

Le défi climatique et comment le relever

Note à l'intention des Informateurs royaux, MM. **D. Reynders** et **J. Vande Lanotte**

Pr **Jean-Pascal van Ypersele** (www.climate.be/vanyp),

UCLouvain et Académie royale de Belgique, ancien Vice-président du GIEC

4 juin 2019

Introduction : les bases scientifiques sont claires et les solutions connues (p. 3)

1. Les changements climatiques menacent gravement l'habitabilité de la Belgique et de la planète (p. 3)

2. La protection de la biodiversité est aussi nécessaire que celle du climat (p. 4)

3. La Belgique manque de stratégie climatique et est très loin de réduire ses émissions autant qu'elle le devrait (c'est la Commission qui le dit) (p. 4 à 9)

4. Recommandations pour un développement vraiment durable, qui protège le climat et la biodiversité, et contribue à un bien être amélioré pour tous (p. 10 à 17)

Résumé des constats et recommandations

Des dizaines d'experts belges de toutes disciplines et de toutes les Régions ont collaboré à la rédaction des **trois documents suivants**, qui **contiennent nombre de recommandations pertinentes**. Celles des documents A et B sont résumées plus loin dans cette note. Le temps m'a manqué pour faire de même pour le document C.

- A. Le Rapport du Groupe d'experts pour le Climat et le Développement Durable (créé à la demande des jeunes de #YouthForClimate), dont la synthèse figure ci-dessous, aux pages 10 à 13, de même que son annexe (« Que dit le GIEC à propos de la limitation à 1.5°C et quelles sont les implications pour les émissions mondiales, européennes et belges ? ») reprise aux pages 14 et 15.
- B. Quelques idées clés émanant des avis récents du Conseil fédéral du développement durable (CFDD)(cfr p. 16).
- C. Le rapport "A net zero greenhouse gas emissions Belgium 2050" (Boussemaere et al., 2019) (cfr p.17).

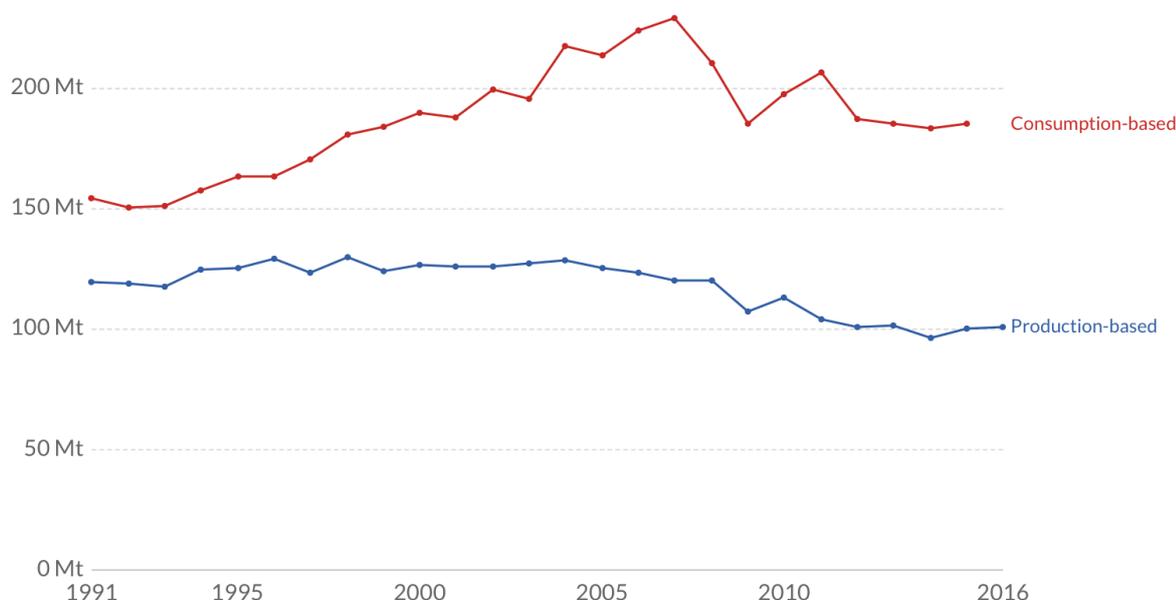
En complément de ces recommandations, je voudrais insister sur les quelques points suivants, dont certains sont basés sur les publications dont les références sont données en Annexe 1, p.17.

- Il est essentiel et urgent de développer au niveau national (fédéral, régions et communautés) une **stratégie à long terme**, avec des **objectifs cohérents avec ceux de l'Accord de Paris, et en se donnant les moyens de les atteindre** (émissions nettes en 2030 et 2050, réduction de la demande (énergie et mobilité), efficacité énergétique, part des renouvelables, interconnexions et gestion du réseau électrique, mode de développement bas carbone, résilience et adaptation, financements nationaux et internationaux cohérents avec les objectifs précédents) et avec les 16 autres Objectifs de Développement Durable.
- Afin de ne pas dépasser le niveau de réchauffement de 1.5°C, **la Belgique et l'Union européenne doivent viser un objectif de zéro émission nette de CO₂ vers 2040** (voir la justification détaillée dans l'annexe au Rapport du Groupe d'experts pour le climat et le développement durable, reprise p. 14 & 15 de cette note).
- Une **véritable politique d'adaptation** (à la partie des changements climatiques que nous ne pourrons plus éviter, et en privilégiant les **mesures sans regret, utiles dans tous les scénarios**) doit être mise en place dans tous les secteurs.
- **Améliorer la gouvernance climatique** en Belgique est essentiel. Il faut la rendre plus efficace, plus claire, plus transparente et plus démocratique (en y associant davantage les parlements). Un travail important a été fait en 2018 sous la direction du Pr Misonne à l'U. St-Louis, avec la collaboration de nombreux experts belges (Misonne, 2018). Plusieurs avis du Conseil fédéral du développement durable ont également porté sur la gouvernance climatique (voir Annexe 3 p. 20 de cette note). **Une loi spéciale** telle que celle discutée au printemps 2019 **serait fort utile**. Obtenir **que le Premier Ministre** (et les Ministres-présidents) **coordonne(nt) les politiques climatiques et de développement durable** représenterait également un progrès considérable.

- Plutôt que de créer de nouveaux conseils scientifiques, je privilégierais le **renforcement du CFDD**, qui fait un travail remarquable mais trop peu valorisé.
- Les politiques climatiques et de développement durable doivent être solidement basées sur les connaissances scientifiques, techniques et socio-économiques. Il faut **davantage se servir** des travaux du GIEC, mais aussi **de l'expertise présente** dans nos universités et centres de recherche. Cette expertise doit absolument être maintenue, ce qui **requiert un meilleur financement de** la recherche dans deux directions complémentaires : 1) la **recherche fondamentale** sur les processus naturels (système climatique, biodiversité, ...) et l'effet des activités humaines, 2) la **recherche interdisciplinaire** (sciences naturelles et humaines) au service de la prise de décision et en relation avec les « parties prenantes » (« stakeholders »). **Le démantèlement de BELSPO (politique scientifique fédérale)**, qui possède une expertise considérable dans ces deux types de recherche, **doit être arrêté et inversé**.
- Parmi les outils essentiels à utiliser pour atteindre les objectifs climatiques et environnementaux, **les instruments économiques ont un rôle clé**. Il est **essentiel que leur usage ne mène pas à accroître les inégalités** ou le sentiment d'injustice, **et qu'une part importante de leurs fruits serve à aider** les citoyens ou les entreprises à « **transitionner** » vers un modèle de développement beaucoup plus propre. Les travaux approfondis menés au cours de la législature passée sur la **tarification du carbone** en dehors des secteurs ETS (Climact et al. 2018a,b,c) peuvent servir de base à la prise de mesures efficaces en la matière. **Les subsides directs et indirects aux combustibles fossiles devraient être supprimés**.
- Il faut être attentif à l'externalisation de la pollution engendrée par nos modes de consommation, sinon nos réductions d'émissions constituent en partie du greenwashing (Cfr figure ci-dessous). **Nous importons en effet des produits qui ont une certaine empreinte écologique (déboisement, CO₂...)**. Une **taxation de ces produits aux frontières de l'UE** devrait être envisagée, en particulier s'ils proviennent de pays aux normes plus faibles que les nôtres.
- La dimension internationale de nos politiques climatiques est très importante. La Belgique a plusieurs fois **tardé à rejoindre le groupe des pays européens ambitieux** en matière de climat. Cela devrait changer. Sa politique de **coopération au développement pourrait davantage être marquée par la solidarité avec les pays victimes** des premiers impacts des changements climatiques. La maîtrise des émissions des **secteurs aérien et maritime** demande également une approche internationale, de même que la **renaissance des trains de nuit** et la **facilitation des trajets ferroviaires** en Europe.

Production vs. consumption-based CO₂ emissions, Belgium

Annual production-based and consumption-based carbon dioxide (CO₂) emissions, measured in million tonnes per year. Consumption-based emissions are those adjusted for trade (production-based emissions minus exports, plus imports). If a country's consumption-based emissions are higher than its production emissions it is a net importer of carbon dioxide.



Source: Le Quéré et al. (2017). Global Carbon Project.

OurWorldInData.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions/ • CC BY

Introduction : les bases scientifiques sont claires et les solutions connues

Le GIEC fournit depuis 30 ans aux décideurs la meilleure information disponible à propos de tous les aspects (scientifiques, techniques et socio-économiques) des changements climatiques (voir le site du GIEC : www.ipcc.ch et celui de la Plateforme wallonne pour le GIEC : www.pplateforme-wallonne-giec.be). Le diagnostic est clair : la couverture isolante de gaz à effet de serre d'origine humaine s'est épaissie depuis le début de la combustion massive de bois, charbon, pétrole et gaz (+ 50% pour la concentration globale en CO₂), et la température moyenne mondiale a augmenté de près de 1°C, alors que plusieurs types d'événements extrêmes deviennent plus fréquents (périodes caniculaires) ou plus intenses (précipitations favorisant des inondations). Pour un réchauffement de 5°C **d'ici la fin du siècle**, c'est-à-dire si l'humanité reste sur sa trajectoire d'émissions actuelle, **le niveau des mers pourrait monter de 2 mètres**, de 7.50 mètres en 2200, et 10 mètres en 2300, ce qui est nettement davantage que ce qui a été considéré jusqu'à présent (Bamber et al., 2019).

Le Rapport spécial du GIEC sur un réchauffement de 1.5°C (IPCC, 2018) a montré que l'objectif le plus ambitieux de l'Accord de Paris (**limiter le réchauffement à 1.5°C**) **permettrait de réduire significativement la gravité des impacts des changements climatiques**. Une synthèse de ce rapport est fournie dans la Lettre n°11 de la Plateforme wallonne pour le GIEC (PWG, 2018). Vu la quantité déjà émise de gaz à effet de serre, **respecter un tel objectif exigerait une réduction des émissions mondiales nettes de CO₂ de 100% d'ici environ 2050**, et une forte diminution des émissions des autres gaz. Ces scénarios 1.5°C nécessitent des transitions rapides et de grande envergure dans les systèmes énergétiques, industriels, urbains et d'infrastructure (y compris le transport et les bâtiments) et dans l'usage des sols. De tels changements sont sans précédent en terme d'échelle et **requièrent de fortes réductions d'émissions dans tous les secteurs, et une augmentation substantielle des investissements associés à ces mesures**.

