

Avis sur la révision du plan fédéral énergie-climat 2030 (PFEC)



- **Demandé par les ministres Khattabi et Van der Straeten dans une lettre datée du 22 décembre 2023**
- **Préparé par le groupe de travail « Energie et Climat »**
- **Approuvé par l'Assemblée générale par procédure écrite le 18/03/2024 (voir Annexe 1)**
- **La langue originale de cet avis est le français**

1. Demande d'avis

[1] Le CFDD a reçu le 22/12/2023 une demande d'avis signée par les ministres Khattabi et Van der Straeten, concernant la révision du plan fédéral énergie-climat (PFEC). Les ministres demandent au CFDD de coordonner les travaux en impliquant le CCE, la CREG et le Service de lutte contre la pauvreté, la précarité et l'exclusion sociale¹. L'avis est attendu pour le 29 février au plus tard.

[2] Parallèlement à cette demande, le CFDD a également reçu le 22/12/2023 une demande d'avis signée par les présidentes de CONCERE (Concertation de l'énergie entre l'État fédéral et les régions) et de la CNC (Commission Nationale Climat) sur le projet de révision du PNEC, avec la demande de coordonner cet avis avec le CCE, les conseils régionaux et le Conseil Consultatif Gaz et Electricité. Les présidentes demandent de se focaliser sur les aspects transversaux et de cohérence générale du projet de PNEC. L'avis est également attendu pour le 29 février au plus tard.

2. Autres avis pertinents du Conseil

[3] Le Conseil rappelle que de nombreux avis² ont déjà été remis sur le Plan National Energie-Climat 2030, ainsi que sur son volet fédéral. Il constate que de nombreuses recommandations de ces avis sont encore d'actualité, et encourage donc le gouvernement fédéral à prendre les mesures nécessaires pour y répondre.

[4] Il fait par ailleurs également référence à l'avis commun sur la révision du PNEC³, qui traite principalement des questions de gouvernance.

3. Statut du PFEC, timing du processus et consultation

¹ Voir <https://luttepauvrete.be/>, qui a participé à la rédaction de cet avis

² Notamment: Avis (2023a03) de Brupartners, CCE, CERBC, CESE Wallonie, MinaRaad, SERV : Avis sur la révision du plan national énergie-climat 2030 (PNEC), <https://frdo-cfdd.be/fr/avis/03-avis-sur-la-revision-du-plan-national-energie-climat-2030-pnec/>; Avis(2019a02) du CFDD sur le projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC), <https://frdo-cfdd.be/fr/avis/02-avis-du-cfdd-sur-le-projet-de-plan-national-energie-climat-2030-pnec/> ;

³ Avis (2024a02) sur la révision du plan national énergie-climat 2030 (PNEC), <https://frdo-cfdd.be/fr/avis/02-avis-sur-la-revision-du-plan-national-energie-climat-2030-pnec/>

- [5] Le Conseil constate que l'Etat fédéral a seulement « pris acte » de l'actualisation du PFEC, alors que les autorités régionales ont quant à elles approuvé l'actualisation de leurs plans respectifs.
- [6] Il constate que le *burden sharing* n'est pas encore réglé pour le PNEC 2030, et que l'objectif de réduction de 47% des émissions (hors système ETS) ne pourra dès lors pas être atteint. Il insiste pour que ce *burden sharing* soit fixé au plus vite, et n'entrave pas le respect des délais imposés par la Commission Européenne pour la notification du PNEC révisé.
- [7] Il insiste par ailleurs fortement pour que des trajectoires soient définies et que les délais annoncés soient respectés. Des retards impliquent en effet des mesures additionnelles pour atteindre la même diminution des émissions.
- [8] Le Conseil regrette que le délai demandé pour remettre cet avis soit aussi court, en tenant compte du fait qu'une consultation de tous les stakeholders est très difficile à organiser dans de tels délais. Une consultation qualitative sur un document aussi important et volumineux est un processus qui demande suffisamment de temps. Le Conseil insiste pour que le gouvernement en tienne compte dans ses prochaines demandes d'avis.
- [9] Il s'interroge sur le processus de « tables rondes sur le climat »⁴ mis en place en 2022. Celui-ci a demandé beaucoup d'investissement en temps de la part des stakeholders, et la manière dont les résultats ont été intégrés dans le projet de révision du PFEC n'est pas claire. Par ailleurs, ce type de processus aurait dû être organisé à un niveau national pour être pleinement utile.

