planifié.

¹⁰ Our energy future, 2016,
www.ourenergyfuture.be

MOBILITÉ

VISION 2050

En 2050, **l'accessibilité aux biens et aux services est rencontrée pour l'ensemble de la population** grâce à une offre abordable de services de mobilité durable. Dans les centres urbains et villageois devenus conviviaux, les conflits d'occupation de l'espace public sont arbitrés en faveur des fonctions ne relevant pas de la mobilité ; la priorité est donnée aux personnes et non aux voitures. Grâce à une meilleure planification spatiale et à la proximité des services, tout le monde peut se déplacer facilement à pied ou à vélo (électrique). **Le recours à la voiture individuelle est devenu l'exception**, réservé à des profils ou trajets particuliers. Pour les plus longues distances, on utilise les transports publics et les nouveaux services de mobilité (et pour le « dernier kilomètre » un transport électrique partagé) alimentés par des énergies 100% renouvelables. Le transport de marchandises et de nourriture diminue en raison du retour de l'industrie manufacturière et de la percée de l'économie en circuit court. De cette manière, les transports respectent la santé et les écosystèmes : les émissions de polluants atmosphériques, le bruit et les accidents de la circulation appartiennent au passé.

Pour concrétiser cette vision, les priorités pour 2030 résident dans :

- › la diminution de la demande de mobilité grâce à un meilleur aménagement du territoire : densification et mixité des fonctions ;
- › le développement des modes actifs (marche, vélo, etc.) ;
- › le développement de transports publics de haute qualité respectueux de l'environnement et organisés autour de nœuds de correspondance multimodaux donnant accès à des transports partagés intégrés (nouveaux services de mobilité), avec, en ville, un réseau dense de transport en commun de surface faisant la part belle aux sites propres ;
- › la diminution du nombre de véhicules en circulation ;
- › le transfert des grosses voitures privées à moteur thermique vers des véhicules électriques partagés ;
- › la relocalisation de la production et le développement des transports de marchandises durables, en priorité le fluvial, en améliorant l'utilisation du réseau actuel de voies navigables et en utilisant des véhicules électriques qui ne perturbent pas les fonctions écologiques des cours d'eau, et le rail, en valorisant les lignes et raccordements existants.



« Le recours à la voiture individuelle est devenu l'exception »

MESURES

Assurer une politique de mobilité cohérente

■ DÉVELOPPER UNE VISION INTERFÉDÉRALE DE MOBILITÉ

La mobilité dépasse, par définition, les limites régionales. Par ailleurs, les compétences en matière de mobilité sont partagées entre les niveaux de pouvoir.

Il est indispensable que se définisse une vision commune à l'échelle du pays :

- Adopter une **vision interfédérale de la mobilité** décrivant clairement le système de transports zéro carbone du futur (l'enjeu climatique impose que les émissions anthropiques de GES soient diminuées de 95% en 2050 par

rapport à 1990) et les étapes à atteindre (en 2030 et 2040) en matière de réduction de la demande, parts modales et choix technologiques (notamment en ce qui concerne les véhicules autonomes et/ou partagés).

- Développer un **scénario de sortie** clair pour les voitures particulières équipées d'un moteur à combustion, avec une fin des ventes d'ici 2030 au plus tard.
- Au travers de la zone métropolitaine de Bruxelles et de l'activation de ses organes de concertation, mettre en place, par les gouvernements régionaux, fédéraux et communaux, une politique de mobilité cohérente à l'échelle de la ville-région bruxelloise. Ces décisions doivent viser à une **réduction de l'infrastructure autoroutière (ring) et de l'emprise de la voiture** dans les déplacements au sein de cette zone, via notamment la mise en place d'un péage urbain ou zonal.
- En matière de transports publics, développer une vision de l'offre basée sur le concept des « **nœuds de correspondance** ».

Mettre en place des instruments fiscaux pour une politique de transport durable

■ METTRE FIN AU RÉGIME FISCAL PRÉFÉRENTIEL DES VOITURES DE SOCIÉTÉ

Suivre la recommandation déjà faite en 2009 par le Conseil Supérieur des Finances « Il faut aller progressivement vers la suppression du régime fiscal particulier des voitures de société et aligner la taxation de l'avantage de toute nature sur celle des salaires, tant dans le chef de l'employeur que dans le chef du salarié. »

Deux mesures sont prioritaires à cet égard :

- Modifier, dans le cadre d'une réforme de la fiscalité, le régime fiscal particulier des voitures de société pour, à terme, y mettre fin. **Augmenter l'avantage de toute nature (ATN)** pour l'aligner sur la fiscalité des salaires, tant dans le chef de l'employeur que dans le chef du salarié.
- **Supprimer le remboursement des frais de carburant pour les déplacements privés** (le système des cartes de carburant), qui revient, dans le chef des employeurs et des pouvoirs publics, à encourager la pollution et les embouteillages.

■ ENCOURAGER LA PROXIMITÉ DOMICILE – TRAVAIL

En Belgique, nous vivons en moyenne très loin de notre travail. L'intervention des pouvoirs publics dans le coût du déplacement domicile - travail renforce ce phénomène. Dans des circonstances idéales, les pouvoirs publics ne devraient pas intervenir dans ce coût. Si tel est malgré tout le cas, cette intervention devrait d'abord promouvoir les trajets courts. Ensuite, les modes les plus durables devraient être fortement encouragés.

Nous proposons donc de :

- **Réduire la déductibilité fiscale des déplacements domicile-lieu de travail** en voiture.
- Mettre en place une prime pour se rapprocher du travail/un régime fiscal favorable pour la vie urbaine.

■ ÉVITER LA DISTORSION DE CONCURRENCE DONT BÉNÉFICIE LE TRANSPORT AÉRIEN

Le transport intra-communautaire et vers des pays tiers par voie d'air et de mer est exempté de TVA/taxes dans tous les Etats membres. En revanche, certains Etats – dont la Belgique – appliquent une TVA sur ces voyages par voie ferrée (train – 6% en Belgique) et/ou par route (car – 6% en Belgique). Cette situation génère une distorsion de concurrence dommageable à ces modes alternatifs et moins polluants. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne la concurrence entre transport ferroviaire à grande vitesse et transport aérien.

Nous proposons dès lors de :

- **Augmenter fortement le coût des carburants fossiles** afin d'en diminuer la consommation
 - › Travailler avec les autorités des pays voisins à l'introduction d'accises sur le kérosène pour les vols de pays à pays par le biais d'accords bilatéraux, conformément à l'article 14.2 de la directive européenne 96/53/CE.
 - › Etudier la possibilité d'une intervention spécifique sur les émissions du trafic maritime (ports, fleuves) dans une collaboration entre fédéral et régions.
- Appliquer **une taxe sur tous les billets d'avion** pour les vols au départ de ou ayant pour destination un aéroport belge. La coopération avec les pays voisins est importante pour prévenir les « fuites de carbone ».

■ STIMULER LE COVOITURAGE

Le partage de véhicules est une façon simple et rapide de diminuer la pression automobile, en réduisant le taux de motorisation des ménages et l'occupation de l'espace public.

Il s'agira, durant cette législature, de :

- Etudier la possibilité de développer un **cadre fiscal et juridique clair et incitatif pour l'autopartage** (clarification de la fiscalité relative aux services d'autopartage, réduction éventuelle de la TVA, déduction fiscale pour les voitures d'entreprise partagées, révision de la fiscalité en cas d'utilisation de l'autopartage à des fins privées via l'employeur, etc.) ;
- Assurer l'**interopérabilité des bornes de recharge** pour voitures partagées électriques ;
- Développer l'**exemplarité des pouvoirs publics** en matière d'autopartage (partage de flottes publiques, etc.).

Proposer un service de train convivial, durable et de qualité

■ DÉVELOPPER UNE VISION DE L'OFFRE BASÉE SUR LE CONCEPT DES « NŒUDS DE CORRESPONDANCE »

Élaborer en concertation avec les Régions un schéma de desserte à long terme basé sur le principe d'une multiplication et d'un renforcement des nœuds de correspondance. L'objectif est de parvenir à un horaire intégré entre les services ferroviaires et les services de bus (interurbains) de sorte à maximiser les destinations possibles en transport en commun et rendre ce moyen de déplacement beaucoup plus attractif.

- Aboutir à une **vision interfédérale de mobilité** qui soit un outil d'orientations stratégiques concerté et validé politiquement (cadre de référence commun) ;
- Collaborer avec les différents opérateurs de transport public et les Régions pour élaborer un **schéma de desserte global et intégré** (pilote par l'autorité organisatrice de transport - AOT) ;
- Organiser annuellement une « **conférence des horaires** » qui rassemble les AOT et les opérateurs de transport public afin d'organiser la cohérence et la coordination des modifications annuelles des horaires.

■ METTRE À FRUIT PROGRESSIVEMENT L'OFFRE RER

Afin de favoriser le transfert modal des Bruxellois vers le train, il faut renforcer l'offre ferroviaire intra-urbaine (plus de trains et d'arrêts dans les gares du territoire régional).

- **Débloquer des budgets supplémentaires** hors cadre de l'actuel PPI et du « milliard vertueux », pour accélérer les chantiers planifiés (dont la mise à quatre voies des lignes 124 et 161 dans les plus brefs délais) et permettre une mise à fruit progressive des travaux réalisés (augmentation de la fréquence des services ferroviaires).
- **Renforcer l'offre**
 - Dès le prochain Plan de Transport 2020, renforcer l'offre de toutes les lignes S existantes jusqu'à 4 trains/heure en heure de pointe et 2 trains/heure en heure creuse et le weekend. Augmenter ainsi les fréquences de passage dans toutes les gares bruxelloises. Limiter l'offre S à l'aire métropolitaine bruxelloise (pas de ligne S jusqu'à Anvers par ex.) ;
 - Dès le prochain Plan de Transport 2020, revoir fondamentalement l'exploitation de la jonction Nord-Midi, en affectant à chaque pertuis une fonction spécifique (relations directes, relations rapides et relations omnibus) et en détournant une partie du trafic grâce à une valorisation des lignes adjacentes (dont L26 et L28) ;
 - Attribuer à la SNCB, dans son contrat de gestion, la mission d'exploiter une offre universelle à Bruxelles (trains S) : desservir tous les arrêts, fréquence jour 4x/h, nuit et weekend 2x/h, avec une dotation fédérale compensatoire.

