

Recommandations du mouvement  
environnemental  
Élections fédérales mai 2014



SEPTEMBRE 2013

## **Table des matières**

---

<b>Table des matières</b> .....	2
<b>Feuille de route pour une sortie de crise durable</b> .....	3
<b>Vers une Fiscalité verte</b> .....	5
1 Augmenter la taxation sur les produits et les comportements les plus polluants.....	5
2 Diminuer les aides publiques aux comportement polluants.....	6
<b>Une politique énergétique prête à répondre au défi climatique</b> .....	7
1 Planifier et coordonner une politique climat Energie intégrée au niveau national.....	7
2 Sortir des sources d'énergie du passé.....	8
3 Préparer l'approvisionnement électrique du futur.....	10
4 Soutenir le développement du renouvelable.....	11
5 Vers une politique européenne de l'énergie et du climat ambitieuse.....	12
6 Etre constructif dans les Négociations climatiques internationales UNFCCC.....	13
<b>Endiguer le déclin de la biodiversité</b> .....	14
1 Renforcer l'internalisation des coûts environnementaux tant au niveau de la production que de la consommation.....	14
2 Réduire l'empreinte écologique de la Belgique.....	15
3 Etre proactif en ce qui concerne la dimension extérieure de la politique biodiversité.....	15
4 Protéger les forêts.....	15
5 Autres domaines dans lesquels la Belgique doit aussi être active.....	16
<b>Une politique des produits transversale, répondant aux enjeux environnementaux et sanitaires</b> .....	18
1 Mettre en place des instruments réglementaires.....	18
2 Réglementer l'utilisation des substances chimiques.....	19
3 Diminuer l'impact de l'alimentation.....	20
4 Utiliser les instruments économiques pour la politique produit.....	21
5 Utilisation des instruments culturels.....	21
6 Protéger la santé par la protection de l'environnement.....	22
<b>Un système de transport durable</b> .....	25
1 Une meilleure planification des transports.....	26
2 Une meilleure réglementation.....	27
3 Des instruments fiscaux pour une politique de transport durable.....	27
4 Nécessité d'informer et de sensibiliser.....	29
<b>Une politique de protection de la mer du nord</b> .....	30
1 Mesures de protection spatiale.....	30
2 Indiquer et gérer les réserves ponctuelles autour des épaves.....	31
3 Protéger les espèces.....	31
4 Un bon état écologique.....	32
5 Une vision intégrale terre-mer.....	33
<b>Vers un vrai développement durable</b> .....	34
<b>Améliorer l'accès à la justice pour les associations environnementales et les citoyens</b> .....	35

## ***Feuille de route pour une sortie de crise durable***

---

Courage. Dans le contexte économique et politique actuel, il faut en effet du courage, mais aussi de l'audace, pour **sortir la Belgique de la crise** et lui montrer le chemin vers une prospérité durable.

A l'instar du reste de l'Europe, la Belgique a du mal à sortir de la crise. Bien que les dégâts sociaux soient relativement restreints comparés à certains autres pays, tout le monde s'accorde pour dire que la crise actuelle est la plus aiguë depuis la Seconde Guerre mondiale. Il est de plus en plus évident aussi que **les remèdes classiques ne permettront pas de la combattre.**

Il faut dire que les **causes de cette crise sont profondes** : le modèle de croissance économique a atteint ses limites et impacte (trop) lourdement l'homme et la terre. La ruée vers les matières premières prend des proportions démesurées, l'utilisation massive de sources d'énergie fossile conduit à un réchauffement climatique bientôt ingérable et la surconsommation mondiale accélère l'épuisement des ressources de la terre.

**La politique d'austérité de l'Europe constitue une menace supplémentaire** pour la prospérité et le bien-être. Elle ébranle la confiance et la qualité de vie des citoyens, amplifie la crise de confiance en l'économie, entraîne une crise sociale d'amplitude et met les problématiques environnementales sur une voie de garage. Sans oublier qu'elle aggrave aussi le déficit démocratique au sein de la population. De plus en plus d'économistes s'accordent d'ailleurs pour dire que la politique actuelle ne permettra pas de sortir de la crise.

Notre pays doit offrir aux générations actuelles et futures des perspectives économiques en optant pleinement pour une prospérité durable. Cela nécessite une transition équitable dans laquelle **les investissements à plus-value économique, sociale et environnementale obtiennent la priorité.** Il faut arrêter de se concentrer sur les secteurs de notre économie et de notre politique énergétique aujourd'hui considérés comme « incontournables », mais qui seront dépassés dans un avenir proche. Sans cela, nous risquons de rater le train de la transition.

Pendant longtemps, baser une économie sur des principes écologiques a été considéré comme un renoncement. Il existe pourtant aujourd'hui de plus en plus d'exemples de réussite dans des pays qui affichent une prospérité et qualité de vie élevées. **Il ne s'agit donc pas d'une histoire « de**

**renoncement» mais bien, d'une histoire « d'opportunités »**, surtout en ces temps de crise. Les élections de mai 2014 forment à leur tour une opportunité politique unique pour amorcer cette transition.

Concrètement, **une transition durable peut être un tremplin vers des milliers de nouveaux emplois au niveau local**, tout comme elle peut servir de base pour une réorientation du secteur public qui doit veiller à : mettre davantage l'accent sur la recherche et l'éco-innovation, prévoir des formations pourvoyeuses de nouveaux emplois, développer les énergies renouvelables, augmenter les investissements dans les transports en commun, stimuler la rénovation et la construction de nouveaux logements durables et payables, revoir en profondeur les modèles de consommation et de production...

Un point de notre mémorandum mérite à lui seul un paragraphe : celui d'**une réforme fiscale ambitieuse**, permettant de réunir équité sociale et écologique. Basé sur le principe que les charges sur le travail diminuent et que celles sur les activités néfastes à l'environnement augmentent, ce revirement fiscal radical signifiera un pas important dans la direction d'une économie « décarbonisée ». Seul un tel modèle peut prémunir les générations actuelles et futures d'un bouleversement climatique dramatique.

Pour les points énumérés ci-dessus, le mouvement environnemental compte bien sûr sur le courage des politiciens. Mais pas seulement. Il veut lui aussi contribuer de manière constructive à la marche à suivre pour sortir de la crise et mettre le cap sur une prospérité durable. Ce mémorandum livre le contenu de cette contribution.

## ***Vers une Fiscalité verte***

---

La fiscalité est la clé de voûte d'une politique efficace en matière d'énergie, de climat et de gestion des ressources naturelles. Alors que la Belgique se distingue par des niveaux de prélèvement fiscal parmi les plus élevés au monde, les taxes environnementales (taxes sur l'énergie, le transport, la pollution ou encore sur l'utilisation des ressources) sont, elles, peu utilisées. Intégré à une réforme fiscale plus globale diminuant la charge sur le travail et augmentant celle pesant sur les comportements polluants, le développement d'une fiscalité verte est un élément clé pour le verdissement de notre économie.

Ce verdissement de la fiscalité doit être plus qu'un effet d'annonce placé dans l'accord de Gouvernement comme cela a trop été fait lors des précédentes législatures mais une réforme intégrée et planifiée de la fiscalité qui maximise l'impact environnemental et optimise l'impact positif en matière sociale et économique.

Le mouvement environnemental a développé un dossier reprenant 12 mesures clés pour une réforme de la fiscalité. Dans le présent memorandum, nous ne ferons que nommer les mesures qui doivent être prioritaires pour le gouvernement fédéral et vous renvoyons à notre dossier pour un développement technique de ces mesures. Concrètement, la réforme de la fiscalité vise à travailler sur deux axes.

### **1 AUGMENTER LA TAXATION SUR LES PRODUITS ET LES COMPORTEMENTS LES PLUS POLLUANTS**

- a.** Augmenter la taxation sur les énergies fossiles via l'instauration d'une **taxe énergie climat** (mesure 1) et la révision du régime **d'accise favorable au diesel** (mesure 7) sont des éléments clés d'une fiscalité plus verte.
- b.** En matière de transport, il faut mettre en place des mesures visant à diminuer l'attractivité financière des moyens de transport les plus polluants. Pour diminuer le nombre de voitures individuelles en circulation, nous préconisons une augmentation de la **taxe de mise en circulation** (mesure 6) tandis qu'une **taxe kilométrique** (fiche 8) doit pousser à la diminution de son usage. L'attractivité de l'avion est renforcée par son faible coût dû à une fiscalité avantageuse. Une **taxe sur les billets d'avion** (mesure 9) doit compenser en partie cette situation inique.
- c.** Taxer les produits les plus dommageables pour l'environnement doit pousser à diminuer leur utilisation. Nous proposons notamment une **taxe sur les pesticides** (mesure 10) dans notre dossier.

- d. En matière de logement, une réforme du **revenu cadastral et du précompte immobilier** (mesure 11) est clé dans le cadre d'une révision de notre politique d'aménagement du territoire visant à une plus grande concentration des logements dans les zones urbaines.