1. Les changements climatiques menacent gravement l'habitabilité de la Belgique et de la planète

- Belgique :

La seule hausse possible du niveau des mers d'ici la fin du siècle et au-delà constitue une menace sérieuse pour les populations, infrastructures (ex : **zone portuaire d'Anvers**) et territoires proches des côtes.

Les situations climatiques extrêmes risquent de se multiplier, avec de sérieuses conséquences pour la santé humaine (ex : canicules, pics d'ozone, maladies transportées par des moustiques), l'agriculture (ex : sécheresses) ou l'économie (ex : inondations).

- Planète :

Le GIEC a décrit en long et en large la diversité des conséquences des changements climatiques, et l'évolution de la gravité des risques (pour cinq catégories de motifs de préoccupation) en fonction de l'augmentation de température. Une évaluation générale en est faite dans le 5^{ème} Rapport d'évaluation du GIEC (IPCC WGII 2014) et une évaluation spécifique aux différences d'impacts entre 1.5 et 2°C de réchauffement dans le Rapport spécial du GIEC (2018). Voir aussi l'article de Spratt & Dunlop (2019).

Le Rapport spécial du GIEC contient une évocation très concrète d'un scénario défavorable plausible pour les années 2030 si l'humanité reste sur sa trajectoire actuelle. En voici un extrait, qui parle mieux que de longs chapitres :

« À partir d'une phase El Niño-La Niña intense dans les années 2030, plusieurs années catastrophiques se produisent alors que le réchauffement planétaire commence à approcher les 2°C. Il y a de grandes vagues de chaleur sur tous les continents, avec des conséquences mortelles dans les régions tropicales et les mégapoles asiatiques, en particulier pour ceux qui sont mal équipés pour se protéger et protéger leurs communautés des effets des températures extrêmes. Les sécheresses se produisent dans les régions bordant la mer Méditerranée, le centre de l'Amérique du Nord, la région amazonienne et le sud de l'Australie, dont certaines sont dues à la variabilité naturelle et d'autres au forçage accru des gaz à effet de serre. D'intenses inondations se produisent dans les hautes latitudes et les régions tropicales, en particulier en Asie, à la suite de l'augmentation des fortes précipitations. Les principaux écosystèmes (récifs coralliens, zones humides, forêts) sont détruits au cours de cette période, ce qui perturbe considérablement les moyens de subsistance locaux. Une sécheresse sans précédent a d'importantes répercussions sur la forêt amazonienne, qui est également touchée par la déforestation. Un ouragan avec des pluies intenses associé à de fortes marées de tempête détruit une grande partie de Miami. Une sécheresse de deux ans dans les grandes plaines des États-Unis et une sécheresse concomitante en Europe de l'Est et en Russie diminuent la production agricole mondiale, ce qui entraîne d'importantes augmentations des prix des denrées alimentaires et compromet la sécurité alimentaire. Les niveaux de pauvreté augmentent à une très grande échelle, et le risque et l'incidence de la famine augmentent considérablement à mesure que les réserves alimentaires diminuent dans la plupart des pays ; la santé humaine en souffre. Il y a des niveaux élevés d'agitation publique et de déstabilisation politique en raison des pressions climatiques croissantes, ce qui fait que certains pays deviennent dysfonctionnels... » (IPCC 2018, page 279, traduction non officielle fournie par Lecocq 2019).

2. La protection de la biodiversité est aussi nécessaire que celle du climat

La crise climatique s'accompagne d'une crise de la biodiversité, comme l'a rappelé le dernier rapport de l'IPBES (2019), la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques, appelée aussi le « GIEC de la biodiversité ». La nature « décline globalement à un rythme sans précédent dans l'histoire humaine - et le taux d'extinction des espèces s'accélère, provoquant dès à présent des effets graves sur les populations humaines du monde entier », alerte ce rapport. Le rapport estime **qu'environ 1 million d'espèces animales et végétales sont aujourd'hui menacées d'extinction**, notamment au cours des prochaines décennies, ce qui n'a jamais eu lieu auparavant dans l'histoire de l'humanité. L'IPBES a identifié les cinq facteurs directs de changement qui ont les plus forts impacts à l'échelle mondiale sur la nature. Ce sont, par ordre décroissant : (1) les changements d'usage des terres et de la mer ; (2) l'exploitation directe de certains organismes ; (3) **les changements climatiques** (facteur d'importance croissante); (4) la pollution et (5) les espèces exotiques envahissantes.

L'IPBES relève aussi que **la perte de diversité biologique** (y compris génétique) constitue un risque grave pour la sécurité alimentaire mondiale car elle **mine la résilience de nombreux systèmes agricoles par rapport aux changements climatiques**. Inversement, les activités terrestres d'atténuation des changements climatiques peuvent être efficaces et appuyer les objectifs de conservation de la nature. Cependant, le déploiement à grande échelle de **plantations bioénergétiques** et le boisement d'écosystèmes non forestiers **peuvent avoir des effets secondaires négatifs sur la biodiversité** et les fonctions des écosystèmes.

Même si cette note n'explorera pas davantage les nombreuses interactions et synergies possibles entre changements climatiques et biodiversité, je souhaite **insister sur la nécessité (et les avantages) qu'il y a à considérer ensemble les deux enjeux, dans le contexte plus large des 17 Objectifs de Développement Durable adoptés par les Nations unies en 2015** (ONU 2015 et GSDR 2019 ; voir aussi le site de l'initiative www.WeChangeForLife.org, qui reprend les avis et témoignages de 250 experts belges).

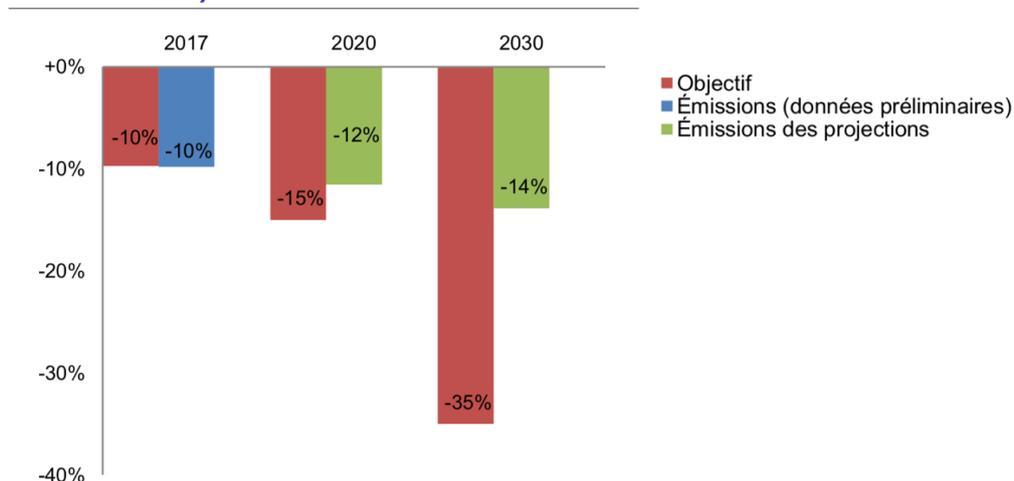
3. La Belgique manque de stratégie climatique et est très loin de réduire ses émissions autant qu'elle le devrait

Il ne faut pas chercher loin pour trouver une **analyse très critique de la situation de la Belgique en matière de politiques et mesures climatiques**. Le « Rapport 2019 pour la Belgique » (CEC 2019) de la **Commission européenne écrit ceci** :

Croissance durable et changement climatique

En l'absence de mesures supplémentaires, il est probable que la Belgique n'atteigne pas ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 et à 2030. Les émissions des secteurs ne relevant pas du système d'échange de quotas d'émission en 2020 ne devraient être inférieures aux niveaux de 2005 que de 12 %, alors que l'objectif de réduction est de 15 %. L'écart devrait encore se creuser d'ici à 2030, les émissions ne devant diminuer, selon les prévisions, que de 14 % par rapport aux niveaux de 2005, alors que l'objectif en matière de réduction est de 35 %.

Graphique 3.4.5: **Objectif et émissions en vertu de la législation en matière de répartition de l'effort - Belgique (évolution en pourcentage depuis 2005)**



Source : Commission européenne

La réalisation des objectifs climatiques et énergétiques à l'horizon 2030 requiert des investissements verts pérennes. Des mesures supplémentaires sont particulièrement nécessaires dans le secteur du transport afin de faciliter les solutions de mobilité intelligente (1,5-2 milliards EUR) au moyen du transfert modal de la route vers le rail et le vélo, le déploiement de carburants de substitution (0,3 milliard EUR), le développement de villes intelligentes, etc. Des efforts similaires doivent être consentis en ce qui concerne l'environnement bâti (efficacité énergétique et changement de combustible), représentant deux-tiers des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs qui ne sont pas inclus dans le système d'échange de droits d'émission de l'UE (SEQUE). Les audits énergétiques constituent un outil essentiel pour aider les entreprises à lever les barrières à l'information qui entravent la réalisation d'investissements dans le domaine de l'efficacité énergétique. La part des audits énergétiques des petites et moyennes entreprises est conforme à la moyenne de l'UE (25 %). A contrario, **la part des grandes entreprises disposant d'un audit énergétique est nettement moins élevée** (58 %, contre 67 % pour la moyenne de l'EU) (enquête concernant les investissements réalisée par la Banque européenne d'investissement en 2018). Les besoins en termes d'investissement seront aussi particulièrement importants dans le secteur de l'électricité (production et réseau, y compris les réseaux d'électricité et de données intelligents) et l'industrie (efficacité des ressources et économie circulaire). Il est également **préconisé de permettre** la mise en oeuvre de mesures telles que **l'amélioration de la fiscalité environnementale** (voir la section 3.1.6), notamment en **revoyant la déduction fiscale accordée pour les voitures de société**, et le renforcement de la réglementation en matière de transport (voir la section 3.4.2), ainsi que de réaliser des **investissements substantiels dans le domaine de l'énergie, de la construction et des infrastructures de transport** (voir plus bas). Ces investissements verts pourraient bénéficier des obligations linéaires vertes émises par le gouvernement belge à hauteur de 4,5 milliards EUR, 2,7 milliards EUR étant prévus pour les prochaines années, ainsi que de l'attribution d'un label aux produits financiers durables par Febelfin et Beama.

Le parc immobilier belge est ancien et a été construit en grande partie avant l'application de normes énergétiques. Dans une étude récente, le Bureau fédéral du plan a estimé que le taux annuel de rénovation du secteur résidentiel aux fins de la transition énergétique en Belgique conformément au cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 ainsi qu'à l'objectif d'une économie à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 devrait passer de 0,7 % à 1,3 %, ce qui représenterait 800 000 logements environ entre 2019 et 2030. En moyenne, 30 % du parc immobilier industriel satisfait à des normes sévères en matière d'efficacité énergétique, ce qui est nettement moins que la moyenne de l'UE (37 %). L'écart par rapport à la moyenne de l'UE est plus important pour les grandes entreprises belges. Le **rapport final sur la tarification du carbone (Climact et al, 2018abc)** propose des taux de rénovation annuelle encore plus ambitieux, soit 2,6% du parc immobilier résidentiel (quelque 120 000 bâtiments par an).

