



# AVIS

CCE 2018-1750

Mesures concrètes  
pour la partie fédérale du  
Plan National Energie-Climat

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB





**Avis**  
**"Mesures concrètes pour la partie fédérale du**  
**Plan National Energie-Climat"**

**Bruxelles**  
**20-06-2018**

## Table des matières

<b>1 Secteur du bâtiment</b>	<b>5</b>
1.1 Inventaire /cadastre (focus énergétique)	5
1.2 Imposer l'exemplarité des instances publiques tant en matière d'achat que dans l'exploitation des bâtiments	5
1.3 Clauses environnementales	6
1.4 Inciter à l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments privés	6
1.5 Production de chaleur	6
1.6 Société de tiers investissement	6
<b>2 Secteur du transport</b>	<b>7</b>
2.1 Offre de transport durable de qualité	7
2.1.1 Offre ferroviaire fréquente et de qualité	7
2.1.2 Encourager le transport ferroviaire de marchandises	7
Utilisation du contrat de gestion d'Infrabel pour renforcer le transport ferroviaire de marchandises	7
Création d'un « Consultation group »	8
Création d'une instance qui promeut activement le transport ferroviaire de marchandises	8
2.1.3 Régulateur fort pour le secteur ferroviaire	9
2.1.4 Connexions efficaces entre différents modes de transports	9
2.2 Mettre à disposition et promouvoir des véhicules motorisés plus respectueux de l'environnement	9
2.2.1 Renouvellement des flottes publiques	9
2.2.2 « Verdissement de la flotte » et « Car policy durable »	10
2.3 Instruments fiscaux et financiers	10
2.3.1 Introduire un budget mobilité	10
2.3.2 Cadre (para)fiscal favorisant la mobilité durable et l'intermodalité	11
Traitement fiscal des voitures de société	11
Traitement parafiscal de l'usage privé des transports en commun publics et d'un vélo d'entreprise	11
Traitement parafiscal de l'indemnité kilométrique vélo	11
Règles fiscales et parafiscales régissant le transport collectif organisé (TCO)	11
Cadre (para)fiscal pour les déplacements effectués via des systèmes de partage de voitures et de vélos	11
Possibilités de cumul des exonérations fiscales des interventions patronales pour différents moyens de transports	11
2.4 Investir pour optimiser l'infrastructure de transport	12
2.5 Technologies au service d'une gestion flexible/modulable du trafic	12
2.6 Information en temps réel	12
<b>3 Secteur de l'énergie</b>	<b>13</b>
3.1 Instruments en matière de production d'énergie	13
3.2 Développement de l'éolien offshore	13
3.3 Développement des réseaux d'électricité	13
3.4 Norme énergétique	14
3.5 Transition juste	14

<b>4 Economie circulaire .....</b>	<b>14</b>
<b>5 Mesures transversales.....</b>	<b>15</b>
5.1 Soutien à la R&D .....	15
5.1.1 Verdissement et stockage du gaz.....	15
5.1.2 Production de chaleur en industrie : quelles sont les alternatives ? .....	15
5.1.3 Formation .....	15
5.1.4 Financement de la transition .....	16
5.2 Harmonisation des règles .....	16
5.2.1 Cohérence entre normes, mise sur le marché et limites d'émissions en matière de système de production de chaleur et de froid .....	16
5.2.2 Redevance kilométrique pour tous .....	17
5.2.3 Economie circulaire .....	18
5.2.4 Conditions harmonisées pour les communautés locales d'énergie .....	18

## Saisine

Le 12 avril 2018, la Ministre Marghem a saisi le Conseil central de l'économie d'une demande d'avis dans laquelle elle prie le Conseil de rédiger un avis succinct et consensuel sur les leviers à utiliser et sur les politiques et mesures à mettre en œuvre qui pourraient faire partie du Plan Fédéral Energie Climat (PFEC).

La sous-commission « Plan National Energie Climat 2030 » qui a été chargée du dossier par le Bureau du CCE, s'est réunie à cet effet le 25 avril, les 9, 22 et 28 mai et le 4 juin 2018. Ont participé aux réunions : Mesdames Crabs (Synergrid), Desimone (FGTB) et Polat (CGSLB), et Messieurs Claes (FEBELIEC), Deblocq (FEBEG), Sana (CSC), Storme (FGTB), Vael (ACV), Van Der Maren (FEB) et Vanden Abeele (UNIZO).

Le projet d'avis rédigé sur la base de ces réunions a ensuite été soumis à l'assemblée plénière du Conseil réunie le 20 juin 2018, laquelle a rendu l'avis suivant.