- **Rouvrir des gares bruxelloises** au travers des financements Beliris, créer ou rouvrir à Bruxelles des gares S à certains nœuds de correspondances ou au sein de quartiers denses (Verboekhoven, Saint-Josse, Rogier, Cureghem...);
- **Réduire le coût d'exploitation de l'offre S** dans le cadre de la révision du calcul des prix des sillons, et conformément à la Directive européenne 2012/34/EC, mettre en place une tarification favorable aux relations omnibus (arrêts très fréquents) ;
- **Proposer l'intégration tarifaire et billettique aux usagers**
 - Créer des zones d'intégration tarifaire et billettique à l'échelle des zones métropolitaines et urbaines.
 - Mettre en œuvre cette intégration au travers du moyen de paiement unique multiplateforme déjà en place (Mobib) permettant l'intermodalité et les correspondances entre train/tram/bus et vélos partagés.
 - À Bruxelles, cette intégration doit être supervisée par la communauté métropolitaine.
- **Faciliter réglementairement la mise en place d'itinéraires RER vélo** le long des lignes de chemin de fer.

■ PLANIFIER LES INVESTISSEMENTS PERTINENTS

Adapter les Plans Stratégiques Pluriannuels d'Investissements (PSPI Infrabel et PSPI SNCB) pour en faire de réels outils stratégiques en matière de politique ferroviaire. Un changement de paradigme est nécessaire. **C'est l'offre souhaitée qui doit déterminer les besoins et priorités en matière d'infrastructure et non l'inverse.**

- Déterminer les besoins et priorités en matière d'investissements **sur base d'une vision long terme de l'offre** de transport souhaitée (modèle des nœuds de correspondances) ;
- Maintenir une configuration du réseau qui permette **souplesse et robustesse d'exploitation** (aiguillages, voies d'évitement, prise de contre-voie et reprise de voie normale, distance de bloc, etc.) afin de préserver l'avenir ;
- Investir de manière conséquente pour une réelle **amélioration de l'accessibilité aux services** (quais hauts, couloirs sous voie et rampes d'accès, plancher bas et accessibilité plain-pied du matériel roulant, doubles portes, etc.) ;
- Dégager les moyens budgétaires suffisants pour développer une offre ferroviaire attractive qui puisse concurrencer l'utilisation de la voiture particulière, tant en milieu urbain qu'en milieu rural, tant sur des longues distances que sur des courtes distances.

■ ASSURER UNE GOUVERNANCE EFFICACE, METTRE EN PLACE UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DE TRANSPORT FÉDÉRALE

A l'instar des réformes en cours dans les pays voisins, une Autorité Organisatrice du Transport (AOT) doit pouvoir définir les obligations de service public et les attribuer (de manière directe ou à travers des appels d'offre) à un ou des opérateur(s) de transport (via des contrats de services publics), en assurer le suivi continu et l'évaluation. La définition d'une vision à long terme de l'offre est l'une des autres missions principales d'une AOT.

- Attribuer formellement le rôle d'Autorité Organisatrice du Transport (AOT) à la **direction politique ferroviaire du SPF**, en la dotant des moyens suffisants pour remplir qualitativement cette mission ;
- Préciser les contours des missions de cette AOT, en distinguant clairement au niveau de la définition de l'offre de transport et de l'évolution de l'infrastructure, les décisions stratégiques et tactiques qui lui reviennent, des décisions opérationnelles qui doivent rester aux mains des entreprises publiques ;
- Nommer et identifier cette AOT dans les prochains contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, et assurer les conditions d'une communication et d'une collaboration efficace entre ces trois acteurs.

■ ENCOURAGER L'UTILISATION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE POUR LE TRAFIC FERROVIAIRE

Définir une stratégie énergétique dans le cadre des contrats de gestion de l'opérateur de transport ferroviaire et du gestionnaire de réseau devrait permettre de placer la SNCB et Infrabel sur la voie de l'énergie du futur. Cette stratégie devrait inclure deux objectifs majeurs :

- **Réduire la consommation énergétique**
 - Fixer des objectifs chiffrés d'efficacité énergétique (traction et hors traction),
 - Inclure l'efficacité énergétique comme critère de choix dans les cahiers des charges du matériel roulant (masse, récupération de l'énergie au freinage, etc.),
 - Accroître la pratique effective de l'éco-conduite par les conducteurs de train (formation, installation de compteurs d'énergie et/ou d'un système d'assistance à la conduite),
 - Poursuivre l'installation d'éclairage LED en gares et sur les quais,
 - Envisager l'installation de rampes plutôt que d'ascenseurs aux points d'arrêts,
 - Poursuivre les projets de rénovation des gares, bâtiments administratifs et ateliers en vue d'améliorer leur efficacité énergétique

- **Faire des acteurs du secteur ferroviaire des producteurs d'énergie renouvelable**
 - Multiplier les installations photovoltaïques sur le toit des bâtiments SNCB et Infrabel
 - Favoriser l'utilisation des terrains situés à proximité des infrastructures ferroviaires pour la production d'énergie renouvelable
 - Elaborer une cartographie des terrains disponibles appartenant à Infrabel pour le développement de l'énergie éolienne à proximité des sous-stations électriques
 - Favoriser l'utilisation du réseau électrique Infrabel pour le développement des énergies renouvelables (injection directe)
 - Envisager une révision des distances de sécurité aux infrastructures de transport pour l'implantation de sources d'énergie éolienne

Encourager une culture cycliste vivante

■ AUGMENTER L'ATTRAIT FISCAL DES MODES ACTIFS

- Introduire l'**allocation vélo obligatoire** et donc généralisée. Doubler l'allocation vélo pour les 10 premiers km (aller simple). Maintenir simultanément le caractère facultatif de l'allocation vélo au-dessus de 25 km (aller simple).
- Rendre disponible un budget d'accessibilité comme alternative à part entière à une voiture de société.
- Augmenter la déductibilité pour les entreprises de tous les coûts liés au vélo, y compris l'entretien et les allocations vélo, sans se limiter à l'achat de vélos d'entreprise ou à l'installation de parkings à vélos.
- Imposer à 6 % les parkings à vélos privés, par analogie avec le taux applicable aux garages privés.
- Revoir à la baisse la TVA de 21 % sur l'achat de vélos, et s'aligner sur la TVA de 6 % sur les voyages en transports publics. Tant que l'Europe n'a pas autorisé ce taux de TVA réduit, la différence doit être versée dans un fonds vélo complémentaire. L'achat de vélos peut ainsi contribuer à accroître les investissements dans l'innovation et la recherche.

■ GARANTIR LA MULTIMODALITÉ

- **Permettre d'emporter un vélo dans le train**
 - Ajuster les tarifs de transport des vélos (par exemple 10 % du prix du billet ordinaire) ;
 - Installer une goulotte facilitant l'accès des vélos aux quais des gares anciennes ou plus petites ;
 - Dans les nouvelles et plus grandes gares, des ascenseurs sont nécessaires, outre la goulotte ;
 - Permettre le transport de vélos sur les trains à haute vitesse et autres lignes internationales.

- Développer une **politique de stationnement vélo qualitative et « anti-vol »** à la SNCB et augmenter le nombre de places disponibles.
- **Faire des acteurs du secteur ferroviaire des partenaires des infrastructures vélo**
 - › Acquérir le réflexe vélo pour tout projet d'infrastructure des pistes cyclables parallèles le long des voies ferrées, des pistes cyclables le long des ponts/tunnels, des capacités de stockage supplémentaires, etc. ;
 - › Réserver des espaces pour des « autoroutes vélo » à court et moyen terme (réservation de terrains, partenariats, etc.).

■ RENDRE LES DÉPLACEMENTS PLUS SÛRS POUR LES CYCLISTES

- Effectuer des contrôles supplémentaires sur les principales pistes cyclables à trafic mixte.
- **Introduire le permis de conduire à points.** Les arrêtés royaux relatifs au permis de conduire à points existent depuis plus de 20 ans, mais nous attendons toujours leur mise en œuvre pratique. Maintenant que la plupart des obstacles techniques sont en phase d'être surmontés, une mise en œuvre rapide est recommandée.
- **Introduire des dispositifs intelligents d'adaptation de la vitesse (ISA).** Ici aussi, il n'y a plus d'obstacle technique. L'ISA peut être introduit étape par étape, par exemple d'abord pour les taxis et les véhicules qui présentent un plus grand danger pour les cyclistes (fourgonnettes, 4x4), avant d'être progressivement imposé à l'ensemble du parc automobile. L'ISA a une grande incidence, même si seule une part limitée des voitures en est équipée.
- Prendre davantage en compte, dans les priorités fédérales pour la police (locale), les usagers vulnérables de la route, en matière de sécurité routière. Plus de contrôles sont nécessaires dans les endroits où les cyclistes et les piétons sont en danger.

SANTÉ

VISION 2050

En 2050, la mesure des impacts de nos schémas de production et de consommation sur la santé de la planète et de ses habitants est pleinement prise par les politiques, les citoyens et les entreprises. Des réflexions collectives ont été impulsées conjointement par des dynamiques locales et les gouvernements, amenant des changements non seulement dans les modes de production et de consommation, mais également dans l'organisation de la vie sociale et l'approche de soins de santé.

Les pouvoirs publics accordent désormais résolument la **priorité aux approches préventives**, visant à assurer à tous les citoyens un environnement sain, l'accès à des espaces verts et une alimentation de qualité, et à soutenir les modes de transport actifs. L'espérance de vie en bonne santé n'est plus affectée par les facteurs environnementaux, et tous les citoyens ont accès quotidiennement à la nature et peuvent s'impliquer dans l'aménagement de leur espace de vie.

Les **substances chimiques toxiques ont été éliminées des filières de production et de consommation** à l'échelle mondiale, et seules des traces mineures de polluants persistants sont encore mesurées dans l'environnement ou lors d'actions de biomonitoring. Les enfants ne naissent plus « prépollués » par de multiples substances chimiques toxiques. Les tendances hygiénistes visant à sur désinfecter/éliminer la nature de nos espaces de vie ont disparu.