## 2 DIMINUER LES AIDES PUBLIQUES AUX COMPORTEMENT POLLUANTS

- a. Réaliser un inventaire des subsides, subventions et autres soutiens publics à des produits polluants ou favorisant des comportements polluants.
- b. Mise en place d'un plan progressif visant à un « **phasing-out** » **des subsides les plus impactant** au niveau environnemental. Dans notre dossier consacré à la fiscalité verte, nous développons notamment deux mesures clés qui doivent être mises en œuvre au cours de la prochaine législature : la fin du régime fiscal favorable aux voitures de société (mesure 5) et la fin de l'exemption d'accise pour les biocarburants (mesure 4).
- c. Un trop faible prélèvement sur la rente nucléaire représente également une subvention indirecte du secteur qui doit être supprimée via l'établissement d'une **taxe nucléaire suffisante** (mesure 3).

# ***Une politique énergétique prête à répondre au défi climatique***

---

## **1 PLANIFIER ET COORDONNER UNE POLITIQUE CLIMAT ENERGIE INTÉGRÉE AU NIVEAU NATIONAL**

Les études « Vers une Belgique 100% renouvelable » ou « 2050 bas carbone » montrent qu'une transition vers une société sobre en carbone est réalisable et souhaitable. Sur cette base, la Belgique doit construire une stratégie à long terme avec des objectifs intermédiaires pour 2020 et 2030 afin d'arriver à l'objectif de 95% de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050.

- a.** Améliorer les processus de **coordination des politiques climatiques régionales et fédérales** à court, moyen et long terme est cruciale. Notamment en améliorant le fonctionnement des organes de coordination entre la région et l'état fédéral (Commission nationale climat; groupe Concere) et leur donner une meilleure guidance politique via l'organisation fréquente de la Conférence Interministérielle pour l'Environnement (CIE).
- b.** Améliorer la **transparence** des discussions au niveau des organes de coordination et notamment de la CNC par une présentation annuelle du rapport d'activités devant une session conjointe des quatre parlements
- c.** Mettre en œuvre le **plan national d'adaptation**
- d.** Développer un **plan climat 2020 fédéral** complémentaire avec les plans régionaux afin d'assurer une optimisation des mesures prises. Le plan climat fédéral doit aussi coordonner les différentes mesures climatiques prises au niveau fédéral dans l'ETS et le non ETS (accise, voiture de société, investissement dans les chemins de fer, mesure environnementale pour les transports aériens, l'efficacité énergétique des bâtiments fédéraux... voir partie fiscalité et efficacité énergétique de ce mémorandum)) et s'inscrire dans l'optique d'une réduction des émissions de 95% à l'horizon 2050.
- e.** Le fédéral ne peut pas suppléer à l'insuffisance des politiques climatiques régionales via l'achat de crédits carbone. Les politiques climatiques doivent se centrer sur des réductions d'émissions de GES internes. **L'achat de crédits carbone** doit être soumis à des critères de durabilité mis en place au niveau fédéral.
- f.** Le Gouvernement fédéral doit s'inscrire dans une logique d'utilisation du produit de la vente aux enchères de **crédits ETS** dans le cadre de la politique énergie-climat. 50% des recettes doivent être intégralement

dédiés aux financements climat internationaux, 50% des revenus restants doivent être investis dans des mesures énergie-climat en interne, en priorité dans les économies d'énergie et les énergies renouvelables. Le soutien aux entreprises ne peut s'envisager que de manière très ciblée.

- g.** Assurer un **financement suffisant et pérenne des services climat fédéraux** et ne pas les faire dépendre de sources de financement aléatoires.

## 2 SORTIR DES SOURCES D'ÉNERGIE DU PASSÉ

La présence sur le réseau de capacités inflexibles est incompatible avec l'émergence d'une production électrique intermittente et décentralisée basée sur le renouvelable. Les capacités nucléaires sont en fin de vie et ne sont plus à même d'assurer un approvisionnement stable comme l'a montré la fermeture temporaire de Tihange 2 et Doel 3. Il faut maintenir la fermeture de Tihange 1 en 2015. Les investissements dans cette source d'énergie doivent être réorientés vers l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables et l'adaptation du réseau.

### **a.** Confirmer la **sortie du nucléaire**

**a.i.** La décision de juin 2012 de **prolonger la durée de vie de Tihange 1 de dix ans doit être revue**. L'agenda d'origine de la sortie du nucléaire doit être respecté : tous les réacteurs doivent être fermés au plus tard après 40 ans.

**a.ii.** Le gouvernement doit transposer en une loi le moratoire sur le **retraitement des combustibles nucléaires usés**. Les éléments de combustible nucléaire usés qui sont stockés sur le site des centrales nucléaires de Doel et Tihange, ainsi que les éléments de combustible nucléaire qui seront encore déchargés à l'avenir de ces centrales nucléaires, doivent être définitivement catalogués en tant que déchets radioactifs.

**a.iii.** Le gouvernement doit mettre en place **des plans d'intervention et de secours nucléaires** qui tiennent compte des expériences et des leçons tirées de Fukushima. Dans ce cadre, la surface totale du territoire belge doit être divisée en zone d'urgence et d'intervention nucléaire potentielle et dans ce cadre, l'évacuation de grandes villes comme Anvers, Namur et Liège doit être planifiée, préparée et organisée.

**a.iv.** Conformément à la décision de sortir de l'énergie nucléaire, le gouvernement doit **cesser tout soutien au développement d'une nouvelle génération de réacteurs nucléaires**. Par conséquent, le projet Myrrha doit être supprimé. Le SCK/CEN doit se concentrer



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

**a.v.** Le gouvernement doit introduire **un nouveau régime de responsabilité nucléaire** (liability regime). Dans ce cadre, les opérateurs de centrales nucléaires et les gros fournisseurs (supplying companies), sont tenus pour responsables, sans limitations, du coût total d'une catastrophe nucléaire. Les opérateurs et les fournisseurs doivent également s'assurer obligatoirement pour les dommages causés par une catastrophe nucléaire.

**a.vi.** Rente nucléaire. Contrairement à ce que le gouvernement fédéral avait promis dans sa déclaration de politique générale, la taxe nucléaire n'a pas été "relevée". Au contraire, elle est maintenant descendue à 475 millions en 2013, ce qui laisse, en se basant sur les estimations de la rente nucléaire faites par la CREG, plus ou moins 1,5 milliard d'euros de bénéfices qui devraient servir à financer la transition énergétique. Le prochain gouvernement fédéral doit absolument **réévaluer cette taxe nucléaire à la hausse.**

**a.vii.** Le secteur de l'énergie nucléaire doit mettre à la disposition du gouvernement les **moyens financiers nécessaires au démantèlement des centrales nucléaires** et assurer la gestion à long terme des déchets nucléaires. Cet argent doit être géré par un organisme indépendant du secteur nucléaire.

**a.viii.** La responsabilité juridique et financière du secteur de l'énergie nucléaire en ce qui concerne les déchets radioactifs ne peut pas être supprimée. Il en résulte que le secteur de l'énergie nucléaire doit non seulement **pourvoir au financement du mode de gestion des déchets** choisi mais également à un fonds grâce auquel :

- de meilleures options de gestion pourront être développées par les générations à venir ;
- des actions pourront être financées pour remédier aux conséquences des catastrophes imprévues

**a.ix.** Les déchets hautement radioactifs et ayant une longue durée de vie provenant des centrales nucléaires ne doivent **pas être enfouis de manière définitive et irréversible.** Tant qu'il n'existe aucune solution sûre garantie concernant ces déchets très radiotoxiques qui restent dangereux pendant des centaines de milliers d'années, l'option de gestion à long terme pour ces déchets nucléaires doit permettre en tout temps de contrôler l'intégrité des conteneurs qui les contiennent et de les récupérer

si nécessaire pour les mettre à nouveau en sécurité ou appliquer de d'autres options de gestion.

**b.** En terminer définitivement avec le charbon

**b.i. Le charbon**, en tant que source d'énergie « climaticide », doit être **exclu de la production électrique** en Belgique. Le Gouvernement fédéral doit s'engager à refuser, a priori, toute demande visant à l'installation d'une centrale à charbon sur le territoire belge.

**c.** Le **gaz** est une énergie de transition

Le gaz joue un rôle particulier dans la transition énergétique. En ayant une vision à long terme, il faut déjà prévoir aujourd'hui un « phasing-out » complet. Mais à moyen terme, les capacités au gaz doivent jouer un rôle d'énergie de transition en complément des renouvelables. La politique en matière de gaz doit donc s'inscrire dans une logique de moyen terme en évitant notamment les effets de « lock-in ».

**c.i.** La construction **de nouvelles centrales au gaz flexible et efficaces n'est pas à exclure**. Pour garantir la sécurité de l'approvisionnement, il convient toutefois d'accorder d'abord une attention à l'efficacité énergétique, à une meilleure interconnexion avec les pays voisins, à la stimulation de l'énergie renouvelable et à la gestion de la demande d'électricité.