4. Recommandations : Gouvernance et monitoring

- [10] Le Conseil souligne que la lisibilité du PFEC laisse encore beaucoup à désirer. Il appelle donc à une rationalisation approfondie du texte, ou à l'ajout d'un résumé exécutif complet et d'une table des matières cohérente. Il serait fondamental d'inclure une numérotation dans tous les titres avec une structuration claire.
- [11] Le Conseil accueille favorablement la loi fédérale relative à la gouvernance de la politique climatique, qui implique et responsabilise les différents ministres et administrations.⁵
- [12] Il note qu'il y a toujours un manque d'analyses concernant les opportunités et défis financiers, économiques et sociaux des politiques concernées.
- [13] De manière générale, le Conseil constate que le projet de plan contient à de nombreux endroits des objectifs et des impacts chiffrés ; les mesures permettant d'atteindre ces objectifs sont en revanche souvent peu ou pas développées ou chiffrées, et ce tant en termes d'impacts qu'en termes de coûts. Elles sont également souvent

⁴ <https://climat.be/actualites/2022/tables-rondes-sur-le-climat>

⁵ <https://climat.be/actualites/2023/le-parlement-federal-approuve-la-loi-relative-a-la-gouvernance-de-la-politique-climatique-federale>

peu explicites en termes de délais et de moyens. La faisabilité de certaines mesures qui sont développées n'est pas toujours démontrée.⁶ Le Conseil demande de réaliser systématiquement - et en impliquant les parties prenantes - une analyse d'impact pour les nouvelles mesures, *ex ante* lorsqu'elles sont élaborées et *ex post* lorsqu'elles sont évaluées.

5. Position d'Energia

Certains membres⁷ soutiennent la position d'Energia reprise ci-dessous:

1. Énergies renouvelables : obligation d'incorporation de biocarburants⁸

Energia estime que le tableau des obligations d'incorporation de biocarburants reflète l'évolution vers 2030 sur la base de la directive RED II transposée.⁹ Cependant, les objectifs de la REDIII, qui visent également 2030, sont deux fois plus élevés et doivent donc être pris en compte ici. Pour garantir la transparence, la bonne gouvernance et la sécurité juridique à l'égard du secteur des biocarburants et des opérateurs de carburants en général, les objectifs de la RED III devraient être intégrés dans le tableau. Ils doivent être reflétés dans la trajectoire de réduction des SER pour le secteur des transports, qui fait partie de la trajectoire globale des SER pour la Belgique. En particulier, le tableau 6 de la page 30, qui indique l'objectif de 21,7 % pour 2030, ne semble pas correspondre aux ambitions accrues de la REDIII.

La RED III ayant été adoptée au niveau européen en octobre 2023, il serait selon Energia souhaitable de réaliser sa transposition dans la législation belge à partir du 1er janvier 2025 afin de démarrer le processus d'incorporation accéléré le plus tôt possible (en donnant des incitants à l'investissement).

2. Véhicules zéro émission : problème de coordination et de respect des décisions européennes

1- Suppression progressive des voitures thermiques¹⁰

Le volet fédéral souligne que la Belgique préconise 2030 comme date d'arrêt des véhicules à émissions non nulles. Energia estime que cela va à l'encontre des décisions prises au niveau européen (règlement sur les émissions de CO₂ des voitures particulières): l'Europe ouvre en effet encore la porte aux voitures thermiques, et ce en 2035, à condition qu'elles roulent avec des "carburants neutres en CO₂"¹¹. La Belgique devrait en tenir compte dans son plan national énergie-climat. Notre pays devrait respecter le cadre européen et garantir un *level playing field* avec les autres États membres en:

⁶ Avis(2019a02) du CFDD sur le projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC), <https://frdo-cfdd.be/fr/avis/02-avis-du-cfdd-sur-le-projet-de-plan-national-energie-climat-2030-pnec/>, [13]

⁷ Membres qui soutiennent cette position : Vanessa Biebel (vice-présidente du CFDD), Ineke De Bisschop (FEB), Ann Nachtergaele (Fevia), Françoise Van Tiggelen (DETIC pour Essenscia), Piet Vanden Abeele (UNIZO)

Membre qui s'abstient quant à cette position : Patrick Dupriez, président du CFDD

Membres qui s'opposent à cette position : Bart Vannetelbosch (vice-président du CFDD), Kiki Berkens (11.11.11), Benjamin Clarysse (BBLV), Sacha Dierckx (FGTB), Eva Joskin (BBLV), François Sana (CSC), Thomas Vael (ACV), Hadrien Vanoverbeke (CGSLB)

⁸ Voir le Projet de mise à jour du Plan National Energie et Climat belge 2021-2030 (PNEC 2023), p.30, p.37, p.125, p.155 et p. 776

⁹ Renewable Energy Directive II

¹⁰ Voir le Projet de mise à jour du Plan National Energie et Climat belge 2021-2030 (PNEC 2023), p.271

¹¹ Ses modalités sont encore en discussion au niveau européen

- a) respectant l'échéance européenne 2035;
- b) autorisant les nouvelles voitures thermiques alimentées par des carburants renouvelables après 2035.