« **Priorité aux approches préventives** »

MESURES

Améliorer la qualité de l'air

La pollution de l'air est le premier facteur de risque environnemental pour la santé humaine en Europe. Symptômes et infections respiratoires, mais aussi maladies cardiovasculaires et pulmonaires, affections du système nerveux central, cancers et crises cardiaques figurent parmi les effets observables du cocktail dangereux que nous respirons au quotidien, dans l'habitable de nos voitures, entre les murs épais de nos logements comme dans la rue.

Les polluants atmosphériques les plus problématiques en termes d'atteinte à la santé humaine sont les particules fines (PM) et le dioxyde d'azote (NO₂), ce dernier participant à la constitution d'un troisième polluant sérieux, l'ozone (O₃). Ces polluants sont principalement émis par trois secteurs d'activité : le transport, le résidentiel (chauffage) et l'industrie. La problématique du transport, en particulier, doit être prise à bras le corps par nos responsables politiques et ce, à tous les niveaux de pouvoir.

■ INTÉGRER LES POLITIQUES PUBLIQUES RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'AIR

Si les conditions météorologiques ont un impact direct sur la concentration des polluants atmosphériques, elles ne doivent pas faire oublier que nous devons agir sur les causes de cette pollution. Au-delà des pics de pollution ¹¹, la pollution de fond est la plus néfaste.

Pour s'y attaquer efficacement, une combinaison de mesures préventives et curatives est nécessaire. Les différents niveaux de pouvoir doivent travailler de concert dans cette direction.

¹¹ La directive européenne CE 2008/50 et les suivantes fixent des seuils à ne pas dépasser annuellement en la matière.

Nous recommandons dès lors de :

- Mettre en place un **comité interministériel de la qualité de l'air**. Y réunir toutes les compétences et connaissances disponibles sur la qualité de l'air, le rôle des émissions dues au trafic (et d'autres sources) et les effets sur la santé.
- Développer des **politiques de santé environnementale intégrées** entre les différents niveaux de pouvoir (local, régional, fédéral, interfédéral et européen)
- Plaider pour l'alignement des normes de qualité de l'air européennes sur les recommandations de l'OMS et pour l'inclusion du black carbon dans les substances réglementées.

■ METTRE SUR LE MARCHÉ DES VÉHICULES NEUFS MOINS POLLUANTS

Les normes d'émissions et les objectifs de qualité de l'air sont définis dans la législation européenne. Ce sont les Etats membres qui doivent respecter les objectifs de qualité de l'air et les constructeurs automobiles qui doivent respecter les normes d'émissions. Si celles-ci sont ambitieuses et respectées dans les faits, le respect des objectifs de qualité de l'air (qu'il convient d'aligner sur les recommandations de l'OMS) en sera facilité.

Le gouvernement fédéral devra donc veiller à :

- Plaider en faveur de l'adoption de **normes d'émissions (CO₂ et polluants locaux) ambitieuses pour les voitures neuves** tant au sein du Conseil européen qu'auprès de la Commission.
- Élaborer un cadre juridique plus strict pour les cyclomoteurs des classes A et B :
 - Ne plus permettre la vente des cyclomoteurs équipés d'un moteur à deux temps ;
 - Mettre en œuvre des normes d'émissions strictes pour les autres cyclomoteurs.
- Élaborer un **scénario de sortie** clair des voitures particulières équipées d'un moteur à combustion, avec une fin des ventes d'ici 2030 au plus tard.

■ SURVEILLER LE MARCHÉ AUTOMOBILE

Le scandale du dieselgate a mis en lumière la différence notable entre les émissions polluantes théoriques des véhicules mis sur le marché et celles réellement émises sur route. Ainsi, par exemple, les émissions réelles d'oxydes d'azote (NO_x) des véhicules diesel Euro 6 sont en moyenne 5,5 fois supérieures à celles mesurées en cycles de test des véhicules. A cet égard, l'absence d'investigation approfondie, de la part de la Belgique, pour vérifier la conformité des véhicules neufs, rappelle la part de responsabilité des Etats en la matière.

Il est donc indispensable de :

- Dégager les budgets nécessaires pour permettre au SPF Mobilité et Transports d'exercer ses compétences en matière de **surveillance du marché automobile** afin de vérifier que les véhicules mis en vente respectent effectivement les performances indiquées sur leur certificat d'homologation.

■ INTERDIRE PROGRESSIVEMENT LA PUBLICITÉ POUR LES VOITURES À MOTEUR THERMIQUE

La publicité automobile n'est toujours pas tenue d'afficher la nocivité de ses produits envers la santé humaine. Les allégations commerciales relatives aux performances énergétiques et aux émissions de CO₂ (nocives au climat) et de polluants locaux (nocives à la santé) sont, dans leur grande majorité, mensongères eu égard aux performances et émissions mesurées en condi-

tions réelles d'utilisation. Par ailleurs, la publicité automobile induit une culture valorisant la possession d'une voiture (si possible puissante, massive et au design agressif), inadaptée aux défis sociétaux de la mobilité, du climat, de la sécurité routière et de la santé.

À l'instar de la publicité pour le tabac, le législateur doit prévoir de l'encadrer par un texte cohérent avec sa politique de prévention en matière de santé.

Nous proposons dès lors de :

- A court terme, prendre les dispositions légales nécessaires pour inclure l'affichage de toutes les données d'émissions, et de l'écoscore sur tout matériel promotionnel (affichage, flyers, ...).
- Introduire une taxe spéciale sur les affichages résiduels ; ne tolérer les affichages qu'aux seuls points de vente.
- A moyen terme, adopter une **loi interdisant la publicité pour les voitures à moteur thermique**.

Protéger les citoyens des substances chimiques toxiques

Les produits chimiques de synthèse sont présents dans tous les aspects de notre vie quotidienne et contaminent tant l'air, l'eau que l'alimentation ou les produits de consommation. L'exposition à ces substances chimiques, notamment durant les périodes dites vulnérables (grossesse, petite enfance, etc.), a des conséquences graves sur la santé : problèmes de fertilité, de développement neurologique, cancers, ne sont que quelques exemples des maladies liées à l'exposition à des substances chimiques toxiques. L'adoption de politiques de prévention ambitieuses est indispensable pour réduire les conséquences, tant sanitaires qu'économiques, de l'exposition à ces substances toxiques.

■ DÉVELOPPER UN CADRE LÉGAL PERMETTANT DE BANNIR LES SUBSTANCES TOXIQUES

- Plaider pour un cadre international visant à **bannir mondialement, pour 2030, les substances cancérigènes, mutagènes, reprotoxiques (càd toxiques pour la reproduction) et perturbateurs endocriniens**.
- Soutenir le développement d'un cadre européen pour un environnement non toxique, leader dans les nouvelles approches d'évaluation de la toxicité des substances chimiques et leur substitution.
- Défendre la mise en place d'un cadre légal européen pour réduire l'incidence environnementale des médicaments.
- Adopter un arrêté royal sur la substitution des substances chimiques toxiques dans les processus industriels menés en Belgique (chimie verte).
- **Modifier le cadre légal fédéral** (arrêté royal du 27 mai 2014 – relatif à la mise sur le marché des substances manufacturées à l'état nanoparticulaire) re-

latif à l'enregistrement des nanomatériaux pour initier, dès 2021, l'obligation d'enregistrement des produits contenant ces substances.

■ DIMINUER L'EXPOSITION AUX SUBSTANCES TOXIQUES, NOTAMMENT DES PUBLICS VULNÉRABLES

- Adopter et mettre en œuvre un **plan national environnement santé (NEHAP)** ambitieux, regroupant les mesures de prévention et de promotion de la santé, et accorder une attention particulière à la protection des publics vulnérables et notamment des enfants.
- Modifier les législations fédérales existantes pour renforcer les interdictions d'émission de polluants des matériaux de construction (arrêté royal).
- Modifier le cadre légal existant pour étendre l'**interdiction d'utilisation de perturbateurs endocriniens dans l'ensemble des contenants alimentaires** (et pas uniquement le BPA dans les contenants alimentaires pour les produits destinés aux enfants), ainsi qu'aux applications médicales.
- Renforcer le **programme fédéral de réduction des biocides**, notamment en matière de protection des publics vulnérables.
- Mettre en place un **cadre national de surveillance épidémiologique** (biomonitoring humain, suivi des expositions et des effets).
- Mettre en place de consultations pré-conceptionnelles systématiques pour informer les futurs parents de l'influence des facteurs environnementaux sur le déroulé de la grossesse et comment s'en prémunir, prioritairement vers les publics défavorisés.
- Adopter un cadre national visant à assurer un **environnement d'apprentissage sain** pour les enfants :
 - Rénover efficacement les écoles pour éliminer l'amiante (coordination entre le pouvoir fédéral en charge de l'inventaire et les communautés et régions pour financer les travaux et l'élimination des déchets),
 - Adapter l'environnement immédiat des écoles pour réduire l'exposition aux polluants du trafic automobile (polluants atmosphériques et bruit),
 - Former les enseignants et leur mettre à disposition des outils (détecteurs de CO₂) pour assurer la bonne qualité de l'air ambiant, etc.

Interdire la vente de pesticides à usage privé et en réduire l'usage agricole

Voir Chapitre Agriculture et Alimentation

Soutenir la nature comme alliée de la santé

De plus en plus de recherches montrent l'effet positif encore sous-estimé de la nature sur la santé physique, psychologique et sociale de chaque citoyen. Un environnement sain et l'accès à une nature préservée sont des éléments constitutifs importants d'une politique intégrée de la santé.

Nous proposons de :

- Informer les citoyens par le biais de campagnes publiques sur la manière dont l'utilisation des médicaments peut être réduite/remplacée ou sur la façon de passer complètement à des solutions naturelles (basées sur la recherche scientifique), comme l'activité physique et l'utilisation des espaces verts ¹².
- Charger les pouvoirs publics d'inciter le secteur de la santé à prescrire des activités dans la nature pour les personnes ayant des problèmes ou des besoins physiques ou psychologiques, sur la base de recherches scientifiques solides, et à rester critique par rapport à la prescription de médicaments.
- Analyser et, si nécessaire, mettre en œuvre les conclusions de l'avis du Conseil supérieur de la santé belge ¹³ sur le lien entre nature et santé, et veiller à leur intégration par les ministres compétents dans la politique en matière de nature et de santé.
- Accorder une place au lien entre nature et santé, dans le cadre de l'enquête de santé fédérale ¹⁴ ou les campagnes publiques sur l'utilisation de médicaments ¹⁵.

