



Mundo-Namur
Rue Nanon 98 / 5000 Namur
t. 081 390 750 / f. 081 390 751
www.iew.be

Réponse d'Inter-Environnement Wallonie à l'enquête publique portant sur le

Plan Air-Climat-Énergie 2014-2022



Table des matières

Méthodologie de la réponse d'IEW à l'enquête publique.....	4
Commentaires généraux.....	4
A. Atténuation des changements climatiques	8
A.1. [A.1.2.] Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie - Secteur de l'énergie	8
A.2. [A.1.3.] Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie - Secteur de l'industrie.....	9
A.3. [A.1.4.1.] Secteur résidentiel - Promouvoir des comportements durables auprès des citoyens et des professionnels	10
A.4. [A.1.4.2.] Secteur résidentiel - Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe	11
A.5. [A.1.4.3.] Secteur résidentiel - Améliorer l'efficacité énergétique des équipements de chauffage et autres.....	11
A.6. [A.1.4.4.] Secteur résidentiel - Augmenter la part des énergies renouvelables dans les bâtiments et autres mesures	12
A.7. [A.1.5.1.] Secteur tertiaire - Promouvoir des comportements durables et améliorer l'efficacité de l'enveloppe.....	12
A.8. [A.1.5.2.] Secteur tertiaire - Améliorer l'efficacité des bâtiments tertiaires.....	13
A.9. [A.1.5.3.] Secteur tertiaire - Augmenter la part des énergies renouvelables dans les bâtiments tertiaires et autres mesures.....	13
A.10. [A.1.6.1.] Secteur des transports	14
A.11. [A.1.6.1.] Secteur des transports - Réduire les besoins en mobilité et promouvoir des comportements moins énergivores.....	14
A.12. [A.1.6.2.] Secteur des transports - Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules.....	16
A.13. [A.1.6.3.] Secteur des transports - Améliorer le transport de marchandises	18
A.14. [A.1.7.1.] Secteurs agricole et forestier - Gestion durable de l'azote.....	19
A.15. [A.1.7.2.] Secteurs agricole et forestier - Augmentation de la part de sources d'énergie renouvelable.....	20
A.16. [A.1.7.3.] Secteurs agricole et forestier - Gestion territoriale.....	20
A.17. [A.1.7.4.] Secteurs agricole et forestier - Autres mesures	21
A.18. [A.1.8.] Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie - Secteur des déchets.....	22
A.19. [A.1.9.1.] Gaz fluorés - Confinement et récupération.....	22
A.20. [A.1.9.2.] Gaz fluorés - Substitution par des gaz à faible potentiel de réchauffement.....	22



B.	Adaptation aux changements climatiques	23
B.1.	[B.3.2.1.] Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - L'écosystème agricole.....	23
B.2.	[B.3.2.2.] Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - L'écosystème forestier	24
B.3.	[B.3.2.3.] Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - La biodiversité.....	24
B.4.	[B.3.2.4.] Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - L'espace urbain.....	24
B.5.	[B.3.3.1.] Actions à mener- Les thèmes transversaux – L'eau	25
B.6.	[B.3.3.3.] Actions à mener - Les thèmes transversaux - Le tourisme	25
B.7.	[B.3.4.] Actions à mener - Le volet international	26
C.	Amélioration de la qualité de l'air	26
C.1.	[C.1.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur industrie	26
C.2.	[C.2.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur résidentiel et.....	27
C.3.	[C.3.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur tertiaire.....	27
C.4.	[C.4.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur transport.....	28
C.5.	[C.5.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur agriculture	30



Méthodologie de la réponse d'IEW à l'enquête publique

Pour sa réponse, IEW a adopté le canevas du formulaire mis en ligne à l'adresse : <http://lavenirestdanslair.be/fr/comments>

Cette réponse se répartit comme suit :

- des commentaires spécifiques relatifs aux mesures proposées pour les différents secteurs, et ce pour le volet « A. Atténuation des changements climatiques », pour le volet « B. Adaptation aux changements climatiques », pour la partie « C. Amélioration de la qualité de l'air ». Etant donné le contexte budgétaire de la Wallonie et dans un souci d'efficacité, IEW a établi un ordre de priorité de mise en œuvre des mesures proposées. IEW suggère parfois une modification des mesures proposées afin que celles-ci soient plus efficaces ou mieux ciblées. En outre, pour certains axes sectoriels, la Fédération propose des mesures qui, à ses yeux, font défaut ;
- des commentaires généraux relatifs à l'ensemble du plan, à sa mise en œuvre, au financement des mesures, à certaines lacunes. Dans cette partie IEW propose des pistes pour améliorer la qualité du plan.

Si tous les secteurs ne sont pas repris dans cette réponse, ils n'en sont pas moins importants en termes de potentiel d'atténuation des émissions, d'adaptation au changement climatique ou d'amélioration de la qualité de l'air. Etant donné la période de consultation publique (période estivale) et l'ampleur du PACE, la Fédération a choisi de formuler des remarques sur les domaines pour lesquels son expertise est plus poussée.

Pour une meilleure lisibilité de cette réponse, les commentaires généraux sont placés en première partie et non en fin d'analyse comme dans le formulaire en ligne.

Commentaires généraux

La Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW) tient à saluer la sortie du Plan wallon Air-Climat-Energie (PACE). Ce Plan constitue un outil indispensable pour poursuivre et entreprendre des actions concrètes afin de respecter le principe de budgets d'émissions instauré par le Décret Climat et pour atteindre les objectifs fixés dans ce décret.

Comme le prévoit le Décret, une évaluation annuelle de la mise en œuvre du PACE devra être effectuée. Pour IEW, ces évaluations devront constituer un véritable « tableau de contrôle » de l'évolution des émissions sectorielles et de l'efficacité des mesures appliquées. Ces évaluations devront mener à des actions correctrices immédiates afin d'éviter tout écart par rapport aux budgets d'émissions fixés.

IEW salue l'apparition d'un volet Adaptation aux changements climatique. La Wallonie a en effet tout intérêt à anticiper les effets du changement climatique afin d'être plus résiliente et de limiter l'amplitude des impacts sur la population et l'environnement.

La Fédération apprécie également l'intégration Plan pour la Maîtrise Durable de l'Energie et Plan Air-Climat, en un seul plan pour une plus grande cohérence et une meilleure lisibilité. Cependant, elle regrette que le PACE ne constitue pas réellement un « plan énergie » dans le sens où il ne traite pas de la sécurité d'approvisionnement, ni du mix énergétique vers lequel la Wallonie doit évoluer pour concrétiser sa transition énergétique. Si la volonté d'augmenter la part d'énergie renouvelable est traduite à travers ce plan, aucune précision n'est apportée quant au potentiel des



différentes filières renouvelables et à leur capacité à contribuer de manière significative au mix énergétique à l'horizon 2022. Bien que le PACE intègre les axes énergétiques (réduction des consommations, efficacité énergétique et énergies renouvelables) comme leviers dans la réduction des GES, il manque toujours à la Wallonie une véritable stratégie énergétique à court, moyen (2030) et long terme (2050).

La Fédération s'interroge sur le financement des mesures du Plan. Dans le Plan Air-Climat précédent, il était explicitement mentionné un « *axe PRIORITAIRE 4 Doper les moyens : identifier les moyens liés à la lutte contre les changements climatiques d'une part au sein des budgets fonctionnels et d'autre part via le fonds Kyoto et créer l'agence de l'air* ».

Il faut constater en outre que le Plan propose finalement peu de nouvelles mesures. Beaucoup de mesures présentées comme « nouvelles » sont en fait une poursuite de l'existant (ex. E201, E306, R509 « *poursuivre et renforcer les actions entreprises jusqu'à présent* », T708 « *mettre en place les mesures préconisées par le Plan de DD du SPW* »).

Si les objectifs de réduction dans certains secteurs peuvent paraître ambitieux, les actions proposées ne sont toujours pas à la hauteur de l'effort exigé. C'est particulièrement le cas pour le secteur des transports ou le secteur agricole. Le PACE peine également à s'attaquer à certains tabous comme la réduction de la demande en mobilité.

IEW déplore une certaine incapacité à innover et à proposer des mesures concrètes et additionnelles aux actions déjà en place. Beaucoup de mesures sont en réalité des objectifs et ne proposent pas d'actions concrètes pour la réalisation de ces objectifs. C'est pourquoi, dans une approche constructive, IEW propose dans sa réponse quelques mesures complémentaires pour renforcer certains axes.

En plus des commentaires portant sur des mesures spécifiques, la Fédération tient à formuler une série de propositions d'ordre général pour améliorer le PACE :

Une priorisation des mesures dans une perspective long terme :

Pour piloter efficacement la politique climatique, énergétique et de la qualité de l'air en Wallonie, IEW estime que le Gouvernement doit savoir quelles sont les mesures prioritaires du plan. Leur identification est d'autant plus indispensable que le budget wallon des années à venir sera très serré. La priorisation des mesures devra s'opérer sur une évaluation coût/efficacité CO₂ et des co-bénéfices, inscrite sur le long terme.

Des moyens à la hauteur des ambitions

Le PACE devrait être assorti d'un plan de financement des mesures et d'un budget spécifique. IEW suggère les pistes suivantes pour renforcer les moyens existants par exemple dans le Fonds Kyoto : fiscalité environnementale, fonds d'investissement, mécanisme de tiers-investisseur, tarification progressive de l'électricité, partenariats public-privé-citoyen, mobilisation de l'épargne via un mécanisme type « Livret vert », etc.

Un changement de perception et une opportunité pour la Wallonie

De nombreuses mesures ne doivent pas être considérées uniquement comme un coût mais plutôt comme un investissement. IEW invite le Gouvernement à considérer les bénéfices et externalités pour la Wallonie sur le long terme (réduction du coût des soins de santé, réduction des achats de combustibles fossiles...).



Le PACE doit constituer, avec le Plan Marshall 2022, un des socles pour développer des filières qui permettront la maîtrise de la chaîne de valeur des services énergétiques.

Des leviers à activer

Avec la 6^{ème} réforme de l'Etat, la Wallonie a acquis de nouvelles compétences. Certaines de ces nouvelles compétences peuvent renforcer le PACE, à savoir :

- le levier fiscal, entre autres pour la taxation des véhicules ;
- le bonus logement ;
- la politique des grandes villes (exemplarité à créer en matière d'efficacité énergétique et de résilience face au changement climatique).

Par ailleurs, les mesures devraient systématiquement mentionner la nature des actions visées : fiscalité, réglementation et norme, législation actuelle ou à développer, infrastructures, accompagnement et sensibilisation...