**c.ii.** Les mécanismes de « **capacity payment** » **pour soutenir la mise en place de nouvelle production de gaz peuvent être évités** à condition d'utiliser de manière optimale les mécanismes de gestion de la demande, l'efficacité énergétique et l'interconnexion avec les pays voisins.

### 3 PRÉPARER L'APPROVISIONNEMENT ÉLECTRIQUE DU FUTUR.

Dans l'optique d'une vision de la production énergétique à l'horizon 2050 reposant presque exclusivement sur les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique, l'extension et l'adaptation du réseau électrique ainsi que la gestion de la demande doivent être développés en priorité pour soutenir l'émergence des sources d'énergie décentralisées et flexibles.

**a.** Investir dans l'**efficacité énergétique**

**a.i.** En concertation avec les régions, développer un **plan intégré d'utilisation de l'efficacité électrique** dans le cadre de la politique de sécurité d'approvisionnement. Le rapport « [reducing energy consumption and peak power in Belgium](#) » montre que la régulation des chauffages

électriques domestiques, de l'éclairage dans le tertiaire et l'amélioration de l'efficacité énergétique dans l'industrie peuvent amener à une diminution de 1116 MW de demande électrique aux heures de pic.

**a.ii.** Les nouveaux **bâtiments fédéraux devraient viser à être passifs** ou à très basse énergie. D'autre part, l'état fédéral doit viser à atteindre au moins un objectif de 3% de rénovation annuelle des bâtiments qu'il détient à partir de 2014 comme cela est fixé par la nouvelle directive efficacité énergétique.

**b.** Améliorer la **gestion de la demande**

**b.i.** Mettre en place des mécanismes de déplacement de la demande d'électricité aux heures de pointe : financements directifs (tarifs flexibles et mécanismes du marché), déploiement des compteurs intelligents dans les entreprises, renforcement de la place des agrégateurs dans la gestion du réseau, mise en place des campagnes d'information et de sensibilisation.

**c.** Accélérer l'intégration de la Belgique dans le réseau électrique régional.

**c.i.** Les projets d'investissement (Alegro, Stevin, Nemo...) doivent être **réalisés en phase avec la politique d'approvisionnement** et les projets réalisés dans les pays voisins (projet de ligne à courant continu à l'ouest de l'Allemagne).

**c.ii.** Soutenir une plus **grande intégration politique**, notamment au sein du forum pentalatéral.

**c.iii.** Le prochain **plan de développement d'Elia** doit prévoir une intégration de **65% d'électricité renouvelable** au niveau européen en 2030.

**c.iv.** **Améliorer la collecte et le partage de données** entre les régions et le fédéral et entre les différentes instances (Elia, CREG, SPF Energie) sur la consommation d'électricité.

#### **4** SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU RENOUVELABLE

A l'horizon 2050, la production énergétique doit reposer presque exclusivement sur le renouvelable. C'est le scénario le moins cher à long terme, le plus bénéfique au développement de l'économie européenne et le seul scénario pouvant nous éviter de plonger dans le chaos climatique. Ce scénario requiert un soutien public continu au renouvelable dans les prochaines années via un mécanisme stable tout en évitant les marges excessives.

**a.** Maintenir un **accès prioritaire au réseau électrique** pour les énergies renouvelables doit être une priorité des gestionnaires de réseau et du gouvernement fédéral.

**b.** En mer du Nord, le développement de la **deuxième zone de concession** doit être accéléré et son intégration doit être prévue au sein du réseau.

**c.** Renforcer l'engagement de la Belgique dans la « **north sea grid initiative** » afin d'accélérer le travail.

**d.** Maintenir un **niveau de soutien suffisant à l'éolien off shore**. L'offshore nécessitera encore un soutien public pendant les prochaines années. Il faudra veiller à ne pas remettre en cause des mécanismes de soutien de manière abrupte, ce qui menacerait le développement de la filière. Le « phasing-out » doit être progressif et planifié.

**e.** D'autre part, tous les acteurs connectés au réseau doivent **participer de manière solidaire et équitable** au développement des capacités de production renouvelable.

Il doit notamment être tenu compte du fait que via le « merit order effect », les renouvelables entraînent une baisse du prix moyen de l'électricité sur le marché. La CREG doit étudier ce phénomène et éviter, notamment, que certaines sources d'énergie ne jouissent de subventions croisées à l'avantage de consommateurs qui sont (même partiellement) exemptée du soutien aux renouvelables.

## 5 VERS UNE POLITIQUE EUROPÉENNE DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT AMBITIEUSE

Un développement optimal de l'approvisionnement énergétique basé sur le renouvelable ne peut se concevoir qu'à l'intérieur d'une politique européenne intégrée en matière de climat et d'énergie, dont l'objectif doit être de diminuer les émissions de gaz à effet de serre en accord avec les recommandations du GIEC. La Belgique doit poursuivre son intégration dans un système énergétique européen et soutenir de manière pro active toute initiative favorisant cette émergence.

**a.** Revoir le **paquet énergie climat 2020** :

**a.i.** Réviser le **facteur de réduction des émissions prévu dans l'ETS** et annuler les surplus d'émissions distribués au cours des deux premières périodes.

**a.ii.** Réviser l'objectif non ETS.

**b.** Soutenir un **paquet énergie climat 2030 comprenant trois objectifs** (climat, renouvelable, efficacité énergétique) contraignants. La Belgique doit non seulement confirmer son soutien aux trois objectifs mais aussi s'engager de manière pro-active dans ce débat crucial pour notre avenir énergétique.

## 6 — ETRE CONSTRUCTIF DANS LES NÉGOCIATIONS CLIMATIQUES INTERNATIONALES UNFCCC

Nous pouvons encore empêcher une augmentation de la température mondiale de plus de 2°C. Mais cela requerra, en plus des actions prises au niveau national et régional, une plus grande coordination de l'effort via l'instauration d'un traité climatique international.

Le processus UNFCCC doit aboutir à la mise en place d'un accord international sur le climat en 2015. D'ici là, les pays développés, y compris l'Europe, doivent augmenter leur objectif de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et concrétiser leur promesse de financement. Ces deux conditions sont essentielles pour que la conférence de Paris ne soit pas un nouveau Copenhague.

**a.** En matière de climat, la Belgique doit défendre un objectif européen de **40% de réduction des émissions de GES en 2020 et de 55% à l'horizon 2030.**

**a.i.** La Belgique doit rester engagée de manière **pro-active dans les négociations climatiques** en ayant toujours pour objectif une plus grande intégrité environnementale des accords, la justice climatique, le respect des droits des pays les plus pauvres et sensibles aux changements climatiques, et le développement d'une collaboration internationale principalement avec les pays en voie de développement.

**a.ii.** La Belgique doit s'engager à un **financement climatique pour la période 2012-2020** qui soit additionnel, nouveau et prévisible, dirigé principalement vers les populations les plus vulnérables des pays les plus pauvres et partagé de manière équivalente entre adaptation et atténuation. Le montant annuel de l'aide durant la période 2013-2015 doit doubler par rapport à celui prévu pour la période 2010-2012 (300 millions €).

**b.** Garantir le maintien d'une bonne capacité d'action et d'un **haut niveau d'expertise** au sein des négociations climatiques internationales.

## ***Endiguer le déclin de la biodiversité***

---

Le déclin de la biodiversité est une "crise silencieuse" mais qui a de gros impacts. Car la biodiversité et les écosystèmes, au-delà de leur valeur intrinsèque, ont également une valeur pour notre qualité de vie, voire pour notre survie. Les écosystèmes offrent en effet une foule de services essentiels à l'homme : les services d'approvisionnement tels que la nourriture et l'eau; les services de régulation à l'image de la régulation du climat ; les services culturels tels que les bénéfiques spirituels et récréatifs et les services de soutien qui maintiennent des conditions favorables à la vie sur Terre, comme le cycle des éléments nutritifs. Ces services rendus par les écosystèmes n'ont pas de valeur monétaire, mais ne sont certainement pas sans valeur. Les économistes ont calculé que chaque année, 3% du PIB mondial est perdu à cause du déclin de la biodiversité et des écosystèmes<sup>1</sup>.

Dans les pays du Sud, les services écosystémiques sont souvent encore plus cruciaux et les populations en dépendent plus directement pour leur survie que dans les pays développés. En effet, le rapport TEEB indique que la valeur de la biodiversité et des services écosystémiques pour les populations pauvres des pays en voie de développement représente entre 47 et 89 % de leur PIB. La perte en biodiversité hypothèque la réalisation des Objectifs du Millénaire. La protection de la biodiversité n'est donc pas simplement une obligation morale et éthique, elle a aussi un impact direct sur la survie de la planète et sur le développement de millions de personnes.

La Belgique, au niveau fédéral, doit préserver la biodiversité au sein des frontières belges mais aussi à l'étranger, car notre pays a également un impact sur la biodiversité au-delà de son territoire. Et cela dans le cadre des Objectifs d'Aichi et de la Stratégie européenne pour la Biodiversité.