¹² Voir par exemple cette campagne, qui pourrait intégrer davantage les effets positifs de la nature
<https://www.health.belgium.be/fr/sante/prenez-soin-de-vous/medication/somniferes-et-calmants>

¹³ <http://www.biodiversity.be/4012/download>

¹⁴ <https://www.plan.be/press/communiqu-1749-nl-evolueren+welzijn+en+bbp+in+dezelfde+richting+>

¹⁵ Voir par exemple cette campagne visant à réduire la prise de calmants et somnifères
<https://www.health.belgium.be/fr/sante/prenez-soin-de-vous/medication/somniferes-et-calmants>

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

VISION 2050

En 2050, l'agriculture belge fournira l'essentiel des produits frais à la population et lui permettra de se nourrir d'aliments sains produits, transformés et commercialisés localement. La Belgique aura retrouvé une plus grande autonomie alimentaire grâce à un régime alimentaire plus équilibré, plus sobre et une réduction maximale du gaspillage alimentaire.

Le développement de modes de production durables contribuera à la protection et la qualité de l'environnement, à la restauration de la biodiversité, au développement de l'emploi dans la production et la transformation, et au renforcement d'activités diversifiées en milieu rural ainsi qu'à la création de valeur ajoutée. Cette mutation aura rendu **l'agriculture et notre société plus indépendantes et plus résilientes** face aux fluctuations du marché mondial et aux changements climatiques et permettra aux agriculteurs de vivre de leur production agricole.

La production alimentaire est désormais caractérisée par une **approche agro-écologique**. Un cadre politique soutient l'agro-écologie. Il garantit et protège l'accès des agriculteurs à la terre. La qualité et des prix équitables orientent la production alimentaire dans les limites écologiques, en assurant la sauvegarde des droits sociaux. Afin de répondre aux enjeux de santé, de bien-être animal et d'environnement, la **consommation de protéines animales** a été réduite de moitié et la taille du cheptel ajustée.

Grâce aux innovations technologiques, l'espace de production alimentaire est mêlé à l'entreprise et à l'habitat, dans les zones de consommation. L'agriculture n'est plus une source de danger mais un **vecteur de services écosystémiques**. Ceux-ci comprennent la biodiversité, les éléments du paysage, la pollinisation, la lutte antiparasitaire, les loisirs, les services sociaux, la salubrité des sols, de l'air et de l'eau.

La qualité et les prix équitables des produits agricoles et alimentaires sont mis en évidence. Des informations claires et non ambiguës sur les aliments sains et durables sont garanties. Une offre large et abordable de nourriture durable est disponible et accessible à tous. **Le gaspillage alimentaire est réduit au minimum**. L'utilisation de terres agricoles pour la culture de biocarburants est soumise à des critères stricts de durabilité et ne peut être directement ou indirectement en concurrence avec la conservation de la nature ou la production alimentaire.



« La consommation
de protéines animales
est réduite de moitié »

MESURES

Créer une politique alimentaire

Une **vision générale de l'alimentation durable** permet de rationaliser la politique publique en matière d'agriculture et d'alimentation. De nouvelles mesures dans d'autres domaines politiques liés à l'alimentation doivent être développées dans l'esprit de cette vision alimentaire.

- **Développer une vision** en matière d'alimentation durable au niveau fédéral, à l'instar de la Wallonie (département environnement). Etablir des liens avec les régions.

- Inscrire deux éléments au cœur de cette vision alimentaire :
 - la **végétalisation** de notre **régime alimentaire**
 - l'accroissement de la durabilité de notre production **en appliquant des principes de culture agro-écologiques**.

Faire de la politique agricole commune (PAC) le moteur d'une production alimentaire durable et saine

La politique agricole commune (PAC) est la clé de voûte du système agricole des Etats-membres de l'Union européenne. Sa révision en 2020 est une opportunité pour faire de la PAC un réel moteur de changement en faveur du monde agricole et de l'environnement. La Belgique doit jouer son rôle pour plaider en ce sens au niveau européen :

- Faire de la **santé publique** une condition de base de la PAC. Cela revient à **interdire les pesticides nocifs** et à réduire de manière drastique la dépendance de l'agriculture à leur égard, ainsi qu'à supprimer le soutien direct et indirect à la production de viande.
- Miser sur la **rémunération de services d'intérêt général** tels que la conservation de la biodiversité, la fourniture d'eau potable, le maintien d'un sol sain, la mise en place de fonctions touristiques, la fourniture d'éléments paysagers précieux et la rétention de CO₂. Cela permet de sécuriser le revenu de l'agriculteur.
- Faire en sorte **que la nature soit davantage incluse dans l'agriculture**. Cela permet de soutenir la biodiversité et d'obtenir un système agricole résilient.
- Développer une **politique d'investissement mûrement réfléchie**, de façon à façonner la transition de la PAC vers un modèle agricole plus durable. Ces investissements doivent être axés sur le développement et la mise en œuvre d'« **innovations** », d'une part, et d'autre part sur la mise en œuvre ciblée d'« **exnovations** » le démantèlement efficace et efficient de pratiques obsolètes, moins durables. En particulier, la production animale fortement polluante et hors sol est progressivement éliminée. La mise en place d'un **fonds de transition** permet aux agriculteurs actifs dans ces secteurs de faire évoluer leur modèle de production vers un système plus durable.

Interdire la vente de pesticides à usage privé et en réduire l'usage agricole

Une transition culturelle est en route en matière d'utilisation des pesticides par les particuliers. Par exemple, 58% des ménages wallons avec jardin se passent déjà totalement de pesticides et 22% sont en transition (combinaison tant des pesticides que des alternatives

saines)¹⁶. Les ménages se montrent par ailleurs favorables non seulement à une mise sous armoire des pesticides (90%), mais également à une interdiction de tous les produits phytopharmaceutiques (50% en faveur et près de 30% « sans avis »). Les pouvoirs publics doivent soutenir ce mouvement et l'élargir au monde agricole.

DÉVELOPPER UNE POLITIQUE COORDONNÉE ET COHÉRENTE EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE L'EXPOSITION AUX PESTICIDES

- Fixer des **objectifs concrets** dans le cadre du Plan d'action national pour la réduction des pesticides (NAPAN).
- **Interdire la publicité pour les pesticides, leur promotion ou leur vente liée (engrais semences)**, à usage privé et professionnel.
- Réviser le fonctionnement et la composition du **comité d'agrégation des produits phytopharmaceutiques** : élargir la composition du comité à des experts « biodiversité », « lutte biologique » / « agroécologie », « vie des sols ».
- Instaurer un droit d'interpellation : les organisations de défense de l'environnement et de producteurs ainsi que les Régions devraient pouvoir introduire une demande de réévaluation des produits sur base de nouvelles données ou études.

INTERDIRE LA VENTE DE PESTICIDES AUX PARTICULIERS

- Interdire toute vente de produits phytopharmaceutiques aux particuliers, au-delà du seul glyphosate.
Les pesticides proposés ne peuvent être que des **biopesticides** (selon le règlement Bio de l'UE) et des **pesticides à faible risque** (selon le règlement CE 1107/2009).
- Dans l'attente d'une interdiction totale, les pesticides ne peuvent plus être proposés que dans une armoire fermée dans les rayons des magasins, afin que les clients ne puissent obtenir un produit qu'en s'adressant **à un vendeur formé**. Cette personne est tenue d'avertir le consommateur des risques éventuels pour la santé et de lui recommander des alternatives durables.

ACCOMPAGNER L'AGRICULTURE DANS SA TRANSITION VERS LE ZÉRO PHYTO

- Recourir au **principe de précaution** à l'heure de décider au niveau européen d'autoriser ou non des pesticides à usage agricole.

¹⁶ GfK, « Etude sur l'utilisation des produits phytopharmaceutiques par les ménages wallons », réalisée à la demande du Service Public de Wallonie, septembre 2016.

- Fixer des objectifs concrets de réduction des pesticides concernant les différentes cultures (fréquence de traitement) dans le cadre du **Plan d'action national pour la réduction des pesticides (NAPAN)**.
- Scinder progressivement les **activités de vente et de conseil aux agriculteurs**, pour permettre à ceux-ci de réduire l'utilisation des pesticides et d'améliorer leurs revenus.

Soutenir la transition vers une agriculture et une alimentation plus végétales

Continuer à soutenir notre production animale axée sur l'exportation est économiquement et écologiquement préjudiciable, à court et à long terme.

PORTER UNE ATTENTION ACCRUE AUX EFFETS SUR LA SANTÉ DE L'ÉLEVAGE INTENSIF

- Faire mener, par le service de santé publique, des **recherches épidémiologiques** sur les risques sanitaires (primaires et secondaires) des **émissions (directes et indirectes) de l'élevage**.
- Introduire une densité de bétail maximale dans chaque région. Celle-ci dépend de la densité de l'habitat dans la région. La présence de groupes vulnérables a également une incidence. La densité du bétail est ainsi restreinte dans les zones où sont installés des hôpitaux, des maisons de retraite ou des crèches.

RENFORCER LES PRODUITS ALIMENTAIRES VÉGÉTAUX GRÂCE À LA RECHERCHE, AU DÉVELOPPEMENT ET À LA COMMERCIALISATION

- Ne plus effectuer de **missions commerciales** pour la promotion des **produits animaux belges** à l'étranger.
- Mettre en place des **partenariats internationaux** en matière d'innovation et de politique scientifique, afin de promouvoir une alimentation plus équilibrée et saine, y compris des sources de protéines végétales produites localement
- Investir dans la **recherche de nouvelles méthodes de production végétale**, telles que la culture avec éclairage LED et en cycles fermés, et conclure des accords avec **l'industrie alimentaire belge** pour développer des technologies innovantes dans le cadre de la transition vers une alimentation plus végétale.
- Utiliser le nudging pour guider les consommateurs vers des choix alimentaires sains et durables, notamment l'achat de légumes, en collaboration avec les détaillants.

Prévoir des mesures fiscales qui encouragent les achats durables

La fiscalité est un levier important de modification des comportements, également en matière alimentaire.