## Avis

Le Conseil tient à souligner l'importance de ce dossier, à ses yeux. En effet, le Plan National Energie Climat (PNEC), auquel le PFEC contribue, qui doit être remis à la Commission Européenne, sera une pièce maîtresse de la politique belge visant la réduction de sa dépendance aux combustibles fossiles, l'énergie à un prix abordable pour les entreprises et les citoyens et le respect des engagements climatiques. Pour ce faire, la Commission mise sur cinq dimensions, à savoir : la sécurité d'approvisionnement ; un marché européen de l'énergie entièrement intégré ; l'efficacité énergétique et la gestion de la demande ; la décarbonisation ; et la recherche et le développement.

Afin que le PNEC bénéficie d'un appui sociétal large, le Conseil insiste sur l'importance de l'implication des parties prenantes dans ce processus et en particulier des représentants du monde du travail et de l'entreprise qui siègent en son sein, ainsi que sur l'importance d'atteindre un consensus large.

Le Conseil recommande par ailleurs de veiller à la cohérence des mesures des différents niveaux de pouvoir et à une coordination structurelle efficace des politiques régionales et fédérales dans le PNEC 2030. Il recommande également une mise en œuvre coordonnée du PNEC 2030 par les administrations et niveaux de pouvoir.

Dans le présent avis, le Conseil propose des mesures concrètes à intégrer dans le PFEC. Certaines mesures sont sectorielles (bâtiment, transport, énergie et économie circulaire), d'autres sont transversales (soutien à la R&D, fiscalité et harmonisation des règles).

## **1 Secteur du bâtiment**

### **1.1 Inventaire /cadastre (focus énergétique)**

Selon le Conseil, un inventaire ou cadastre énergétique de l'actif immobilier belge (public et privé) doit être constitué. Le cadastre énergétique de l'actif immobilier belge consiste en un inventaire des bâtiments publics et privés classés en fonction de leurs caractéristiques énergétiques, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif.

Les points qui suivent fournissent des renseignements utiles pour constituer l'inventaire de l'actif immobilier :

- données du bâtiment (adresse, année de construction, etc.) ;
- équipements électromécaniques (ventilation, humidification, climatisation, circulation des fluides caloporteurs, chauffage, isolation thermique, refroidissement, réfrigération, compression, alimentation électrique, éclairage intérieur et extérieur, contrôle et instrumentation et autres éléments pouvant faire l'objet de mesures d'économies d'énergie) ;
- éléments architecturaux (composants de l'enveloppe du bâtiment : fondations, murs extérieurs, toitures, fenestrations, portes extérieures, etc.).

Le cadastre énergétique des bâtiments publics et privés permettra d'identifier les sources d'économies d'énergie et de déterminer les priorités des interventions à réaliser en vue d'engendrer des réductions de la consommation énergétique du parc immobilier.

### **1.2 Imposer l'exemplarité des instances publiques tant en matière d'achat que dans l'exploitation des bâtiments<sup>1</sup>**

En vue d'atteindre l'objectif du Pacte énergétique interfédéral qui stipule que les bâtiments publics seront neutres en énergie à l'horizon 2040, le secteur public doit, selon le Conseil, se doter de plans d'action de rénovation ambitieux pour ses propres bâtiments.

Il devra fixer une trajectoire en termes d'isolation, de gestion optimale et intelligente de l'énergie, d'efficacité énergétique, de production efficace de chaleur et de froid, de stockage et de production d'énergie renouvelable.

Le secteur public doit faire preuve d'exemplarité énergétique non seulement pour son parc de bâtiments mais aussi pour les bâtiments qu'il a en location. En tant que locataire, le secteur public ne pourra louer que des biens répondants à des normes PEB élevées.

---

<sup>1</sup> L'article 6 de la Directive 2012/27/CE oblige les gouvernements centraux à n'acquiescer que des produits, services et bâtiments à haute performance énergétique. Ces exigences ont été reprises dans la loi du 15 mai 2014.

Un service fédéral d'efficacité énergétique devrait réaliser les plans d'action mentionnés ci-dessus. Cette unité doit, en bonne intelligence avec la régie des bâtiments :

- s'assurer de la réalisation de la rénovation des bâtiments publics fédéraux et,
- imposer un PEB minimum pour toutes les locations de bâtiments publics fédéraux.

Dans cette optique, une trajectoire à atteindre doit être fixée et un budget annuel déterminé doit être alloué à la réalisation des objectifs correspondant à cette trajectoire au service fédéral d'efficacité énergétique.

### **1.3 Clauses environnementales**

Le Conseil estime que le prix n'est pas le seul critère à prendre en considération dans les cahiers des charges des marchés publics. D'autres critères devant être pris en compte à ses yeux sont par ex. l'analyse du cycle de vie énergétique et environnemental des produits, la qualité des produits, la gestion des déchets et l'emploi local. Ces critères doivent être définis de manière claire et transparente. Le respect des critères doit faire l'objet de vérification et de contrôle.