### **1 RENFORCER L'INTERNALISATION DES COÛTS ENVIRONNEMENTAUX TANT AU NIVEAU DE LA PRODUCTION QUE DE LA CONSOMMATION**

Les **coûts environnementaux de la production et de la consommation doivent être internalisés** pour s'attaquer aux causes plutôt qu'aux symptômes de la perte de la biodiversité. Un glissement vers une fiscalité environnementale, internalisant les coûts externes de l'activité économique, serait à la fois une source de revenu pour l'État et un incitant à adopter des comportements positifs. A noter que le coût de la préservation de la

---

1  
:

TEEB (2009). *The Economics of Ecosystems and Biodiversity for national and international Policy Makers.*

biodiversité est inférieur au coût de sa dégradation. La seule internalisation des coûts environnementaux ne suffit pas pour assurer la préservation de la biodiversité et le maintien des services qui y sont associés. Cet enjeu implique également des arbitrages politiques clairs en faveur de l'environnement et de la protection de la biodiversité (normes, statut et zone de protection ....).

## 2 RÉDUIRE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DE LA BELGIQUE

Il faut développer des **politiques transversales** permettant de réduire l'impact de notre consommation sur la biodiversité et les écosystèmes, en particulier au niveau de produits associés à une empreinte écologique importante tels que les agrocarburants, la biomasse énergétique, les productions agricoles et forestières. Il convient de privilégier une stratégie en amont au profit d'une politique du « moins (réduction des besoins : régime alimentaire plus léger, lutte contre le gaspillage, réduction des besoins de déplacement...), mieux et autrement » (réutilisation et recyclage, transfert modal vers les transports collectifs, efficacité de production et des produits, lutte contre l'obsolescence, mode de production plus durable).

## 3 ÊTRE PROACTIF EN CE QUI CONCERNE LA DIMENSION EXTÉRIEURE DE LA POLITIQUE BIODIVERSITÉ

a. La dimension biodiversité et écologie doit être **intégrée** dans les autres domaines de compétence comme l'aide au développement.

b. La Belgique, au sein de l'Union européenne, doit **soutenir l'engagement obtenu lors de la dernière COP CBD** et contribuer à doubler les ressources financières mondiales pour la biodiversité en faveur des pays en développement d'ici 2015.

c. Pour préserver les modes de production et de consommation plus durables souhaités par les citoyens européens ou belges, les enjeux de la biodiversité doivent être **pris en compte tant dans la politique commerciale de l'Union européenne que dans les négociations bilatérales ou multinationales** et dans les accords multilatéraux de partenariats économiques ou de libre échange. La Belgique doit essayer de convaincre ses partenaires européens que l'Union européenne doit veiller au respect de l'environnement, à tous les stades de la négociation et de la conclusion d'accords commerciaux et d'investissement.

## 4 PROTÉGER LES FORÊTS

a. Le gouvernement belge doit veiller à une **bonne application du Règlement sur le bois de l'Union européenne** et prévoir suffisamment de moyens pour assurer le suivi et les contrôles. En outre, nous demandons à la Belgique de plaider en faveur de la résolution des problèmes d'imperfections

et de portes dérobées dans la législation actuelle et dans son implémentation lors de la révision du règlement en 2015 au Conseil de l'Europe. Ainsi, les produits liés au bois et pertinents pour le marché européen devraient relever du règlement sur le bois de l'UE, entre autres.

**b.** La Belgique doit apporter un **soutien actif au développement participatif d'un Voluntary Partnership Agreement (VPA)** intègre en République démocratique du Congo.

**c.** La Belgique doit également porter une attention particulière à la protection et à l'exploitation **durable de la forêt équatoriale congolaise** dans le cadre de son aide au développement. La préservation et l'exploitation durable de la forêt équatoriale congolaise ne revêt pas uniquement un intérêt mondial dans la lutte contre le changement de climat et pour la préservation de la diversité biologique mais également pour la lutte contre la pauvreté au Congo et le développement durable du pays.

**d.** La Belgique doit contribuer activement à des mesures visant à **réduire l'empreinte de la consommation européenne sur les forêts** du monde entier et aux mécanismes internationaux comme REDD pour mettre un terme au déboisement.

**e.** La Belgique doit **lutter contre la première génération de biocarburants** du marché et supprimer les subventions nationales et la réduction des accises pour les biocarburants liés au sol. Le soutien apporté à l'énergie des biomasses doit dépendre de critères stricts en termes de réduction du CO<sub>2</sub> (compte tenu de la dette carbone) et de durabilité.

## 5 AUTRES DOMAINES DANS LESQUELS LA BELGIQUE DOIT AUSSI ÊTRE ACTIVE

**a. Garantir les valeurs naturelles dans les domaines militaires.** Plusieurs domaines militaires ont une très grande valeur naturelle et constituent des maillons très importants dans le réseau européen protégé Natura 2000. La pratique quotidienne montre que l'usage militaire et la préservation de la nature dans ces zones sont souvent parfaitement compatibles. Les associations (par ex. Natuurpunt) et les administrations dans le domaine de la nature collaborent avec les autorités militaires dans plusieurs de ces domaines, pour préserver et renforcer ces valeurs naturelles. Il est important de valoriser encore sur le plan social l'association de la nature et de l'usage militaire de ces zones, ainsi que les efforts déjà fournis dans ce sens. A ce titre, nous demandons d'impliquer activement les associations dans les commissions de gestion qui décident de l'administration de la nature dans ces zones (comme le prévoit le protocole existant en Flandre). Plusieurs des zones militaires sont sur le point d'être désaffectées. Il est important de préserver ces zones, en tant que grandes unités naturelles. C'est pourquoi le gouvernement doit transférer ces propriétés en priorité à des instances et à



des institutions de gestion de la nature. Natuurpunt est prête à y employer les instruments existants (achat et reconnaissance en tant que réserve naturelle).

**b.** renforce l'**interdiction du commerce d'espèces animales menacées** reprises dans le Traité CITES

**c.** mieux suivre et interdire l'**importation et le commerce des espèces invasives**

**d.** Entreprises et biodiversité

**d.i.** Création d'une **plateforme pour la biodiversité et les entreprises** à des fins de concertation sectorielle autour de l'intégration de la biodiversité dans les processus de production (comme la plateforme Business & Biodiversity au niveau européen) ;

**d.ii.** Développement d'une **version belge du label Breeam** (label de durabilité) pour les zones d'activité et les bâtiments d'entreprises en Belgique (la zone d'activité Blue Gate à Anvers a déjà commencé) ;

**d.iii.** Intégration de résultats d'une **étude fédérale** autour de la Biodiversité et des Entreprises (étude réalisée par Arcadis)

**d.iv.** Former des experts en biodiversité et entreprises et les employer pour assister les entreprises et les zones d'activité en matière d'actions de biodiversité

**e.** Education et sensibilisation :

**e.i.** Proposer des **cours sur la biodiversité** aux gouvernements, aux organisations et au grand public par le biais d'associations d'éducation à la nature agréées

**e.ii.** Réaliser un **film** attrayant sur la biodiversité belge, à l'instar du film néerlandais « De Nieuwe wildernis »

**f.** **Supprimer les subventions nocives** en matière d'environnement et de biodiversité

# ***Une politique des produits transversale, répondant aux enjeux environnementaux et sanitaires***

---

## ***1 METTRE EN PLACE DES INSTRUMENTS RÉGLEMENTAIRES***

Par la politique de produits, le gouvernement fédéral a un rôle majeur à jouer dans la mise en place d'une économie efficace en termes d'utilisation des ressources (suppression, réduction ou substitution de certains matériaux et substances, introduction de matières premières recyclées...).

Les initiatives existantes visant à réduire les impacts des produits dès leur conception et tout au long de leur fabrication doivent être complétées et renforcées, particulièrement au niveau de la dématérialisation de la consommation et de l'éco-suffisance. Il est nécessaire de combiner l'approche « produit » actuelle à une approche « fonctions » et « besoins à rencontrer » et la manière dont les produits et les services peuvent répondre à ces besoins.

**a.** Développer **un plan d'actions « eco-suffisance »** visant à permettre une satisfaction des besoins par une utilisation moindre de ressources et de produits, et qui analyse la manière dont les services de prêt, les activités de leasing, etc., peuvent être stimulés.

**b.** Plaider, lors de la révision de la **directive Ecodesign, pour une extension ambitieuse de son champ d'application** à l'ensemble du cycle de vie des « energy related products » et aux autres aspects environnementaux des produits plutôt qu'à la seule consommation d'énergie (présence de substances chimiques, caractère réutilisable, réparable et recyclable du produit, etc.), en coordination avec les autres outils réglementaires (type ecolabel). Dans ce cadre, imposer que l'option par défaut des appareils vendus soit la plus respectueuse de l'environnement ou de la santé.