- Prévoir des **prélèvements (européens) à l'importation** sur les produits alimentaires produits à l'étranger et qui respectent des normes environnementales et de bien-être animal moins strictes.
- **Réduire les charges** sur les produits alimentaires végétaux provenant de méthodes de production qui créent une valeur sociale supplémentaire, comme **l'agriculture biologique** locale et les formes agricoles certifiées qui fonctionnent selon des **principes inclusifs et agro-écologiques**.

Assurer l'exemplarité des autorités publiques fédérales

Les autorités publiques jouent un important rôle de modèle social. Le fait de proposer une alimentation durable dans les restaurants répond à la fois à la demande (sensibilisation du personnel des autorités publiques fédérales) et à l'offre (augmentation de l'offre des restaurateurs)

- **Utiliser les produits régionaux issus de la production biologique** dans les restaurants gouvernementaux et dans le catering lors d'événements.
- **Prévoir 50 % du catering** de source entièrement végétale.

BIODIVERSITÉ ET NATURE

VISION 2050

Le déclin de la biodiversité ralentit et est stoppé d'ici 2030. À l'horizon 2050, la tendance décroissante est inversée et **la biodiversité est préservée, restaurée et reconnue** pour sa valeur intrinsèque ainsi que pour sa contribution fondamentale à la prospérité de notre société et au bien-être humain. La perte et la dégradation des écosystèmes, des espèces et de la diversité génétique ont été stoppées et ces tendances ont été inversées grâce à une protection efficace, une gestion avisée, une restauration de paysages naturels extensifs, connectés et résilients et au développement d'une agriculture et d'une gestion forestière s'appuyant sur les services écosystémiques et la biodiversité plutôt que des intrants chimiques. La place de la biodiversité s'est également accrue grâce à une réduction importante de l'empreinte écologique des Belges. **Les espèces actuellement en voie d'extinction ont été préservées et voient un rétablissement de leurs populations.** Afin de parvenir à cet objectif en Belgique et globalement, la biodiversité est désormais considérée comme un fil rouge dans les modèles économiques et commerciaux dans les politiques de développement, l'éducation et le mode de vie de chacun. Les investissements, le commerce et la consommation belges soutiennent des modes de production durable qui ont un impact moindre sur la biodiversité belge et globale.

Une **stratégie ambitieuse post-2020 pour la biodiversité**, guidée par une connaissance scientifique sur l'état de la biodiversité et en ligne avec des engagements politiques internationaux comme l'Accord de Paris et les Objectifs du Développement Durable, est implémentée avec succès.



« La biodiversité est préservée, restaurée et reconnue »

MESURES

Lutter contre le commerce illégal d'animaux et de plantes sauvages

Renforcer la lutte contre le commerce illégal d'espèces animales et végétales :

- Préparer et mettre en œuvre un **plan d'action coordonné** au niveau national, conforme au plan d'action européen. De cette manière, la Belgique doit jouer un rôle important dans la lutte contre ce crime environnemental organisé.
- Donner la priorité aux espèces les plus échangées et aux moyens les plus couramment utilisés.
- Déployer les **ressources** nécessaires (en termes de personnel, de matériel, de finance et de formation) pour lutter contre le commerce illégal, en particulier dans la **magistrature** et la **police fédérale** (afin qu'elles puissent à nouveau jouer un rôle de coordination dans les dossiers de criminalité organisée).
- Organiser une forte **coordination et coopération** entre tous les ministères concernés (environnement, affaires intérieures, justice, finances, ...) et les niveaux chargés de l'application (les services d'inspection régionaux, nationaux, fédéraux, les douanes, la police, les procureurs, ...).
- **Collecter et échanger les informations cruciales** sur les acteurs, les tendances, les méthodes de transport ou les itinéraires (en ligne et hors ligne) afin de suivre la situation et d'ajuster la politique.

Lutter contre la destruction des forêts mondiales

La Belgique doit réduire considérablement son impact sur la destruction des forêts mondiales et favoriser la restauration de forêts à travers le monde :

- **Appliquer rigoureusement le Règlement Bois** pour lutter contre les importations de bois illégal est une priorité. Le gouvernement doit y dédier des ressources proportionnelles à l'importance du marché belge du bois et formaliser la coopération entre les entités administratives et judiciaires concernées par l'application du Règlement Bois.
- **Mettre fin à la déforestation importée** liée notamment à la consommation de viande, de soja, d'huile de palme et d'autres commodités liées à la déforestation. Le gouvernement doit faciliter et soutenir les initiatives prises par le secteur privé belge et avancer **vers des mesures législatives au niveau national et européen**. Cet engagement doit être confirmé par la signature de la « Déclaration d'Amsterdam vers l'élimination de la déforestation des chaînes de produits agricoles avec les pays européens ».
- Améliorer la valorisation du bois en implémentant une utilisation en cascade (l'échelle de Lansink) dans le cadre d'une économie circulaire.
- Soutenir, à travers l'aide au développement, le maintien et la restauration des forêts dans les grands bassins forestiers, notamment le bassin du Congo.

Intégrer les engagements internationaux en matière de développement durable, de biodiversité, de forêts et de climat

La Belgique doit rechercher des **synergies dans les domaines du climat, de la biodiversité et d'autres mesures de développement durable** pour atteindre ses objectifs au niveau national et international. Nous invitons le gouvernement fédéral à opter à cet égard pour une approche post-2020 ambitieuse :

- Reconnaître que la lutte contre la perte de biodiversité est un levier important pour arrêter le changement climatique et limiter le réchauffement bien en dessous de 2°C, voire 1,5°C.
- Faire explicitement référence dans les plans climatiques régionaux et nationaux aux **objectifs de la Convention sur la diversité biologique (CDB)** et aux objectifs de développement durable (ODD).
- Etudier le potentiel d'actions supplémentaires pour soutenir la biodiversité, renforcer les actions climatiques régionales et nationales.
- Adopter, au niveau européen, une position ferme pour la transition de la politique agricole commune (PAC) vers un modèle d'« Agriculture avec la nature » (« farming with nature »), reprenant également d'autres décisions politiques de l'UE sur la biodiversité, le climat et l'eau.
- Prévoir des critères environnementaux et sociaux dans les négociations d'accords de commerce.
- Elaborer une **stratégie ambitieuse pour la diversité biologique après 2020**, fondée sur les connaissances scientifiques, conformément à d'autres engagements politiques internationaux. En se basant sur une analyse des lacunes de la stratégie actuelle, une politique plus poussée doit être formulée pour les domaines dans lesquels des progrès insuffisants ont été réalisés.

Lutter contre les espèces invasives et les maladies de la faune sauvage

La Belgique lutte contre les espèces exotiques invasives et les maladies de la faune sauvage :

- **Mettre pleinement en œuvre le règlement européen relatif aux espèces exotiques invasives** et coopérer à la mise à jour annuelle de la liste des espèces exotiques invasives considérées comme préoccupantes pour l'Union. Elaborer, à titre complémentaire, une politique belge de lutte contre les espèces exotiques envahissantes.

- Jouer un rôle moteur pour les dossiers qui transcendent les compétences et les domaines, en matière de maladies de la faune sauvage. S'appuyer en la matière sur la structure d'information existante (qui a été élaborée dans le cadre du plan d'action national de lutte contre le champignon pathogène Bsal qui s'attaque aux salamandres).

Réduire l'empreinte écologique de la Belgique

- Réduire l'impact de la production et de la consommation (notamment d'agrocarburants, biomasse, production agricole, plastiques, etc) sur les écosystèmes naturels en Belgique et en dehors de ses frontières.
- Identifier, en collaboration avec les autorités régionales, des **mécanismes de subventions indésirables** qui hypothèquent les engagements nationaux ou internationaux ou les décisions politiques dans le domaine de l'environnement et **supprimer ces mécanismes**.

Reconnaître la nature comme une personnalité juridique

Reconnaître l'importance de la nature dans le débat politique, social et juridique :

- Accorder la **personnalité juridique à la nature** dans le cadre d'une révision de la Constitution. Protéger la nature est trop souvent une question de défense une pondération d'intérêts où la nature n'est prise en compte que lorsqu'une personne ayant le bon « intérêt » lui prête sa voix.

MER DU NORD

VISION 2050

D'ici 2050, nous disposerons d'un **écosystème marin et côtier sûr, sain et multifonctionnel**, dans lequel la nature, la biodiversité et le climat joueront un rôle central. Le plan d'aménagement des espaces marin (PAEM) efficace et axé sur l'écosystème éloigne les activités socio-économiques des zones qui protègent les habitats, les espèces et les processus écologiques sensibles à leurs impacts.

En outre, les activités socio-économiques en mer du Nord n'entravent pas la réalisation des objectifs de protection de la nature et du bon état écologique dans le **réseau bien géré de zones écologiquement précieuses et protégées**. Ces activités ne compromettent pas le fonctionnement de l'écosystème aujourd'hui et à l'avenir, y compris la lutte contre le changement climatique. Les directives européennes Oiseaux et Habitats sont strictement respectées. Tous les utilisateurs concernés de la mer et de la côte en Belgique travaillent ensemble et proposent des solutions stratégiques positives pour la nature et l'homme.

La **coordination transfrontalière** garantit une politique cohérente qui commence en mer et se poursuit sur la plage, dans les dunes et les polders. Les gouvernements flamand et belge, ainsi que tous les pays partageant une zone maritime, travaillent ensemble pour fournir une vision commune de l'espace marin, conformément aux objectifs des Nations Unies en matière de développement durable (ODD) à atteindre d'ici 2030.



« Les activités économiques n'entravent pas l'équilibre écologique »

MESURES

Restaurer et protéger l'écosystème marin et l'écosystème côtier

Le **caractère naturel** est la **condition générale de base** dans la partie belge de la mer du Nord et dans l'écosystème côtier belge (mer – plage – dunes – polders) pour atteindre une bonne situation écologique d'ici 2020, conformément à la définition de la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin ». L'objectif est de restaurer et de protéger l'écosystème marin et côtier.