### **1.4 Inciter à l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments privés**

A l'instar de ce qui est préconisé ci-dessus pour les bâtiments publics, le gouvernement fédéral doit inciter les entreprises et les citoyens à améliorer l'efficacité énergétique de leurs bâtiments. Des mesures, en ce sens, doivent être adoptées.

### **1.5 Production de chaleur**

En ce qui concerne la production de chaleur, des mesures concernant l'application de normes sévères d'émissions, voire de mesures d'interdiction de certains types de chauffage (ex : dans certaines villes ou zones ayant des problèmes de qualité de l'air) doivent être prises. Les normes peuvent également se concentrer sur les combustibles (ex : composition ou « sec et propre » pour la biomasse). Des mesures de soutien doivent être prévues pour les plus précarisés.

### **1.6 Société de tiers investissement**

La définition d'un cadre légal pour les sociétés de tiers investissement doit être développée afin de permettre au secteur privé et aux collectivités de prêter aux particuliers en leur apportant les garanties financières nécessaires pour la réalisation des travaux d'efficacité énergétique.

Le Conseil suggère qu'une réflexion soit menée à cette fin au sein de l'organe compétent, à savoir la commission consultative spéciale « Consommation ».

## 2 Secteur du transport

### 2.1 Offre de transport durable de qualité

#### 2.1.1 Offre ferroviaire fréquente et de qualité

L'offre de trains est, d'une part, et si cela se justifie, intensifiée sur les axes avec des flux importants de voyageurs.

D'autre part, après analyse qui justifierait l'option, sur les axes moyennement fréquentés est développée une offre de trains légers ou de bus réguliers (transport public) en site propre sur les lignes ferroviaires reconverties ou réaffectées (pour les zones à faible densité de population). Cette approche doit permettre de maintenir le service aux citoyens.

Le Conseil considère que la SNCB a un rôle important à jouer dans le développement de la multimodalité. Selon le Conseil<sup>2</sup>, il est important que la SNCB :

- développe davantage l'offre ferroviaire suburbaine (offre S) dans et autour des grandes villes confrontées à de graves problèmes de congestion ;
- applique progressivement un modèle<sup>3</sup> de nœuds de correspondance sur le réseau ferroviaire belge ;
- contribue à faire évoluer les gares ferroviaires vers des pôles multimodaux et multifonctionnels<sup>4</sup> ;
- se coordonne avec les autres opérateurs de transport en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégrés ;
- soit, tout comme les autres opérateurs de transports, encouragée à mener une politique de données ouvertes, tant pour les différents niveaux de pouvoir que pour les développeurs d'instruments politiques et d'outils opérationnels.

#### 2.1.2 Encourager le transport ferroviaire de marchandises<sup>5</sup>

##### *Utilisation du contrat de gestion d'Infrabel pour renforcer le transport ferroviaire de marchandises*

Selon le Conseil, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a un rôle crucial à jouer dans le renforcement de l'attractivité du transport de marchandises par voie ferrée, et le contrat de gestion d'Infrabel constitue un instrument important pour favoriser ce type de transport.

---

<sup>2</sup> [Avis CCE 2018-1420](#), [Avis CNT n° 2084](#) « Lignes de force pour le contrat de gestion 2018-2022 de la SNCB » ([lien](#))

<sup>3</sup> Le principe d'un tel modèle d'exploitation est de définir les horaires des différents services de trains de sorte à maximaliser les possibilités de correspondance en gare.

<sup>4</sup> Par « pôles multimodaux », nous entendons « des gares ferroviaires qui sont accessibles aux différents modes de transport et où il est facile de passer d'un mode de transport à l'autre ».

<sup>5</sup> [Avis CCE 2017- 2360](#) « Lignes de forces pour le futur contrat de gestion Infrabel » ([lien](#))

En particulier, le contrat de gestion doit définir les missions du gestionnaire d'infrastructure :

- mettre à disposition une infrastructure ferroviaire de qualité, fiable et capacitaire ;
- faciliter et encourager l'usage de l'infrastructure ferroviaire ;
- assurer une sécurité optimale et garantir une fluidité maximale du transport ;
- exploiter le potentiel du rail sur des terrains non-utilisés et des sites industriels et portuaires ;
- offrir un service ferroviaire de qualité.

En outre, afin d'assurer un suivi et d'évaluer la façon dont Infrabel s'acquitte de ses missions, il est selon le Conseil nécessaire de les rendre opérationnelles, c'est-à-dire précises et mesurables, grâce à des indicateurs qui pourraient servir à mesurer la réalisation des missions précitées.