Lever le flou sur les objectifs d'énergie renouvelable dans la consommation finale et d'efficacité énergétique

Alors que les objectifs en termes de réduction d'émissions de GES sont bien définis pour 2020 et 2050, le Plan reste évasif sur les objectifs en matière d'énergie renouvelable et ne mentionne pas d'objectif en matière d'efficacité énergétique. Le PACE doit se référer à des objectifs clairs afin de déterminer une trajectoire en ligne avec ces objectifs, de cibler les mesures les plus à même de les atteindre et de mettre en œuvre des actions correctrices en cas de déviation de cette trajectoire.

En matière d'énergies renouvelables, la Fédération IEW comprend que les objectifs sont ceux inscrits notamment dans l'AGW du 1^{er} mars 2012 « *Cette évaluation portera sur l'adéquation des quotas annuels fixés pour les années 2012 à 2016 à l'objectif de tendre à 20 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie, dont une contribution de 8 000 GWh d'électricité renouvelable produits en Wallonie, [...] ».*

En outre, et puisque les objectifs se définissent en pourcentage de la consommation finale d'énergie, ils seront d'autant plus atteignables que l'effort dans l'efficacité énergétique sera soutenu. A ce titre, la mise en place d'une tarification progressive et solidaire de l'électricité peut être un levier puissant pour réduire les consommations. La mise en œuvre de ce type de tarification doit figurer parmi les priorités du PACE.

Par ailleurs, le PACE doit pouvoir s'articuler sur une véritable stratégie énergétique wallonne, or cette stratégie fait toujours défaut. Cette stratégie doit non seulement mettre en place les politiques de développement des filières renouvelables nécessaires pour atteindre l'objectif de 20 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale wallonne en 2020, mais aussi planifier l'après 2020 en développant une stratégie énergétique wallonne globale cohérente avec l'objectif de réduire de 80 à 95 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Cette stratégie doit permettre de définir un objectif d'énergie renouvelable ambitieux au niveau wallon pour 2030.

Transports : agir efficacement sur la demande

Quoiqu'il ne corresponde qu'à une baisse de 4 % par rapport à l'année de référence 1990, l'objectif de réduction de 25 % des émissions de GES du secteur des transports en 2020 par rapport au scénario de référence est le signe d'une réelle ambition.



On peut toutefois s'interroger sur l'adéquation entre les mesures envisagées et cet objectif. Les nombreuses mesures listées (34 pour les différents axes) agissent « à la périphérie » du système de transport, sans interroger les fondamentaux de celui-ci. Ainsi ne transparait aucune volonté de limiter fortement la demande de mobilité, en dépit du fait que c'est dans ce champ d'action que réside le plus grand potentiel de réduction des incidences négatives des transports. Rappelons à ce propos quatre avis particulièrement éclairants :

- en 1996, l'OCDE considérait que « *La réalisation de systèmes de transport durables impliquera sans doute des améliorations au niveau des véhicules, des carburants et des infrastructures d'une part et la réduction de la mobilité des personnes et de la circulation des marchandises d'autre part*¹. » ;
- en 2003, la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) affirmait que « *la gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements, qui incombe notamment aux ministères des transports, mais aussi à ceux des finances, de l'économie, de l'environnement, ainsi que de la politique sociale et du développement.* »² ;
- en 2004, le Conseil fédéral du développement durable (CFDD) estimait que la gestion de la demande « *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* »³ ;
- en 2011, l'Agence européenne de l'environnement (AEE) soulignait que : « *Les options techniques seules ne permettent pas d'atteindre l'objectif de la Commission européenne de 60 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports en 2050. L'optimisation de la demande constituera un élément essentiel pour atteindre cet objectif.* »⁴

Un ciblage plus précis

Les mesures devraient mentionner le public auquel elles s'adressent de façon plus précise ainsi que les acteurs responsables de leur pilotage et de leur mise en œuvre.

¹ OCDE, 1996 : Towards sustainable transportation – The Vancouver conference, p.56

² CEMT, 2003 : Gérer les déterminants de la demande de transport, p. 142

³ CFDD, 2004 : Avis cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable, p. 28

⁴ EEA, 2011 : Laying the foundations for greener transport



A. Atténuation des changements climatiques

A.1. [A.1.2.] Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie - Secteur de l'énergie

Commentaires sur les mesures :

Pour la Fédération, si la priorité reste la réduction des consommations et l'efficacité énergétique, l'axe essentiel en matière de production d'énergie est la transition de notre approvisionnement énergétique vers des énergies renouvelables et durables. Pour ce faire, elle juge prioritaire les mesures :

- E301 (*Soutenir la production d'électricité verte via le système de certificats verts*). Le système de CV a montré à la fois son efficacité et sa pertinence notamment en intégrant un critère CO₂ et ses limites pour certaines filières (photovoltaïque, biomasse). Tout en sécurisant le cadre d'investissement (éviter les stop-and-go, la rétroactivité et le flou des mécanismes transitoires), il conviendrait en parallèle d'investiguer d'autres pistes de soutien aux énergies renouvelables, qui tiennent compte des spécificités de chaque filière et permettent d'éviter les effets d'aubaines. Parmi ces pistes à explorer : le soutien à l'investissement, complément d'ajustement au prix du marché, mobilisation de l'épargne citoyenne, etc. ;
- E309 (*Adapter les réseaux*). Dans la réflexion sur la nécessité de l'adaptation, il est impératif de considérer des pistes pour agir sur la gestion de la demande (Demand side management), chez tous les types d'usagers (industries, collectivités, résidentiel). Il conviendrait également de valoriser les résultats des projets mentionnés ;
- E304 (*Adopter une stratégie biomasse*). Avant de fixer un objectif de production d'énergie à partir de la biomasse, il est impératif que la Wallonie se dote d'un cadre de référence et d'outils qui prennent en compte les risques inhérents au recours à la biomasse (changement d'affectation du sol, dégradation de la qualité de l'air, du sol...). Des critères de durabilité stricts doivent être définis et ne peuvent être restreints au bilan CO₂.

A ces priorités, la Fédération propose une mesure supplémentaire au PACE :

- Créer une task force pour étudier le financement de la transition énergétique au sens large (i.e. pas uniquement le soutien aux renouvelables mais aussi la gestion de la demande, l'adaptation des réseaux, etc.)

Les mesures E201, E303, E306, E307 et E308 sont présentées comme nouvelles, or des initiatives dans ces domaines ont déjà été entreprises. Il convient donc de capitaliser les acquis. Spécifiquement :

- E201 (*Promouvoir les solutions innovantes par rapport à l'exploitation des SER, soutenir la R&D*) et E303 (*Améliorer la connaissance de la géothermie*). Plusieurs programmes et initiatives ont été lancés (Erable, RELIABLE, Géotherwall...). Il est nécessaire d'évaluer et de valoriser les résultats de ces programmes, et de leurs projets pilotes et de renforcer les moyens pour les filières les plus prometteuses, notamment via les pôles de compétitivités, programmes de recherche européens, etc. Les bénéfices socio-économiques pour la Wallonie (création de valeur ajoutée, emplois) doivent faire partie des critères de sélection des projets ;



- E307 (*Encourager la population à passer à un combustible moins polluant*). La mesure gagnerait à être plus précise quant au public qu'elle cible afin de déployer les stratégies de communication efficaces.

A.2. [A.1.3.] Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie - Secteur de l'industrie

En matière de réduction des émissions de CO₂ pour le secteur industriel, l'effort réalisé de 2 % réalisé par rapport au scénario de référence est globalement trop faible. En effet, les diminutions⁵ sont essentiellement le fait de la baisse de l'activité économique suite à la crise de 2008 ainsi que de la fermeture définitive ou temporaire d'entreprises intensives en énergie, notamment la sidérurgie et le verre. Les chiffres montrent que la réduction des émissions est peu due à des efforts d'amélioration de l'efficacité énergétique. Des économies d'énergie importantes peuvent être réalisées pour diminuer structurellement la consommation d'énergie de l'industrie et donc ses rejets de GES. Une étude de 3E⁶ a montré qu'il existe un potentiel particulièrement important pour une amélioration de l'efficacité par l'application de trois techniques : un meilleur dimensionnement des conduites et des moteurs (surdimensionnés pour la plupart), un contrôle à fréquence variable et l'utilisation de moteurs plus efficaces. Ces mesures seules permettraient d'économiser 4.12 TWh d'électricité par an soit 5.0 % de la consommation électrique belge.

Commentaires sur les mesures proposées dans le PACE

- IND101 : *Appliquer les plans d'allocation des quotas de GES*

En raison principalement d'une trop grande allocation de quotas couplée à une crise économique, ce marché des quotas d'émissions est pour l'instant inefficace. Des discussions sont menées au niveau européen pour résoudre cette problématique et rendre ce marché réellement efficace. Sans solution apportée par les institutions européennes pour réduire le nombre de quotas CO₂, ce mécanisme se montrera toujours aussi peu pertinent pour inciter les entreprises européennes à améliorer leur efficacité énergétique.

- IND201 : *Poursuivre la démarche « Accords de branche » dans une 2^{ème} génération d'accord*

Le PACE évoque une amélioration de l'efficacité énergétique moyenne des sites concernés par les accords de branche de 1ère génération de l'ordre de 1 %-1,5 %. Ces résultats peuvent a priori être encourageants mais il faut rappeler que de nombreux secteurs industriels ont réalisés leurs objectifs bien avant la fin de la période d'engagement ce qui peut laisser croire que les objectifs imposés ne font que suivre le progrès technique et auraient de toute façon été réalisés avec ou sans les aides accordées par les pouvoirs publics. Par ailleurs, les résultats finaux des accords de branche de première génération montrent que les objectifs d'amélioration de l'efficacité énergétique et de réduction des GES ont dans la plupart des secteurs été facilement atteints, voire pour certains très largement dépassés. Face à ces résultats, IEW regrette que les objectifs de la

⁵ Sur la période 1990-2010, en valeurs absolues, la consommation d'énergie est passée de 70,2 TWh à 47,3 TWh et les émissions de gaz à effet de serre de 17900,2 kt éq CO₂ à 8197,0 kt éq CO₂. Attention, ces chiffres ne tiennent pas compte de la reprise des activités économiques. À titre d'exemple, la consommation d'énergie finale de l'industrie a progressé de près de 10 % entre 2009 et 2010.

⁶ Etude 3E « Reducing Energy consumption and peak power in Belgium », janvier 2013



seconde génération ne soient pas plus ambitieux. Par ailleurs, la première génération des accords de branche a permis d'éviter le rejet de 2 288 kt de CO₂ sur la période 2003-2012 alors que le document estime que la seconde génération permettrait d'éviter 197 kt éq CO₂. IEW reste perplexe face à ces objectifs.