- Mener une **politique commune et transversale** active avec toutes les instances et autorités compétentes pour la protection de l'écosystème continu **mer – plage – dunes – polders**.
- Définir des **objectifs de conservation** solides qui préservent, renforcent et restaurent l'écosystème marin et la capacité écologique de la mer du Nord.
- Définir des **mesures de protection** pour maintenir l'écosystème marin dans un bon état de conservation et le préserver ensuite. Celles-ci contiennent une stricte obligation de résultat.
- Utiliser la **collection Gilson comme référence** pour définir les objectifs de conservation et les mesures de protection.
- **Évaluer** les mesures de protection et le fonctionnement du plan spatial marin sur la base de **faits scientifiques** dans le cadre d'un **processus de consultation** structurel étayé avec toutes les parties prenantes.

Développer un réseau transfrontalier d'aires marines protégées

Un **réseau transfrontalier robuste de zones marines protégées** doit être mis en place, avec des **plans de gestion** efficaces, et dans lesquels les objectifs de conservation et la protection sont harmonisés.

- Décider des **sites prioritaires** (zones de frai/nidification/repos/alimentation) pour les espèces et les habitats protégés pendant certaines périodes, également en dehors des zones Natura 2000.
- Délimiter les **réserves intégrées terre-mer**, notamment la baie de Heist, le Zwin et le Westhoek.
- Assurer une stricte protection de l'intégrité du sol des habitats Natura 2000 et OSPAR.
- **Restaurer les parcs à huîtres historiques et les lits de gravier** dans les bancs flamands.
- Protéger la valeur patrimoniale et naturelle du patrimoine culturel, tels que les épaves.
- Ajouter une clause fourre-tout avec une **interdiction de détérioration** et des **instruments d'application** à l'arrêté royal pour les plans de gestion visant à prévenir d'autres pertes nettes de nature.
- Établir un **programme de surveillance** qui évalue l'incidence des mesures de protection prises par rapport aux objectifs de conservation proposés.

Assurer un équilibre durable entre la conservation de la nature et les activités socio-économiques

Œuvrer en faveur d'un équilibre durable entre la protection de la nature et les activités socio-économiques, sans dépasser la **capacité écologique** de la partie belge de la mer du Nord et de l'écosystème côtier belge, ni aujourd'hui ni à l'avenir. Cela implique ce qui suit :

- **Autoriser une utilisation polyvalente de l'espace marin à condition qu'il n'y ait pas ou peu d'impact négatif.** Cela est démontré par une évaluation adéquate de toutes les activités socio-économiques, sur base du **principe de précaution**.
- Adapter la **loi milieu marin** de manière à ce que toutes les activités socio-économiques soient soumises aux mêmes procédures (suppression de l'avantage du passif historique) et se conforment aux directives européennes Oiseaux et Habitats.

Faire de la mer un partenaire énergétique

Dans le cadre de la politique climatique et énergétique :

- Prévoir un espace en mer pour **4.000 MW d'énergie éolienne offshore**, qui s'inscrit dans le contexte d'une vision énergétique offshore transfrontalière, en harmonie avec la nature et moyennant le respect des procédures légales (évaluation appropriée).
- Démarrer les nouveaux projets dans les zones ayant le moindre impact sur la nature.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

VISION 2050

En 2050, la société repose sur un **système économique régénérateur qui réduit à un minimum absolu l'utilisation des ressources, les déchets et les émissions, et les maintient dans les limites de la capacité de la planète**. Un système économique régénérateur implique la transition d'une économie linéaire à une économie circulaire et assure une dynamique économique ancrée localement, résiliente et socialement responsable.

Le bien-être est central. Le besoin de nouveaux produits matériels est minime. La conception des produits garantit une durée de vie aussi longue que possible. Ces produits sont en outre faciles à entretenir, **réparables, démontables, modulaires et non toxiques** pour les personnes comme pour l'environnement.

L'entreprise recourt au maximum à la réutilisation et au surcyclage (upcycling). Le recyclage est l'option de repli, à défaut d'alternative. La mise en décharge et/ou l'incinération des déchets appartient à un passé lointain. Les citoyens et les entreprises recourent à des produits ou des composants intelligents, les utilisent en réseau et les partagent avec autant d'utilisateurs que possible.

Le monde des affaires, les autorités publiques et les citoyens actifs ont tous un rôle aussi important dans l'économie circulaire régénératrice. Les groupes en charge des ressources communes (et de leur utilisation) augmentent en nombre. Les matières premières et les produits ne sont pas la propriété d'un petit nombre d'acteurs économiques qui détiennent un pouvoir de marché. Une grande variété de systèmes de gestion et de formes de propriété pour l'utilisation partagée des biens et services voit le jour. Ceci est particulièrement important pour **l'utilisation partagée et en réseau des biens**, tels que les combinaisons de produits et de services, ainsi que d'autres modèles commerciaux.



« La production de déchets est réduite au minimum absolu »

MESURES

Préparer une feuille de route (inter)fédérale sur l'économie circulaire

Assurer le pilotage d'une feuille de route (inter)fédérale sur l'économie circulaire, la coordination entre entités fédérées, stakeholders et citoyens, et la gestion de l'information :

- **Élaborer en concertation avec les régions une feuille de route interfédérale d'économie circulaire**, fruit d'un processus participatif, et relier cette feuille de route à une politique économique-industrielle ambitieuse basée sur l'économie circulaire. Veiller à ce que cette politique intègre de manière durable les dimensions géographico-spatiales, écologiques et socio-économiques. Garder à l'esprit l'espace limité, la symbiose entre acteurs industriels et partenaires dans les chaînes de production et de consommation, l'emploi, la politique d'investissement et en faire l'un des fers de lance stratégiques de la politique économique étrangère, en matière de commerce, d'investissements, de recherche et de partenariats internationaux.
- Faire chapeauter la mise en œuvre de cette feuille de route **par un organe/plateforme/cellule fédéral(e)** qui facilite le dialogue et assure la coordination entre entités concernées. Cet organe aurait notamment pour rôle de coordonner, faciliter et monitorer les différentes initiatives fédérales et régionales, entre autres en termes de gestion des flux de matière et des investissements. Cette plateforme doit également garantir la participation et l'implication des parties prenantes, à l'instar de Vlaanderen Circulair, et des citoyens, comme c'est le cas de la feuille de route de l'économie circulaire en France.

- **Mettre en place un ministère de l'économie circulaire dans le prochain gouvernement**, chargé d'introduire les principes de l'économie circulaire dans des domaines tels que la politique des produits, l'environnement, la politique en matière d'innovation et de recherche, l'économie. Ce ministère mène le développement de la feuille de route de l'économie circulaire.
- **Faciliter l'établissement d'accords de coopération interrégionaux** qui permettent d'appliquer des mécanismes de responsabilités élargies des producteurs.
- **Élaborer un plan pour soutenir l'innovation et la recherche en matière d'économie circulaire** dans la politique fédérale de R&D, de sorte que la Belgique soit l'un des pays de pointe dans ce domaine, d'ici la fin de la prochaine législature. Intégrer les sciences sociales (géographie, urbanisme, aménagement, théories des organisations, anthropologie territoriale, sociologie des réseaux, etc.) à la mise en œuvre des mécanismes d'économie circulaire.
- **Établir un bilan national des flux de matières**, qui intègre les émissions indirectes, comme la Région de Bruxelles-Capitale l'a déjà fait, afin d'identifier les priorités stratégiques et savoir quels leviers auront le plus d'impact. Ensuite, concevoir et mettre en place des indicateurs pour effectuer le pilotage des actions (par exemple, un indicateur sur l'évolution de la consommation de ressources naturelles ou sur l'évolution des effets de nos activités sur le changement climatique). **Rendre libres d'accès les données sur le métabolisme national**, c'est-à-dire les flux de matières et d'énergie mobilisés par nos territoires, en mettant par exemple en place des plateformes d'information et de gestion des ressources, géré par l'organe mis en place dans le cadre de la feuille de route.

Investir davantage dans l'économie circulaire

Pour concentrer les investissements sur le développement de l'économie circulaire, l'autorité publique fédérale doit prendre les mesures suivantes

- **Élaborer une politique d'investissement cohérente et stratégique**, en s'appuyant sur la politique économique-industrielle et la feuille de route de l'économie circulaire (mais aussi sur d'autres domaines tels que la mobilité, l'énergie, ...) comme cadre directif. Cette politique trace les flux financiers dans les différentes parties du pays et établit des scénarios pour développer stratégiquement l'économie circulaire. Les instruments suivants s'inscrivent dans ce cadre :
 - **Établir une banque de développement interfédérale** qui finance, facilite et coordonne les investissements stratégiques, à l'instar de KfW, la banque de développement allemande.
 - **Utiliser les importantes réserves de la Société Fédérale de Participations et d'Investissement**

pour déployer une politique d'investissement en fonction de la politique industrielle et de la feuille de route de l'économie circulaire. Utiliser les sociétés d'investissement publiques pour investir activement dans les infrastructures de l'économie circulaire.

- **Mettre en place un fonds d'investissement** en fonction, entre autres, de l'économie circulaire dans laquelle les particuliers peuvent également investir. Les citoyens peuvent être encouragés à y participer, par le biais de campagnes et d'avantages fiscaux. Ce fonds est ensuite géré par la banque de développement.
- **Élaborer un plan de soutien et d'investissement pour le développement de modèles commerciaux axés sur les combinaisons produit-service.**

Développer des instruments fiscaux et économiques

Le gouvernement fédéral peut également donner un coup de pouce à l'économie circulaire en verdissant la fiscalité :

- **Instaurer une taxe sur les matières premières qui intègre le coût lié aux externalités dans l'environnement.** Cette taxe présenterait l'avantage de rendre attractive l'économie de proximité.
- **Appliquer un taux de TVA réduit (6%) pour tous les services de réparation et pièces de rechange.** Le choix de la réparation doit être rendu rationnellement et économiquement plus intéressant que l'achat de produits neufs.
- **Appliquer une taxe supérieure sur les produits à usage unique** ne relevant d'aucune filière à responsabilité élargie des producteurs (rasoirs, ustensiles de cuisine, films alimentaires, serviettes en papier, papier aluminium et lingettes hygiène/ménage, objets promotionnels) **et produits ou emballages non recyclables**, voire l'instauration d'une taxe carbone.
- Appliquer un taux de TVA réduit ou donner la possibilité d'une déduction fiscale sur **l'achat de services plutôt que de biens** (ex. on paie à la copie et non la photocopieuse).
- Mettre en place une fiscalité incitative en faveur du **développement des ressourceries / recycleries**.
- Mettre en place une politique de soutien à l'industrie du **reconditionnement et du remanufacturing**.