Certains progrès ont été accomplis dans l'élaboration et la mise en oeuvre des politiques en matière de climat et d'énergie par les différents niveaux du gouvernement, mais l'efficacité globale est compromise par la complexité de la répartition des compétences, en constante évolution. Par le passé, cela a considérablement retardé la définition d'une action coordonnée, telle qu'une répartition interne des efforts en vue de la réalisation des objectifs en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2020, une vision commune à long terme pour la transition énergétique, ou encore l'achèvement d'importants projets d'infrastructure comme le RER autour de Bruxelles. Des divergences de vues quant à l'introduction d'une taxe kilométrique pour les voitures particulières ont aussi retardé la réalisation d'avancées en ce qui concerne la lutte contre la congestion croissante et les émissions imputables aux transports. Plusieurs institutions ont présenté récemment des propositions visant à améliorer la gouvernance climatique en Belgique. Ainsi, dans un rapport publié en janvier 2017, le Sénat belge a formulé des recommandations en vue du renforcement de la gouvernance intra-belge concernant la répartition interne des efforts. Un dialogue interparlementaire sur le climat a débouché sur l'adoption à l'unanimité d'une résolution qui devrait conduire à l'adoption d'un plan intégré en matière de climat et d'énergie.

Infrastructures et services dans le domaine de l'énergie

L'indisponibilité récente de plusieurs centrales nucléaires souligne l'importance de la coopération transfrontière régionale et d'un marché européen de l'électricité interconnecté performant. La situation a rendu la Belgique plus dépendante des importations d'électricité en provenance de pays voisins (en particulier durant l'hiver, lorsque les conditions météorologiques peuvent entraîner une charge de pointe accrue, conjuguée à une disponibilité moindre de la capacité d'interconnexion et à une production limitée des éoliennes domestiques). Les autorités belges ont réagi en adoptant plusieurs mesures de sauvegarde visant à préserver la sécurité d'approvisionnement en électricité en novembre et durant l'hiver, ramenant ainsi de la capacité supplémentaire sur le marché. La Belgique a, dans le même temps, sollicité l'aide de ses voisins afin de garantir la disponibilité d'une capacité d'importation et de réduire le risque de délestage, en étroite collaboration avec la Commission européenne. La Belgique s'est engagée à abandonner totalement l'énergie nucléaire d'ici à 2025, une évolution

qui nécessite des investissements importants dans de nouvelles capacités. Le niveau d'interconnexion de la Belgique en ce qui concerne l'électricité représentait 19 % de la capacité de production installée en 2017. Il devrait grimper à 30 % environ en 2020 avec l'achèvement des projets Nemo Link et Alegro, actuellement en cours d'exécution. En outre, il est également prévu de supprimer les goulets d'étranglement internes et de construire de nouveaux réseaux nationaux, ce qui renforcera les réseaux de transport européens et les flux d'électricité dans la région. Outre les investissements en faveur de l'interconnexion, il est également nécessaire de réaliser des investissements importants dans les capacités de production d'électricité. La Belgique procède actuellement à l'élaboration d'un mécanisme de rémunération de la capacité visant à garantir le caractère opérationnel des investissements nécessaires dans les capacités de production d'électricité d'ici à 2025, dans la perspective de sa sortie du nucléaire. Elia, le gestionnaire du réseau de transport, a indiqué que la Belgique aurait besoin d'une nouvelle capacité de 3,6 gigawatts (GW) d'ici à 2025.

Les mesures en faveur de la transition énergétique nécessiteront la mobilisation d'investissements substantiels, réalisés par le secteur privé principalement¹. En mars 2018, le gouvernement fédéral et les trois gouvernements régionaux se sont entendus sur le pacte énergétique interfédéral, qui expose une vision à plus long terme de la gestion future de la transition énergétique par la Belgique. Toutefois, certains éléments clés du pacte (tels que la sortie progressive du nucléaire) sont susceptibles d'évoluer si l'analyse effectuée par le comité fédéral à l'énergie (comprenant des représentants du gouvernement fédéral, des régions, des patrons et de l'industrie), mis en place récemment, conclut à une incidence trop grande sur l'évolution des prix et des tarifs de l'énergie (caractère abordable), la sécurité d'approvisionnement, la pérennité et la sécurité. Le pacte prévoit également une efficacité énergétique accrue pour les bâtiments et les processus industriels, une forte pénétration des énergies renouvelables (pour atteindre 8 GW d'énergie photovoltaïque, 4,2 GW d'énergie éolienne on-shore et 4 GW d'énergie éolienne off-shore d'ici à 2030), le développement et le déploiement de solutions de stockage (1,5 GW d'ici à 2030) et l'adaptation des réseaux, y compris des réseaux intelligents.

Le plan national intégré Énergie et climat (PNEC) fournira d'autres orientations cruciales aux fins de la détermination des besoins d'investissement en matière de décarbonation et d'énergie. Dans le plan qu'elle doit adopter pour le 31 décembre 2019, conformément au règlement sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, la Belgique fournira une vue d'ensemble de ses besoins en termes d'investissement d'ici à 2030 concernant les différents volets de l'union de l'énergie, parmi lesquels les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique, la sécurité d'approvisionnement et les mesures d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets. Les informations fournies, notamment dans le projet de plan soumis le 31 décembre 2018, permettront également de définir et d'évaluer les besoins de la Belgique en matière d'investissement dans les domaines de l'énergie et du climat.

En Belgique, le degré de concentration du marché de la production d'électricité se réduit, même s'il reste élevé. Les marchés de détail de l'électricité et du gaz sont devenus beaucoup plus dynamiques ces dernières années, ainsi qu'en témoignent la diminution des parts de marché des opérateurs historiques, l'augmentation des taux d'entrée pour les producteurs et l'accroissement des taux de changement de fournisseur pour les consommateurs. Cette évolution découle de plusieurs mesures prises par les pouvoirs publics, parmi lesquelles des modifications législatives et des campagnes publiques visant à promouvoir le changement de fournisseur.

Les prix de détail de l'électricité sont supérieurs à la moyenne de l'UE. La composante non énergétique des factures d'électricité représente en moyenne 75% du prix de l'électricité sur le marché de détail en Belgique. Les coûts de distribution, en particulier, sont supérieurs à la moyenne de l'UE. Ces coûts comprennent les recettes tirées des mesures encourageant la transition énergétique. Si cela encourage l'adoption de mesures en faveur d'une efficacité énergétique accrue, cela peut aussi constituer un obstacle à la décarbonation, en particulier si la Belgique entend y parvenir en accordant une place accrue à l'électricité dans le cadre de sa stratégie à long terme.

¹ Le pacte national pour les investissements stratégiques estime à 60 milliards EUR au total les investissements qui devront être entrepris entre 2019 et 2030, en faveur, principalement, de la mise à niveau des bâtiments publics, en vue d'une transition au profit de bouquets énergétiques, de la réalisation d'investissements dans des réseaux de transport et de distribution et de la capacité des réseaux intelligents.

Services et infrastructures de transport

La Belgique connaît un engorgement chronique de son réseau routier, ce qui a des répercussions négatives sur l'environnement et l'accès à Bruxelles et au port d'Anvers. Le nombre moyen d'heures passées chaque année dans les embouteillages en Belgique a augmenté de 35,8 en 2014 à 39,1 en 2017, ce qui fait de la Belgique l'un des plus mauvais élèves de l'UE, après Malte et le Royaume-Uni (76). Dans les agglomérations urbaines, le retard par conducteur a même grimpé à 48,8 heures en 2017(77). Le coût des embouteillages a été exposé dans le programme de stabilité 2017-2020, dans lequel il est indiqué que les évaluations réalisées par la Commission, l'OCDE et le FMI permettent d'établir les coûts probables à 1-2% du PIB, soit 4,3 à 8,6 milliards d'EUR (2017) (78). La congestion du trafic entraîne une hausse de la consommation de carburant, contribue à la pollution atmosphérique et complique l'accès au port d'Anvers, responsable de 7 % des importations de l'UE.

La qualité des infrastructures routières est relativement mauvaise et coûte particulièrement cher aux Régions et aux autorités locales. L'indicateur composite du Forum économique mondial place les infrastructures routières belges en 35e position. En ce qui concerne toutefois la qualité des routes uniquement, la Belgique occupe seulement la 52e place au niveau mondial (FEM, 2018). Les importants travaux routiers entrepris par la Belgique et la forte densité du trafic rendent l'entretien des routes plus onéreux et accroît le coût des transports à l'échelle nationale (Banque nationale de Belgique, 2017). Le système routier est généralement gratuit pour les voitures particulières et s'appuie sur des fonds régionaux et locaux de plus en plus limités, contrairement aux États membres qui ont privatisé leurs autoroutes (79). Enfin, la part des frais d'exploitation (y compris les rémunérations du personnel) est plus élevée en Belgique que dans les pays voisins.

Des incitations génératrices de distorsions contribuent à la congestion routière. La congestion croissante s'explique en partie par l'augmentation continue du nombre de voitures particulières depuis 2007, encouragée par la **gratuité des routes**, la déduction fiscale accordée pour les **voitures de société** (voir la section 3.1.6) et le **niveau peu élevé de la fiscalité environnementale**. En 2018, la Belgique comptait environ 5,85 millions de voitures particulières utilisées, dont 8% de voitures de société, représentant 16 % du nombre total de voyageurs-kilomètres. Le suivi réservé à l'étude sur la tarification routière commandée par le gouvernement flamand, portant notamment sur une taxe au kilomètre et qui doit être finalisée en mai 2019, sera particulièrement important.

La Belgique a investi et prévoit d'investir dans des infrastructures supplémentaires. D'importants projets sont en cours d'exécution, parmi lesquels l'achèvement de la liaison routière entre Oosterweel et Anvers, le Réseau express régional bruxellois et le canal Seine-Escaut (voir plus bas). Il ressort du pacte national pour les investissements stratégiques que le secteur des transports requiert des investissements supplémentaires, estimés entre 22 et 27 milliards d'EUR, d'ici à 2030. La Wallonie a prévu de consacrer un montant de 640 millions d'EUR au cours de la période 2016-2019 à la modernisation de ses routes et voies navigables, dont la moitié est financée par les recettes provenant de la redevance routière appliquée aux poids lourds à l'échelle nationale depuis avril 2016.

D'importants investissements ayant trait aux voies navigables sont en cours de réalisation dans l'arrière-pays du port d'Anvers. Les travaux concernant la liaison entre la Seine et l'Escaut en Flandre et en Wallonie avancent et devraient être terminés en 2025. D'autres projets sont effectués sur le réseau de voies intérieures du pays et plusieurs écluses maritimes et intérieures, avec l'appui du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (canal Albert et Terneuzen). L'Observatoire des prix a toutefois relevé un manque de concurrence dans le secteur du dragage (voir la section 3.4.2). Des investissements visant à regrouper des débits plus restreints pour former un débit plus important sont également en cours d'exécution, et une collaboration a été mise en place avec les Pays-Bas en ce qui concerne l'établissement des horaires du transport de fret sur la liaison Anvers-Rotterdam.