Energia ajoute que la proposition contenue dans le PNEC est du *goldplating*. Le gouvernement devrait prendre en compte les éléments clés suivants:

- a) Une interdiction anticipée à partir de 2030 (contre 2035 pour l'UE et l'ouverture aux carburants neutres en CO₂) dans un État membre risque de fausser le marché intérieur et de violer le principe d'égalité.
- b) La date de 2030 est un véritable défi compte tenu de la pénétration actuelle des véhicules électriques sur le marché et du rythme des infrastructures de recharge.
- c) Il faut tenir compte des problèmes d'approvisionnement en matières premières rares pour la production de batteries, ce qui pourrait avoir une incidence sur la pénétration des voitures électriques. La Cour des comptes européenne¹² prévient que les fabricants de l'UE seront confrontés à une pénurie imminente de matières premières pour les batteries à partir de 2030.
- d) Elle ne tient pas compte du fait que les biocarburants avancés¹³ déjà disponibles et, à moyen terme, les RFNBO¹⁴ (par exemple, les e-fuels) peuvent être utilisés dans les véhicules thermiques pour contribuer à la décarbonation des transports et, partant, à la réalisation des objectifs climatiques.

2- Analyse du cycle de vie

L'accord du gouvernement fédéral stipule que "*En concertation avec les entités fédérées, le gouvernement autorisera, à terme uniquement la vente de véhicules « zéro émission » à condition qu'il y ait sur le marché suffisamment de voitures à coût abordable et que des analyses sur le cycle de vie soient disponibles.*"¹⁵

Energia constate que les différentes autorités ont pris ou prévu des mesures qui ne sont pas fondées sur les analyses de cycle de vie disponibles, et cite deux exemples:

- PFEC (p.241)¹⁶: voitures de société à émissions nulles (2026)
- VEKP (p.281) À partir de 2030, la DIV n'immatriculera plus que des taxis zéro émission

En outre, le règlement sur les émissions de CO₂ des voitures particulières stipule que, d'ici à la fin de 2025, la Commission européenne devrait élaborer une méthodologie pour calculer les émissions de CO₂ au cours de l'analyse du cycle de vie (ACV) des voitures particulières. Energia estime qu'il s'agit d'un changement radical car, jusqu'à présent, elle ne prenait en compte que les émissions au niveau de l'échappement des voitures, une méthode

¹² <https://www.eca.europa.eu/nl/news/NEWS-SR-2023-15>

¹³ Les biocarburants qui ne sont pas en concurrence avec l'alimentation.

¹⁴ Combustibles renouvelables d'origine non biologique.

¹⁵ Accord du gouvernement fédéral du 30 septembre 2020, p.60

¹⁶ Les numéros de page font référence au Projet de mise à jour du Plan National Energie et Climat belge 2021-2030 (PNEC 2023)

de calcul incomplète et dépassée.¹⁷ L'Europe s'engage donc également sur la voie d'une analyse plus complète et globale du cycle de vie, qui établit une cartographie des émissions "nettes" de CO₂.

3. Manque de clarté pour l'élimination progressive des voitures thermiques dans les zones à faibles émissions

Energia constate que des échéances différentes pour l'élimination progressive des voitures thermiques sont prévues à Anvers, Gand et Bruxelles, ce qui n'améliore pas la clarté pour les citoyens. En outre, la décision de ne plus autoriser les voitures diesel et les voitures à essence dans les zones à faibles émissions (LEZ) est en contradiction avec la réalité technologique. Les nouvelles voitures diesel (depuis la norme Euro6d) respectent les limites officielles de qualité de l'air (particules et NOx), comme le démontrent les nouveaux tests officiels obligatoires en conditions de conduite réelles. Il n'y a donc selon Energia aucune raison scientifique ou objective d'interdire les voitures Euro6d dans une LEZ, contrairement aux anciennes voitures diesel qui sont progressivement éliminées. Une LEZ devrait être technologiquement neutre et son entrée devrait être basée uniquement sur les normes d'émissions officielles plutôt que sur l'exclusion a priori de technologies spécifiques. Avec le renouvellement progressif du parc automobile, de plus en plus de voitures en circulation seront au moins conformes à la norme Euro6d et respecteront donc les normes d'émission, ce qui rend incompréhensible l'interdiction de ces voitures. Energia ajoute enfin que les particules proviennent principalement du freinage et de l'usure des pneus.¹⁸