- IND202 : *Autres soutiens*

Ces autres soutiens apportent une aide financière aux entreprises désireuses de réaliser des investissements économiseurs d'énergie, ils doivent donc continuer à être encouragés tout en veillant à ne pas provoquer d'effet d'aubaine.

- IND301 : *Soutenir financièrement les investissements économiseurs d'énergie dans le secteur industriel (audits énergétiques, aides à l'expansion, déductions fiscales, etc.)*

Cette mesure semble faire double emploi avec la mesure IND202. Il est important de veiller à rationaliser les dispositifs d'aides pour être plus efficace.

- IND302 : *Soutenir financièrement le recours à des sources d'énergie renouvelables et à la cogénération de qualité*

Le soutien à l'innovation doit être une part importante de la politique économique wallonne tout en gardant la priorité au soutien à la réduction des consommations.

- IND403 : *Bilan carbone dans les PME et TPE (nouvelle mesure)*

L'approche « bilan carbone » est intellectuellement intéressante mais elle semble peu prioritaire pour les entreprises qui, majoritairement, sont orientées dans une approche coût et temps de retour sur investissement. La meilleure manière de les sensibiliser serait donc de leur montrer qu'en appliquant certaines mesures ou en réalisant certains investissements, elles peuvent réaliser des économies importantes qui in fine permettent d'améliorer leur bilan carbone.

A.3. [A.1.4.1.] Secteur résidentiel - Promouvoir des comportements durables auprès des citoyens et des professionnels

L'ensemble des mesures existantes et nouvelles pour inciter au changement de comportement ne sont en fait que des mesures de publicité des actions mises en œuvre par la Région et d'information. Il n'est prévu aucune mesure allant plus dans l'action, dans l'accompagnement, aucune mesure réellement nouvelle qui permettrait d'agir sur les comportements. On peut notamment penser à des expériences du type monnaies complémentaires⁷ ou encore la mise en œuvre d'une tarification progressive, d'une facturation plus lisible, didactique, mensuelle remplaçant l'actuel système de facturation par provision qui ne permet pas de suivre avec précision sa consommation. L'utilisation de certificats d'économie d'énergie (certificats blancs) mériterait d'être étudiée.

Commentaires sur les mesures proposées dans le PACE :

- R50, R502 et 510 sont redondantes ;
- R511 (*Etendre l'information à l'éco-consommation en général, faire le lien avec les choix à entreprendre en matière de déplacements ou d'acquisition de véhicules*). Cette mesure est

⁷ Voir à ce titre les conclusions du projet INESPO Innovative instruments for Energy Saving Policies: White Certificates and Complementary Currencies http://www.belspo.be/belspo/ssd/science/Reports/INESPO_FinalReport_ML.pdf



intéressante mais mériterait de ne pas être restreinte au domaine de la mobilité. L'éco-consommation doit être envisagée et rendue accessible dans d'autres segments des biens et des services : alimentation, réduction du gaspillage et des déchets, réemploi, produits d'entretien, etc. Via la Fédération Wallonie-Bruxelles et en concertation avec le fédéral, il s'agit également de cibler la publicité : affichage des caractéristiques écologiques et énergétiques des produits, interdiction de publicité pour les produits énergivores, etc.

A.4. [A.1.4.2.] Secteur résidentiel - Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe

Vu le contexte budgétaire, il serait judicieux de prioriser les aides pour les investissements les plus efficaces en terme d'économie d'énergie. Les mesures sont succinctement passées en revues ci-dessous, par ordre de priorité de mise en œuvre :

- R605 (*Améliorer les performances du bâti*) ;
- R709 (*Aider les propriétaires à rénover leur habitation*). C'est un objectif prioritaire duquel découlent les autres mesures de R701 à R708.

La première Alliance Emploi-Environnement est un levier sur lequel la politique de rénovation énergétique doit s'appuyer. Dans un souci d'efficacité et d'amplification de la dynamique, il convient de :

- tirer les leçons de l'évaluation des premières années de la 1^{ère} AEE ;
- cibler davantage les ménages précaires et modestes en leur réservant le mécanisme du prêt à taux 0 ;
- diriger les aides vers les investissements les plus efficaces, notamment sur base d'un audit énergétique et du respect de ses recommandations ;
- R607 à R609 : (*Agir sur les règles d'urbanisme, l'aménagement du territoire et la taille des logements*) : il s'agit là d'importants leviers. Chaque projet d'urbanisation doit être envisagé comme participant, par sa localisation, à une adéquation de la gestion du territoire au défi climatique. La priorité est d'éviter l'éparpillement de l'urbanisation. Des liens approfondis existent entre le diagnostic du SDER et le PACE. Il s'agit de les opérationnaliser dans la structuration territoriale du SDER et dans le CoDT, tous deux en attente d'adoption par le Gouvernement wallon.

Par contre les mesures R602 (*soutien financier aux constructions qui dépassent les exigences de la norme*) et R707 (*Favoriser le remplacement des chaudières les plus polluantes*) ne nous semblent pas prioritaires étant donné le contexte budgétaire. Cependant, il convient de renforcer le contrôle du respect de l'AGW de 2009 relatif aux performances des appareils de chauffage.

A.5. [A.1.4.3.] Secteur résidentiel - Améliorer l'efficacité énergétique des équipements de chauffage et autres

- R802 (*Informé le public sur l'éclairage basse énergie, les consommations de veille, etc.*) Cette mesure n'est pas neuve et le public est d'ores et déjà bien informé quant à l'éclairage économique, le fait de couper les appareils en veille, etc. Une nouvelle politique d'information ne devrait pas produire un changement de comportement marqué dans la consommation finale. Par ailleurs, IEW recommande d'éviter toute nouvelle prime énergétique pour le changement d'électroménager par exemple, ces primes sont inefficaces



environnementalement, socialement et impactent lourdement les finances publiques. Il est préférable de renforcer des programmes de soutien plus ciblés comme le programme PAPE qui permet de toucher plus efficacement des publics plus restreints et défavorisés.

A.6. [A.1.4.4.] Secteur résidentiel - Augmenter la part des énergies renouvelables dans les bâtiments et autres mesures

Pour IEW, le déploiement des énergies renouvelables au sein du secteur résidentiel doit s'envisager avec des objectifs de durabilité et d'efficacité, à l'échelle collective et individuelle. Le soutien à l'installation de production d'énergie renouvelable doit être conditionné à la réalisation des travaux prioritaires en matière de rénovation énergétique du bâtiment, et ce via un audit.

La Fédération est favorable à la mesure R902 (*encourager à l'installation de panneaux solaires thermiques*). Par contre, elle n'est pas favorable au soutien financier à l'achat de chaudières biomasse individuelles (R901). La biomasse est une ressource limitée. Le potentiel wallon est déjà intégralement utilisé. La surexploitation de ce potentiel, de même que l'importation de bois de l'étranger génère des problèmes environnementaux (dégradation des sols, perte de biodiversité, émissions de CO₂) et socio-économiques (changement d'affectation des sols, concurrence entre usages). En outre, la combustion mal maîtrisée (mauvaise qualité du combustible et/ou appareils de chauffage peu performants) entraîne des émissions polluantes dommageables pour la qualité de l'air et la santé. L'utilisation de la biomasse énergie comme source de chauffage doit plutôt s'envisager dans des installations collectives (réseau de chaleur) avec des conditions de durabilité strictes (provenance de la ressource, non-concurrence avec autres usages, respect de la qualité des sols, etc.). IEW demande que la promotion de la biomasse énergie soit conditionnée à l'adoption d'une stratégie biomasse énergie (mesure E304), garante de durabilité.

R903 (*Promouvoir la géothermie à faible enthalpie*). Le potentiel géothermique est largement sous-exploité. Il convient de valoriser les études sur la faisabilité technique mais aussi de recenser et de lever les obstacles non techniques à son développement (notamment la difficulté d'obtenir, en Wallonie, l'autorisation d'installer des sondes géothermiques verticales à circuit ouvert alors que cette technique est fortement développée dans les régions et pays voisins.)

En outre, toutes ces mesures de soutien devraient être modulées en fonction du revenu des ménages de manière à éviter les effets d'aubaine.

A.7. [A.1.5.1.] Secteur tertiaire - Promouvoir des comportements durables et améliorer l'efficacité de l'enveloppe

Mesures prioritaires :

- T502 (*Intégrer des clauses environnementales dans les cahiers des charges pour l'administration publique, lors des achats ou rénovation de bâtiments*). Les pouvoirs publics doivent avoir un rôle de « modèle » pour inciter le secteur privé à appliquer les mêmes recommandations ;
- T601 (*Appliquer la réglementation PEB en établissant un certificat énergétique de tous les bâtiments faisant l'objet d'une transaction (location, vente) ;*
- T603 (*Adopter des normes d'efficacité énergétique pour les bâtiments*) ;
- T604 (*Favoriser la construction mitoyenne de bureaux et de commerces (nouvelle mesure)*).



Mesures à compléter :

- T503 (*Labelliser ou certifier des bâtiments ou des activités et afficher les performances*)

Il y a actuellement une tendance à recourir à la labellisation pour afficher sa bonne performance sociale, éthique ou encore environnementale. La multiplication des labels a pour effet de minimiser leur impact. Par ailleurs, peu de personnes sont informées de ce qui se trouve derrière ces labels. Il s'agit donc d'informer aussi le citoyen sur l'existence et la signification de ces labels.

Mesure non prioritaire :

- T602 : *Apporter un soutien pour les bâtiments qui dépassent les exigences de la norme*

Etant donné le contexte budgétaire, la priorité doit aller dans l'amélioration de l'efficacité énergétique du bâti existant. Par ailleurs, si la volonté des pouvoirs publics est de renforcer l'isolation des nouveaux bâtiments, cela doit se faire par un renforcement des normes de construction et non par des aides supplémentaires qui ont un coût pour la collectivité.

A.8. [A.1.5.2.] Secteur tertiaire - Améliorer l'efficacité des bâtiments tertiaires

Mesures prioritaires :

- T701 (*Appliquer la réglementation PEB en établissant un certificat énergétique de tous les bâtiments faisant l'objet d'une transaction (location, vente)*) ;
- T702 (*Soutenir financièrement l'URE dans les bâtiments du secteur tertiaire public*) ;
- T703 (*Soutenir financièrement l'URE dans l'éclairage public*). Le renouvellement du parc de l'éclairage public (remplacement des lampes à vapeur de mercure) est une opportunité pour pousser la réflexion sur la pollution lumineuse et les possibilités d'éclairer moins sans engendrer pour autant un sentiment d'insécurité. Les mesures doivent porter sur le caractère nécessaire ou non de l'éclairage, sur le type de luminaire à remplacer, sur les technologies qui permettent d'éclairer moins et mieux (dimming, smart street lighting...) ;
- T706 (*Renforcer les investissements URE et SER des communes à travers une coopération entre les Communes et le SPW*) (nouvelle mesure).