### ***Création d'un « Consultation group »***

Pour aboutir à des règles/procédures applicables au transport ferroviaire de marchandises qui tiennent compte des besoins réels du terrain et/ou des spécificités de ce type de transport, le Conseil pense qu'il est nécessaire de prévoir, dans le futur contrat de gestion d'Infrabel, un « Consultation group » réunissant les acteurs qui connaissent le mieux les besoins et spécificités précitées, à savoir : le gestionnaire de l'infrastructure, les opérateurs ferroviaires, des représentants des employeurs et des travailleurs.

Ce « Consultation group » permettra à Infrabel non seulement de diffuser des informations sur le transport ferroviaire de marchandises et de justifier des décisions prises, mais également d'être à l'écoute des autres acteurs du « Consultation group », de répondre à leurs questions et les consulter sur des problèmes liés au transport ferroviaire de marchandises. Ces derniers pourraient, à travers le « Consultation group », remettre des avis à Infrabel sur la question du transport ferroviaire de marchandises.

### ***Création d'une instance qui promeut activement le transport ferroviaire de marchandises***

A l'heure actuelle, de nombreux chargeurs ne sont pas conscients des avantages du transport de marchandises par voie ferrée qui souffre d'une mauvaise image héritée du passé. De plus, ce type de transport n'est actuellement pas promu activement. Pour remédier à cette situation, il est selon le Conseil nécessaire de créer une instance qui promeut activement le transport ferroviaire de marchandises comme c'est par exemple le cas aux Pays-Bas. Le rôle de cette instance serait de :

- promouvoir le transport ferroviaire de marchandises auprès des industriels/chargeurs et dans les instituts de formation ;
- agir comme centre d'expertise en la matière.

Une telle instance pourrait être gérée conjointement par les autorités compétentes, Infrabel et les opérateurs ferroviaires.

### **2.1.3 Régulateur fort pour le secteur ferroviaire**

Un régulateur ferroviaire fort et indépendant de toute autre entité publique ou privée doit être mis en place pour le rail afin de garantir le bon fonctionnement du secteur ferroviaire.

Pour ce qui est du contrat de gestion d'Infrabel, le régulateur ferroviaire devrait selon le Conseil :

- assurer le suivi et évaluer la façon dont Infrabel s'acquitte de ses missions définies ci-dessus;
- rendre publics les rapports de ces suivis et évaluations ;
- approuver la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, les tarifs et redevances ferroviaires ;
- s'assurer de l'application correcte des procédures légales en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, de tarifs et redevances ferroviaires.

Plus généralement, le Conseil estime que le régulateur ferroviaire doit évaluer la politique ferroviaire – en ce compris l'état de la situation suite à la libéralisation mise en place en vertu des paquets ferroviaires européens – au regard des objectifs d'une politique de mobilité durable.

Afin d'être en mesure d'exercer correctement sa fonction, il est essentiel que le régulateur ferroviaire dispose d'un cadre légal lui octroyant des moyens techniques, humains et financiers suffisants et que ce régulateur puisse imposer, le cas échéant, des sanctions proportionnées.

### **2.1.4 Connexions efficaces entre différents modes de transports**

Le Conseil plaide pour la mise en place, là où l'importance des flux le justifie, des plateformes de comodalité (connexion efficace) qui soient performantes et accessibles, et qui permettent un passage efficace d'un mode de transport à l'autre tant dans le cas du transport de marchandises que dans le cas du transport de personnes (ce qui comprend également des parkings de dissuasion sûrs et abordables à l'entrée et en périphérie des villes). En particulier, il insiste sur l'importance d'assurer la connectivité entre voies et modes de transport (routes, gares, ports, aéroports, ...) basé sur le modèle des nœuds de correspondance. La réalisation d'études en la matière doit permettre d'identifier les besoins d'amélioration et/ou d'extension de la capacité de ces plateformes.

## **2.2 *Mettre à disposition et promouvoir des véhicules motorisés plus respectueux de l'environnement***

### **2.2.1 Renouvellement des flottes publiques**

Pour gérer sa flotte de véhicules, le secteur public doit se doter de plans d'action ambitieux fixant une trajectoire claire en matière de normes d'émissions carbone et atmosphériques à atteindre pour la flotte publique (moyenne des émissions de la flotte).

## 2.2.2 « Verdissement de la flotte » et « Car policy durable »

Pour les entreprises ayant rempli le "diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail"<sup>6</sup>, le SPF "Mobilité et Transports" génère un rapport personnalisé contenant notamment des mesures conseillées en matière de mobilité.

Le Conseil demande que le SPF fasse le nécessaire pour que le "Verdissement de la flotte" et le "Car policy durable" soient les deux premières recommandations dans la catégorie "voiture" dans les rapports individualisés générés pour les entreprises ayant rempli le diagnostic et offrant des voitures de société.