4. Politique industrielle incitative pour attirer les investissements dans notre pays

Energia soutient les initiatives du "Klimaatsprong", mais préconise d'être plus ambitieux afin d'attirer des investissements plus importants dans notre pays. Les entreprises de notre pays pourraient jouer un rôle de pionnier dans de nombreux domaines tels que le recyclage, l'électrification, l'hydrogène ou le captage et le stockage du carbone. Pour ce faire, il convient de créer un cadre de politique industrielle à long terme encourageant, stable et cohérent afin d'attirer les investissements nécessaires grâce, entre autres, à l'accélération et à la simplification des procédures d'autorisation, à la sécurité juridique, à des infrastructures transfrontalières tournées vers l'avenir, à un accès plus rapide au financement, etc. Energia ajoute que la Belgique doit rattraper son retard en soutenant un large éventail de technologies net zéro telles que l'hydrogène, le CCS et le CCU, les produits à faible teneur en carbone et les produits renouvelables afin d'attirer les investissements nécessaires dans notre pays. L'infrastructure nécessaire pour le captage du CO₂, l'électricité, l'hydrogène et d'autres solutions énergétiques à faible teneur en carbone devrait être développée par le biais de partenariats structurels avec des pays tels que les Pays-Bas, le Royaume-Uni, le Danemark et la Norvège. Energia plaide donc pour que notre pays ratifie le protocole de Londres. La Belgique ne doit pas seulement devenir un centre logistique, mais aussi veiller à ce que l'importation dans notre

¹⁷ Toutes les formes d'énergie pour le transport génèrent des émissions de CO₂, soit au stade de la production et du recyclage, soit pendant leur utilisation, soit les deux.

¹⁸ Voir notamment le communiqué de presse de l'ADEME du 20 avril 2022: <https://presse.ademe.fr/2022/04/plus-de-la-moitie-des-particules-fines-emises-par-les-vehicules-routiers-recents-ne-proviennent-plus-de-lechappement.html>

pays soit suffisamment attrayante (level playing field autour du multiplicateur, pénalité en cas de défaillance de l'obligation RFNBO, ...) pour investir dans nos entreprises.

Energia estime également pertinent d'utiliser le fonds ETS pour des investissements matériels dans des entreprises ETS et ajoute qu'en général, il devrait être partiellement utilisé pour des projets d'énergie renouvelable dans l'industrie.

Energia souligne également l'importance d'une politique industrielle visant à utiliser les molécules renouvelables pour la transition de la mobilité personnelle, afin qu'elles puissent ensuite être utilisées pour les secteurs des transports difficiles à électrifier (transport maritime, aviation, fret à longue distance) et comme matière première pour les produits pétrochimiques.

6. Position des syndicats et des organisations Nord-Sud, environnementales et de consommateurs

Certains membres¹⁹ soutiennent la position des syndicats et des organisations Nord-Sud, environnementales et de consommateurs (ci-dessous appelées "ces organisations membres"), reprise ci-dessous:

Préambule

Ces organisations membres ont déjà fourni des avis étendus et approfondis sur les aspects transversaux et sectoriels de la politique fédérale en matière d'énergie et de climat. Elles se limitent donc ici à quelques points clés.

Pour des informations plus détaillées, voir notamment les contributions dans le cadre des "tables rondes climatiques" fédérales ou les avis antérieurs entre autres sur la fiscalité²⁰ et le financement²¹, ainsi que les avis sur le PNEC et le PFEC de 2019²², 2022²³ et 2023²⁴.

Objectifs et niveau d'ambition général

Ces organisations membres se félicitent de l'ambition accrue du PFEC par rapport au plan précédent.

¹⁹ Membres qui soutiennent cette position : Bart Vannetelbosch (vice-président du CFDD), Kiki Berkens (11.11.11), Benjamin Clarysse (BBLV), Sacha Dierckx (FGTB), Eva Joskin (BBLV), François Sana (CSC), Thomas Vael (ACV), Hadrien Vanoverbeke (CGSLB)

Membre qui s'abstient quant à cette position : Patrick Dupriez, président du CFDD

Membres qui s'opposent à cette position : Vanessa Biebel (vice-présidente du CFDD), Ineke De Bisschop (FEB), Ann Nachtergaele (Fevia), Françoise Van Tiggelen (DETIC pour Essenscia), Piet Vanden Abeele (UNIZO)

²⁰ Avis Financements et investissements dans le cadre d'une transition juste – partie fiscalité, 2023a08, <https://frdo-cfdd.be/fr/avis/08-avis-financements-et-investissements-dans-le-cadre-d'une-transition-juste-partie-fiscalite/>