La Fédération suggère aussi l'introduction d'une mesure supplémentaire :

- Développer une société de tiers-financement (type FEDESCO pour la Région wallonne) qui propose une offre globale (ensemblier technique) avec une capacité à gérer le montage financier et à inclure une garantie sur la performance énergétique de travaux réalisés.

A.9. [A.1.5.3.] Secteur tertiaire - Augmenter la part des énergies renouvelables dans les bâtiments tertiaires et autres mesures

Mesures prioritaires :

- T802 (*Soutien financier des investissements permettant de réduire les consommations d'électricité dans les bâtiments tertiaires*) (cf. Etude 3E⁸).

⁸ Etude 3E « Reducing Energy consumption and peak power in Belgium », janvier 2013



Mesures à compléter :

- T704 (*Développer un système de certification des projets bois énergie avec réseau de chaleur*). Il faudrait préciser à qui s'adresse ce système (les porteurs de projets, les équipementiers ?) et sur quoi reposera la certification (l'origine du combustible et sa durabilité ? La performance énergétique de l'installation ? La qualification de l'installateur ?). Il faudra veiller en outre à bien informer le citoyen de la signification de cette certification ;
- T901 (*Soutien à la production de chaleur renouvelable*) ;
- T902 (*Mettre en place des nouveaux mécanismes de soutien à la chaleur renouvelable*).

Ces trois mesures doivent être conditionnées à des critères stricts de durabilité définis dans une stratégie biomasse énergie (mesure E304 est un pré-requis).

A.10. [A.1.6.1.] Secteur des transports

Relativement à ce chapitre Transports, IEW trouve particulièrement troublant le chiffrage des potentiels mobilisables qui figurent dans le Plan :

- les économies d'énergie associées à la diminution de la demande de mobilité sont estimées à 368 GWh contre 298 pour la vérification de la pression des pneus des voitures, 426 pour la généralisation du start & stop ou encore 454 pour la formation des particuliers à l'éco-conduite. Ceci confirme le très faible niveau d'ambition en matière de gestion de la demande de mobilité ;
- les économies d'énergie associées à la redevance kilométrique des poids lourds sont estimées à 955 GWh. Les expériences de redevance kilométrique dans différents pays européens ont révélé que ces effets sont obtenus via deux mécanismes principaux : l'optimisation des itinéraires et l'amélioration des taux de charge des camions. Or, le chiffrage des potentiels mobilisables estime par ailleurs à 1289 GWh les économies d'énergie associées à l'augmentation du taux de charge des camions. Il apparaît donc nécessaire de préciser quelles mesures alternatives à l'outil fiscal (redevance kilométrique) sont estimées susceptibles d'avoir des effets plus marqués que celui-ci.

A.11. [A.1.6.1.] Secteur des transports - Réduire les besoins en mobilité et promouvoir des comportements moins énergivores

Des 13 mesures de ce chapitre, 3 agissent sur la réduction de la demande (Tpt1001, Tpt 1004 et Tpt1005), et les 8 autres sur le transfert modal. Les mesures sont succinctement passées en revues ci-dessous, par ordre de priorité de mise en œuvre.

- Tpt1004 (*Agir sur l'aménagement du territoire : l'accessibilité à l'emploi*) et Tpt1005 (*Agir sur l'aménagement du territoire : la mixité des fonctions*) : ces deux mesures sont clairement prioritaires aux yeux d'IEW, vu leur potentiel effet structurel sur la demande de mobilité.
- Tpt1001 (*Encourager le télétravail et l'emploi des technologies modernes qui réduisent le besoin de mobilité*) : cette mesure mériterait d'être complétée par des actions telles que la promotion des centres de télétravail à proximité des nœuds de transport en commun.



- Tpt1103 (*Mettre en place des Plans communaux de mobilité*) : cette mesure est prioritaire parmi celles activant le levier du transfert modal. Elle gagnerait toutefois à être précisée (en soulignant par exemple l'importance de la mise en œuvre du volet stationnement) et complétée (notamment par le renforcement des crédits d'impulsion qui ont pour but de soutenir les efforts des communes en matière de mobilité douce).
- Tpt1102 (*Mettre en place le Plan Wallonie Cyclable*), Tpt1106 (*Développer la pratique du vélo*) et Tpt1107 (*Promouvoir le transfert modal vers les modes doux*) : mesures à réorganiser. En effet, le Plan Wacy (Wallonie cyclable), qui est présenté dans la mesure Tpt1102 comme centré sur le développement des infrastructures, est bien plus large que cela et contient de nombreuses actions présentées aux mesures Tpt1106 et Tpt1107. IEW suggère de créer deux mesures : l'une dédiée au vélo, l'autre à la marche.
- Tpt1101 (*Mettre en œuvre le contrat de service public entre la Wallonie et le groupe TEC*) et Tpt1105 (*Développer, au moyen du réseau TEC, des solutions de mobilité durable ayant pour objet d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture en solo*) : il conviendrait de compléter ces mesures par l'élaboration d'un plan de transport, transcription concrète d'une vision à long terme de l'offre de transport public à développer en Wallonie. Par ailleurs, il est difficile de comprendre pourquoi l'ancienne mesure Tpt1106 (centrée sur la gestion du parking, notamment à des fins de covoiturage) a intégré la mesure Tpt1105. Elle trouverait mieux sa place dans les mesures Tpt1003 et Tpt1004.
- Tpt1104 (*Développer la pratique du covoiturage*) : est un exemple de mesure bien développée : contexte, écueils potentiels et mesures concrètes.
- Tpt1002 (*Réaliser et mettre en place des plans de mobilité au niveau des entreprises*) et Tpt1108 (*Alternative aux voitures de société*) : ces mesures doivent impérativement être précisées. Dans leur formulation actuelle, il n'est pas possible d'identifier quels outils sont envisagés concrètement. C'est notamment le cas de la mesure Tpt1108 qui concerne des compétences fédérales.
- Tpt1003 (*Sensibiliser le public aux alternatives à la voiture individuelle*) : particulièrement légère dans sa présentation actuelle, cette mesure ne peut pas être appréhendée dans ses résultats potentiels.

La Fédération IEW suggère d'ajouter aux mesures du Plan les mesures suivantes (liste non exhaustive) :

- rédiger un ambitieux plan régional de mobilité durable définissant un objectif désirable et les étapes de transition ;
- mettre un terme au développement des infrastructures aériennes ;
- mettre un terme au développement des infrastructures routières (hors aménagements de sécurisation) ;
- faire de l'adéquation entre le profil de mobilité de tout nouveau projet et le profil d'accessibilité de son lieu d'implantation le critère de choix déterminant pour l'implantation ;
- développer des parkings relais (P+R) aux abords des agglomérations et diminuer en proportion l'offre de stationnement dans les centres-villes ;
- amplifier l'offre de transports publics régionaux en soirée et le week-end ;



- améliorer le confort des lieux de connexions intermodaux (stationnement vélo couvert, accessible et sécurisé, espace d'attente abrité et chauffé, information en temps réel disponible, etc.) ;
- implémenter le principe STOP dans tout nouveau projet urbanistique (par ordre prioritaire : Stappen-Trekken-Openbare vervoer-Privé vervoer) ;
- imposer la présence d'espaces de stationnement pour vélos dans les nouveaux bâtiments (appartements, bâtiments de l'Administration, bâtiments commerciaux et de services, etc.) ;
- en cas de pic de pollution, appliquer une circulation alternée (sur base, par exemple, des plaques minéralogiques) ;
- prévoir un plafonnement du nombre de vols (et une réduction des vols de nuit) ;
- soutenir le développement des commerces et services de proximité : aide au démarrage pour les commerces au sein des noyaux d'habitat, etc.

A.12. [A.1.6.2.] Secteur des transports - Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules

Des 10 mesures de ce chapitre, 4 concernent l'amélioration des comportements des usagers de la route (Tpt1101, 1105, 1107 et 1108), et 6 l'amélioration des performances environnementales des véhicules automobiles. Les mesures sont succinctement passées en revues ci-dessous, par ordre de priorité de mise en œuvre.

- Tpt1202 (*Soutenir financièrement l'achat des véhicules peu émetteurs (bonus-malus)*), Tpt1204 (*Promouvoir l'achat de véhicules performants*) et Tpt1210 (*Revoir la fiscalité des véhicules*) devraient être fusionnées et revues. Le système de bonus/malus, instauré en 2008, a largement fait la preuve de son inefficacité (si l'on compare l'évolution des différentes régions du pays sur la période 2007-2011, c'est en Wallonie que les émissions de CO₂ des voitures neuves ont le moins baissé en valeur absolue) et de son coût pour les finances publiques (de l'ordre de 100 millions d'euros). Une réforme efficace de la fiscalité auto passe par une révision de la taxe de mise en circulation sur base de critères environnementaux⁹. Voir aussi les commentaires relatifs à la mesure ATpt03.
- Tpt1207 (*Faire respecter les limites de vitesse*) : la gestion de la vitesse était déjà une mesure proposée par le SPF Mobilité et Transports dans son Plan Kyoto-Transport en 2007. Le SPF proposait de renforcer les limites vers le bas (pour les voitures : 80 km/h au lieu de 90 sur les routes hors agglomération et 100 au lieu de 120 sur les routes à deux fois deux bandes). Le potentiel d'économie d'énergie de la mesure serait fortement augmenté si un tel renforcement des limites de vitesse était adopté. La mesure gagnerait également à être complétée par un volet consacré à la mobilité en centre urbain, avec notamment la généralisation du 30 km/h hors réseau structurant.
- Tpt1201 (*Formation à l'éco-conduite*) et Tpt1205 (*Sensibiliser les candidats au permis de conduire à l'éco-conduite*) : dans un souci de lisibilité du document, ces deux mesures devraient être regroupées. Il conviendrait également de souligner que, pour réaliser les potentiels de réduction des émissions, il convient, au-delà de la sensibilisation, de s'assurer

⁹ Voir notamment le benchmarking européen réalisé par IEW en 2013 : www.iew.be/IMG/pdf/cmr_pc_jd_130924_benchmarking_fiscalite_auto_eu.pdf



du respect au quotidien des préceptes de l'éco-conduite. On pourrait, à cette fin, imaginer la mise à disposition des citoyens d'outils de contrôle de la consommation (enregistrement des kilométrages et des achats de carburant, etc.).