## 2.3 Instruments fiscaux et financiers<sup>7</sup>

### 2.3.1 Introduire un budget mobilité

Un budget mobilité doit être introduit, tel que proposé dans l'avis du CCE du 7 avril 2017<sup>8</sup>, c'est-à-dire un budget mobilité qui s'insère dans une politique intégrée de mobilité durable en incitant à un changement de comportement vers une mobilité plus durable et qui ne peut constituer un instrument d'optimisation salariale.

Le budget mobilité proposé par les interlocuteurs sociaux est calculé sur base annuelle et offre le choix au travailleur de remplacer la voiture de société à laquelle il peut prétendre (s'il renonce totalement à celle-ci) ou d'opter pour la combinaison d'une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché (budget de leasing ou charges d'amortissement moins élevés) avec des modes et services de transport durables. Ce budget mobilité incite les travailleurs concernés à faire des choix de mobilité durable via les exigences imposées en termes d'utilisation (le budget mobilité doit être consacré prioritairement à des modes et services de transports durables) et via le traitement fiscal et parafiscal (plus le montant du budget consacré à des modes et services de transports durables est élevé, plus le traitement fiscal et parafiscal est avantageux).

De plus, ce budget mobilité encourage la multimodalité en offrant au travailleur la possibilité d'opter pour une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou moins chère (que celle à laquelle il peut prétendre) en combinaison avec des modes et services de transport durables existants ou nouveaux qui lui permettent également d'effectuer ses déplacements domicile-travail. Le budget mobilité constitue donc un incitant supplémentaire à développer de nouveaux modes et services de transport durables, et, pour les travailleurs, à les utiliser et à réduire l'usage de leur voiture de société.

---

<sup>6</sup> Base légale : loi-programme du 8 avril 2003, titre VII Dispositions diverses, Chapitre XI De la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, art. 161-170.

<sup>7</sup> Avis CCE 2017-1750 « Pistes afin de réduire davantage les besoins en énergie dans le secteur des transports » ([lien](#))

<sup>8</sup> Avis CCE 2017-0885, Avis CNT n°2030 concernant le budget mobilité ([lien](#))

### **2.3.2 Cadre (para)fiscal favorisant la mobilité durable et l'intermodalité<sup>9</sup>**

Le Conseil demande que le cadre (para)fiscal des déplacements privés (domicile-travail et purement privés) soit simplifié, harmonisé et rendu plus cohérent, afin que celui-ci favorise davantage la mobilité durable et l'intermodalité. En particulier, il demande concrètement :

#### ***Traitement fiscal des voitures de société***

Dans le futur, le traitement fiscal et parafiscal spécifique des voitures de société doit être conditionné à un verdissement accéléré du parc des voitures de société (entre autres la diminution des émissions de CO2) et ce, en tenant compte des contrats de leasings actuels et des amortissements ainsi que de l'offre réelle de voitures vertes sur le marché.

#### ***Traitement parafiscal de l'usage privé des transports en commun publics et d'un vélo d'entreprise***

Dans le cas où une voiture de société est combinée avec les transports en commun publics (par ex. via Railease) et/ou un vélo d'entreprise, l'usage strictement privé qui est fait des transports en commun publics et du vélo d'entreprise doit, non seulement être exonéré fiscalement comme actuellement, mais doit aussi être exonéré des cotisations de sécurité sociale (patronale et personnelle).

#### ***Traitement parafiscal de l'indemnité kilométrique vélo***

Le cumul d'un vélo d'entreprise et d'une indemnité kilométrique exonéré d'impôts, permis par le fisc, doit également être exonéré au niveau parafiscal afin d'inciter l'utilisation de ce mode de transport durable.

#### ***Règles fiscales et parafiscales régissant le transport collectif organisé (TCO)***

Le Conseil demande que ces règles soient simplifiées, comme demandé dans son avis du 15 octobre 2014 concernant des propositions d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique.

#### ***Cadre (para)fiscal pour les déplacements effectués via des systèmes de partage de voitures et de vélos***

Le Conseil estime que le cadre fiscal et parafiscal doit évoluer en fonction de l'offre de transport, qui est en plein développement. À cet égard, il demande par exemple l'élaboration d'un cadre (para)fiscal pour les déplacements effectués via des systèmes de partage de voitures et de vélos, qui peuvent contribuer à une mobilité durable.

#### ***Possibilités de cumul des exonérations fiscales des interventions patronales pour différents moyens de transports***

Le Conseil demande de clarifier ces possibilités de cumul. Il estime que les exonérations fiscales des indemnités des employeurs pour les modes de transport utilisés à des moments différents dans le cadre des déplacements domicile-travail devraient être cumulables sous certaines conditions, même si ces modes de transport sont utilisés pour le même trajet ou la même partie du trajet.