**c.** Développer des mesures incitatives visant à **renforcer les effets de la directive ecodesign** en Belgique, notamment en réalisant des campagnes d'information sur la dynamique de la directive ecodesign et en mettant en avant les bénéfices (environnementaux et économiques) liés à l'achat des produits les plus performants.

**d.** Établir un cadre réglementaire **luttant contre l'obsolescence programmée**, dans l'optique de réduire la consommation de ressources, de diminuer les quantités de déchets générés et de mieux protéger le consommateur. Notamment :

**d.i. interdire les pratiques rendant impossibles la réparation** d'un produit ou le remplacement de pièces plus fragiles comme les batteries

**d.ii.** étendre la durée de **garantie** des produits à 10 ans.

**d.iii.** imposer la disponibilité des éléments nécessaires à la réparation des produits pour la période couverte par la garantie (5 ans et 10 ans).

**e.** Développer les **marchés publics durables** pour atteindre 100 % de durabilité à l'horizon 2017.

**f.** Assurer la **visibilité et la crédibilité des produits porteurs de l'écolabel** en continuant les mesures de promotion actuelles (actions de communication, augmentation de l'offre et visibilité en magasin), en plaidant pour les critères les plus ambitieux lors de la révision des différentes catégories et en créant un signal « prix » plus avantageux pour ces produits.

**g.** **Soutenir financièrement l'implication des acteurs de la société civile** dans le suivi des processus d'élaboration de normes au sein du NBN.

**h.** Assurer à l'administration, les moyens humains et financiers nécessaires à la réalisation des travaux normatifs (au niveau européen et belge) et aux aspects de contrôle du marché (au niveau belge).

## 2 RÉGLEMENTER L'UTILISATION DES SUBSTANCES CHIMIQUES

Nous sommes quotidiennement exposés à de multiples substances chimiques. L'évaluation des risques actuels ne permet pas de faire face aux enjeux liés à notre exposition chronique et aux effets cocktails. Les risques émergents liés aux nanomatériaux et aux perturbateurs endocriniens doivent être pris à bras le corps, en veillant à ce que le soutien à l'innovation soit accordé sur base d'une évaluation exhaustive des besoins et des alternatives existantes, de manière à privilégier la meilleure approche (substitution d'une substance dangereuse, modification des processus ou changements sociaux).

**a.** Créer un **cadre légal visant à définir et à promouvoir la chimie durable** (via une normalisation qui couvre non seulement les considérations toxicologiques et écotoxicologiques mais aussi les matériaux de base, la consommation d'eau et d'énergie, le transport, les émissions de CO<sub>2</sub> et la formation de déchets) de manière à contribuer à l'atteinte de l'objectif d'un environnement non-toxique en 2020.

**b.** Dans le cadre de « REACH », **participer à l'identification des substances extrêmement préoccupantes** et soutenir les entreprises belges dans le processus de substitution de ces substances.

**c.** Supprimer les risques liés à l'exposition aux **perturbateurs endocriniens** :

**c.i.** plaider, au niveau européen, pour une révision ambitieuse de la

stratégie sur les perturbateurs endocriniens.

**c.ii.** instaurer des mesures adéquates d'interdiction d'utilisation et de soutien à la substitution et au développement de produits/services alternatifs dans l'intérêt des travailleurs et de la population en général.

**d.** Renforcer l'encadrement des **nanomatériaux**:

**d.i.** Plaider au niveau européen pour la création d'un cadre légal spécifique d'encadrement des nanomatériaux.

**d.ii.** Implémenter le registre fédéral de traçabilité des nanomatériaux.

**e.** Poursuivre la **mise en œuvre du NAPAN et du Plan fédéral de réduction de pesticides**, en renforçant les aspects liés à la réduction de l'utilisation et des risques des produits biocides.

**e.i. Intensifier les contrôles des produits biocides** sur le terrain de manière à identifier les produits n'ayant pas respecté la procédure d'autorisation ou de notification et veiller à leur retrait du marché.

**e.ii.** Imposer la **procédure d'autorisation** aux produits biocides destinés à une utilisation sur la peau humaine.

**e.iii.** Imposer aux particuliers le passage par un **vendeur formé** pour avoir accès aux pesticides en magasin.

**e.iv. Restreindre la gamme de produits** phytosanitaires vendus aux particuliers aux produits non-toxiques pour la santé et l'environnement.

**e.v.** Imposer une mention sur **l'étiquette** des produits biocides stipulant que ceux-ci doivent être tenus hors de portée des enfants et qu'ils ne peuvent pas être utilisés en cas de grossesse par les femmes allaitantes et en présence de jeunes enfants.

### **3 DIMINUER L'IMPACT DE L'ALIMENTATION**

L'alimentation représente un tiers de l'empreinte écologique des Belges alors que la part relative du budget alimentaire des ménages belges n'est que de 12%. Les impacts écologiques sont liés aux modes de production des produits, à leur transformation et à leur distribution ainsi qu'au gaspillage tout au long de la chaîne alimentaire. Prendre des mesures pour favoriser circuits courts, production et transformation durable est essentiel.

**a.** Soutenir, dans la **restauration collective privée**, une alimentation

locale, de saison, peu transformée et issue de l'agriculture durable ou biologique et encourager l'adaptation des infrastructures et du personnel de la restauration collective publique et privée vers une démarche d'alimentation durable.

**b.** Adapter les règlements sanitaires en fonction de la taille des infrastructures, et ce, à tous les niveaux de la filière (cantine...).

**c.** Conclure un **accord de branche avec le secteur** de la distribution et de l'Horeca pour développer la part des produits locaux durables.

#### 4 UTILISER LES INSTRUMENTS ÉCONOMIQUES POUR LA POLITIQUE PRODUIT

**a. Soutenir financièrement les investissements** économiseurs d'énergie, les structures de production locale de produits alimentaires, l'utilisation de matériaux locaux dans la construction, la production locale d'électricité, etc.

**b.** Étudier la possibilité de soutenir financièrement l'achat de produits utilisateurs d'énergie les plus performants.

**c.** Développer des **incitants à la relocalisation** de la production locale.

**d.** Instaurer une **taxe sur les excédents de fertilisation azotée**, sur l'azote minéral, le phosphore et la potasse.

**e.** Accorder une **réduction de la TVA aux structures de restauration collective durable**.

#### 5 UTILISATION DES INSTRUMENTS CULTURELS

**a.** Initier un **plan d'actions « consommation durable »**, avec pour objectif de faire des modes de consommation durables la norme sociale et comportant notamment les éléments suivants:

**a.i.** le **soutien aux initiatives locales et citoyennes** et les mouvements de type « bottom-up » (comme les SEL, les SES, les GAL, les initiatives de villes en transition, etc.) et la facilitation du partage d'expérience de ces projets.

**a.ii.** le marketing social et les « nudges » verts (coup de pouces positifs, pression sociale des proches, etc.).

**a.iii.** la réalisation de campagnes d'information locales avec des acteurs de terrain.

**a.iv.** la réorientation des formes et des messages des systèmes publicitaires et médiatiques pour qu'ils soutiennent le déploiement d'une économie de la fonctionnalité et de modes de consommation durable.

**b.** Réduire les impacts environnementaux et sociétaux négatifs de la **publicité**

**b.i.** Créer un **observatoire fédéral de la publicité**, indépendant, contrôleur et évaluateur.

**b.ii. Interdire la publicité pour les produits et services de transport polluant** (en prévoyant des exceptions pour la publicité pour les transports en commun, la publicité pour le transport des personnes à mobilité réduite, la publicité pour ces produits et services destinée exclusivement aux professionnels de la vente concernés, la publicité pour ces produits et services sur leurs lieux de vente).

**b.iii.** Interdire la publicité pour les pesticides à destination des particuliers.

**b.iv.** Interdire les pratiques de communication qui induisent les consommateurs en erreur sur ce qu'est un produit « écologique » (« **greenwashing** » sur l'étiquette, dans la publicité, sur internet et sur le lieu de vente).

**b.v.** Limiter la présence de publicité commerciale dans les espaces et services publics et interdire les panneaux nécessitant de l'électricité.

**c.** Interdire les pratiques **marketing induisant la surconsommation** de produits dangereux pour l'environnement ou la santé (ventes groupées, têtes de gondoles, libre accès en magasin, etc.).

**d.** Supprimer de l'étiquette les informations inutiles au consommateur, comme le point vert et modifier celles qui ne lui apportent pas d'information directement utilisable, comme le logo identifiant le type de plastique qui pourrait utilement être substitué par un logo indiquant si l'emballage peut être intégré dans la filière de collecte des pmc.

**e.** Lors de la révision du format de **l'étiquette énergétique au niveau européen**, plaider pour l'adoption d'un schéma lisible et clair (échelle A-G, disparition des catégories pour lesquelles le produit n'est pas disponible sur le marché)

## **6** PROTÉGER LA SANTÉ PAR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Pour l'OMS, l'environnement est responsable d'au moins 25% des maladies. La réduction de la pollution et de l'exposition aux éléments chimiques ou

physiques de l'environnement néfastes pour notre santé constitue une priorité afin de réduire cet impact. La prévention primaire doit constituer la première cible et être appliquée de manière transversale (et donc pas uniquement dans les plans type « environnement », mais aussi le plan nutrition-santé, le plan cancer, etc.). Au vu de leur connaissance fine de leurs publics, les acteurs de terrains doivent être impliqués en amont de ces initiatives.