- Tpt1209 (*Généraliser le Start&Stop sur les véhicules*) : les pouvoirs publics disposent de peu de moyens (en-dehors de l'outil fiscal) pour opérationnaliser cette mesure. Par ailleurs, les bénéfices du Start&Stop sont largement surestimés du fait de la composition du cycle de test NEDC (durant lequel le véhicule est stationnaire 24 % du temps) et s'expriment surtout en milieu urbain.
- Tpt1208 (*Contrôle de la pression des pneus et utilisation de pneus « économiseurs de carburant »*) : souvent mis en avant par le secteur automobile en tant qu'important gisement d'économies de carburant, le contrôle de la pression des pneus présente un coût important si l'on veut qu'il soit efficace (sensibilisation et contrôles). Par ailleurs, l'évolution des véhicules plus puissants, équipés de pneus plus larges, contrecarre les bénéfices de cette mesure. L'incitation à l'achat de véhicules moins puissants, moins polluants par le biais de la fiscalité (TMC) présente un bien meilleur rapport coûts/bénéfices.
- Tpt1203 (*Améliorer les performances techniques des véhicules – Soutenir la recherche en ce sens*) : cette mesure n'en constitue pas une à proprement parler, vu qu'elle consiste à reconnaître que la Commission européenne est le principal acteur en la matière. Il semblerait plus intéressant de coupler cette mesure avec les mesures de protection de l'air ATpt04 et ATpt05 et de développer des mesures d'incitation en faveur du passage de la motorisation thermique vers la motorisation électrique pour les véhicules de catégorie L, et en priorité sur la sous-catégorie L1e-B (cyclomoteurs). Vu les normes d'émissions des différents véhicules¹⁰, en milieu urbain, il est plus bénéfique, en termes de santé humaine, de remplacer un cyclomoteur thermique par un cyclomoteur électrique que de remplacer une voiture thermique par une voiture électrique.
- Tpt1206 (*Préparer les infrastructures pour accueillir une nouvelle génération de véhicules*) : cette mesure semble fort prématurée, en ce sens que plusieurs technologies sont pour le moment investiguées par les constructeurs (véhicules full électrique, hybrides, au gaz, à pile à combustible, etc.) et restent en concurrence. Il est préférable de laisser le temps aux technologies les plus efficaces de s'affirmer et s'affiner. On a vu, avec le soutien massif aux agrocarburants, comment un soutien public prématuré peut générer des effets pervers, tant sur le plan social qu'environnemental.

La Fédération IEW suggère d'ajouter aux mesures du Plan les mesures suivantes (liste non exhaustive) :

- adopter des politiques de renouvellement des flottes captives dépendantes des pouvoirs publics (administrations, gouvernements) qui favorisent les véhicules peu consommateurs d'énergie et peu polluants ;
- équiper les véhicules de transport en commun de systèmes de récupération de l'énergie au freinage ;

¹⁰ Pour les véhicules de catégorie L : règlement (UE) n° 168/2013 ; pour les véhicules de catégorie M1, M2, N1 et N2 : règlement (CE) n°715/2007 (Euro 5) et règlement (UE) n° 459/2012 (Euro 6)



- introduire des clauses environnementales plus sévères dans les cahiers des charges relatifs à l'acquisition de véhicules par les TEC ;
- imposer aux constructeurs automobiles la reprise et le recyclage des batteries des véhicules électriques qu'ils mettent sur le marché ;
- démonter l'image de « solution miracle » de la voiture électrique auprès du grand public (information sur le cycle de vie des véhicules et de l'énergie et conscientisation à la nécessité de mettre en place des solutions ne reposant pas sur la technologie).

A.13. [A.1.6.3.] Secteur des transports - Améliorer le transport de marchandises

Des 11 mesures de ce chapitre, 4 agissent principalement sur la gestion de la demande (Tpt1007, Tpt1112, Tpt1113, Tpt1217), 4 sur le transfert modal ((Tpt1006, Tpt1008, Tpt1110, Tpt1111), 2 sur les comportements (Tpt1214, Tpt1215) et une sur l'amélioration des performances des véhicules (Tpt1216). Les mesures sont succinctement passées en revues ci-dessous, par ordre de priorité de mise en œuvre.

- Tpt1112 (*Instaurer un système de redevance kilométrique pour les poids lourds*) et Tpt1217 (*Augmenter le taux de charge des camions/camionnettes*) : ces deux mesures devraient être actualisées et leur interdépendance précisée. L'instauration d'une redevance kilométrique pour les poids lourds n'est plus à l'étude : les accords politiques entre les trois Régions sont signés, et l'opérateur pour la mise en œuvre du système a été désigné. Les expériences de redevance kilométrique dans différents pays européens ont révélé que les bénéfices environnementaux sont obtenus via deux mécanismes principaux : l'optimisation des itinéraires et l'amélioration des taux de charge des camions. Ainsi, l'opérationnalisation de la seconde mesure (Tpt1217) dépend-elle principalement de la première (Tpt1112).
- Tpt1006 (*Promotion de la voie d'eau et soutien au trafic combiné*) et Tpt1110 (*Soutenir le transport par voies navigables : soutien aux bateliers, amélioration des performances des bateaux, intégration du réseau de voies navigables dans le réseau européen, etc.*) : la première mesure, peu détaillée, gagnerait à être fusionnée avec la seconde, plus opérationnelle.
- Tpt1007 (*Aider les entreprises à optimiser les déplacements par une amélioration de la logistique*) : la mise en œuvre de cette mesure pourrait passer par des formations à la logistique verte, approche visant à optimiser tant les flux de personnes que de marchandises, de documents ou d'informations, et ce du stade de la conception d'un produit jusqu'à celui des retours (réparations, invendus, etc.). Le concept, qui porte en lui les germes d'une réorientation des circuits de production et de distribution, demeure fort peu répandu en Wallonie.
- Tpt1113 (*Proposer des accords de branche avec le secteur des transports*) : l'intégration d'un volet logistique dans les accords de branche des industries constitue un vecteur potentiel de pénétration du concept de logistique verte dans le monde industriel.
- Tpt1214 (*Organiser des formations à l'éco-conduite pour les conducteurs professionnels*) et Tpt1215 (*Contrôler périodiquement la pression des pneus*) : les remarques formulées à propos des mesures Tpt1201, Tpt1205 et Tpt1208 (A.1.6.3) s'appliquent également ici.



- Tpt1008 (*Examiner les possibilités d'alimenter certaines zones industrielles en matières premières gazeuses ou liquides par pipelines*) et Tpt1111 (*Poursuivre la promotion des transferts modaux*): il s'agit là de déclarations d'intention particulièrement floues (« examiner les possibilités » - « les possibilités...seront analysées afin de participer à la réflexion... »). On est bien loin de ce qu'on est en droit d'attendre d'un outil de planification.
- Tpt1216 (*Octroyer une prime à l'achat de camions hybrides*): la mesure est fort prématurée (la technologie n'est pas encore disponible). Par ailleurs, pour le Conseil supérieur des Finances : « nous ne pensons pas que l'octroi d'un bonus sur l'achat de certains véhicules puisse se justifier d'un point de vue environnemental. On a vu à la section 3.13 que la taxation du transport était loin de couvrir ses effets externes. Il n'y a donc aucune raison de subsidier une activité de transport routier, fût-elle la plus propre qui soit. »¹¹

La Fédération IEW suggère de développer et détailler les mesures les plus pertinentes conformément aux remarques formulées ci-dessus.

A.14. [A.1.7.1.] Secteurs agricole et forestier - Gestion durable de l'azote

Cet axe reprend 3 mesures existantes (A1301 à 1303) que le plan ne renforce pourtant pas. La réduction des émissions de GES est cependant tout à fait possible, tant par le biais de ce plan qu'à travers le programme wallon de développement rural.

Nouvelles mesures :

- A1304 (*Créer un indicateur des émissions agricoles de GES lié à la fertilisation*)

Bien que la quantité de fertilisant ait diminué depuis une vingtaine d'année, le bilan azoté de la Wallonie est relativement stable¹² malgré l'adoption du PGDA, laissant entendre que les émissions de GES ont peu évolué sur cette période. La Fédération plaide pour le calcul annuel du bilan azoté de la Wallonie, comme un indicateur indirect des émissions liées à la fertilisation. Par ailleurs, l'évolution des reliquats azotés (APL) mesurés annuellement sur le terrain via les campagnes APL pourrait également constituer un indicateur des émissions liées à la fertilisation, et de façon complémentaire au bilan azoté régional évoqué ci-avant.

- A1305 (*Renforcer les « bonnes pratiques agricoles » pour les cultures à fort reliquat azoté*)

Pour certaines cultures (pomme de Terre, maïs, légumes...), le PGDA tolère des reliquats d'azote importants car les pratiques de référence pour déterminer l'APL sont celles d'une utilisation optimale de l'azote d'un point de vue économique plus que d'une utilisation optimale d'un point de vue environnemental. Il existe donc pour ces cultures des marges de progrès importantes afin de réduire les émissions de protoxyde d'azote. Parmi les techniques proposées pour réduire la fertilisation, la réalisation d'une analyse de sol avant fertilisation, l'adoption d'un objectif de rendement minimisé, etc.

¹¹ Conseil supérieur des Finances, La politique fiscale et l'environnement, septembre 2009

¹² GYBELS, K., WUSTENBERGHS, H., CLAEYS, D., VERHAEGEN, E., LAUWERS, L. And KESTEMONT, B. 2009. Nutrient Balance for Nitrogen. Statistics Belgium, Working paper n°22. SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie et ILVO. p54.



A.15. [A.1.7.2.] Secteurs agricole et forestier - Augmentation de la part de sources d'énergie renouvelable

- A301 (*Favoriser et encadrer le développement de la filière bois-énergie dans le secteur agricole*)

Le document ne fait pas état des tensions importantes qui existent entre les acteurs des filières de valorisation matière et énergie pour l'acquisition de la ressource. IEW soutient l'adoption d'un cadre pour la valorisation du bois, reposant notamment sur le biocascading et sur la hiérarchie des usages appliquée en dehors du contexte déchets. Le soutien de nouveaux projets thermiques, même à l'initiative de collectivités locales, devrait intégrer un cadre de ce type mais aussi démontrer la disponibilité de la ressource au niveau local.

Au vu de la faible disponibilité de la biomasse forestière, le projet envisage le développement de cultures dédiées en zone agricole. Notre Fédération est extrêmement réservée à ce sujet et regrette que les références des auteurs de ce projet se limitent aux conclusions de Valbiom. En Wallonie, 27 % des cultures de céréales sont déjà allouées à la production d'agrocarburants. La Wallonie importe par ailleurs plus de céréales qu'elle n'en produit. Rien qu'avec les céréales, les surfaces dédiées à la biomasse représentent plus de 5 % de la SAU wallonne. Or, le nouveau Code wallon de l'Agriculture¹³ consacre la fonction nourricière comme la fonction principale de l'agriculture, la fonction de production de biomasse devant rester complémentaire.