---

<sup>9</sup> Avis CCE 2017-0885, Avis CNT n°2030 concernant le budget mobilité ([lien](#))

## **2.4 Investir pour optimiser l'infrastructure de transport<sup>10</sup>**

Selon le Conseil, optimiser l'infrastructure des transports nécessite :

- des investissements dans l'entretien des chemins de fer, des autoroutes, des voies fluviales, des pistes cyclables et des trottoirs ;
- des investissements pour pallier les missing links, après études le justifiant, dans les réseaux routiers, cyclables, fluviaux et ferroviaires.
- des investissements dans les plateformes de comodalités comme indiqué dans le point 2.1.4 ci-avant.

Aux yeux du Conseil, les efforts visant à mieux utiliser ou optimiser l'actuelle capacité de l'infrastructure (p.ex. des applications technologiques comme les ondes vertes<sup>11</sup> ou la signalisation routière variable) doivent être intensifiés.

## **2.5 Technologies au service d'une gestion flexible/modulable du trafic**

Une gestion flexible du trafic doit être développée et mise en œuvre via des solutions technologiques (jonctions automatiques etc.) et via la collecte de données sur l'état de l'infrastructure et du trafic (big data). Les opérateurs de transports doivent être encouragés à mener une politique de données ouvertes, tant pour les différents niveaux de pouvoir que pour les développeurs d'instruments politiques et d'outils opérationnels<sup>12</sup>.

## **2.6 Information en temps réel**

Des solutions d'échanges d'informations multimodales sont mises en place, pour le citoyen, en temps réel et personnalisables pour les aspects liés aux itinéraires possibles, aux conditions de circulation, à des possibilités alternatives tant publiques que privées (voitures et vélo partagés, etc.), à l'état de l'infrastructure, etc.

---

<sup>10</sup> Avis CCE 2017-1750 "Pistes afin de réduire davantage les besoins en énergie dans le secteur des transports" ([lien](#))

<sup>11</sup> L'application des ondes vertes concerne la mise en place de caméras intelligentes sur les feux tricolores, qui permettent de réguler la circulation. La caméra libère le passage en actionnant la couleur verte du feu tricolore lorsqu'elle détecte la présence de nombreux véhicules et actionne la couleur rouge lorsqu'elle détecte que la vitesse d'un véhicule est au-dessus de la limite autorisée. La coordination des feux permet de tenir compte des différences de circulation entre les heures de pointe du matin et du soir, entre la semaine et le week-end, entre le trafic de jour et de nuit et permet de réduire la pollution liée à la mobilité (chaque arrêt à un feu rouge ou à un carrefour provoque une hausse de la pollution et l'accélération au démarrage du véhicule est particulièrement néfaste pour la qualité de l'air).

<sup>12</sup> Déclaration commune du CCE, du SERV, du CESW et du CESRBC (CCE 2018-1000) "De l'immobilité à la mobilité : agir maintenant pour inverser le cours des choses!" ([lien](#))

## **3 Secteur de l'énergie**

### **3.1 Instruments en matière de production d'énergie**

Dans le souci de la réalisation et de la stimulation des objectifs de la politique énergétique, il est nécessaire de disposer d'un ensemble d'instruments efficaces, efficaces, cohérents et souples qui allient transparence et fiabilité. Ceci implique le démantèlement et l'arrêt des aides qui ne peuvent concerner les investissements ayant été consentis sur base d'aides déjà accordées, à mesure qu'une technologie parvient à sa maturité ou démontre qu'elle n'a pas la capacité d'atteindre ce stade. Cet aspect est essentiel pour la production d'énergie en raison des coûts de soutien et de la volonté d'améliorer le fonctionnement des marchés de l'énergie. La réduction et la cessation des aides dépendent notamment des recettes du marché, du degré d'internalisation des frais externes des diverses sources d'énergie ainsi que du degré de comparabilité du terrain d'action dans les diverses régions<sup>13</sup>.

### **3.2 Développement de l'éolien offshore**

Le développement de l'éolien offshore doit s'inspirer des bonnes pratiques existantes dans les pays voisins, afin de maximiser la production, de minimiser les coûts et de diminuer progressivement les subsides en vue de les supprimer.