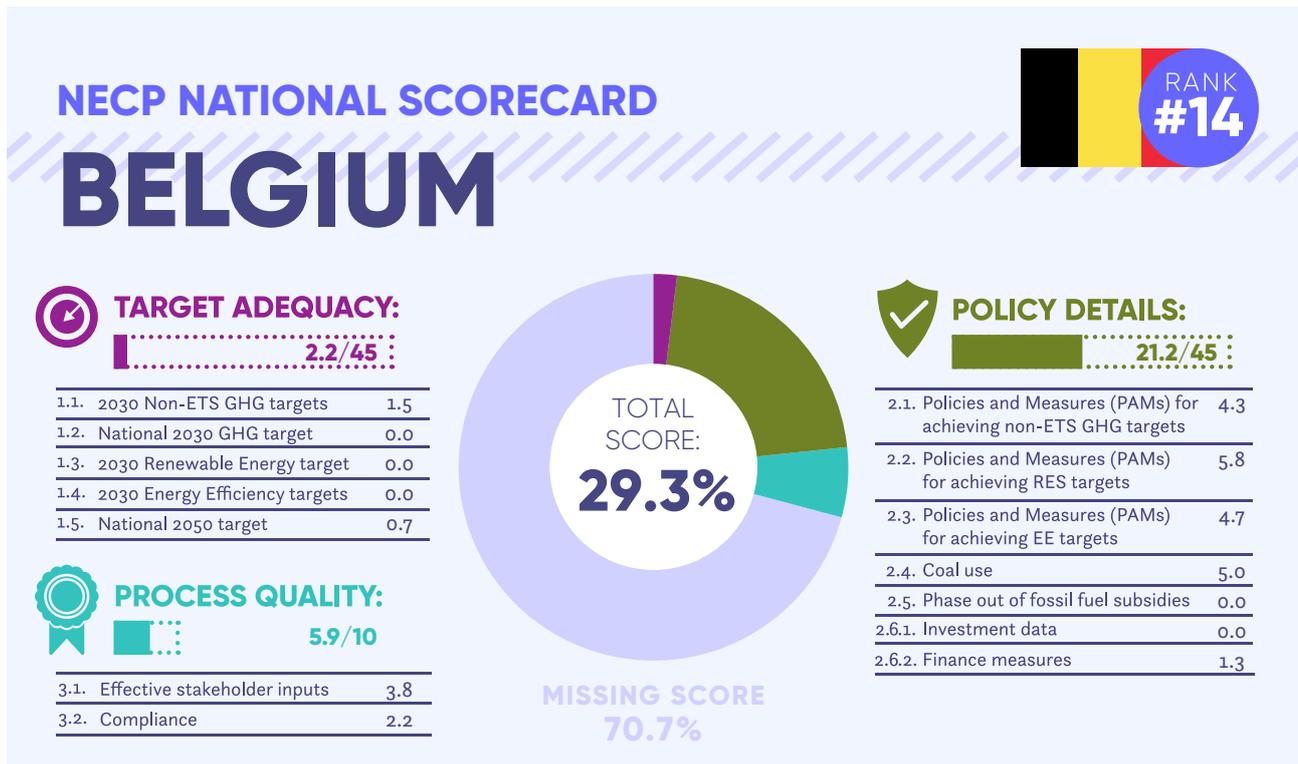
Les chemins de fer ont un rôle important à jouer dans l'atténuation de la congestion routière, mais les infrastructures ferroviaires sont également saturées autour de Bruxelles et des deux ports majeurs (Anvers et Zeebruges). Les deux principaux goulets d'étranglement ferroviaires sont la jonction Nord-Midi de Bruxelles (par laquelle transite un train sur trois) et le transport de fret autour du port d'Anvers (important pour l'industrie pétrochimique) ainsi qu'entre Gand et Zeebruges. Le réseau belge de transport ferroviaire de fret pâtit de l'insuffisance de créneaux, la majeure partie de la capacité étant consacrée au transport ferroviaire de passagers. Une mise à niveau de la liaison ferroviaire Rhin- Ruhr (3RX) est prévue, notamment en vue de l'amélioration des liaisons empruntées par l'industrie chimique entre Anvers, les Pays-Bas et l'Allemagne. Pour lutter contre la congestion et améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires existantes, il est procédé à d'importants investissements en ce qui concerne la signalétique, avec le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), dont l'achèvement est prévu pour 2022, et l'amélioration de l'accessibilité des ports d'Anvers et de Zeebruges.

On note des retards dans l'achèvement du Réseau express régional autour de Bruxelles, en partie dus à la clé de répartition 60/40 (80). L'achèvement de ce réseau a été reporté à plusieurs reprises en raison de fonds insuffisants, de l'absence d'appréciation adéquate des besoins (la clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie ne correspondant pas aux coûts d'investissement réels) et de vision globale de la mobilité au moment de l'élaboration du projet, des retards enregistrés pour ce qui est de l'obtention des permis de bâtir et des recours y afférents (voir la section 3.4.4). L'achèvement du réseau, initialement prévu pour 2012, n'est désormais attendu que pour 2030. En janvier 2019, les Régions se sont entendues sur une clé de répartition 60/40 pluriannuelle pour le Réseau express régional.

La qualité des services ferroviaires est faible et des améliorations peuvent être apportées en ce qui concerne la fourniture de transports publics en milieu urbain et entre zones urbaines et zones rurales, en particulier en Wallonie. Le Forum économique mondial place les chemins de fer belges à la 41^e position en termes d'efficacité (fréquence, ponctualité, vitesse et prix). Les enquêtes Eurobaromètre confirment que la satisfaction des passagers quant à la ponctualité et à la fiabilité des services ferroviaires en Belgique est inférieure à la moyenne. Les coûts des transports publics en Wallonie sont structurellement élevés en raison d'une densité de population moins importante. L'absence de planification pluriannuelle des dépenses et les perturbations des transports compliquent les tâches du TEC, le principal prestataire de services de transport régional et urbain. L'accès aux zones d'emploi constitue une difficulté majeure pour les demandeurs d'emploi (il ressort d'une enquête menée par l'Union des classes moyennes, une organisation patronale, que seuls 68 % des parcs d'entreprises situés en Wallonie sont accessibles en transports publics) (81). À Bruxelles, le gouvernement régional a approuvé un programme d'investissement pluriannuel en faveur des transports publics, doté d'un budget de 5,2 milliards d'EUR, jusqu'en 2025.

Les barrières réglementaires à la concurrence et aux investissements dans le secteur des services nationaux de transport de passagers par chemin de fer et des services de transport interurbain par autocar exercent une pression sur l'offre d'autres services de transport en commun et de services de transport sobres en carbone. La part du transport de passagers relevant d'obligations de service public (OSP) reste très élevée en Belgique; en 2016, 98,2 % des services ont été fournis par la SNCB-NMBS, l'opérateur ferroviaire historique, en vertu d'un marché attribué directement. Les exploitants d'autobus privés ne sont pas autorisés à proposer des services de transport interurbain, bien que la Flandre ait exprimé son intention d'élaborer pour avril 2019 un décret ouvrant les services de transport interurbain en autocar. Les réglementations applicables aux taxis varient selon les autorités locales, qui limitent notamment l'accès à l'aéroport de Bruxelles. Par ailleurs, la concurrence dans le secteur du fret ferroviaire en Belgique a considérablement augmenté au cours de ces dernières années. Ainsi, en 2016, la Belgique se classait parmi les cinq premiers États membres en termes de parts de marché détenues par les exploitants non historiques de services de fret ferroviaire (qui représentaient près de 50 %) (82).

Bien que les régions aient élaboré leurs propres plans de mobilité, l'élaboration d'une vision cohérente de la mobilité en Belgique, le cas échéant avec les villes et régions frontalières, requiert une coordination complexe. Cette complexité tient au fait qu'une telle coordination doit s'opérer entre le niveau fédéral, compétent pour le transport ferroviaire, et les Régions, compétentes pour les autres modes de transport. Le Comité exécutif des ministres de la mobilité a été critiqué pour sa gestion du projet de Réseau express régional (Cour des comptes, 2017), caractérisée par l'absence d'évaluation des besoins dans le cadre d'une stratégie en matière de mobilité inter-régionale plus globale. En outre, l'absence d'accord sur le type de tarification routière des voitures particulières à mettre en œuvre pourrait encore compliquer la définition d'une vision commune de la mobilité en Belgique. Par ailleurs, **du fait de la séparation des compétences entre le niveau fédéral et le niveau régional, les recettes générées par la taxe au kilomètre imposée aux poids lourds ne peuvent pas contribuer au financement des chemins de fer.** Enfin, il existe d'importants échanges transfrontaliers aux frontières (cantons de l'Est - Aix-la-Chapelle, Lille-Tournai-Mouscron, Anvers - Pays-Bas méridionaux et Luxembourg - Arlon).



- ✓ The plan contains general information on all subheadings as required by the NECP framework and provides some analysis on whether the scenario with additional measures reaches the targets.
- ✗ However, Belgium ranks second lowest on ambition due to very low ambition on energy efficiency and renewables for 2030. Almost no reference to the 2050 horizon.
- ✗ Policies are rarely defined in sufficient detail and consist more of sub-objectives than actual measures. The way they are accounted for in the scenario with additional measures is not transparent enough.
- ✗ No information on energy and fossil fuel subsidies is provided.
- ✗ No perspective on investment requirements and financing measures.
- ✗ The draft NECP provides no information about possible use of Climate Action Regulation flexibilities at all.



This scorecard is the outcome of a ranking exercise of the draft National Energy and Climate Plans (NECPs) of the 28 EU Member States. It is based on the information provided directly in the draft NECPs.

The underlying assessment focuses on three core dimensions: the adequacy of the communicated climate and energy targets, the detail of the policy descriptions, and the quality of the NECP drafting process.

It is not a full impact assessment and does not evaluate the likely effectiveness of the presented existing or additional policies or the accuracy of the information provided.

For more information on the analysis carried out please see the report "Planning for Net Zero: Assessing the draft National Energy and Climate Plans", May 2019.

www.europeanclimate.org/national-climate-plans-2030

4. Détails des recommandations pour un développement vraiment durable, qui protège le climat et la biodiversité, et contribue à un bien être amélioré pour tous

Trois sources principales ont été utilisées pour appuyer les recommandations de cette note :

4.1 Le Rapport du Groupe d'experts pour le climat et le développement durable (Panel Climat créé à la demande des jeunes de #YouthForClimate) (cfr synthèse ci-dessous) et son Annexe (« Que dit le GIEC... », cfr p 14 et 15)

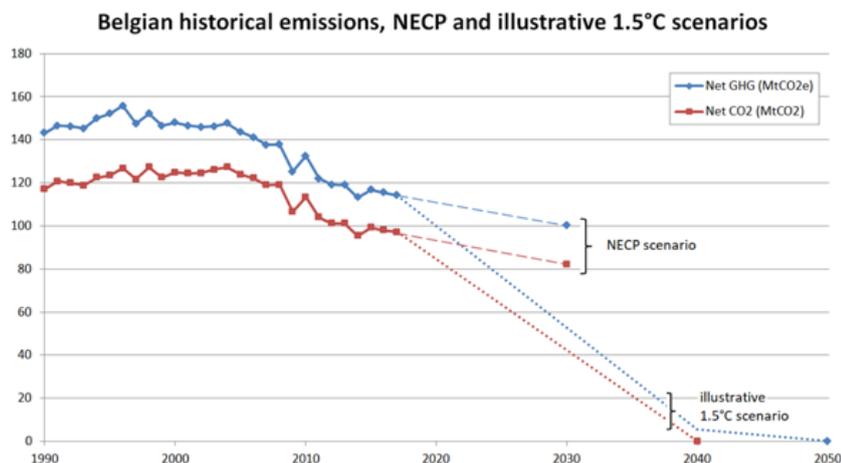
Synthèse du Rapport du Groupe d'experts pour le climat et le développement durable (voir www.panelclimat.be).
« Pour s'attaquer véritablement à la crise climatique, un changement systémique est indispensable et urgent. »

Fin janvier 2019, Youth For Climate nous (Jean-Pascal van Ypersele et Leo Van Broeck) a demandé de réunir un groupe d'experts pour leur faire savoir, ainsi qu'aux décideurs politiques, quelles solutions scientifiques existent pour mettre fin à la crise du climat et de la durabilité. Suite à l'annonce de la création de ce groupe, plus de 100 spécialistes issus du monde académique ainsi que de divers autres domaines de compétence ont apporté leur contribution en réponse à un sondage en ligne. Sur cette base, un groupe indépendant d'une vingtaine d'experts a coopéré de manière intensive pour élaborer un rapport sans langue de bois. **Le résultat final inclut à la fois une analyse systémique de la problématique et des dizaines de mesures concrètes, regroupées en 27 recommandations fortes pour une politique climatique et de développement durable cohérente et sérieuse. Chacune de ces recommandations est urgente**, affirme le rapport. Car la situation est particulièrement grave.