Stimuler la durée de vie, la réparation, la réutilisation et le recyclage des produits

■ CRÉER LES OUTILS LÉGAUX ET DE GOUVERNANCE ADÉQUATS

- **Instaurer une loi qui permette de reconnaître et de sanctionner les délits d'obsolescence programmée.**
- **Mettre en place un organe de surveillance** pour détecter et sanctionner le sabotage intentionnel dans la production de dispositifs. Charger en outre cet organe d'identifier les cas de conception défective, qui ne peuvent pas être qualifiés d'obsolescence planifiée/intentionnelle au sens strict, mais peuvent impliquer une durée de vie plus courte ou un gaspillage de matières premières.
- **Créer un site/plateforme au sein de l'organe de contrôle** où les consommateurs peuvent rapporter des cas suspects d'obsolescence programmée.
- **Introduire une dérogation dans le cadre de la transposition de la directive européenne sur le secret des affaires (2016/943).** Reconnaître l'allongement de la durée de vie et la lutte contre l'obsolescence programmée comme un intérêt légitime au sens de l'article 5 de la directive, pour protéger les dénonciateurs et empêcher la criminalisation du partage d'informations à des fins de réparation.

■ DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ, AUGMENTER LA DURÉE DE VIE DES PRODUITS

- **Créer un cadre législatif pour développer l'économie du partage et l'économie de la fonctionnalité** en fonction d'un plus faible impact écologique et d'un plus grand bien-être de la population. Développer pour cette raison un ensemble d'indicateurs au sein de l'administration des statistiques pour suivre cette incidence et détecter l'effet « boomerang », et veiller à ce que ces nouveaux modèles économiques n'aient pas d'effets négatifs sur la sécurité sociale.
- **Prolonger la période de garantie totale pour les appareils dont on peut raisonnablement attendre qu'ils durent considérablement plus de deux ans.** Nous pensons, par exemple, aux téléviseurs, réfrigérateurs, machines à laver, sèche-linge, outils électriques et toutes sortes d'équipements de cuisine.
- **Modifier la législation en matière de garantie** afin que la charge de la preuve de la cause de la panne incombe au fabricant pendant toute la période de 24 mois. Pour le moment, une fois passés les 6 premiers mois, le consommateur doit prouver qu'une panne ne lui est pas imputable, ce qui est pratiquement impossible.
- **S'assurer que les acheteurs d'appareils électroniques** tels que les ordinateurs, les tablettes, les smartphones et autres « appareils intelligents » reçoivent pendant toute la durée de vie spécifiée par

le fabricant, les **misés à jour logicielles** nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du produit. Si le fabricant n'offre plus d'assistance au client après la durée de vie spécifiée, il doit ouvrir/libérer le code source. De cette manière, d'autres peuvent continuer à proposer une assistance, le cas échéant.

■ STIMULER LA PRODUCTION DE PRODUITS DÉMONTABLES, RÉPARABLES ET RECYCLABLES (NORMES DE PRODUITS ET ÉCO-DESIGN)

- **Interdire la mise sur le marché de produits non démontables**, comme par exemple les batteries collées sur les appareils électroniques.
- **Imposer aux fabricants d'assurer la disponibilité des pièces de rechange** au minimum pour la durée de vie annoncée du produit, et ceci à un prix raisonnable. Nous pensons, par exemple, à toutes les batteries, écrans de téléphones et diverses pièces sujettes à l'usure, telles que les engrenages, les roulements à billes, les joints et les interrupteurs. Les fabricants comme les points de vente doivent pouvoir fournir les pièces et indiquer combien de temps les articles resteront disponibles, à défaut de quoi une amende sera imposée. Cette mesure a été récemment introduite en France.
- **Imposer aux fabricants de rendre accessibles, gratuitement, des tutoriels d'entretien et de réparation** des éléments les plus importants. Les informations minimales requises sont une vue éclatée du produit et une liste des pièces. Celles-ci peuvent figurer dans un « **passaport produit** » et être mises à disposition via la plateforme relative à l'obsolescence prévue. Des outils ou logiciels spécifiques, nécessaires à la réparation, doivent être disponibles à un prix raisonnable.
- **Introduire une exigence en termes de quantité minimale de contenu recyclé**, pour des produits et matériaux d'emballage spécifiques, qui constituent des normes minimales et augmentent ensuite avec le temps. Cela doit aller de pair avec des objectifs de diminution absolue de l'utilisation de nouvelles matières premières afin d'éviter que la consommation de produits recyclés se déplace simplement d'une catégorie de produits à l'autre.
- **Agir au niveau européen et national pour éliminer les substances toxiques** contenues dans les produits et qui hypothèquent la réutilisation, l'upcycling ou le recyclage de ces matières. La sécurité des préparateurs des matériaux comme celle des utilisateurs secondaires doit être garantie.
- **Élaborer un « indice de vie du produit », sur le modèle de l'indice d'efficacité énergétique.** Cet indice donne, sur une échelle de 1 à 10, la robustesse et la démontabilité d'un appareil électrique, ainsi que la facilité de sa réparation. Développer cette idée, comme en France, par le biais d'une expérience ou d'un groupe de produits et étudier la manière de l'étendre.

- **Rendre possible l'introduction d'un « compte de réparation ».** Lors de l'achat d'un produit, le consommateur reçoit un crédit du producteur pour payer les réparations futures.
- **Développer un réseau de réparateurs** pour stimuler l'emploi dans cette profession critique (pour laquelle des pénuries sur le marché du travail sont constatées), et élaborer des mesures financières, éducatives et fiscales pour donner à ces personnes des chances supplémentaires. Proposer également des bâtiments ou des espaces (vacants ou non) pour les ateliers de réparation, en veillant à une bonne répartition géographique, et assurer un encadrement et une prise en charge, grâce à une équipe de facilitateurs. Ces endroits peuvent également servir de FabLabs, Repaircafés, etc. À titre d'exemple, les autorités veulent développer un tel réseau en France.
- **Ajuster régulièrement les objectifs de collecte et de recyclage des catégories de produits,** différencier les prélèvements en fonction de la recyclabilité du produit et taxer le secteur sur la base de la fraction non collectée de déchets.
- **Développer parallèlement une politique stratégique de consigne** comme instrument de collecte de produits et de matières premières stratégiquement importants, rares ou écologiquement préjudiciables, encore insuffisamment collectés pour le moment.

Assurer l'information et les droits des consommateurs et entreprises

- **Développer un « passeport produit », au moins pour tous les biens durables constitués de pièces.** Ce passeport contient, entre autres, la liste des composants, les matériaux dont ils sont issus et les instructions de réparation. Cet outil permet d'inclure des données pertinentes comme : la durée de vie des produits pour une utilisation normale (en années, nombre de cycles,...) et la garantie, la durée de disponibilité des pièces détachées ainsi que les modalités pour commander ces pièces détachées, l'information sur la démontabilité, réparabilité, modularité, etc. Tous les passeports sont introduits dans une base de données publique en ligne. Ils peuvent être consultés grâce à un code QR sur le produit, de sorte que les centres de réparation, les makerspaces et autres puissent en faire usage.
- **Développer parallèlement un deuxième volet du passeport produit, à savoir l'enregistrement de l'impact environnemental des produits,** tels que les évaluations de cycle de vie, les données sur les kilomètres de transport, l'origine des matériaux, l'empreinte carbone, etc.
- **Développer un label qui indique si les produits sont récupérables ou entièrement démontables.**
- **Agir contre la publicité trompeuse :** interdire la promotion de nouveaux produits avec des arguments d'efficacité énergétique, etc., sauf analyse cycle de

vie (ACV) complète, tenant également compte de l'empreinte de fabrication. L'organe de contrôle est un instrument approprié à cette fin.

- **Mettre en place, à partir du SPF Économie, une plateforme de connaissances pour les PME** qui commencent à fonctionner selon les principes de l'économie circulaire (ou souhaitent le faire), à l'exemple du Danemark. Veiller à ce que cette plateforme fonctionne en concertation avec les régions et soit intégrée dans la feuille de route de l'économie circulaire. Elle peut coïncider avec la plateforme en ligne pour la communication d'informations sur l'obsolescence programmée (voir la section sur l'obsolescence programmée). La plateforme peut identifier les obstacles et, si nécessaire, faire des recommandations pour créer des bancs et des environnements d'essai pour les projets innovants dans l'économie circulaire.

Soutenir l'exemplarité via les marchés publics

- Favoriser, à travers les clauses de marchés publics, le recours aux **produits et biens issus du réemploi ou d'une filière de réparation**, réparables et/ou recyclables et proscrire les produits à usage unique.
- Favoriser, à travers les clauses de marchés publics, le recours à la **déconstruction sélective des bâtiments** et orienter le secteur de la construction vers des bâtiments circulaires (utilisant des matières premières de récupération et/ou recyclées) et modulaires.
- **Grâce à des achats circulaires et des appels d'offres, les fonds publics sont utilisés prioritairement pour les innovations de système et/ou les innovations sociales,** au lieu de simples améliorations en termes d'efficacité. Dans le cadre de cette politique, il convient de se concentrer sur les catégories de produits plutôt que sur les catégories de fonction, en accordant une attention particulière à l'objectif que les services publics veulent atteindre, plutôt qu'au produit que l'on veut (ou non) remplacer. Adopter l'acquisition de services plutôt que l'achat d'appareils, par exemple dans le domaine des TIC (où 20% de tous les achats ont lieu pour le compte des pouvoirs publics).

Élaborer un cadre politique et des normes pour l'exploitation minière des fonds marins

- **Ne plus accorder de financement ni de soutien comme État sponsor** (la Belgique se portant garante pour les risques environnementaux des entreprises) en particulier aux activités des entreprises impliquées dans l'exploitation minière des fonds marins. Miser au contraire entièrement sur une économie circulaire reposant sur une conception écologique durable, l'économie collaborative et les principes de réduction, de récupération, de réutilisation et de recyclage maximaux.