### **3.3 Développement des réseaux d'électricité**

Les réseaux électriques sont des piliers essentiels de la transition énergétique en permettant l'intégration de volumes croissants en provenance de sources renouvelables, en contribuant positivement à la sécurité d'approvisionnement et en favorisant la convergence des prix de gros avec nos pays voisins. La transition énergétique et l'intermittence de certaines sources, impliquent de plus que le système doit devenir plus agile (flexibilité, stockage, etc.) et que les réseaux devront être gérés et pilotés de manière plus dynamique. Pour réaliser ce défi, les réseaux devront devenir plus flexibles. Ces enjeux nécessiteront des investissements importants dans les réseaux électriques, aussi bien dans les réseaux de transport que de distribution – y compris les micro réseaux -, et favoriser le recours aux différentes formes de flexibilités pour le gestionnaire de réseau dans la gestion de son réseau quand cela s'avère pertinent socio-économiquement. Ceci, notamment en vue de faire face aux défis causés par la part croissante de l'énergie renouvelable et aux défis d'une intégration de plus en plus marquée au niveau européen du marché de l'électricité.

---

<sup>13</sup> Avis CCE 2017-2055 "Défis sociaux, économiques et environnementaux à relever dans la définition d'une vision énergétique en Belgique" ([lien](#))

### **3.4 Norme énergétique**

Le Conseil estime important que, si un différentiel de prix finaux de l'énergie entre la Belgique et ses voisins européens est constaté lors du "monitoring" des prix, des mesures soient effectivement prises afin de sauvegarder la position compétitive des entreprises (notamment dans le cadre de la norme énergétique dont la forme, la composition et l'usage restent encore à définir), tout en veillant à la coordination entre les différents niveaux de pouvoir et à la participation des parties prenantes concernées. Le Conseil souligne aussi l'importance de l'évaluation périodique des mesures prises ainsi que de l'examen, lors de cette évaluation, de leur impact sur tous les consommateurs et sur la transition elle-même sur la base d'un ensemble de données complet et bien étayé.

### **3.5 Transition juste**

Le Conseil estime que la transition vers une société bas carbone doit s'inscrire dans le cadre d'une transition juste. A savoir, les créations et reconversions d'emplois liées à la transition énergétique doivent s'inscrire dans le cadre des structures existantes du dialogue social et de la protection sociale, de l'effort de formation et du développement des compétences, du respect des droits humains et des travailleurs. Les conséquences de la transition énergétique sur l'emploi doivent être correctement anticipées.

En vue d'identifier les impacts positifs et négatifs qu'implique la transition vers une société bas carbone sur l'économie et l'emploi, ainsi que les besoins en formation et reconversion, le Conseil en appelle donc à l'organisation d'une « Conférence nationale sur la Transition juste<sup>14</sup> vers une économie bas carbone ».

## **4 Economie circulaire**

Le Conseil estime que les gouvernements doivent s'assurer de la mise en œuvre concrète des feuilles de routes fédérale et régionales concernant l'économie circulaire, qui peut également apporter une contribution à la réalisation des objectifs du PNEC.

Le Conseil rappelle également qu'il a déjà émis un avis sur l'économie circulaire qui se concentre sur la stimulation des activités liées au recyclage<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Avis CCE 2017-2055 sur les défis sociaux, économiques et environnementaux à relever dans la définition d'une vision énergétique en Belgique ([lien](#)): « Le concept de transition juste pour tous vers une économie écologiquement durable a été développé dans la résolution concernant « le développement durable, le travail décent et les emplois verts » adopté par la 102ème session de la conférence générale de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) le 19 juin 2013 et il a été repris comme considérant de l'accord du 12 décembre 2015 dans le cadre de la conférence de Paris des parties à la convention des Nations Unies sur les changements climatiques ».

<sup>15</sup> Avis CCE 2016-0496 "Economie circulaire – focus sur le recyclage" ([lien](#))

## **5 Mesures transversales**

### **5.1 Soutien à la R&D**

Le Conseil tient à souligner qu'une transition efficace vers une énergie sûre et compétitive à faible intensité de carbone nécessitera une politique d'innovation ambitieuse, ainsi que des investissements accrus notamment en matière de recherche et développement et de formation.

Le Conseil a identifié quatre domaines dans lesquels des investissements en R&D sont, à ses yeux, prioritaires afin d'atteindre l'objectif d'une transition vers une économie bas carbone.

#### **5.1.1 Verdissement et stockage du gaz**

Le Conseil souligne l'importance du soutien à la R&D en matière de biogaz (méthane issu de la biomasse, de déchets, ...) et d'hydrogène (notamment à partir de source éolienne) en vue du « verdissement du gaz ».