**a.** Renforcer la coordination et l'intégration des politiques liées aux enjeux climatiques, à la qualité de l'air (intérieur et extérieur) et au bruit des transports. Dans ce cadre, veiller à ce que les mesures d'isolation des bâtiments s'accompagnent d'une amélioration de la qualité de l'air intérieur.

**b.** Plaider au niveau européen pour une **révision ambitieuse des limites d'émissions des polluants atmosphériques** et privilégier les moyens de réduction des émissions à la source.

**c.** Renforcer les **normes limitant les émissions de polluants dans l'air intérieur** par les matériaux de construction, les produits d'aménagement intérieur et le mobilier.

**d.** Développer un **étiquetage** A-D des produits d'aménagement intérieur en fonction de leur émission de polluants (type COV) dans l'air intérieur.

**e.** Reconnaître **l'électrosensibilité** comme maladie environnementale pour laquelle des moyens sont à dégager en termes de suivi et d'offre de qualité de vie.

**f.** Réduire la norme maximale autorisée pour le **coefficient DAS des appareils GSM**.

**g.** Organiser des campagnes d'information et de sensibilisation du public (et particulièrement des publics les plus fragiles) sur les risques liés à un usage excessif des technologies sans fil.

**h.** Organiser des campagnes d'information vers les jeunes femmes et les futures mamans sur les moyens de réduire l'exposition aux perturbateurs endocriniens durant la grossesse et la prime enfance.

**i.** Poursuivre la **dynamique du NEHAP** en mettant la priorité sur les aspects suivants :

**i.i.** la **réduction des inégalités sociales de santé** dues aux facteurs environnementaux et la protection des publics vulnérables, les enfants tout particulièrement (actions prioritaires sur la pollution de l'air, le bruit des transports et les substances chimiques).

**i.ii.** la mise en œuvre de projet de **formation** de base et continue des

professionnels de la santé et de la construction sur les enjeux de santé-environnementale.

**i.iii.** le suivi du **projet de « biomonitoring » humain** et l'implémentation de mesures adéquates (d'information ou normatives) pour répondre aux constats qui en découlent.



## ***Un système de transport durable***

---

Notre pays a besoin d'un système de transport durable, défini par l'OCDE comme « un système qui ne mette pas en danger ni la santé publique ni les écosystèmes et qui réponde aux besoins d'accessibilité tout en (a) utilisant les ressources renouvelables à un rythme inférieur à celui de leur régénération et (b) en utilisant les ressources non-renouvelables à un rythme inférieur à celui du développement de leurs substituts renouvelables.<sup>2</sup>

Les incidences environnementales non-soutenables de nos pratiques de mobilité, actuellement hautement dépendantes de la voiture et du camion, sont nombreuses. Impact des infrastructures sur les milieux naturels, déchets, déplétion des ressources naturelles et émissions de gaz à effet de serre viennent alourdir la facture environnementale du système de mobilité actuel. Les conséquences sur la santé humaine (émissions de particules fines, d'oxydes d'azote, bruit, accidents), mais aussi sur les paysages et la biodiversité (par les effets de coupure des infrastructures) ou sur l'économie (coût de la congestion), signalent aussi qu'un changement de paradigme est urgent.

Quatre grandes voies s'offrent à l'action politique. Elles ont été identifiées par le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) au terme d'une réflexion systémique exemplaire. Il s'agit, par ordre décroissant de potentiel d'amélioration du système de mobilité, de<sup>3</sup> :

- la **gestion de la demande de mobilité** dont le CFDD estime qu'elle « doit être à la base d'une stratégie de mobilité durable, avec l'objectif de maîtriser la demande de mobilité et de rationaliser les moyens de la satisfaire, en encourageant une régulation des besoins individuels » ;
- l'**amélioration de l'offre** des alternatives aux transports routier et aérien pour encourager le transfert modal ;
- les **innovations technologiques** concernant tous les moyens de

---

2

OECD : Project on environmentally sustainable transport (EST), The economic and social implications of sustainable transportation, Proceedings from the Ottawa workshop, Paris, January 2000, page 12

3

Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) : Avis cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, 2004

transport : amélioration de l'efficacité énergétique, diminution des pollutions spécifiques... ;

- la **sensibilisation** de la population et des acteurs socio-économiques pour rendre chacun plus conscient des impacts que ses choix de mobilité peuvent avoir.

Les pouvoirs publics disposent de différentes catégories d'outils pour mettre en œuvre les mesures nécessaires à la réorientation de notre système de mobilité. Il s'agit de : (a) la planification, (b) la normalisation et la réglementation, (c) la fiscalité et (d) l'information et la sensibilisation.

## 1 UNE MEILLEURE PLANIFICATION DES TRANSPORTS

En 2004, dans son avis-cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, le CFDD estimait déjà que : « Il n'existe pas au niveau national belge de vision politique prospective sur la mobilité des prochaines décennies. Les autorités semblent vouloir prolonger le modèle existant, en l'accompagnant de certaines mesures correctrices. Néanmoins, deux grands défis vont se présenter dans les prochaines décennies : la raréfaction des combustibles fossiles et l'amplification des changements climatiques. Ces deux défis ne semblent pas être perçus à leur juste niveau par les décideurs politiques, en particulier en ce qui concerne la croissance attendue des émissions de gaz à effet de serre, si aucune politique structurelle n'est mise en œuvre. »

**a.** Mettre en œuvre un ambitieux **plan de mobilité durable** (politiques intégrées entre les différents niveaux de pouvoir). Un plan national de mobilité durable viendrait combler ce vide. Il devrait définir un objectif désirable, les étapes de transition ainsi que des mesures concrètes visant les différents secteurs de la mobilité (politique des transports, des entreprises publiques, de la fiscalité, etc.).

**b.** Assurer un **financement optimal du service ferroviaire**. Il s'agit notamment d'assurer le maintien des capacités du réseau et du matériel roulant, via entre autres les ajustements au Plan pluriannuel d'investissements (PPI) du groupe SNCB. Il convient d'assurer le meilleur équilibre entre infrastructures et exploitation. Des investissements en infrastructure visant à répondre à une demande croissante aux heures de pointe ne peuvent pas induire une diminution de l'exploitation. Une meilleure exploitation de l'infrastructure existante offre souvent un meilleur rapport coûts/bénéfices, et des bénéfices sur le plus long terme. Un « plan transport » ambitieux (définition de l'offre) devra être rédigé et guider les investissements prioritaires à mener en matière de rail.

## 2 UNE MEILLEURE RÉGLEMENTATION

**a. Restreindre l'usage d'agrocarburants liés aux sols.** Ces carburants entrent en concurrence avec l'alimentation, du fait qu'ils sont produits sur des terres agricoles (y compris ceux qui ne sont pas directement issus de la transformation de plantes alimentaires, comme le miscanthus ou le peuplier par exemple). Une telle restriction peut notamment être réalisée en plafonnant les taux d'incorporation.

**b. Agir au niveau européen** pour que soient adoptées des normes ambitieuses. La plupart des caractéristiques des véhicules et des systèmes de mobilité sont définis au niveau européen. Le Gouvernement fédéral peut jouer un rôle important pour défendre des politiques ambitieuses, à côté d'autres pays peu soumis aux diktats de l'industrie automobile. Citons l'obligation d'équiper les véhicules d'un limiteur de vitesse (d'abord les utilitaires légers, ensuite les voitures), le renforcement des normes d'émissions Euro (relatives aux polluants locaux), l'adoption accélérée du nouveau cycle de test (WLTC pour « World light duty vehicles test »), l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité énergétique des poids lourds par l'application du concept de smart truck...

**c. Imposer aux constructeurs automobiles la reprise et le recyclage des batteries** des véhicules électriques qu'ils mettent sur le marché. Les volumineuses batteries nécessaires pour assurer aux voitures électriques une autonomie supérieure à 100 km constituent l'un des points faibles de ces véhicules. D'une part en induisant une pression forte sur certaines ressources naturelles (dont le lithium), favorisant ainsi leur surexploitation quelles que soient les conditions socio-environnementales. D'autre part en produisant de grandes quantités de déchets dont certains sont hautement toxiques. Une obligation de reprise permettrait de forcer le développement des filières de recyclages qui apportent un élément de réponse aux deux problèmes susmentionnés.

**d. Favoriser l'utilisation d'électricité renouvelable par les trains.** D'autres mesures visant à la réduction de l'empreinte écologique des transports publics doivent être prises, comme l'équipement des véhicules de transport en commun de système de récupération de l'énergie au freinage.