²¹ Advies Financiering en investeringen in het kader van een rechtvaardige transitie – luik financiering, 2023a09, <https://frdo-cfdd.be/adviezen/09-advies-financiering-en-investeringen-in-het-kader-van-een-rechtvaardige-transitie-luik-financiering/>

²² Advies over het ontwerp van Nationaal Energie Klimaat Plan 2030 (NEKP), 2019a03, <https://frdo-cfdd.be/adviezen/advies-over-het-ontwerp-van-nationaal-energie-klimaat-plan-2030-nekp/>

²³ Advies over de actualisering van het Federaal Energie- en Klimaatplan, 2022a07, <https://frdo-cfdd.be/adviezen/advies-over-de-actualisering-van-het-federaal-energie-en-klimaatplan/>

²⁴ Advies over de herziening van het Nationaal Energie Klimaat Plan 2030 (NEKP), 2023a03, <https://frdo-cfdd.be/adviezen/03-advies-over-de-herziening-van-het-nationaal-energie-klimaat-plan-2030-nekp/>

Toutefois, elles demandent que ces objectifs soient inscrits dans la loi, alignés sur l'arrêt rendu en décembre 2023 dans l'Affaire climat, et traduits en objectifs sectoriels.

Elles constatent que les politiques actuelles ne seront pas suffisantes pour atteindre ces objectifs. Les leviers fédéraux n'ont pas été utilisés de manière suffisante. Une trajectoire climatique belge conforme à un degré et demi nécessitera des actions d'envergure dans tous les domaines et à tous les niveaux.

Gouvernance et monitoring

Dans le contexte spécifique de la politique climatique fédérale, il y a eu un certain nombre d'évolutions positives en ce qui concerne la gouvernance et le suivi des politiques. Ces évolutions favorisent le suivi des politiques et la coopération entre les différentes administrations.

Ces organisations membres notent également qu'il y a toujours un manque d'analyse concernant les opportunités/défis financiers, économiques et sociaux des politiques concernées.

Fiscalité et subventions aux fossiles

Ces organisations membres se sont déjà prononcées sur les leviers fiscaux fédéraux dans un avis précédent²⁵. Elles réitèrent ici quelques points essentiels.

- Compte tenu de l'importance des besoins, une transition juste est impossible sans que l'ensemble des revenus et des actifs n'y contribue. Une réforme fiscale est essentielle pour garantir que les épaules les plus larges contribuent équitablement et pour générer les recettes nécessaires à l'investissement dans la transition. Pour ces organisations membres, la fiscalité environnementale et l'application du principe «pollueur-payeur» sont des outils de politique environnementale complémentaires avec les autres outils qui sont à la disposition des pouvoirs publics (sensibilisation, normes, planification). Elles demandent donc entre autres :
 - Un renforcement de la progressivité de l'impôt, ainsi qu'une prise en compte de l'ensemble des revenus (salaires, revenus du patrimoine, etc.), et qu'une exonération des bas revenus.
 - Un impôt sur la fortune efficace appliqué aux grandes fortunes.
 - La mise en place d'un taux effectif minimum d'impôt des sociétés, et un mécanisme permanent de taxation des surprofits des entreprises fossiles, qui pourrait notamment servir à financer les pertes et dommages des communautés les plus touchées par le dérèglement du climat et à isoler les maisons des personnes les plus précaires.
- Ces organisations membres sont favorables à une écofiscalité progressive, qui consiste à taxer plus lourdement la consommation de luxe polluante. Cela signifie, entre autres, qu'elles sont favorables :
 - à un passage progressif des accises sur l'électricité vers le gaz et le mazout, avec des mesures d'accompagnement pour les familles les plus vulnérables, avec une distinction entre la résidence principale et la résidence secondaire;

²⁵ Avis Financements et investissements dans le cadre d'une transition juste – partie fiscalité, 2023a08, <https://frdo-cfdd.be/fr/avis/08-avis-financements-et-investissements-dans-le-cadre-dune-transition-juste-partie-fiscalite/>