La **crise climatique** - le point de départ des actions des jeunes et, par conséquent, des recherches de ce panel - est polymorphe : il s'agit d'une atteinte grave ou de l'effondrement en cours de l'**écosystème planétaire** ; c'est une **crise liée à l'in justice** dont les principales victimes sont les moins responsables du problème ; c'est une **crise économique** car elle met en péril les bases naturelles de nos systèmes économiques ; c'est aussi une **crise des politiques et de la gouvernance conventionnelles**, notamment parce que celles-ci ne sont pas suffisamment résilientes et efficaces pour gérer des processus à long terme, ni l'imprévisible.

La transition doit être plus rapide et plus fondamentale >

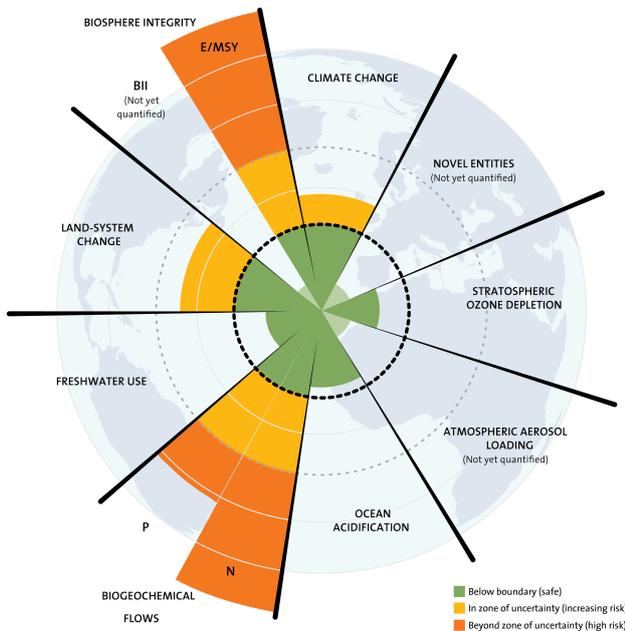
Les objectifs et mesures envisagés par la Belgique d'ici 2030 sont totalement insuffisants pour atteindre l'objectif de neutralité CO₂ en 2040, car si l'on suivait cette approche, l'effort annuel moyen après 2030 devrait être brutalement multiplié par 11 !



[Scénario PNEC : Plan National Énergie Climat élaboré par la Belgique à la demande de l'UE ; GHG=Gaz à effet de serre].

L'activité humaine doit respecter les limites planétaires >

Notre planète a des limites claires. Exploiter les ressources naturelles au-delà de ces limites pourrait modifier profondément l'état actuel du système terrestre. Deux d'entre elles, les « changements climatiques » et l'« intégrité de la biosphère » sont considérées comme les limites planétaires clé (core planetary boundaries), étant donné leur importance fondamentale pour le système terrestre. Outre les changements climatiques, la dégradation structurelle de la biodiversité a atteint un niveau particulièrement alarmant, comme l'a souligné avec force le rapport de l'IPBES de la semaine dernière. En outre, comme le travail de Rockström l'a montré clairement, les différents processus sont en interaction mutuelle.



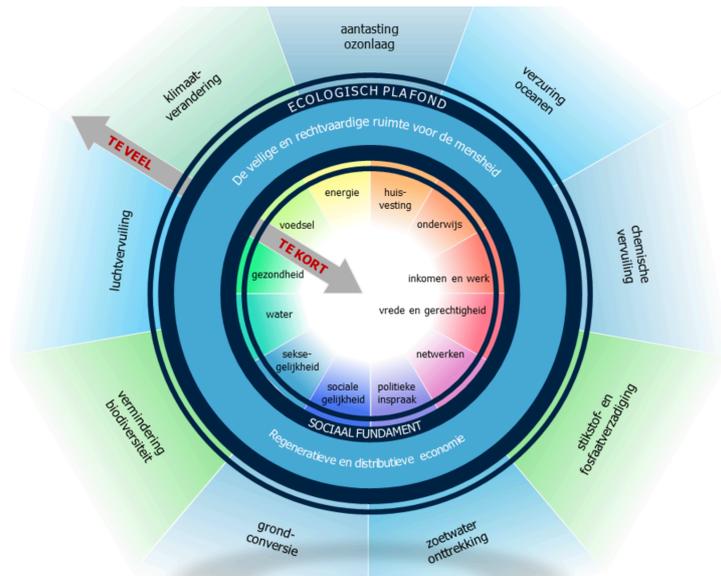
Les limites planétaires :

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

Source : <https://www.stockholmresilience.org/research/planetary-boundaries.html>

Opter pour un développement véritablement durable >

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



En partant du modèle des limites planétaires, Kate Raworth a résumé la réponse aux défis complexes et aux possibilités sous la forme d'un « donut ». Source : <https://www.kateraworth.com/doughnut>

On trouvera ci-dessous un très bref aperçu des différents domaines dans lesquels une action politique urgente s'impose. Le rapport lui-même fournit une vue d'ensemble beaucoup plus complète. Il est important de savoir que notre liste n'est pas exhaustive, mais aussi qu'il ne s'agit pas seulement d'une série de possibilités parmi lesquelles les gouvernements peuvent puiser à leur guise. La crise climatique et la crise de la durabilité exigent une réponse urgente et globale, dans laquelle des mesures urgentes doivent être prises dans tous les domaines en même temps.

1. Le climat et la politique en matière de durabilité sont axés autour d'un tryptique : le climat, les écosystèmes et le social.

La politique climatique ne peut plus se limiter à une politique de la nature, voire même à une « politique des émissions » ; elle doit impérativement intégrer des questions telles que l'aménagement du territoire, les modes de production et de consommation, la justice sociale, une politique d'innovation bien ciblée ainsi que des politiques et une gouvernance meilleures et plus participatives. La crise climatique fait partie d'une crise des écosystèmes. Toute politique climatique et durable est donc impérativement ambitieuse. Les petits pas ne

suffisent pas. Il faut une politique coordonnée et harmonisée fondée sur la recherche des limites planétaires, qui indiquent la marge dans laquelle l'humanité peut se développer en toute sécurité. Une des conditions fondamentales pour concrétiser et soutenir la transition vers une société durable et résiliente face au climat est **que cette transition soit sociale et équitable.**

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

La crise climatique exige de toute urgence **des politiques sérieuses et globales.** Chaque niveau politique devra prendre ses responsabilités : mondial, européen, belge, régional et local.

L'Europe doit **revoir ses ambitions à la hausse** si elle veut respecter l'engagement de l'Accord de Paris.

En Belgique, une **loi spéciale Climat** donnerait légitimité démocratique et transparence, tout en fournissant des structures et des principes de coordination solides. Une coopération harmonieuse au niveau législatif et exécutif rend également possible l'approche intégrée que le règlement européen sur la gouvernance de fin 2018 nous oblige d'ailleurs à adopter.

3. Protéger et étendre les écosystèmes naturels

La relation avec la nature doit être redéfinie et les écosystèmes naturels méritent une expansion et une protection à grande échelle. Nous avons par exemple besoin de toute urgence de **plus de zones naturelles et boisées.** En effet, la nature est indispensable en tant que tampon climatique et pour garantir la biodiversité nécessaire. Dans ce contexte, il est crucial de mettre immédiatement un terme à la déforestation nette et d'œuvrer en faveur d'une compensation forestière efficace.

Il faut aussi travailler beaucoup plus intensément sur les **liens fonctionnels entre la nature et les zones boisées.** Celles-ci sont actuellement très fragmentées dans le paysage.

Il faut aussi créer davantage d'espaces verts biodiversifiés dans les **zones urbaines et industrielles** au profit des résidents et des utilisateurs.

En outre, il est urgent de **renforcer la gestion de l'eau et des zones côtières** : construction de couches de sol imperméables, mise en tampon et stockage des eaux excédentaires, création de zones humides, protection des côtes dans le contexte de l'élévation du niveau de la mer, etc.

4. Se concentrer sur une transition accélérée vers la neutralité climatique de l'énergie et de l'industrie

La clé de voûte d'une politique climatique rationnelle est une transition poussée et accélérée en termes d'énergie et d'émissions. Elle exige à la fois une réorientation de l'économie et des mesures sociales d'accompagnement.

Concrètement, les combustibles fossiles doivent disparaître du mix énergétique au profit de sources d'énergie renouvelables. Pour y parvenir, la demande énergétique totale doit fortement chuter grâce à des économies d'énergie et à des gains d'efficacité dans tous les secteurs.

Il est essentiel que la **transition s'accompagne de mesures sociales.** Dans le cas contraire, les inégalités augmenteront et le soutien sociétal nécessaire ne pourra que disparaître.

En termes d'**économies d'énergie**, par exemple, c'est un défi majeur et crucial que de rendre notre patrimoine immobilier (existant) beaucoup plus efficace sur le plan énergétique.

Bien entendu, l'industrie est également un acteur important dans ce contexte. Pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C, la Belgique doit viser des émissions nettes nulles de CO₂ d'ici 2040 et des émissions nettes nulles pour l'ensemble des gaz à effet de serre d'ici 2050. Les secteurs de la pétrochimie, du raffinage, de l'acier et du ciment sont responsables de la majeure partie des émissions de CO₂ de l'industrie belge. Afin d'atteindre des objectifs climatiques belges ambitieux, l'industrie du pays doit opérer une transition à grande échelle afin de rendre ses procédés et ses produits respectueux du climat et de l'environnement.

La transition énergétique ne fonctionnera pas sans des **mesures intelligentes liées aux moyens**, telles que la suppression progressive des aides publiques et subsides aux combustibles fossiles, l'introduction d'un prix national du carbone et un prix des quotas d'émissions européens (SCEQE) plus élevé pour toutes les entreprises. Celui-ci doit être associé à une taxe sur les importations de CO₂ aux frontières européennes afin de garantir des conditions de concurrence équitables ;

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

Afin de rendre un changement durable réaliste, nous devons également nous concentrer sur une utilisation différente des sols, un meilleur aménagement du territoire et une politique des infrastructures plus intelligente. Cela exige de repenser en profondeur les politiques du logement et de la mobilité, ainsi que la production et la transformation des denrées alimentaires.