- A302 (*Favoriser et encadrer le développement de la biométhanisation dans le secteur agricole*)

Sans remettre en cause l'intérêt de la biométhanisation, la Fédération souligne la nécessité de cadrer l'utilisation et l'incorporation de matières premières d'origine agricole (maïs, etc.) dans les digesteurs. L'utilisation de ces matières premières génère de facto des effets indirects d'affectation des sols qui, comme pour les agrocarburants, réduisent fortement leur bénéfice environnemental.

A.16. [A.1.7.3.] Secteurs agricole et forestier - Gestion territoriale

- A1401 (*Mettre en place les nouvelles réglementations imposées par la Politique Agricole Commune*)

Les propositions de la Région pour remplir ses obligations liées au verdissement n'apporteront pas de réelle plus-value puisqu'elles concernent l'implantation de Cultures Pièges à Nitrates (CIPAN). Cette mesure est donc redondante avec la mesure liée au PGDA.

D'autres mesures auraient par contre eu un effet particulièrement positif, en incitant à l'implantation de cultures de légumineuses (réduction importante des émissions de N₂O et des besoins de fertilisants minéraux) à l'implantation de bandes enherbées, d'alignement d'arbre ou de dispositifs agroforestiers par le biais des surfaces d'intérêt écologiques.

- A1402 (*Maintenir les stocks de carbone existants*)

Depuis les années 60, les sols cultivés s'appauvrissent en carbone. Suite à l'évolution des pratiques agricoles et l'abandon de l'élevage dans les zones de grande culture, 51 % des surfaces

¹³ Art. 1 §2 La fonction principale de l'agriculture wallonne est la fonction nourricière, en réponse aux besoins essentiels des citoyens. (...) La production de plantes, de matières premières et de matériaux à des fins non alimentaires est une fonction complémentaire de l'agriculture wallonne.



cultivées sont maintenant déficitaires par rapport au seuil critique de 1,5 % de carbone. Selon les estimations, la production de matières organiques biodégradables en Région wallonne ne comblerait que 22 % à 45 % des pertes en MO des sols agricoles¹⁴. Il faudra veiller à cet aspect du problème car l'utilisation éventuelle de biomasse agricole à des fins énergétiques limite les apports et la capacité de stockage de carbone dans les sols.

Le non labour ou les techniques simplifiées de travail du sol permettent de reconstituer les stocks de carbone dans les sols. Les surfaces concernées sont considérables et les capacités de stockages sont importantes contrairement à ce qui est énoncé. Les outils disponibles existent également pour promouvoir ce type de pratiques (asbl Greenotech, aides aux investissements, etc.). Une évaluation du potentiel de cette mesure devrait être réalisée en concertation avec Greenotech notamment.

Enfin, IEW propose que le maintien des prairies permanentes dans le cadre du verdissement soit adopté à l'échelle de chaque exploitation plutôt qu'à l'échelle de la Région wallonne afin de préserver les prairies permanentes et leurs stocks de carbone.

- A1403 (*Gérer les forêts wallonnes dans le but de favoriser leur adaptation aux changements climatiques*)

Au vu de la temporalité de la gestion forestière, l'adaptation au changement climatique est essentielle pour maintenir la capacité de stockage et la capacité de séquestration de carbone des forêts. La réflexion sur l'adaptation des forêts est amorcée mais les actions concrètes font défaut. La forêt wallonne reste une forêt très mono-spécifique et les peuplements monospécifiques de hêtre et d'épicéa sont inadaptés au climat tel que projeté par les modèles scientifiques. Enfin, la problématique de surdensité de gibier limite très fortement la diversité des essences accompagnatrices et les possibilités de diversifications des peuplements. IEW regrette que le projet n'aborde pas plus concrètement les mesures à mettre en place pour répondre à cet enjeu. Enfin, soulignons la nécessité de favoriser les structures forestières non seulement pour leur diversification en essences mais également en âge afin de rendre les peuplements forestiers plus résilients.

IEW propose donc comme mesure :

- IEW suggère de soutenir la mise en œuvre rapide de la sylviculture *pro sylva* en forêt publique communale et privée tel que cadrée par la [circulaire n°2718](#) (limitée à la forêt publique). Nous proposons d'envisager ce soutien par le biais de la sensibilisation, de l'encadrement et de la fiscalité ou des aides à la transition, voire en envisageant l'instauration de normes.

A.17. [A.1.7.4.] Secteurs agricole et forestier - Autres mesures

- A001 (*Développer un outil permettant d'effectuer le bilan carbone des exploitations agricoles*)

Cette mesure est prioritaire. L'expérience en France a montré qu'il y avait des marges de progression importante pour certaines filières. Nous suggérons d'évaluer l'opportunité de développer une méthodologie de bilan énergétique / carbone spécifique à la Wallonie eu égard au

¹⁴ Tableau de Bord de l'Environnement - 2010



bénéfice de partager la méthodologie et les données avec d'autres bilan qui ont montré leur efficacité. À ce titre, nous plaçons pour que ces bilans soient également réalisés sur l'échantillon des comptabilités régionales afin de pouvoir faire une analyse entre systèmes de production car, comme les exemples étrangers l'ont montré, certains systèmes sont ainsi plus efficaces et offrent des marges de progrès plus importantes que les seules marges à système constant.

- A002 (*Mettre en œuvre des projets de mise en œuvre conjointe pour le secteur agricole*)

Ce type de projet gagnerait à être plus explicite.

- A003 (*Effectuer des recherches par rapport à l'alimentation des bovins de manière à limiter les émissions de GES*)

Nous regrettons que ce soit la seule voie envisagée pour réduire les émissions de GES par le secteur animal et souhaitons que cette recherche intègre une dimension environnementale plus large (biodiversité, etc.). Il nous semble également opportun d'envisager une plus forte autonomie des élevages et une sensibilisation à une alimentation plus équilibrée.

A.18. [A.1.8.] Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie - Secteur des déchets

Il est clairement nécessaire et logique de s'appuyer sur le PWD 2020 pour fixer les priorités. Cependant, pour la mise en œuvre, il importe de ne pas attendre celui-ci passivement.

La biomasse constitue une source importante d'énergie (et de matière) dont la biométhanisation tire le meilleur profit. La priorité doit se faire d'une part au niveau des déchets industriels, mais aussi des déchets des ménages (déchets verts et fraction fermentescible des déchets ménagers). La mise en place d'une obligation de tri des déchets organiques des ménages, couplée avec l'information adéquate, permettrait de récupérer au mieux ces déchets en vue de les biométhaniser.

Le plan devrait également envisager la réduction de l'incinération afin de valoriser au mieux les déchets plutôt que d'assurer une récupération énergétique inefficace via les incinérateurs.

A cet effet, il faut prioritairement agir vis-à-vis des organes de collecte et de recyclage afin d'augmenter leurs objectifs pour y inclure davantage de déchets (tous les emballages plastiques, etc.) ainsi qu'en élargissant le tri aux entreprises et aux lieux publics.

A.19. [A.1.9.1.] Gaz fluorés - Confinement et récupération

IEW juge prioritaire la mesure F1502 (*Initier la création d'un accord sectoriel avec des objectifs de réduction chiffrés*) pour obtenir des résultats concrets. Cet accord devrait couvrir les différents aspects des filières qui utilisent des gaz fluorés en amont et en aval de la fabrication : recherche et développement pour substituer HFC, formation et certification des professionnels qui utilisent ces gaz et alternatives, etc.

A.20. [A.1.9.2.] Gaz fluorés - Substitution par des gaz à faible potentiel de réchauffement

- F1604 (*Revoir le système d'octroi de primes à l'investissement d'équipements frigorifiques*). Cette mesure est essentielle pour garantir la cohérence des actions du Gouvernement. « Reconsidérer » le système, passe nécessairement vers la suppression



de toute prime à l'achat d'équipements contenant des HFC dès lors que des alternatives existent. Il s'agit d'un cas flagrant de subside dommageable à l'environnement.

IEW propose en outre une mesure supplémentaire :

- imposer l'utilisation d'équipements exempts de HFC dans les clauses de marchés publics, dès lors que des alternatives existent.

B. Adaptation aux changements climatiques

B.1. [B.3.2.1.] Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - L'écosystème agricole

- ADAP03 (*Poursuivre la lutte contre l'amplification de l'érosion du sol*)

La lutte contre l'érosion est essentiellement tournée vers des mesures palliatives et ne s'attaque pas au phénomène d'érosion diffuse¹⁵. Les mesures prises dans le cadre de la conditionnalité ne sont pas très efficaces pour limiter l'érosion (la cellule GISER doit négocier avec les agriculteurs des mesures complémentaires pour limiter l'érosion concentrique). De plus, ces mesures interviennent en aval des parcelles concernées pour limiter les effets de l'érosion.

IEW propose d'ajouter une mesure relative à la préservation de la capacité de recharge des nappes et la disponibilité en eau des sols en cas de sécheresse.

Pour répondre à ces deux enjeux, le Plan devrait prévoir un renforcement significatif de la conditionnalité agricole eu égard à l'érosion des sols pour s'appliquer à toute parcelle dès lors que le risque d'érosion dépasse 20 tonnes de sol par an. Il devrait également envisager des mesures ambitieuses pour améliorer le taux de matière organique des sols. Outre l'effet positif sur l'érosion, cela permettrait d'améliorer la qualité des sols en terme de perméabilité et leur capacité de rétention en eau.

- ADAP04 (*Soutenir les réseaux de suivi et d'alerte des nuisibles*)

Outre la nécessité de soutenir les réseaux d'alerte, il conviendrait également de les coordonner. Il faut également renforcer la résilience des systèmes agricoles à ce type de pression comme envisager à travers le développement des surfaces d'intérêt écologique prévues par le verdissement.

- ADAP05 (*Anticiper et si possible éviter un recours accru à l'irrigation (sélection, choix de cultures, pratiques culturales)*)

Cette mesure est importante mais elle n'envisage pas de dispositions concrètes. Il conviendrait par exemple de donner dès aujourd'hui un signal clair afin d'inciter à l'adaptation de l'assolement plutôt qu'aux investissements pour l'irrigation des grandes cultures (maïs, pomme de terre, etc.).