- Depuis la Belgique, **insister auprès de l'Autorité internationale des fonds marins pour mettre en place des conditions environnementales strictes, créer un comité environnemental indépendant, ouvrir le comité juridique et technique aux observateurs et rendre publiques les données environnementales.** Pour les entreprises belges, se baser sur les normes, la participation et les procédures transparentes intégrées dans la directive européenne EIE, la législation EIA en Belgique et les conventions d'Aarhus et d'Espoo.
- **Plaider au sein de l'Autorité internationale des fonds marins pour l'application du principe de précaution**, ce qui signifie qu'aucune exploitation commerciale ne peut avoir lieu sans la preuve que l'exploitation minière des fonds marins n'entraînera pas de dommages graves et irréversibles à la biodiversité.

Gérer les flux spécifiques

PLASTIQUES ET EMBALLAGES

- **Mettre en place une élimination graduelle des produits jetables tels que les gobelets, assiettes et couverts, d'ici 2025.** D'ici 2025, tous les produits jetables seront remplacés par une alternative réutilisable ; les instruments comprennent les systèmes de consigne, l'interdiction des sachets en plastique et la mise à disposition de sacs et de contenants réutilisables (gobelets à café, etc.), ainsi que la recherche et le développement, et une politique favorable aux solutions novatrices.
- **Recenser tous les produits plastiques et emballages** qui posent des problèmes en termes de pollution environnementale et d'atteinte à la santé et à la biodiversité et programmer leur interdiction. Les produits visés prioritairement sont notamment : tout produit cosmétique et d'entretien contenant des microbilles de plastiques, bâtonnets ouatés dont la tige est en plastique (coton-tige), les emballages en polystyrène non recyclable et la vaisselle à usage unique.
- **Inciter certains secteurs à développer des alternatives « plastic free » ou des matériaux durables**, dont les rejets de (micro)plastiques dans l'environnement sont minimisés. Les secteurs visés prioritairement sont pneumatiques, textiles, peintures et enduits, produits d'entretien, pêche.
- **Standardiser et harmoniser les emballages utilisés** pour faciliter les consignes de tri et les processus de recyclage. Ces flux de déchets d'une catégorie spécifique peuvent en effet être mieux réutilisés ou recyclés.

- **Découvrir comment introduire un contenant réutilisable pour les livraisons du e-commerce**, afin de réduire la consommation de carton et de matériaux d'emballage. Le contenant modulaire peut éventuellement être émis et collecté via un système de consigne.

TEXTILE

- **Etablir un accord sectoriel** qui impose aux fabricants de développer des textiles plus durables, résistants à l'usure et au lavage, qui contiennent moins de fibres plastiques rejetées dans les eaux et exempts de substances toxiques qui posent un défi technique pour le recyclage.
- **Coordonner les discussions interrégionales** pour appliquer une **obligation de reprise sur les tapis, moquettes, matelas, ...** et développer les filières de valorisation de ces textiles.

MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

- Proposer un **tarif réduit pour les matériaux de construction recyclés ou réutilisés.**
- Par analogie avec le « passeport produit », **introduire également un « passeport bâtiment »** qui enregistre tous les matériaux dans un bâtiment. Le rôle du niveau fédéral consiste à coordonner cet instrument dans toute la Belgique. Le passeport bâtiment garantit que les matériaux et les composants conservent leur valeur, que les fournisseurs soient encouragés à fournir des matériaux et des produits salubres, durables et circulaires. Il soutient la conception réversible des bâtiments et la logistique inversée, ainsi que la reprise des produits et matériaux.
- **Réaliser des projets pilotes sur l'identification des matériaux à recycler** et la présence de substances chimiques toxiques.

COMMUNS ET PARTICIPATION

VISION 2050

En 2050, la société est profondément démocratisée. Les gouvernements recherchent activement des formes de cocréation avec toutes les parties impliquées, dans le cadre d'une approche en réseau ou en chaîne. **L'attitude consistant à considérer les citoyens comme des consommateurs de produits et de services a cédé la place à un partenariat ouvert et transparent** avec les partenaires sociaux et les entreprises, mais aussi avec les organisations de la société civile, les groupes de volontaires et les citoyens. Les autorités reconnaissent qu'une démocratie qui fonctionne bien n'est pas la somme des individus/consommateurs mais un écosystème dans lequel les citoyens se regroupent en associations et en collectivités et s'engagent en tant qu'acteurs pour atteindre des objectifs sociaux.

Outre leur rôle propre dans la transition socio-écologique, les pouvoirs publics jouent en la matière le rôle de catalyseur et de facilitateur des initiatives prises par d'autres acteurs (entreprises, société civile, citoyens, ...) sans récupération ni mise en place de barrières bureaucratiques excessives.

La légitimité des initiatives susmentionnées provient de l'idée que tout le monde a le droit de prendre l'initiative. Ici, ainsi que dans les processus de prise de décision publique au sommet, les pouvoirs publics garantissent la réalisation de l'intérêt général par un large débat sur les choix importants. Celui-ci a lieu longtemps avant qu'une décision ne soit prise. Toutes les personnes impliquées sont activement mobilisées, sans exclure celles qui votent en défaveur.

Cette forme de gestion s'accompagne d'une évolution dans le cadre de laquelle une **économie coopérative, basée sur les ressources communes, prend progressivement plus de place**. L'accès aux services et à l'information, la gestion démocratique des ressources et la coopération à l'intérêt général, par le biais de coopératives et de processus de mise en commun, sont essentiels à cet égard.



« La société sera
profondément
démocratisée »

MESURES

Encourager la co-création, la coopération et la mise en commun

La propriété partagée de ressources et d'activités économiques et le contrôle conjoint de processus décisionnels significatifs sont importants pour accroître la qualité démocratique de notre société et pour assurer l'ancrage local de notre économie.

■ INVESTIR DANS L'ÉTUDE, L'EXPERTISE ET LE FLUX DE CONNAISSANCES SUR LA COCRÉATION, LES RESSOURCES COMMUNES, L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE ET LA COOPÉRATION

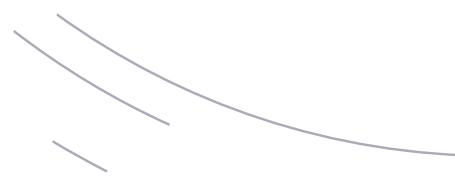
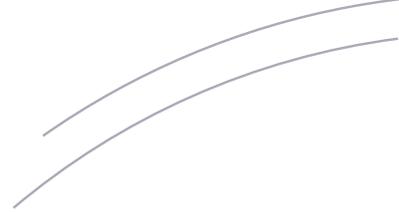
- Mettre en place un **Centre de connaissances sur les monnaies complémentaires**, en partant de l'idée que ces types d'initiatives peuvent aider les communautés locales à créer la prospérité et à résister aux crises.

ENCOURAGER LA COCRÉATION

- **Créer un « Point d'appui fédéral à la co-création »**, qui rassemble l'expertise sur les processus de co-création. Le Point d'appui met cette expertise à la disposition de tous, pour que la Belgique devienne une référence internationale dans ce domaine, et organise plus particulièrement la sensibilisation et l'éducation en matière de participation et de co-création.
- Elaborer, sur base de l'expertise du Point d'appui, un plan de co-création avec des mesures sur des périodes de 5 à 20 ans. Chaque ministre est invité.e à **identifier** dans ce cadre, avec l'aide du Point d'appui, un certain nombre de **processus décisionnels issus de l'accord de gouvernement qu'il.elle souhaite promouvoir comme projet pilote ou « chantier de co-création »**. Organiser un vaste débat concernant ce chantier avec toutes les personnes impliquées, par le biais de rencontres physiques et de débats en ligne. Déterminer préalablement la marge de manœuvre des participants (qu'est-ce qui est déjà décidé et qu'est-ce qui ne l'est pas ?), s'engager à mettre en œuvre le résultat du processus de co-création et à informer les participants des modalités de sa mise en œuvre. **Veiller dans ce cadre à la participation des groupes difficiles à atteindre**, en consultation avec les associations en contact avec ce public et en recourant à des méthodes qui permettent la participation effective de tous et le dialogue.
- Encourager les processus innovants de co-création multi-acteurs dans le cadre des appels à projets.
- Stimuler la **culture de co-création dans les services publics fédéraux**, avec une formation sur les techniques de participation et l'intelligence collective, avec une attention particulière pour la transparence, les biens communs créatifs, l'utilisation de logiciels libres, la collaboration transversale avec d'autres autorités publiques et acteurs, faisant place aux initiatives bénévoles et à but non lucratif dans les appels d'offres, les points de contact internes pour les acteurs externes et l'ouverture du patrimoine public pour un usage temporaire.

SOUTENIR L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE

- Elaborer un **cadre réglementaire qui stimule l'innovation et le développement dans l'économie collaborative**, en respectant les droits sociaux des personnes susceptibles d'être employées dans ces initiatives, et en intégrant autant que possible les initiatives au sein de la communauté locale.
- **Identifier les obstacles au bénévolat** dans le cadre de la sécurité sociale et d'autres réglementations. Prendre des mesures pour les supprimer, convaincu que le bénévolat crée du bien-être pour la communauté et assure l'autonomisation et l'intégration du volontaire.
- Evaluer le revenu complémentaire non imposé des travailleurs, retraités et indépendants et l'ajuster le cas échéant. Etudier aussi la possibilité d'une fiscalité et d'un statut social adaptés à certaines formes de bénévolat au sein du secteur non marchand ou des collectifs de citoyens non assimilables au travail normal ni au bénévolat pur, et qui se trouvent donc aujourd'hui dans une sorte de zone grise.
- Soutenir, dans le cadre de la coopération au développement, les initiatives de mise en commun/de gestion des biens communs dans les pays partenaires, afin de garantir la copropriété des ressources précieuses dans le Sud.



Nos propositions vous intéressent ?
Vous souhaitez aller plus loin ?
N'hésitez pas à nous contacter.

QUI CONTACTER ?

BBL	Mathias Bienstman mathias.bienstman@bblv.be
BRAL	An Descheemaeker an@bral.brussels
IEB	Stéphanie D'Haenens stephanie.dhaenens@ieb.be
IEW	Céline Tellier c.tellier@iew.be
Greenpeace	Dave Van Meel dave.van.meel@greenpeace.org
WWF	Sofie Luyten sofie.luyten@wwf.be
Natagora	Joëlle Huysecom joelle.huysecom@natagora.be
Natuurpunt	Anke Geeraerts anke.geeraerts@natuurpunt.be