- à la suppression de l'exonération de la TVA sur les billets d'avion, à la suppression de l'exonération des accises sur le kérosène, à l'introduction d'une "frequent flyer tax", selon laquelle plus une personne prend l'avion, plus la taxe sur les vols est élevée, et à une taxe élevée sur la possession et l'utilisation de jets privés;
- à un système fiscal (y compris par le biais d'une réforme du système de TVA) qui reflète l'impact environnemental des biens et des services, décourageant ainsi l'utilisation de produits nocifs tels que les pesticides, les emballages en plastique ou d'autres biens ayant un impact environnemental élevé, d'une part, et encourageant les affectations résilientes à la transition telles que les rénovations énergétiques, la récupération et la circularité, ou les transports publics, d'autre part. Ces mesures devraient être accompagnées de mesures d'accompagnement visant à promouvoir l'accès égal des plus faibles aux biens et services respectueux de l'environnement.
- Ces organisations membres souhaitent que les subventions aux énergies fossiles, à l'exception de celles qui servent explicitement des objectifs sociaux, soient supprimées le plus rapidement possible. Elles se félicitent de l'amélioration du suivi de ces études, mais rappellent qu'il n'existe pas de calendrier de suppression progressive de ces aides. Un plan de suppression progressive de ces subventions d'ici la fin de la prochaine législature, assorti d'un inventaire annuel obligatoire, devrait être mis en place prochainement.
- Ces organisations membres soutiennent un Fonds social pour le climat robuste dans le contexte de l'ETS2. Cependant, elles notent que dans le PFEC actuel (et le PNEC), il n'y a pas encore de lien entre le Plan Climat Social à préparer et les politiques envisagées ; elles appellent les gouvernements de ce pays à travailler sur un tel plan dès que possible, fortement intégré au PNEC et obtenu après consultation de la société civile concernée.

Financement international du climat

Ces organisations membres appellent à un engagement accru en faveur du financement de la lutte contre le changement climatique afin que le gouvernement fédéral, conformément aux accords internationaux, contribue de manière équitable et progressive à l'objectif de 100 milliards de dollars par an à partir de 2020, sans préjudice des ressources disponibles pour la coopération au développement ("nouvelles et additionnelles") ; une contribution équitable pour la Belgique est d'au moins 500 millions par an..

Mobilité

Ces organisations membres se réfèrent à nouveau à l'avis sur la vision interfédérale du MaaS²⁶. Elles appellent à la poursuite du déploiement du MaaS en Belgique afin d'encourager la mobilité durable, en particulier le transfert modal. Le transport ferroviaire est largement considéré comme l'épine dorsale d'un tel système

Il est positif que le PFEC envisage des investissements supplémentaires dans le transport ferroviaire. Selon le Just Transition Scan de Reset.Vlaanderen, "*nous trouvons cependant principalement des mesures qui se concentrent sur l'amélioration de l'efficacité énergétique, l'augmentation du confort et l'amélioration de l'expérience du client*". Le

²⁶ Avis sur l'élaboration d'une vision interfédérale du MaaS, 2022a03, <https://frdo-cfdd.be/fr/avis/avis-sur-lelaboration-dune-vision-interfederale-du-maas/>

PFEC ne dit pratiquement rien sur la manière de rendre le rail plus abordable (à part miser sur des "conditions très attractives pour les seniors, les jeunes et les enfants"). Il ne dit rien non plus sur l'intégration de l'offre, des titres de transport et des tarifs de la SNCB avec les entreprises régionales de transport public, une autre tâche importante du gouvernement fédéral en matière de coordination".

Ces organisations membres appellent donc à une ambition encore plus grande dans les domaines environnementaux et sociaux, avec:

- Des objectifs de transfert modal qui sont fixés et contrôlés chaque année, et des mesures supplémentaires qui sont prises si les objectifs ne sont pas atteints.
- Des investissements suffisants dans un transport ferroviaire de qualité, sûr et accessible, avec des ressources financières et matérielles adéquates et un personnel suffisant.
- Maintenir et renforcer le transport ferroviaire intérieur en tant que service public avec un opérateur public unique.
- Rendre le transport ferroviaire plus abordable et plus accessible, avec un gel des prix minimum jusqu'en 2030 pour augmenter son attractivité.
- Réaliser une intégration rapide avec tous les opérateurs régionaux de transport public (STIB, De Lijn, TEC) en termes de tickets et de tarifs (possibilité d'acheter un ticket commun ou un abonnement) et en termes d'offre (assurer des transferts et des correspondances fluides entre les différents opérateurs).
- En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, étendre le système du tiers payant 80/20 à tous les abonnements combinés afin de permettre au plus grand nombre de salariés de se rendre gratuitement sur leur lieu de travail en transports en commun.

Ces organisations membres regrettent l'absence de vision stratégique en ce qui concerne la décarbonation de l'aviation.

Ces organisations membres sont favorables à l'utilisation de 2030 comme date d'élimination progressive de la vente de véhicules à émissions non nulles sur le territoire belge, et souhaitent que la Belgique plaide au niveau de l'UE pour qu'aucune nouvelle voiture thermique ne soit autorisée à partir de 2035 au plus tard.

Transition juste

Pour ces organisations membres, l'accent mis sur une transition juste est positif. Mais l'impact sur les travailleurs et leur autonomisation restent trop peu pris en compte. Une concrétisation aux différents niveaux de la résolution de l'OIT sur une transition juste de juin 2023 est nécessaire.