¹⁵ Le tableau de bord de l'environnement 2013 relève l'importance de cette problématique « Sur la période 1996-2010, environ 40 % de la surface agricole était concernée par des pertes en sol supérieures à 5 t/(ha.an). »



B.2. B.3.2.2. Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - L'écosystème forestier

- ADAP08 (*Poursuivre les missions d'évaluation et de surveillance de l'OWSF et combler les lacunes de connaissance*)

Il est également essentiel d'établir et diffuser auprès des gestionnaires forestiers des scénarii prospectifs de l'évolution des forêts sous l'influence du climat.

- ADAP09 (*Encourager les initiatives pour une sylviculture durable et respectueuse du fonctionnement naturel de l'écosystème*)

Voir commentaires relatifs à la mesure A1403.

B.3. [B.3.2.3.] Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - La biodiversité

- ADAP10 (*Appuyer, soutenir et pérenniser le financement des réseaux de suivi et d'alertes sur les espèces nuisibles et invasives pouvant être favorisées par les changements climatiques*).

Outre ce qui est proposé, il est probablement opportun de prendre des mesures préventives afin de limiter la mise sur le marché ou l'arrivée sur le territoire d'espèces invasives.

- ADAP11 (*Revoir les stratégies existantes de conservation, de gestion et de suivi de la biodiversité dans une optique de gestion dynamique en lien avec les changements climatiques et les services écosystémiques*).

Les changements climatiques impacteront fortement les espèces et habitats qui sont déjà sensibles. Or, nombre d'entre eux sont dans un état de conservation défavorable (voir le rapport directive Habitat). IEW recommande d'améliorer leur état de conservation (ce qui passe souvent par une extension tant qualitative que quantitative des milieux et habitats concernés), et de maintenir et renforcer les moyens affectés à la protection (acquisition, mise sous statut, etc.) et la gestion de la biodiversité sur notre territoire.

La « migration » des espèces sous l'effet des changements climatiques devrait être soutenue par le développement d'une trame verte et bleue fonctionnelle à l'échelle de la Wallonie.

B.4. [B.3.2.4.] Actions à mener - Du champ à la ville en passant par la forêt et la nature - L'espace urbain

Quant à l'augmentation du risque d'inondations comme impact potentiel du changement climatique, IEW appelle à prendre conscience du fait que les espaces urbanisés en fond de vallée sont tributaires en matière de montée des eaux de la multiplication des unités d'habitations construites en crête et sur les versants, là où les capillaires qui nourrissent les cours d'eau sont à la fois invisibles et particulièrement sensibles. L'effet cumulatif de ce mode d'urbanisation est très impactant pour le régime des eaux, la part ruisselante augmentant sans cesse.

Les mesures qui découlent de ces constats doivent amener à restreindre l'urbanisation et l'extension du réseau routier, à encourager le marché de seconde main résidentiel, commercial, de services et industriel, de façon à minimiser autant que possible les phénomènes de crue en laissant de grands espaces à l'infiltration dans le bassin versant et à l'épanchement des cours d'eau en cas de crue.



- ADAP12 (*Améliorer la connaissance des impacts et la vulnérabilité au niveau des villes et des communes (à travers l'outil de diagnostic de la vulnérabilité développé)*) Pour améliorer la connaissance de la vulnérabilité et augmenter la prudence, il convient de faire figurer l'aléa d'inondation sur l'intégralité du plan de secteur en tant que renseignement relevant de la couche de fond (intégré à la carte IGN, soit sous forme de calque intermédiaire).

IEW insiste pour que les études d'incidences envisagent la vulnérabilité en matière d'inondation, de montée des eaux, de remontée de nappe, en fonction de l'urbanisation - notamment le réseau routier - déjà en place.

- ADAP13 (*Adapter la rénovation/construction des infrastructures en tenant compte des impacts du changement climatique*). IEW propose en outre d'agir via la politique des grandes villes pour notamment :
 - localiser le bâti en tenant compte de risques (aléa d'inondation, îlot de chaleur, etc.) ;
 - développer des projets architecturaux et adapter les espaces publics qui tiennent compte de ces risques.

En dehors des éléments bâtis, IEW propose d'encourager le maintien d'espaces verts avec un couvert de strates végétales composées de buissons, d'arbustes, d'arbres et de plantes herbacées.

B.5. [B.3.3.1.] Actions à mener- Les thèmes transversaux – L'eau

- ADAP14 (*Lutter contre l'accroissement du risque d'inondations (plan PLUIES, etc.)*)

Comme relevé au point ADAP03, les dispositions prévues dans le plan PLUIES gagneraient à intégrer des mesures préventives destinées à renforcer la perméabilité des sols agricoles et limiter le ruissellement superficiel (haies, bandes enherbées, ...).

De plus, tous les projets d'urbanisation devraient assurer le maintien des services écosystémiques liés à l'eau selon la séquence suivante : « éviter, réduire, compenser ». IEW juge la mesure visant le développement des surfaces d'intérêt écologique prioritaire.

IEW s'étonne de trouver (encore) un recours au curage des cours d'eau comme une mesure de lutte contre l'accroissement du risque d'inondations.

- ADAP15 (*Poursuivre et intensifier les efforts pour maintenir et améliorer la qualité des eaux souterraines et de surface (plans de gestion PGDH, PGDA, PARIS)*)
- ADAP16 (*Prévenir les risques liés à une baisse de la ressource en eau exploitable (révision du mode de financement d'entretien des réseaux, futurs plans sécheresse DGO3 (gestion des débits d'étiage), GT sur l'évaluation de la situation des eaux de refroidissement, gestion des aspects transfrontaliers)*)

B.6. [B.3.3.3.] Actions à mener - Les thèmes transversaux - Le tourisme

S'il est pertinent que le tourisme anticipe et évolue de manière être plus résilient aux phénomènes liés au changement climatique, il est regrettable que ce secteur ne contribue pas à l'atténuation. Dans une optique d'atténuation des émissions de GES à l'échelle globale, une réflexion sur le tourisme de proximité est indispensable, entre autres pour limiter les impacts du trafic aérien à usage des loisirs.



Les propositions formulées par IEW visent à promouvoir un tourisme de proximité, des structures d'accueil (hébergements, lieux de loisir ou d'évènements, attractions) durables (et en particulier des établissements écolabellisés), des accès par les modes doux aux structures de loisirs et de tourisme. IEW préconise de :

- promouvoir un tourisme de proximité pour réduire l'impact des transports : introduire dans les argumentaires de promotion et, à travers les différents supports, une information sur l'impact environnemental des différents modes de transport en tenant compte des distances parcourues ;
- soutenir l'introduction de contenus sur le tourisme durable dans les programmes de formation aux métiers du tourisme ;
- soutenir et promouvoir les programmes d'écolabellisation de structures touristiques qui intègrent des critères liés au réchauffement climatique ;
- étudier la possibilité d'intégrer des critères CO₂ et énergétiques au niveau des normes de classement des structures (ex. pour les meublés ou les hébergements touristiques de terroir : éclairage économique, systèmes de récupération d'énergie, degré d'isolation du bâtiment, mise à disposition de bicyclettes, système de ventilation double flux, présence d'un potager... - pour les hôtels : menus végétariens, mise à disposition de bicyclettes, pourcentages de produits biologiques proposés, etc.) ;
- intégrer d'avantage de critères d'amélioration du bilan carbone et de réduction de déchets dans le système d'octroi de primes / subsides aux prestataires et organisateurs d'évènements (festivals, évènements sportifs, etc.) ;
- Continuer à développer et à promouvoir des itinéraires balisés et sécurisés pour les cyclistes notamment à partir de gares wallonnes (dont celles où les vélos sont mis en location) passant par les lieux d'attraction touristique.

B.7. [B.3.4.] Actions à mener - Le volet international

- ADAP22 : *Poursuivre les collaborations internationales des programmes de financements internationaux*

La Wallonie a doté son programme Fast Start 2010-2012 de 8,2 millions d'euros, financement réellement nouveau et additionnel mais bien loin de son engagement de 150 millions d'euros.

La Wallonie doit donc augmenter sa contribution aux financements climatiques internationaux et clarifier l'échelonnement d'ici 2020. Ces fonds devront être nouveaux et additionnels, prévisibles et alloués au moins pour 50 % à l'adaptation. Des sources de financements innovantes, comme les revenus de la mise aux enchères des crédits ETS ou une taxe sur les transactions internationales, doivent être mobilisées pour respecter nos engagements internationaux sans grever le budget régional.

C. Amélioration de la qualité de l'air

C.1. [C.1.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur industrie

Relativement aux émissions industrielles, outre la caractérisation des sources d'émissions diffuses, la priorité doit aller au suivi et contrôle du respect des normes et à l'application de sanctions pour les contrevenants.



La mesure A106 (*Rédiger une condition sectorielle relative aux émissions diffuses de particules*) nous semble prioritaire.

C.2. [C.2.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur résidentiel et

C.3. [C.3.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur tertiaire

A plusieurs reprises le PACE met en garde quant à l'impact sur la qualité de l'air d'un recours plus important à la biomasse énergie : *« le combustibles de type « biomasse » peut amener des émissions de polluants atmosphériques sensiblement supérieures à ce qui est généré par l'utilisation du gaz. »... « il convient de prendre en considération les nuisances potentielles générées par l'usage de biomasse lorsque l'on en fait la promotion pour le chauffage domestique... »*. Néanmoins, les mesures du PACE font reposer le potentiel de *« production de chaleur à partir de SER »* du secteur résidentiel à 80 % sur la biomasse¹⁶ sans prévoir de précautions sérieuses.

Faisant un parallèle avec la promotion du diesel, qui s'est avérée délétère pour la qualité de l'air, IEW recommande la plus grande prudence. La Wallonie ne doit pas réitérer cette erreur en encourageant la combustion de biomasse sous forme de foyer domestique pour des habitations mal isolées ou/et en milieu urbain. Les mesures : E304, E305, E306, E307, R901, R904, T704, T901, T902, A301 devraient être adaptées. Les mesures consistant à *« légiférer sur les installations de chauffage aux combustibles solides »* (mesures AR 01 à 07) doivent être rapidement opérationnelles.

Concernant les autres sources de pollution, les mesures prévues à l'heure actuelle devraient trouver leur place dans une stratégie transversale visant à améliorer la qualité de l'air intérieur du secteur résidentiel et tertiaire, qui prenne en compte la problématique de l'effet cocktail et des synergies entre les produits, des effets à faible dose, ainsi que des thématiques émergentes comme les perturbateurs endocriniens et les nanomatériaux. L'identification des champs d'interventions prioritaires pourrait se faire sur base des publics sensibles (femme enceinte, enfant, etc.) et des lieux dans lesquels ils passent le plus de temps (chambre à coucher, crèche, hôpital, etc.).