Il est essentiel de **cesser immédiatement d’empiéter sur les espaces ouverts** (« arrêt de la bétonisation »).

Cette utilisation de l’espace doit s’accompagner d’une **politique du logement** visant à assurer un logement durable et abordable dans de bonnes conditions. La prime au logement doit être remplacée par une incitation à la rénovation, à la vie collective, modulaire, adaptable et abordable, et la fiscalité du logement doit également être réformée pour la rendre plus durable sur le plan écologique, mais aussi plus sociale.

La **politique de mobilité** doit viser un transfert modal significatif (de l’utilisation de la voiture vers d’autres modes de déplacement, non seulement pour la mobilité des passagers, mais aussi pour le transport des marchandises). La mobilité durable peut notamment être réalisée en travaillant au développement de transports publics de qualité et en facilitant l’intermodalité, par exemple au moyen de mobi-points intelligents.

L’**alimentation** a également un rôle à jouer dans la transition pour le climat et la durabilité. En effet, les régimes alimentaires dominants de l’humanité ne sont bons ni pour nous ni pour la planète.

6. Respecter les limites planétaires en tant que normes de production et de consommation

Privilégier d’autres modes de production et de consommation, principalement axés sur une **économie plus locale et circulaire et une consommation impliquant moins de gaspillage**. L’impact environnemental d’une économie circulaire peut encore être réduit en se concentrant sur des mesures visant à promouvoir le partage et la réparation des produits et des biens.

7. Opter pour une politique cohérente et transversale

Il serait bon que le **Premier ministre et les Ministres-présidents** jouent un rôle de coordination en matière de politique climatique et de durabilité.

Il est important de créer un **conseil d’experts** indépendant capable de fournir des informations objectives et scientifiquement fondées pour les politiques climatiques des différentes autorités belges.

Il est essentiel de s’attacher à susciter l’adhésion de l’ensemble de la population. Dans ce contexte, il est logique de travailler avec des **panels de citoyens** qui pourront désamorcer les sujets politiques délicats.

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

Compte tenu de l’importance et de l’urgence des problèmes liés au changement climatique et au développement non durable de notre économie, des **recherches scientifiques** doivent être poursuivies et élargies dans ces domaines. Une approche interdisciplinaire est indispensable.

Dans le contexte de la recherche et de l’innovation, il convient également de miser spécifiquement sur le développement et l’expansion des **technologies à émissions négatives**. Le but est d’opter au maximum pour des solutions durables pour la séquestration du carbone afin de compenser l’excès d’émissions.

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

La politique climatique et de durabilité ne peut être que participative, délibérative et coproductive. Elle met l’accent sur le renforcement de la communauté, les nouvelles formes de citoyenneté, la redistribution et un changement des mentalités.

Pour vraiment réussir, il faut que nombreuses personnes **soutiennent une politique climatique et durable**. Il est donc nécessaire que les mesures comprennent un large éventail d’informations et de débats sociaux. En outre, des instruments tels qu’une **Journée annuelle du climat** - au cours de laquelle les progrès sont rapportés et discutés - et la science citoyenne ont un sens.

Enfin, il est important de souligner qu’il est urgent que nous nous éloignons de l’idée que se concentrer sur le climat et le développement durable revient à se tirer une balle dans le pied. C’est tout le contraire. La plupart des mesures rapportent de l’argent au lieu d’en coûter. Tous les efforts génèrent des résultats positifs : de nouvelles opportunités économiques, des dépenses publiques réduites, un monde plus sûr, des citoyens qui peuvent vivre une vie plus saine et plus digne. **Une politique correcte en matière de développement durable et de climat entraînera une amélioration de notre niveau de vie.**

Nous sommes fiers d’avoir rassemblé, en seulement trois mois - grâce à la pression de Youth For Climate et aux efforts volontaires des nombreux experts - les connaissances déjà existantes et de les avoir complétées par de nombreuses nouvelles idées et pistes de solutions. Tout le monde est conscient de l’extrême urgence de la situation. Mais il y a de l’espoir, car nous disposons du savoir et des connaissances nécessaires pour nous mettre au travail. **Il est possible d’éviter un réchauffement accéléré de la planète et l’effondrement des écosystèmes. Mais c’est maintenant ou jamais.**

Annexe du Rapport du Groupe d'experts pour le climat et le développement durable (voir section 4.1) QUE DIT LE GIEC À PROPOS DE LA LIMITATION À 1,5°C ET QUELLES SONT LES IMPLICATIONS POUR LES ÉMISSIONS MONDIALES, EUROPÉENNES ET BELGES ?

La Belgique a ratifié l'Accord de Paris entré en vigueur le 6 mai 2017 en ce qui concerne notre pays. Les parties signataires de l'Accord de Paris se sont engagées à « *contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à pour- suivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques* » (Accord de Paris - Article 2).

En fixant cet objectif de 1,5 °C, les parties ont également mandaté le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) afin de rédiger un rapport spécial sur un réchauffement de 1,5 °C. Ce rapport a été publié en octobre 2018 et contient plusieurs analyses utiles donnant des indications des réductions d'émissions nécessaires afin de rester nettement en dessous de 1,5 °C d'élévation de la température (IPCC SR15, Tables 2.4 and 2.2, SPM C. 1.3) :

1. Dans les scénarios limitant l'élévation de la température sous 1,5°C sur l'ensemble du 21^e siècle¹, les émissions globales nettes de gaz à effet de serre diminuent globalement de 55% entre 2010 et 2030. Dans les scénarios en dessous de 1,5°C en 2100 mais légèrement au-delà avant cette date, ces émissions sont globalement en baisse de 43% entre 2010 et 2030. Dans l'ensemble de ces scénarios, la planète atteint typiquement un taux d'émission de gaz à effet de serre « net nul » vers 2066. Ces valeurs sont basées sur les scénarios évalués jusqu'à présent par le GIEC. Elles représentent les réductions d'émissions observées dans ces scénarios sans pour autant que cela implique qu'il soit nécessaire d'employer des émissions de gaz à effet de serre cumulées en tant qu'objectif à long terme².
2. Dans le cadre des scénarios sous 1,5°C, les émissions de CO₂ nettes mondiales diminuent globalement de 65% entre 2010 et 2030. La planète atteint le niveau zéro d'émissions de CO₂ nettes vers 2044. Dans le cadre des scénarios sous 1,5°C en 2100 mais dépassant légèrement 1,5°C avant cette date, le pourcentage de réduction des émissions de CO₂ entre 2010 et 2030 atteint environ 45%, tandis que la planète atteint le niveau zéro d'émissions de CO₂ globales nettes vers 2050.
3. Afin d'avoir deux chances sur trois de rester sous la limite de 1,5 °C, les émissions mondiales cumulées de CO₂ à partir de 2018 ne doivent pas excéder entre 420 et 570 GtCO₂³

Compte tenu du principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, conformément à l'Accord de Paris, les pays développés doivent réduire leurs émissions plus rapidement que ceux en développement.

En accord avec ces éléments, la Commission européenne a proposé un objectif zéro émissions nettes de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 pour l'Europe. Il existe cependant une différence suffisamment documentée entre le puits « anthropique » tel que rapporté par les pays et celui rapporté par la communauté internationale de modélisation du carbone, dans les rapports du GIEC et, par conséquent, dans les valeurs ci-dessus. La raison ? Les rapports du GIEC ne prennent pas en compte « l'absorption naturelle du CO₂ qui n'est pas causée directement par les activités humaines », comme indiqué dans l'encadré SPM.1 du SR15 tandis que dans leur rapport, les pays n'appliquent pas cette règle dans les zones classées comme « terres gérées », où l'ensemble des puits peuvent être comptabilisés (même s'ils ne sont pas directement liés aux activités humaines). Ainsi, une réduction jusqu'au « zéro net » selon les

¹ Trajectoires limitant le réchauffement maximal en dessous de 1,5°C durant tout le 21^e siècle avec un pourcentage de probabilité entre 50 et 66%

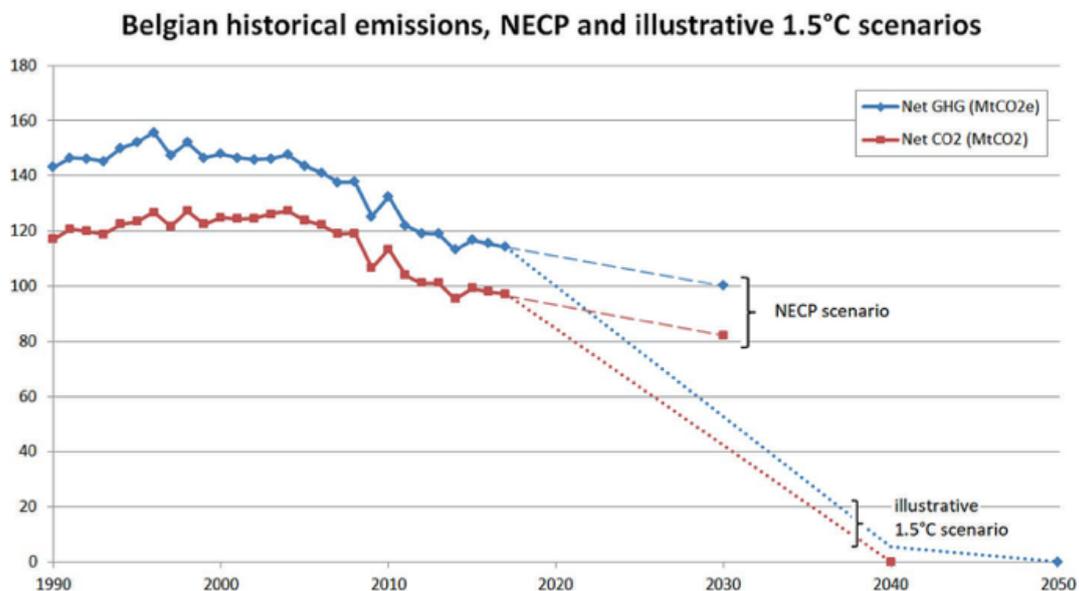
² L'emploi d'émissions de gaz à effet de serre cumulées en tant qu'objectifs est un sujet distinct non traité dans ce cadre. La difficulté réside dans le fait que la réduction des émissions de gaz à courte durée de vie telles que le méthane n'entraîne pas un effet identique à celui de la réduction des émissions de longue durée de vie telles que le CO₂. Certains scénarios compatibles avec la limite de 1,5°C n'atteignent pas le niveau zéro d'émissions de gaz à effet de serre agrégées avant 2100 en raison d'un pourcentage différent de réduction des émissions de courte et de longue durée au fil du temps (agir tôt au niveau des émissions de longue durée de vie diminue le besoin de réduire par la suite les émissions de courte durée de vie).

³ Ces deux valeurs reflètent deux approches différentes de l'estimation de la température moyenne mondiale en surface, comme l'explique de manière détaillée le rapport du GIEC.

rapports nationaux (ou européen) équivaut à une certaine quantité positive d'émission sur la base des valeurs SR15 du GIEC. Nous devons continuer à nous intéresser à ce sujet à l'avenir.

Parallèlement, afin d'atteindre la limite de 1,5 °C, la Belgique et l'Europe doivent viser un objectif zéro émissions nettes de CO₂ vers 2040¹.