## 3 DES INSTRUMENTS FISCAUX POUR UNE POLITIQUE DE TRANSPORT DURABLE

La fiscalité représente un des leviers fondamentaux en matière de mobilité. Certains points mentionnés dans cette partie font l'objet d'une analyse plus approfondie dans le dossier fiscalité verte développé par le mouvement

environnemental et joint à ce memorandum électoral.

**a. Aligner les accises du diesel sur celles de l'essence.** Dans son « Plan Kyoto-Transport » de juillet 2007, le SPF Mobilité et Transports identifiait comme mesure offrant le plus haut potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports l'alignement des accises appliquées au diesel sur celles appliquées à l'essence (alignement à introduire sur une période de dix ans). Une telle mesure offrirait également l'avantage, à terme, de rééquilibrer le parc automobile et d'ainsi réduire les émissions de certains polluants locaux (masse de particules fines et de dioxydes d'azotes).

**b. Mettre fin au régime fiscal favorable aux voitures de société.** L'OCDE et la Commission européenne ont identifié le régime fiscal appliqué aux voitures de société en Belgique comme l'un des plus favorables au déploiement de celles-ci, induisant une surconsommation de mobilité. Deux mesures prioritaires doivent être mises en œuvre. D'une part la révision du calcul de l'avantage de toute nature (ATN) afin de mieux refléter l'avantage réel associé à la mise à disposition de la voiture par l'employeur. D'autre part la suppression du système de carte essence, par lequel l'employeur fait cadeau d'une quantité limitée ou souvent illimitée de carburant à l'employé.

**c. Progressivement supprimer la déductibilité fiscale des déplacements domicile/travail** réalisés en voiture. Les trajets domicile/travail effectués à vélo (qui concernent typiquement de courtes distances) participent à la diminution de l'empreinte écologique des transports. La déductibilité des trajets effectués en transport en commun tend à inciter à une meilleure localisation des personnes (à proximité des nœuds de transport). A contrario, la déductibilité des trajets effectués en voiture favorise l'étalement de l'habitat et renforce cette particularité belge des longs trajets domicile/travail

**d. Prévoir une taxation spécifique de l'électricité consommée par les voitures électriques (accises).** Bien qu'il s'agisse d'un même produit, selon que le mazout est utilisé à des fins de mobilité (diesel) ou de chauffage, les accises qui lui sont appliquées sont très différentes (427,69 euros pour 1000 litres contre 17,10 au premier janvier 2013). Il serait bon d'introduire également un système d'accises pour l'électricité utilisée à des fins de mobilité pour éviter que le développement des véhicules électriques n'entraîne une surconsommation de mobilité dont les conséquences seraient lourdes pour l'ensemble de la société (consommation énergétique, sécurité routière, congestion du réseau routier...).

**e. Taxer le kérosène pour les vols intérieurs.** Plusieurs centaines de vols intérieurs (ou sauts de puce) sont réalisés en Belgique chaque année : l'interdiction introduite au niveau wallon n'a jamais été étendue au pays. La taxation du kérosène pour les vols intérieurs permettrait d'introduire un premier effet limitatif à ces pratiques qui s'apparentent à des aberrations environnementales.

**f. Introduire une taxation sur les billets d'avion.** Il est inconvenant – particulièrement en ces temps d'austérité - que le seul produit de consommation vendu en Europe non-soumis à TVA soit un ticket d'avion ou un voyage d'agrément en bateau. Cela crée par ailleurs une distorsion de concurrence par rapport aux autres modes de transport : en Belgique, une TVA de 6% est appliquée sur les billets de train et de bus pour les voyages internationaux. Les pratiques évoluent cependant : en 2011, les taxes (forfaitaires) sur les tickets d'avion appliquées par cinq états européens (Allemagne, Autriche, France, Irlande, Royaume-Uni) couvraient déjà approximativement 60% du marché des vols quittant les pays européens. En l'absence d'un cadre légal européen, la Belgique doit intégrer ce groupe de pays qui appliquent un système de taxation forfaitaire (en fonction de la distance des vols).

**g. Supprimer la défiscalisation des agrocarburants.** Le système actuel dans lequel un renchérissement des accises sur le diesel et l'essence permet de soutenir fiscalement les agrocarburants (défiscalisation) constitue un subside dommageable à l'environnement. Les 200 millions d'euros dégagés annuellement par ce mécanisme pourraient être investis plus utilement dans d'autres politiques, notamment dans des mesures visant : (1) la maîtrise de la demande de transport et (2) le report modal vers les modes de transports les moins polluants et les plus efficaces (train, bus, vélo, co-voiturage, etc.).

#### 4 NÉCESSITÉ D'INFORMER ET DE SENSIBILISER

**h. Démonter l'image de « solution miracle » de la voiture électrique** auprès du grand public. La voiture électrique permet de supprimer, lors de la phase d'utilisation du véhicule, l'émission de polluants locaux et de bruit (en-dessous d'une vitesse de 50 km/h environ) et de limiter les émissions de CO<sub>2</sub>. Cependant, elle laisse sans réponse un grand nombre d'incidences associées au système de mobilité centré sur l'utilisation de la voiture individuelle (accidents, consommation de matières premières, production de déchets, occupation de l'espace public, congestion...). La mobilité électrique n'a donc de sens que dans le cadre d'une refonte complète du système de mobilité (véhicules plus modestes, véhicules partagés, utilisation accrue des transports en commun...).

La Mer du Nord est une mer exploitée très intensivement où ont lieu de nombreuses activités telles que la pêche, la navigation, l'extraction de sable... Mais cette même Mer du Nord est un important écosystème marin. Poissons, oiseaux marins et mammifères marins y utilisent différentes zones pour se reposer, couver et/ou frayer. Comment pouvons-nous protéger cette riche biodiversité de la Mer du Nord afin que les espèces, habitats et processus écologiques typiques de celle-ci puissent fonctionner de manière optimale ?

## 1 MESURES DE PROTECTION SPATIALE

**a.** Protéger efficacement les zones **Natura 2000 avec des plans de gestion** concrets. La Belgique a proposé une zone Natura 2000 en mer en raison de ses bancs de sable peu profonds et précieux et de ses récifs avec des lits de graviers et des coquillages sédentaires. Cependant, cette inscription n'a pas encore été transposée en mesures concrètes jusqu'à présent. Afin que la protection Natura 2000 soit complète et effective, les mesures suivantes sont nécessaires :

**a.i. Achever l'inscription** de certaines zones :

- reprendre l'inscription européenne du Vlakte van de Raan dans la législation et sur les cartes belges,
- Inscrire la formation de récifs à la Baie de Heist,

**a.ii.** Mettre en place une bonne campagne de **communication** à propos de la valeur naturelle des zones à l'attention des divers usagers

**a.iii.** Développer un **processus de co-management** où les mesures de préservation pour toutes les zones sont traduites en mesures concrètes dans un plan de gestion basé sur les habitats protégés. Ce plan de gestion peut inclure une distribution par zones où les zones les plus vulnérables sont considérées comme des no go zones totalement exemptes d'activités. Ces no go zones peuvent également servir de lieux d'incubation pour la restauration de la population de poissons. En outre, des zones peuvent être désignées pour des low impact fisheries. Une analyse d'impact peut clarifier le choix des zones 'no go' et 'low impact'.

**a.iv. Exécution et surveillance du plan de gestion** en collaboration avec les utilisateurs.

**a.v. Contrôle** et défense des zones marines protégées

## 2 INDIQUER ET GÉRER LES RÉSERVES PONCTUELLES AUTOUR DES ÉPAVES

Les épaves constituent des zones ayant une biodiversité différente et plus élevée et ce sont des incubateurs pour certaines espèces de poissons comme le cabillaud. C'est pourquoi au moins un quart des épaves doivent être indiquées en tant que réserves ponctuelles (dans ce cadre, la valeur historique des épaves et la valeur naturelle qui s'est développée autour peuvent être prises en considération, e.a.). Tant pour la réalisation que pour l'exécution d'un plan de gestion global, divers utilisateurs peuvent être impliqués dans le cadre d'une collaboration, comme les plongeurs, à des fins de contrôle, d'élimination des déchets, de surveillance...).

**a.** Des **zones tampon** peuvent être instaurées autour des zones protégées Natura 2000. La protection y est moins stricte que dans la zone Natura 2000 mais les meilleures pratiques et les techniques de pêche plus sélectives y sont encouragées.

**b.** Pour que les populations de poissons se rétablissent d'ici 2015 si possible (et d'ici 2020 au plus tard), comme le prescrit la nouvelle politique européenne en matière de pêche, il peut être nécessaire de **protéger temporairement les frayères à poissons**, dans le cadre d'une mesure de pêche.

**c.** A l'heure actuelle, **les zones de parcs d'éoliennes** sont nos seules réserves de facto en mer car aucune autre activité ne peut y avoir lieu pour des raisons de sécurité. Une étude a révélé qu'un biotope intéressant est en train de s'y développer et que la zone est également utilisée comme frayère. Du point de vue de la (restauration de la) nature, il est recommandé de laisser cette 'nouvelle nature' se développer, de la surveiller et de n'autoriser que les activités compatibles avec cette nature et avec la sécurité.