Les mesures prioritaires doivent bien viser une réduction de la pollution à la source et une meilleure connaissance du fonctionnement de son espace de vie.

En outre, l'augmentation d'étanchéité des bâtiments dans le cadre de la rénovation énergétique des bâtiments concentre l'humidité et les polluants. La mise en œuvre d'une ventilation contrôlée/mécanisée n'est pas une réponse adaptée à tous les cas de figure. Il est également important de veiller à ce que les techniques et informations proposées soient accessibles à toutes les tranches de la population, avec une attention particulière pour les plus défavorisées.

IEW conseille une amélioration de l'information par un étiquetage plus clair (notamment en imposant l'indication de la composition complète des produits sur leur fiche technique), l'interdiction d'utilisation d'allégations environnementales ou de santé et la définition de normes de qualité de l'air globales et restrictives devant être atteintes/respectées (en construction/rénovation).

¹⁶ PACE : Chapitre 4, tableau 15 page 111



Commentaires sur les mesures du Plan :

- Mesures AR01 à AR04 : il est bien sûr primordial de légiférer sur les installations de chauffage et de production d'eau chaude. Mais, il faut dès lors assurer le contrôle du respect de ces législations et donc y allouer les moyens nécessaires ;
- AR07 (*Communiquer sur la législation existante en termes d'incinération des déchets auprès des particuliers*) : les campagnes d'informations se sont multipliées, il est nécessaire de sanctionner les contrevenants pour mettre fin à la pratique encore courante de l'incinération des déchets dans les jardins ;
- AR08 (*Mettre en application le programme wallon de réduction des pesticides*). Appliquer la loi est le minimum à mettre en œuvre et ne constitue pas une mesure. Dans le cas des pesticides, c'est bien les produits utilisés à l'intérieur (qui appartiennent majoritairement à la classe des biocides) et les contaminations d'origine agricole qui doivent bénéficier de l'attention, en coordination avec les instances responsables aux différents niveaux de responsabilité et de contrôle et en assurant l'information via les distributeurs et les relais locaux. Il conviendrait d'entreprendre également des actions en concertation avec le fédéral pour interdire la publicité de ce type de produits ;
- AR09 (*Communiquer sur l'usage des solvants domestiques (impacts des produits et alternatives à l'utilisation de ces produits)*). Si le volet information et sensibilisation aux dangers de l'utilisation des produits contenant des solvants dommageables pour la santé, d'autres leviers méritent d'être activés. La Région, en concertation avec le fédéral, pourrait agir sur le signal-prix en imposant une redevance sur les produits contenant ces solvants comme cela se fait sur les pesticides. Outre les solvants, IEW recommande que les autres types de polluants (plastifiants, retardateurs de flamme, parfums de maison ou de sources électromagnétiques) fassent l'objet de mesures spécifiques.

C.4. [C.4.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur transport

Les 7 premières mesures de ce chapitre (ATpt01 à ATpt07) sont relatives aux caractéristiques des véhicules, les 4 dernières (ATpt08 à ATpt11) se rapportent aux quartiers et zones d'habitat. Les mesures sont succinctement passées en revues ci-dessous, par ordre de priorité de mise en œuvre.

- ATpt03 (*Revoir la fiscalité automobile sous l'angle de la pollution atmosphérique*) : cette mesure est à rapprocher des mesures TpT1202, Tpt1204 et Tpt1210 (le Plan souligne d'ailleurs le lien avec cette dernière). Dans un souci de lisibilité, les 4 mesures gagneraient à être fusionnées et recentrées clairement sur une révision de la taxe de mise en circulation (TMC). Le calcul de celle-ci devrait être établi sur base des performances environnementales des véhicules et son niveau devrait être suffisamment élevé pour délivrer un signal-prix clair : la différence de TMC entre deux voitures dont les émissions diffèrent substantiellement doit être perceptible et suffisamment élevée pour peser de manière significative dans le choix de l'acheteur, en faveur du véhicule présentant les meilleures performances environnementales.
- ATpt11 (*A chaque fois qu'il convient de réaliser un aménagement ponctuel, et à chaque fois que c'est possible, intégrer les principes du LARGAS*) : IEW adhère entièrement à la philosophie qui est à la base de cette mesure. Une vitesse maximale réduite limite les accélérations et freinages, fortement incidents en termes de qualité de l'air. Il est fait état,



dans le texte descriptif du Plan, d'investissements conséquents pour la mise en place de dispositifs d'apaisement des vitesses. Cette affirmation doit être relativisée : dès lors que le 30 km/h deviendrait la norme dans les quartiers de vie, les aménagements spécifiques deviendraient superflus. La Fédération plaide pour l'adoption du 30 km/h par défaut dans les quartiers de vie des centres urbains (le 50 km/h restant d'application sur les pénétrantes et le réseau structurant).

- ATpt06 (*Adopter des clauses environnementales de plus en plus précises, basées sur l'ECOSCORE, dans les marchés octroyés par la Wallonie pour l'achat des véhicules*) et ATpt07 (*Diffuser ces clauses et les rendre obligatoires dans les pouvoirs et les organismes placés sous la tutelle de la Wallonie*). Ces deux mesures sont les bienvenues, le rôle d'exemple des pouvoirs publics n'étant plus à démontrer. Les mesures gagneraient en portée si elles étaient appliquées aux cabinets ministériels et aux véhicules de fonction des élus. Complémentairement à l'Ecoscore, IEW recommande la prise en compte de la sécurité routière, et notamment des performances des véhicules aux tests EuroNCAP pour la protection des usagers faibles¹⁷.
- ATpt01 (*Communiquer sur l'ECOSCORE des véhicules en général*) : cette mesure est indispensable si cet indicateur était choisi pour établir le calcul de la TMC (voir mesure ATpt03) et pour établir les clauses environnementales pour l'achat de véhicules par la Wallonie et les pouvoirs et organismes qui en dépendent (voir mesures Atpt03 et ATpt07).
- ATpt10 (*Développer le concept de Low Emission Zone au sein de la Wallonie (suivi de la directive, définition de périmètres LEZ, etc.)*) : on veillera, pour définir les catégories de véhicules autorisés à circuler dans les LEZ, à prendre en compte leurs émissions réelles. Deux exemples suffisent à illustrer cette nécessité : (1) entre 2015 et 2019, les normes Euro applicables aux cyclomoteurs et motos seront plus laxistes que celles applicables aux voitures diesel pour les oxydes d'azote (170 mg/km de NO_x contre 80 mg/km), (2) les voitures diesel respectant la norme Euro 5 (actuellement en vigueur) émettent, en conditions réelles, autant d'oxydes d'azote que les véhicules conformes à la norme Euro 3 (appliquée jusqu'en 2004) – la Flandre en a d'ailleurs tenu compte pour le calcul de sa taxe de mise en circulation révisée.
- ATpt02 (*Promouvoir les véhicules électriques et au gaz en particulier en ville*), ATpt04 (*Etudier la possibilité de remplacer les véhicules des flottes captives (gérées directement ou indirectement par la Wallonie) circulant massivement en ville par des véhicules électriques ou au gaz (bus et autres)*) et ATpt05 (*Analyser la possibilité de créer un incitant pour stimuler le remplacement des véhicules de flottes captives privées circulant massivement en ville par des véhicules électriques ou au gaz*). Il conviendrait, préalablement à la mise en œuvre de ces 3 mesures, d'étudier correctement : (1) les caractéristiques environnementales des véhicules concernés (ainsi, des recherches scientifiques récentes semblent indiquer que le niveau de pollution des véhicules au gaz est plus élevé qu'on ne le pensait), (2) les risques de « transfert modal inverse », par exemple des transports en commun vers la voiture électrique, (3) la nécessité de promouvoir, tant pour des raisons environnementales que de sécurité routière, les

¹⁷ On se référera utilement à l'initiative « Voiture citoyenne » développée dans plusieurs pays, notamment en France : www.voiturecitoyenne.fr



véhicules les plus légers (voir les commentaires relatifs à la mesure Tpt1204). Concernant l'incitant financier, IEW renvoie à l'avis du Conseil supérieur des Finances (voir les commentaires relatifs à la mesure Tpt1213).

- ATpt08 (*Développer des modèles permettant d'évaluer, dans le cadre de la rénovation lourde et étendue à l'échelle d'un quartier, le niveau de pollution dans les villes et les quartiers en fonction de choix de développements (taille des rues, végétation, ...)*) et ATpt09 (*Dans le cadre de la rénovation lourde et étendue à l'échelle d'un quartier, imposer au promoteur une analyse détaillée des solutions qu'il propose au regard de la qualité de l'air*). Ces deux mesures devraient être complétées par un volet normatif, établissant clairement des règles à respecter en matière de mobilité lors des rénovations de quartiers.

La Fédération IEW suggère de développer et détailler les mesures les plus pertinentes conformément aux remarques formulées ci-dessus.

C.5. [C.5.] Amélioration de la qualité de l'air - Secteur agriculture

- AA01 (*Mettre l'accent sur l'usage des pesticides et engrais (quantités)*)

À notre connaissance, la Région wallonne ne dispose pas de données sur la pollution de l'air par les pesticides. Il semble que le Plan devrait envisager une analyse de la situation.

- AA02 (*Mettre l'accent sur les méthodes d'épandage (et NH3 notamment)*)
- AA03 (*Mettre l'accent sur les liens entre techniques d'élevage, odeurs et NH3*)

Si la pollution atmosphérique liée aux élevages est « contrôlée » au travers du permis d'environnement, des émissions importantes d'ammoniac au champ résultent des pratiques d'épandage des matières organiques. Le Plan devrait prévoir des dispositions pour limiter les émissions d'ammoniac lors de l'épandage des effluents organiques sous forme liquide (interdiction de projection au profit d'un système pendulaire ou à patins) et lors des épandages de fumiers (obligation d'incorporation dans les 6 heures qui suivent l'épandage sur terre de culture). Le Programme wallon de développement rural offre également la possibilité d'orienter les soutiens publics pour l'acquisition ou le renouvellement de matériel ainsi que lors de l'installation. Il est opportun d'utiliser ce moyen en bonne intelligence avec l'évolution du cadre législatif pour réduire les émissions.

Nous proposons la reformulation suivante de ces 2 mesures :

- AA02 (*Encadrer et soutenir les investissements en faveur d'une utilisation des meilleures techniques disponibles*) ;
- AA04 (*Diffusion de guides de bonne pratique en synergie avec les associations professionnelles*).

Les bonnes pratiques devraient être diffusées par les acteurs de terrain qui ont une mission de service public tel Nitrawal, Natagriwal, etc. plutôt que les associations professionnelles dont la mission première reste la défense des intérêts des agriculteurs.