À titre d'illustration, le graphique 1 ci-dessous reflète une réduction linéaire des émissions de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre depuis les niveaux de 2018 à un niveau net zéro respectivement en 2040 et 2050



Graphique 1 : Émissions belges dans le scénario du PNEC et dans un scénario indicatif de 1,5°C

L'« approche budget carbone » offre une autre vision du même problème. Le **budget carbone** résiduel global compris entre 420 et 570 GtCO₂ peut être réparti entre les pays. Compte tenu d'une répartition égale par habitant (sur la base de la population), nous obtenons un budget résiduel compris entre 630 et 850 MtCO₂ pour la Belgique à partir de 2018 (6 à 9 fois notre niveau actuel d'émissions de CO₂ annuel). Compte tenu d'une distribution sur la base des émissions actuelles (les pays dotés d'infrastructures plus polluantes se voient attribuer un pourcentage supérieur afin d'éviter de perdre davantage d'actifs immobilisés), nous obtenons un budget résiduel compris entre 990 et 1340 MtCO₂ pour la Belgique à partir de 2018 (10 à 14 fois notre niveau actuel d'émissions de CO₂ annuel)². Ces chiffres illustrent l'ampleur et la rapidité des changements nécessaires pour limiter le réchauffement en dessous de 1,5°C. Ils ne tiennent pas compte de la responsabilité historique ou l'équité du point de vue du développement.

La trajectoire illustrée au Graphique 1 correspondant à un objectif de zéro émissions nettes de CO₂ en 2040 (ligne pointillée rouge) aboutit à **des émissions cumulées de CO₂ en Belgique entre 2018 et 2040 d'environ 1000 MtCO₂**, une valeur située dans (la limite supérieure de) la fourchette abordée ci-dessus de la part belge du budget carbone mondial.

La définition précise des trajectoires menant aux objectifs à long terme en matière de neutralité de CO₂ et de gaz à effet de serre dépend, entre autres paramètres, d'hypothèses sur la manière d'atteindre cet objectif au niveau européen en 2050. Certains pays peuvent avoir un plus grand potentiel que d'autres en matière d'amélioration de puits naturels, par exemple, de sorte à atteindre la neutralité à des horizons légèrement différents dans divers pays, même si dans son ensemble l'Union européenne atteint son objectif de neutralité en CO₂ en 2040 et en gaz à effet de serre en 2050.

Il convient également de noter qu'outre les émissions territoriales prises en compte dans le processus de la CCNUCC, les politiques européenne et belge devraient tenir compte également des **émissions liées à l'importation de biens**.

¹ Notre évaluation repose sur les informations actuellement disponibles. Le rapport SR15 du GIEC ne fournit pas d'information sur la réduction des émissions européennes (et belges) qui correspondraient aux scénarios d'émissions mondiales exposés.

² En 2017, la Belgique représentait 0,15% de la population mondiale et 0,24% des émissions mondiales de CO₂

4.2 Les priorités du CFDD (Conseil fédéral du développement durable) relatives à une politique climatique à mettre en œuvre pour la prochaine législature fédérale

(voir détails dans les annexes 2 et 3, aux pages 19 et 20 de cette note)

L'avis du CFDD « message à l'attention du nouveau gouvernement fédéral » a été approuvé le 18 décembre 2018 de manière **unanime**. Cet avis reprend les priorités des membres du CFDD qui pouvaient être soutenues par tous.

L'avis donne en introduction deux grands messages qui sont en fait liés.

Il faut répondre aux « défis majeurs du futur, au niveau national et international » en donnant un nouvel élan à un projet de société ambitieux dans le cadre du développement durable. En particulier, le CFDD demande un engagement fort du nouveau gouvernement fédéral dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de Paris sur le climat, qui doit se traduire concrètement par des chiffres européens et nationaux pour 2030.

Le développement durable suppose en effet une cohérence forte entre les stratégies et les mesures prises par les différents niveaux de pouvoir, ce qui sera possible si le principe d'un fédéralisme coopératif est renforcé : *une coordination systématique intrabelge est nécessaire : celle-ci devrait être verticale et horizontale entre les différentes instances belges, en veillant à une cohérence globale des politiques de transition : objectifs, stratégies, moyens à mettre en œuvre, dialogue avec les citoyens et la société civile.* Le « principe de mutualité » est à la base de cet esprit de coopération, selon ce principe, *chaque niveau de pouvoir cherche à agir de manière à renforcer l'efficacité de tous les autres niveaux de pouvoir.*

Le CFDD est prêt à travailler dans cette logique interfédérale de coopération, il a d'ailleurs émis déjà plusieurs avis, en coordonnant les points de vue des conseils de trois Régions, sur des sujets relatifs à la gouvernance de la politique climatique, le plan national énergie et climat, la politique d'adaptation aux changements climatiques, la stratégie nationale de développement durable...

Le CFDD a ensuite émis **dans le même avis une série de recommandations**, dont voici ci-dessous les résumés.

Bâtiments, infrastructures : investir massivement pour une meilleure efficacité énergétique, notamment des bâtiments publics

Assurer la résilience de notre système financier : il faut rendre le système financier résilient aux changements climatiques et diriger les flux financiers dans des investissements durables (rôle de la taxonomie et de la transparence)

Assurer la transition du tissu industriel : les différents secteurs industriels doivent établir des scénarios de transition pour être compatible avec des objectifs climatiques ambitieux. Ceci doit se faire dans le cadre d'une politique coordonnée qui permette les investissements nécessaires.

Au niveau européen, il faut traiter les différentiels sociaux, environnementaux et économiques qui existent avec les différents partenaires commerciaux.

Une politique de formation permettant des reconversions de carrière est également nécessaire (« transition juste »).

Assurer la résilience du pays face aux changements climatiques : mettre en place des politiques d'adaptation : il est urgent de mettre en place une stratégie d'adaptation qui *permette d'adapter notre société, notre environnement et notre économie aux changements climatiques*

Mobilité : c'est sans doute le domaine où il faudra une collaboration importante entre toutes les autorités, avec comme principaux points à mettre en œuvre : la construction d'une stratégie interfédérale de mobilité, qui devrait aboutir à un plan de mobilité interfédéral global, le soutien aux transports collectifs (publics et privés), un investissement dans les infrastructures, la révision du système de voiture de société

Qualité de l'air : il faut mettre en œuvre un pacte pour la qualité de l'air qui soit mis en œuvre et suivi par un nouveau comité interministériel

Renforcer notre politique de coopération internationale, atteindre les objectifs de développement durable (SDG's) : La politique climatique doit aussi comprendre un volet important en terme de coopération au développement, une nouvelle stratégie nationale de développement durable devrait mieux intégrer le nouveau cadre des nations Unies (Agenda 2030, rôle des SDG's)

Politiques d'accompagnement nécessaires à une politique climatique : une politique climatique compatible avec un développement durable doit aussi faire des priorités de la lutte contre la pauvreté et de la sauvegarde de la biodiversité.

4.3 Rapport « A net-zero greenhouse gas emissions Belgium 2050 » (Boussemaere et al. 2019)

This report prepared in the framework of #SignForMyFuture considers the transition to net-zero greenhouse gas emissions for a number of key sectors in Belgium. The three key chapters below cover these issues:

3. Belgium's greenhouse gas emissions:

- 3.1. Current status of greenhouse gas emissions in Belgium
- 3.2. Belgian climate goal for 2030 and expected impact of mitigation activities
- 3.3. Moving towards net-zero greenhouse gas emissions by 2050
- 3.4. Initiating the debate on transition policies

4. Sectoral transition pathways

- 4.1. Mobility and Logistics
- 4.2. Buildings, the built environment and urban and regional planning
- 4.3. Industry and materials use
- 4.4. Agriculture, food and forestry
- 4.5. Electricity System
- 4.6. Financing the transition and fiscal reform
- 4.7. Cross-sectoral transition elements

5. Transition governance

- 5.1. Introduction
- 5.2. Develop long-term and integrated vision and strategy
- 5.3. Determined and strengthened administrations
- 5.4. An independent academic center of expertise

The full report (and Executive Summary) is available here: https://www.ies.be/files/Report_Belgium2050.pdf

Annexe 1 : Bibliographie

- Bamber, Jonathan L., Michael Oppenheimer, Robert E. Kopp, Willy P. Aspinall, and Roger M. Cooke, April 2019. *Ice sheet contributions to future sea-level rise from structured expert judgment*, PNAS : www.pnas.org/cgi/doi/10.1073/pnas.1817205116
- Cambridge Econometrics (Eva Alexandri, Richard Lewney, Jamie Pirie, Phil Summerton), Element Energy (Foaad Tahir, Michael Joos, Emma Freeman, Sam Foster, Shane Slater), Project coordination (European Climate Foundation, Dries Acke, Stijn Carton, Pete Harrison), March 2019. *Towards fossil-free energy in 2050* : <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2019/03/Towards-Fossil-Free-Energy-in-2050.pdf>
- Climact in collaboration with Prof. Th. Bréchet (UCLouvain), the Belgian Federal Planning Bureau and Oxford Economics, October 2016. *Macroeconomic impacts of the low carbon transition in Belgium*, Publication of the Federal Public Service Health, Food Chain Safety and Environment – Climate Change Service : https://www.climat.be/2050/files/6214/7642/6494/macro_low_carbon_report.pdf
- Climact, PwC et SuMa Consulting, juin 2018a. *Débat national belge sur la tarification du carbone – Résumé à l'intention des décideurs*, édité et distribué par le Service Changements climatiques du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, en étroite collaboration avec Climact, PwC et SuMa Consulting : www.climat.be/tarification-carbone
- Climact, PwC et SuMa Consulting, Juni 2018b. *Belgisch nationaal debat over koolstofarifiering – Samenvatting voor Beleidsmakers*, Deze Executive Summary wordt uitgegeven en verdeeld door de Dienst Klimaatverandering van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, in nauwe samenwerking met Climact, PwC en SuMa Consulting : www.klimaat.be/koolstofarifiering
- Climact, PwC et SuMa Consulting, Juin 2018c. *Belgian National Debate on Carbon Pricing – Final Report*, édité et distribué par le Service Changements climatiques du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, en étroite collaboration avec Climact, PwC et SuMa Consulting : https://www.climat.be/files/2615/3268/2882/National_Carbon_Pricing_Debate_-_Final_Report.pdf
- Commission Européenne, octobre 2018. Rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil - *L'UE et l'accord de Paris sur le climat: bilan des progrès réalisés à la COP de Katowice*, COM(2018) 716 final : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0716&from=FR>
- Ecologic Institute (Matthias Duwe, Eike Karola Velten, Nick Evans, Mona Freund, with support from Theresa Stoll, Ewa Iwaszuk and Selma Clara Kreibich), Climact (Julien Pestiaux, Benoît Martin, Pascal Vermeulen, with support from Marion Latiers, Sacha Breyer), Project coordination (European Climate Foundation - David Lopez Morales, Dries Acke, Erica Hope), May 2019. *Planning for Net Zero : Assessing the draft national energy and climate plans* : <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2019/05/Planning-for-Net-Zero.-Assessing-the-draft-NECPs.pdf>
- European Commission, February 2019. Commission staff working document - *Country Report Belgium 2019*, Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Central Bank and the Eurogroup, SWD(2019) 1000 final : https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-belgium_en.pdf#page=57
- Environment Agency (IRCEL-CELINE), ECONOTEC, April 2019. Belgium's greenhouse gas inventory (1990-2017) - National Inventory Report Submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change : https://www.climat.be/files/5415/5533/0870/NIR_15042019.pdf
- Flemish Environment Agency (VMM), Flemish institute for technological research (VITO), Walloon Agency for Air and Climate (AWAC), Brussels Environment (IBGE-BIM), Federal Public Service of Health, Food Chain Safety and Environment, Belgian Interregional, April 2019. *Belgium's greenhouse gas inventory (1990-2017) - National Inventory Report Submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change* : https://www.climat.be/files/5415/5533/0870/NIR_15042019.pdf
- Global Sustainable Development Report*, 2019 : <https://sustainabledevelopment.un.org/globalsdreport/2019>
- Groupe d'experts pour le climat et le développement durable, 14 Mai 2019. *Rapport final* : https://www.klimaatpanel.be/laravel-filemanager/files/shares/klimaatpanel_OK_FR_volledig_spread_LwR2.pdf