Pour ce faire, elles estiment qu'il est nécessaire, entre autres, de mettre en place un dialogue social au sein de chaque commission paritaire afin d'initier une réflexion et un débat approfondis sur une transition juste. Ce dialogue social doit être initié en priorité et en premier lieu dans les commissions paritaires les plus concernées par la transition climatique (ex : chimie, raffinerie, sidérurgie, etc.). Les travailleurs doivent également avoir leur mot à dire sur les plans climatiques élaborés par les entreprises, par le biais d'organes de consultation sociale.

Toutes les aides (fiscales et non fiscales) accordées aux entreprises devraient selon ces organisations membres être subordonnées à l'existence d'un plan climatique validé scientifiquement (par exemple, selon la norme internationale

de la Science Based Targets Initiative) avec des objectifs intermédiaires pour 2030 et 2040 et des émissions nettes nulles pour 2050 au plus tard, y compris un plan de transition juste décrivant l'impact sur l'emploi et les conditions de travail, qui doit être approuvé par le comité d'entreprise (ou, en son absence, par le CCPT, ou, en son absence, par la délégation syndicale). Ceci est conforme aux conclusions de l'OIT de juin 2023.

Gender

Ces organisations membres demandent de prévoir dans le PFEC l'élaboration d'un plan d'action genre du PFEC dans les 2 années qui suivent la version finale de celui-ci, en ligne avec l'engagement signé à la COP28²⁷, et la Decision 3/CP.25²⁸ et Decision 24/CP.27²⁹ concernant le gender-mainstreaming dans les politiques climatiques au niveau national et régional, l'objectif de développement durable 5, ainsi que la loi fédérale de gender mainstreaming³⁰.

Ces organisations membres se réjouissent de voir le renforcement des mesures sensibles au genre dans la contribution fédérale au NECP en ligne avec la demande des avis 2023a03³¹ en 2023a07³², et demande une homogénéisation au sein du PFEC et avec les plans régionaux. Le PFEC prévoit actuellement des mesures sensibles au genre pour le marché de travail, la précarité énergétique et la solidarité internationale, mais pas dans les autres secteurs.

Financement durable

Ces organisations membres constatent que objectifs ambitieux ont été formulés dans le texte en termes de finance durable, mais que peu d'entre eux ont encore été traduits en actions politiques concrètes.

Elles réitèrent donc l'appel au gouvernement fédéral à travailler sur une stratégie ambitieuse de finance durable avant la fin de cette législature, avec un plan pluriannuel qui mobilise les investissements publics et privés pour une transition équitable, une stratégie climatique et de biodiversité proactive pour le gouvernement en tant qu'investisseur (SFPI, Credendo, Belfius) et un verdissement systématique du cadre budgétaire.

Il faut également selon elles lever le tabou au sujet de Belfius et utiliser cette banque (100 % propriété de l'État fédéral) comme fer de lance d'une vague d'investissements sociaux et écologiques.

Énergie

Ces organisations membres estiment qu'en ce qui concerne les biocarburants, le plan fait des progrès. Il est possible de l'améliorer encore en excluant les biocarburants basés sur les cultures alimentaires et agricoles de toute

²⁷ <https://www.cop28.com/en/news/2023/12/COP28-launches-partnership-to-support-women-economic-empowerment>

²⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cp2019_13a01E.pdf

²⁹ <https://unfccc.int/documents/626564>

³⁰ <https://igvm-iefh.belgium.be/sites/default/files/downloads/loigm.pdf>

³¹ Advies over de herziening van het Nationaal Energie Klimaat Plan 2030 (NEKP), 2023a03, <https://frdo-cfdd.be/adviezen/03-advies-over-de-herziening-van-het-nationaal-energie-klimaat-plan-2030-nekp/>

³² Rechtvaardige transitie: kaderadvies, 2023a07, <https://frdo-cfdd.be/adviezen/07-rechtvaardige-transitie-kaderadvies/>

obligation d'incorporation dans les moteurs à combustion fossile et en revoyant à la baisse les objectifs relatifs aux biocarburants. L'utilisation de biocarburants avancés doit répondre à des critères stricts de durabilité environnementale et sociale.

Elles ajoutent que les objectifs en matière d'hydrogène renouvelable (avec une demande intérieure prévue en 2050 entre 125 et 200 TWh/an et des importations entre 200 et 350 TWh/an) ne sont pas réalistes. Le potentiel d'énergie renouvelable de la Belgique est insuffisant pour produire de grandes quantités à elle seule. L'importation d'hydrogène par bateau sur de longues distances implique d'importantes pertes d'énergie et donc des coûts élevés. Cette vision de l'hydrogène devrait être revue : (i) S'engager à importer de l'hydrogène vert via des pipelines. (ii) Réduire autant que possible la demande d'hydrogène. Limiter strictement l'utilisation aux processus industriels et aux secteurs qui ne sont pas électrifiables. (iii) Ne pas s'engager en faveur de l'hydrogène fossile avec capture du carbone. Cela conduit à des lock-ins fossiles et, en raison des fuites de méthane, provoque plus d'émissions de CO₂ que l'utilisation directe de gaz naturel.