**d.** Cependant, les réserves marines ne fonctionnent pas comme des îles écologiques. En d'autres termes, il existe un **réseau et une connexion entre les réserves**. Tant l'OSPAR que la Directive cadre Stratégie marine ont une vision plus étendue des zones marines protégées que les zones de la Directive Habitat et Oiseaux (Natura 2000). OSPAR vise à la réalisation d'un *réseau* écologique cohérent de zones protégées marines bien gérées. Ces réseaux sont extrêmement importants pour les espèces mobiles comme certains oiseaux, les mammifères marins et les poissons (à cartilage), pour sécuriser les zones et les cycles importants pour leur survie. Le MSDF exige également un réseau de zones protégées marines en vue d'atteindre un bon résultat en matière d'environnement, ce qui va au-delà de la protection des espèces et des habitats (voir plus loin).

## 3 PROTÉGER LES ESPÈCES

Le marsouin, l'ange de mer et l'albatros ont au moins une chose en commun :

ils ne tiennent aucun compte des zones marines indiquées. La protection des espèces offre une solution à ces espèces mobiles.

e. Certains mammifères marins comme le marsouin bénéficient d'une protection stricte dans le cadre de la directive sur l'habitat. Pour rendre cette protection effective, un **plan de protection des espèces** est nécessaire d'urgence. Dans ce cadre, il est important de veiller à ce que les prises accessoires cessent dans la pêche récréative sur nos plages.

f. En outre, des plans de protection des espèces sont nécessaires **pour les espèces marines menacées à un point critique** comme certains requins et raies. Dans le monde entier, ces poissons cartilagineux ont beaucoup de difficulté à se maintenir dans des mers où la pêche est de plus en plus intensive. Dans le passé, plusieurs espèces de raies et de requins étaient courantes dans les eaux belges : la raie bouclée *Raja clavata*, la raie lisse *Raja montagui*, le Dipturus *intermedia*, la pastenague *Dasyatis pastinaca*, la roussette *Scyliorhinus canicula*, l'émissole lisse *Mustelus mustelus*, l'aiguillat *Squalus acanthias* et l'ange de mer *Squatina squatina*. Certaines de ces espèces (comme la raie bouclée) sont devenues plus rares. D'autres espèces ont disparu de nos eaux et même de toute la Mer du Nord (par exemple l'ange de mer et le *Dipturus intermedia*).

g. L'Europe a approuvé un **plan d'action pour les oiseaux marins**, en 2013. Ce plan a pour objectif de mettre un terme, autant que possible, aux prises accessoires d'oiseaux marins. Les zones de la directive sur les oiseaux représentent des zones clés pour la protection des oiseaux de mer et le Plan d'action stipule que la pêche dans ces zones ne peut être autorisée que si du matériel sans danger pour les oiseaux est utilisé. Les dispositions du plan d'action doivent maintenant être intégrées à d'autres législations pertinentes.

#### 4 UN BON ÉTAT ÉCOLOGIQUE

La **Directive cadre stratégie pour le milieu marin** est l'un des instruments législatifs les plus importants pour la protection de l'environnement marin. L'objectif de cette Directive est de parvenir à une « Bon état écologique » (BEE) d'ici 2020 dans l'environnement marin ou en tout cas, de préserver cet environnement. Le BEE concerne plusieurs éléments, à savoir la biodiversité, la chaîne alimentaire et l'intégrité des fonds marins ; les espèces non indigènes introduites par des activités humaines ; les espèces de poissons, de crustacés et de coquillages exploitées sur le plan commercial ; les propriétés hydrographiques ; l'eutrophisation ; la pollution générale et les pollutions dans les poissons consommés par l'homme ; les détritiques non ramassés en mer et les nuisances sonores sous-marines. Afin d'atteindre les objectifs environnementaux fixés par la directive, la Belgique devra prendre des mesures en étroite collaboration avec ses voisins.



## 5 UNE VISION INTÉGRALE TERRE-MER

En raison de la fragmentation des compétences, il était difficile jusqu'à présent de développer une vision cohérente terre-mer. Toutefois, celle-ci sera nécessaire pour pouvoir gérer efficacement la problématique du changement de climat. Le climat change autour de nous et les incidents météorologiques extrêmes augmentent. Le niveau de la mer monte chez nous également. D'ici 2100, il aura pris entre 14 et 93 cm. Nos 67 kilomètres de ligne côtière ne sont pas aussi robustes et élastiques partout. Les maillons faibles sont les endroits où la nature a disparu. Pour le mouvement environnemental, la solution est évidente : travailler avec des tampons climatiques naturels ou une *ecosystem based adaptation*. Il s'agit d'utiliser la biodiversité et de services rendu par l'écosystème pour aider l'homme et la société à s'adapter aux conséquences inévitables du changement de climat. Ceci inclut la gestion durable, la préservation et la restauration de ces écosystèmes qui offrent des services essentiels.

La dynamique naturelle des courants et des sédiments sont à la base du système côtier. Ces processus peuvent contribuer à la protection de nos côtes contre les effets du changement de climat. Une bonne compréhension du fonctionnement de ce système doit être à la base de toute vision durable de l'avenir. A partir d'une vision terre-mer intégrée et étendue du fonctionnement de notre écosystème, nous pouvons rechercher de manière créative des mesures qui réagissent à la dynamique naturelle du système. Une vision de l'écosystème offre également un cadre de contrôle pour les mesures à venir afin que les effets non désirés puissent être évités. En outre, nous pouvons rechercher de manière maximale des synergies avec les processus naturels. C'est pourquoi Natuurpunt demande depuis des années un plan intégré, qui développe l'adaptation au climat avec la nature pour nos côtes : le plan Kappa, à l'exemple du plan Delta néerlandais ou du plan Sigma flamand. Sécurité, nature et qualité de vie pour les résidents de la côte peuvent parfaitement se combiner.

Cette vision intégrée entre également dans le cadre du nouveau règlement européen pour l'aménagement du territoire en mer et pour une gestion intégrée des côtes, qui demande une coordination et une intégration des plans et des stratégies pour garantir la connectivité terre-mer.

Les réserves terre-mer intégrales à la Baie de Heist, au Zwin et au Westhoek doivent également être conformes à cette vision intégrale terre-mer.

Le développement durable en tant que principe dirigeant transversal pour les différents domaines politiques fédéraux est en mauvaise posture. Bien qu'une vision à long terme ait été formulée lors de la précédente législature en exécution de la loi sur le Développement durable, celle-ci ne s'est pas concrétisé et n'a pas été implémentée. Au contraire, le plan fédéral en matière de développement durable 2009-2012, qui a pris fin pendant cette législature, n'a pas eu de suite. Un certain nombre d'institutions qui doivent placer le développement durable sur l'agenda des décideurs politiques fédéraux sont aujourd'hui affaiblies, confrontées à un désintérêt politique largement répandu. Le SPF développement durable a été confronté sans beaucoup de motivation ou d'évaluation préalable à l'intention de son ministre de tutelle de l'intégrer au SPF Finances. Après des années d'immobilité, le Conseil fédéral du Développement durable a dû finalement subir une réforme approfondie au cours de cette législature mais le Conseil est loin d'être relancé de manière optimale.

En temps de crise, ce gouvernement a donc clairement mis de côté le développement durable en tant que fil conducteur. L'accent a été mis sur des mesures qui se concentrent sur les économies à court terme. Il reste peu de place pour les investissements à long terme, sans parler des équilibres sociaux et écologiques. Alors que ce sont précisément les ingrédients qui pourraient permettre de sortir d'une crise.

- a.** Le mouvement environnemental plaide pour que le politique **remette le CFDD au cœur des choix de société**, améliore son fonctionnement et optimalise la répartition des tâches avec les autres organes de conseil.
- b.** Le mouvement environnemental plaide également pour le développement d'un ensemble d'instruments adaptés au sein des services publics fédéraux pour **intégrer le développement durable à tous les domaines politiques**.
- c.** Le transfert du SPF DD dans un autre service public contribuera peu à cet objectif en soi, à première vue.

## AMÉLIORER L'ACCÈS À LA JUSTICE POUR LES ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES ET LES CITOYENS

---

Dans le système de droit belge, l'accès à la justice est encore régulièrement refusé aux associations de protection de l'environnement et aux citoyens qui souhaitent défendre en justice l'intérêt environnemental. Les critères retenus pour juger de la recevabilité ou non d'une action ou d'un recours peuvent également être interprétés différemment d'un juge à l'autre. Par ailleurs, certaines difficultés en terme d'effectivité des recours sont également à mettre en avant.

Ce système est contraire aux dispositions internationales en la matière, notamment la Convention d'Aarhus.

**a.** Les associations environnementales demandent que le nécessaire soit fait afin que le droit d'accès à la justice dans le domaine de l'environnement **réponde enfin au prescrit et aux objectifs de la Convention d'Aarhus**, signée par la Belgique en 2003