IPBES, 2019. Résumé à l'intention des décideurs, photos, vidéos et autres ressources médiatiques : bit.ly/IPBESReport

IPBES, 2019. Communiqué de presse: Le dangereux déclin de la nature : Un taux d'extinction des espèces « sans précédent » et qui s'accélère : <https://www.ipbes.net/news/Media-Release-Global-Assessment-Fr>

IPCC, 2018. Global warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. [V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H. O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J. B. R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M. I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, T. Waterfield (eds.)]. In Press : <https://www.ipcc.ch/sr15/>

Lecocq N. (Inter-Environnement Wallonie), *Dans quel monde allons-nous vivre ? Trois scénarios « plausibles » du GIEC* : <https://www.iew.be/dans-quel-monde-allons-nous-vivre-trois-scenarios-plausibles-du-giec/>

Misonne D. de l'Université Saint-Louis - Bruxelles de concert avec le comité scientifique pour le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire & Environnement (Service Changements climatiques), novembre 2018. *Gouvernance belge en matière de climat – Rapport de synthèse* : https://www.climat.be/files/8115/4299/0006/KlimGov_Synth_FR.pdf et https://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/3804/files/2019/02/KlimGov_Synth_NL.pdf

Panel voor klimaat en duurzaamheid, 14 mei 2019. *Het eindrapport* :

https://www.klimaatpanel.be/laravel-filemanager/files/shares/Binnenwerk%20klimaat_OK_NL_HgR_2.pdf

Boussemaere Pieter, Jan Cools, Michel De Paepe, Cathy Macharis, Erik Mathijs, Bart Muys, Karel Van Acker Han Vandevyvere, Arne van Stiphout, Frank Venmans, Kris Verheyen, Pascal Vermeulen, Sara Vicca, Tomas Wyns, May 2019. *A net-zero Greenhouse Gas Emissions - Belgium 2050. Initiating the debate on transition policies*: https://www.ies.be/files/Report_Belgium2050.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), mars 2017 (Lettre No. 3). *Budget carbone* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre3.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), Août 2018 (Lettre No. 10). *Réconcilier habitat et climat*: plateforme-wallonne-giec.be/lettre10.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), Octobre 2018 (Lettre No. 11). *Rapport spécial du GIEC "Réchauffement de 1.5°C"* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre11.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), janvier 2019 (Lettre No. 12). *COP24 - Quelles avancées ?* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre12.pdf

PWG (Plateforme wallonne pour le GIEC), avril 2019 (Lettre No. 13). *"Sauver le climat" : les bases* : plateforme-wallonne-giec.be/lettre13.pdf

Site web Youth4Climate : <https://youth4climate.be/fr-BE/>

Spratt David & Ian Dunlop, May 2019. Existential climate-related security risk :

A scenario approach, Breakthrough - National Centre for Climate Restoration : <https://www.breakthroughonline.org.au/papers>

Université Saint-Louis – Bruxelles, Université catholique de Louvain-la-Neuve, de concert avec le comité scientifique pour le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire & Environnement (Service Changements climatiques), novembre 2018. *Dialogue sur la «gouvernance climatique en Belgique» Principales conclusions, comprenant des propositions concrètes pour améliorer la gouvernance climatique dans une Belgique fédérale* : https://www.climat.be/files/6415/4532/2480/Conclusions_principales_Dialogue_Gouvernance_climat.pdf

Annexe 2 : Quelques extraits d'avis du CFDD

Bâtiments, infrastructures

Le Conseil demande au nouveau gouvernement fédéral de faire preuve d'une solide initiative afin d'accélérer la rénovation énergétique des bâtiments pour le service public. Le Conseil demande au nouveau gouvernement d'investir au moins 150 millions d'euros par an dans l'intelligence et l'efficacité énergétiques des bâtiments fédéraux à usage public.

Le CFDD plaide par ailleurs pour relancer les investissements dans les infrastructures. L'amélioration massive de l'efficacité énergétique des bâtiments existants est un axe essentiel de la mise en œuvre de l'accord de Paris.

Veiller à assurer la résilience de notre système financier

Les changements climatiques représentent différents types de risques pour le secteur financier: des risques matériels pouvant détériorer la solvabilité des entreprises, des risques juridiques (entreprises polluantes exposées au risque potentiel d'être tenues pour responsables) et des risques de transition (transition précipitée impliquant par exemple un changement rapide des coûts de l'énergie et d'éventuels désavantages concurrentiels pouvant générer des faillites d'entreprises). Il est essentiel que ces risques soient connus grâce à une politique efficace de transparence et puissent faire l'objet d'un contrôle de la part des instances de régulation du secteur financier.

Assurer la transition du tissu industriel

Le CFDD estime que la Belgique doit se doter d'une politique coordonnée permettant l'évolution et le redéploiement du tissu industriel ainsi que les investissements nécessaires dans le cadre des objectifs climatiques (notamment ceux du Plan national Energie Climat).

Pour le Conseil, il importe que les gouvernements incitent les secteurs à développer une feuille de route (ex: European roadmaps) reprenant les évolutions nécessaires pour que les industries puissent atteindre les objectifs bas carbone en 2050. Le Conseil estime important que, si nécessaire, des mesures soient effectivement prises afin de sauvegarder la position compétitive des entreprises.

Le CFDD suggère au gouvernement fédéral de plaider au niveau européen pour évaluer et suivre le différentiel environnemental, social et économique existant entre l'Union Européenne et ses différents partenaires commerciaux, en lien avec les politiques industrielle, climatique et énergétique.

Mobilité et qualité de l'air

Le Conseil plaide pour la conclusion d'un 'pacte pour la qualité de l'air'. Un nouveau comité interministériel serait chargé du suivi de la mise en œuvre de ce pacte.

Le Conseil demande au nouveau gouvernement fédéral de prendre l'initiative de développer rapidement une vision stratégique interfédérale en matière de mobilité ... Cette vision est nécessaire pour coordonner les politiques menées par les différents niveaux de pouvoir. ... en cohérence avec une vision stratégique en matière d'aménagement du territoire. Elle devrait aboutir à l'adoption d'un plan de mobilité global interfédéral qui soit en cohérence avec les éventuels plans de mobilité de tous les niveaux de pouvoir.

Le Conseil recommande de revoir le système de voitures de société, comme recommandé par la Commission européenne, en instaurant un 'budget mobilité' tel que proposé par les interlocuteurs sociaux. Ce budget mobilité est une étape intermédiaire vers une mobilité durable et doit conduire à un transfert modal.

Mettre en place une politique d'adaptation

Pour garantir la résilience de notre pays face aux changements climatiques, la sécurité sociale, la compétitivité de nos entreprises et la protection de l'environnement auront un rôle essentiel à jouer. ... il est urgent et nécessaire d'adapter notre société, notre environnement et notre économie aux changements climatiques. Ainsi, une analyse globale des impacts socio-économiques des changements du climat serait souhaitable pour identifier les secteurs, les entreprises et les catégories de travailleurs qui seront les plus affectés et de quelle manière et ce, afin de permettre à ceux-ci de les anticiper.

Renforcer notre politique de coopération internationale/ réaliser les objectifs de développement durable

Le Conseil demande au nouveau gouvernement de veiller au bon fonctionnement du cadre légal pour la politique de développement durable dans la perspective des enjeux actuels.

L'objectif doit être de mettre ce cadre – parallèlement à des efforts similaires au niveau régional – en conformité avec le nouveau contexte politique international des SDG et ce, de la façon la plus efficace et qui peut rapidement

donner des résultats. Tout ceci signifie que la stratégie fédérale de développement durable doit être adaptée et renforcée en fonction du nouveau cadre SDG et qu'une stratégie nationale crédible doit être mise en place, comme l'a précisé le Conseil en détail dans de précédents avis....

La cohérence politique devrait, selon le Conseil, être un critère déterminant dans le monitoring de la stratégie nationale de développement durable et dans les rapports sur cette stratégie. Le conseil demande – dans la perspective d'une cohérence politique – que soit développé un instrument global capable de réaliser une évaluation ex ante transparente et approfondie de l'impact des décisions politiques sur les différentes dimensions du développement durable (la dimension sociale, environnementale et économique), y compris la mise en œuvre des SDG.

Le Conseil continue à attirer l'attention du nouveau gouvernement fédéral sur la mise en œuvre des engagements internationaux existants en matière d'aide au développement, en ce compris la norme des 0,7%.

Lutter contre la pauvreté

Dans le cadre de la stratégie UE2020, la Belgique s'est fixé comme objectif de réduire le nombre de personnes qui courent un risque de pauvreté ou d'exclusion sociale. La Belgique doit poursuivre ses efforts pour réaliser cet objectif.

Les politiques à mettre en œuvre pour atteindre des objectifs climatiques ambitieux devront prendre nécessairement en compte cette dimension.

Sauvegarder la biodiversité Le Conseil demande à la Belgique de renforcer la lutte contre le commerce illégal d'espèces végétales et animales menacées par la mise en place et l'application d'un plan d'action coordonné à l'échelle nationale et conforme au plan d'action européen.

Annexe 3 : Avis du CFDD pertinents

Avis sur le projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC), Avis rédigé en commun par : CFDD, CCE, CESE Wallonie –Pôle environnement – Pôle énergie, SERV, Minaraad, CESRBC, CERBC (2019) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a03f.pdf>

Avis du CFDD sur le projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC) (2019) : https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a02f_0.pdf

Avis relatif à une proposition de loi spéciale « Climat » (2019) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a01f.pdf>

Avis sur le Pacte national d'investissements stratégiques et le financement de la transition vers une économie décarbonée (2018) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a07f.pdf>

Avis relatif à la contribution fédérale au Plan National Energie Climat 2030 (2018) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a06f.pdf>

Un message du CFDD à l'attention du nouveau gouvernement fédéral (2018) : https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a11f_0.pdf

Avis relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air (2018) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a05f.pdf>

Avis sur le financement de la rénovation énergétique des bâtiments utilisés pour les services publics (2017) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2017a06f.pdf>

Avis sur le projet de Plan national d'adaptation 2016-2020 pour la Belgique (En collaboration avec les Conseils consultatifs régionaux suivants : CERBC, CESRBC, CWEDD, CESW, Minaraad et SERV) (2017) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2017a01f.pdf>

Avis sur la gouvernance concernant la politique climatique (2016) : <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2016a03f.pdf>