Économie circulaire et économie de la santé

Ces organisations membres soulignent le lien entre l'impact climatique de la Belgique et notre demande plus large d'énergie, de biens, de matériaux, etc., et donc le lien avec la transition vers une économie circulaire et la réduction de la surconsommation, en particulier parmi les déciles de revenus les plus élevés.

Elles se félicitent que le PFEC établisse ce lien, en se référant aux mesures du plan d'action fédéral pour l'économie circulaire. Elles se félicitent également de l'introduction d'un indice de réparabilité, une mesure clé pour promouvoir la circularité auprès des consommateurs.

Des leviers supplémentaires importants sont selon ces organisations membres les suivants:

- L'introduction d'un indice de durée de vie pour compléter l'indice de réparabilité. Il est important que les consommateurs puissent accéder à tout moment à l'indice de réparabilité et aux informations relatives aux réparations et à la durée de vie.
- L'interdiction de la publicité pour les biens et services très nocifs pour le climat, l'interdiction de la publicité pour les entreprises fossiles et les produits les plus polluants.
- Une extension de la période de garantie légale pour les produits dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'ils durent nettement plus de deux ans (minimum 5 à 10 ans pour les gros appareils ménagers, minimum 3 à 5 ans pour les appareils électroniques), afin d'encourager la durabilité, la réparabilité et l'économie circulaire.

Ces organisations membres demandent de reconnaître que le travail de soins rémunéré et non rémunéré est un élément central de l'économie et des systèmes qui soutiennent la vie et d'autres formes de production, d'échange et de consommation en dehors du contexte du marché, par exemple en reconnaissant la valeur centrale des soins et en donnant la priorité à l'économie des soins dans la législation, en investissant dans les infrastructures de soins et les services publics, ainsi que dans un accès inclusif et de haute qualité aux soins et aux services de soins.

Annexe 1. Membres de l'Assemblée générale ayant droit de vote qui ont participé au vote pour cet avis

Groupe de membres	Vote POUR	Vote CONTRE	ABSTENTION	TOTAL
Président et vice-présidents				
Patrick Dupriez	+			
Vanessa Biebel	+			
Bert Vannetelbosch	+			
<i>Total sur 4 ayant droit de vote</i>	3			3
ONG pour la protection de l'environnement				
Benjamin Clarysse	+			
Eva Joskin	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	2			2
ONG pour la coopération au développement				
Kiki Berkers	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	1			1
Organisations de travailleurs				
Sacha Dierckx	+			
François Sana	+			
Thomas Vael	+			
Hadrien Vanoverbeke	+			
<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	4			4
Organisations patronales				
Ineke De Bisschop	+			
Ann Nachtergaele	+			
Françoise Van Tiggelen	+			
Piet Vanden Abeele	+			

<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	4	4
Organisations de jeunesse		
<i>Total sur 2 ayant droit de vote</i>	0	0
TOTAL des votes sur 24 membres ayant le droit de vote	14	14

Annexe 2. Réunions de préparation de cet avis

Le groupe de travail Energie et Climat s'est réuni le 5 et le 16 février 2024 pour préparer cet avis.

Annexe 3. Personnes ayant collaboré à la préparation de cet avis.

Présidence

- Marc Depoortere (CFDD)

Membres et leurs représentants

- Kiki BERKERS (11.11.11)
- Sacha DIERCKX (ABVV)
- Bertrand GYSELYNCK (ENERGIA)
- Lola GRYFFROY (OXFAM)
- Jill KOCH (VBO)
- Maggi POPPE (VROUWENRAAD)
- François SANA (CSC)
- Bert STEVENS (BV-OECO)
- Koen STUYCK (WWF)
- Olivier VAN DER MAREN (FEB)
- Henk VAN HOOTEGEM (Service de lutte contre la pauvreté)
- Piet VANDEN ABEELE (UNIZO)
- Hadrien VANOVERBEKE (CGSLB)

Excusé

- Prof. Em. Jean-Pascal VAN YPERSELE (UCLouvain) – Président du GT « Energie et Climat » du CFDD

Secrétariat

- Fabrice DEHOUX (CFDD)
- Marc DEPOORTERE (CFDD)
- Chris SCHUURMANS (CFDD)