Le biogaz, le biométhane, l'hydrogène vert et le méthane synthétique sont des formes de gaz renouvelables. Le biogaz et le biométhane sont produits à partir de boues, de déchets provenant des décharges, de déchets de bois, de déchets de jardin, de résidus de légumes et de fruits et de déchets animaux tels que le fumier de vache. L'hydrogène vert et le méthane synthétique peuvent être produits en convertissant l'électricité (produite notamment à partir de source éolienne) en hydrogène via l'électrolyse et le méthane (en ajoutant du CO<sub>2</sub> à l'hydrogène) via la technologie power-to-gas. Ces gaz renouvelables peuvent être transportés et stockés dans le réseau gazier existant et utilisés par toute personne disposant d'un raccordement au gaz. La technologie power-to-gas développe des synergies entre l'électricité et le gaz et constitue une solution efficace pour le stockage saisonnier de l'électricité.

Il convient cependant d'analyser les coûts-bénéfices de ces technologies au regard des autres énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique.

La production et le déploiement de ces formes d'énergie renouvelable doivent être encouragés, en leur octroyant notamment des garanties d'origine. Ces garanties d'origine comme « gaz vert » peuvent ensuite être converties en garanties d'origine pour l'électricité verte ou la chaleur, selon le mode de valorisation du gaz vert retenu.

#### **5.1.2 Production de chaleur en industrie : quelles sont les alternatives ?**

Soutien à la R&D en matière de production de chaleur et de recyclage de la chaleur produite dans les procédés industriels, pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub>, réduire les factures d'énergie des entreprises et éventuellement bénéficier aux communautés locales (chaleur résiduelle).

#### **5.1.3 Formation**

Puisque la transition énergétique vers une économie bas carbone en Belgique engendrera des changements majeurs pour l'économie belge dans son ensemble et pour son système énergétique, elle aura également pour effet des créations et destructions directes et indirectes d'emploi, tant dans le secteur de l'énergie via l'évolution du mix énergétique que dans les autres secteurs de l'économie belge.

Afin d'identifier ces créations et destructions d'emplois, un cadastre des emplois « à risques » - dans l'ensemble des secteurs - doit être élaboré dans le cadre d'une transition vers une économie bas carbone.

Dans ce cadre, le Conseil soutient les analyses de besoins de formation et de reconversion :

- dans les secteurs liés à la production d'énergie, et plus particulièrement, ceux liés au démantèlement des centrales nucléaires ;
- dans le secteur de l'industrie du transport et plus particulièrement, ceux liés à l'électrification des véhicules ;
- dans le secteur de l'industrie de la construction et particulièrement ceux liés à la promotion des qualifications professionnelles croisées dans la rénovation énergétique des bâtiments ;
- dans les secteurs liés à l'utilisation des réseaux intelligents et à la gestion intelligente du réseau ;
- dans les secteurs manufacturiers.

#### **5.1.4 Financement de la transition**

Analyser les impacts de la transition vers une économie bas carbone sur le financement des politiques et les éventuelles mesures à prendre. Cette étude analysera notamment :

- l'impact de l'autoconsommation et des communautés locales de l'énergie sur le financement des coûts des réseaux et des politiques sociales et environnementales (résultant de la diminution des kWh consommés via le schéma classique) ;
- l'impact sur les recettes publiques d'une diminution de la consommation d'essence et de diesel à la suite du développement des véhicules propres.

A l'heure actuelle, l'entièreté de la transition est principalement financée par la facture d'électricité. Il est important que l'on veuille à diversifier la base de financement et à assurer la cohérence des instruments de financement puisque la transition énergétique implique d'autres éléments que la seule électricité et que la diminution de la consommation d'énergie érode le financement sur la base des kWh.

## **5.2 Harmonisation des règles**

### **5.2.1 Cohérence entre normes, mise sur le marché et limites d'émissions en matière de système de production de chaleur et de froid**

Le Conseil plaide pour la mise en œuvre de mesures énergétiques cohérentes et coordonnées entre les différents niveaux de pouvoir dans le secteur du bâtiment. La fixation (ou le renforcement) de normes de produits sévères, aux niveaux européen et fédéral, en matière de production de chaleur et de froid doit être instaurée de manière cohérente et coordonnée avec les normes d'émissions atmosphériques, les normes d'installations et le contrôle strict de l'application des normes de produits en matière d'émissions carbone et atmosphériques au niveau régional.

Une trajectoire claire au niveau fédéral et uniformisée au niveau régional en matière d'émissions carbonées et de polluants atmosphériques des systèmes de chauffage et de refroidissement doit être fixée.

### 5.2.2 Redevance kilométrique pour tous

Le Conseil plaide pour l'harmonisation, la cohérence et une totale coordination entre les Régions afin d'éviter les problèmes auxquels seraient confrontés les travailleurs se déplaçant entre les trois Régions du pays suite à l'éventuelle instauration d'une redevance kilométrique. Le Conseil demande, si un tel système est instauré, qu'un système harmonisé soit mis en place dans les Régions.

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré, il doit se développer en vue de réaliser les objectifs<sup>16</sup> d'une politique de mobilité durable. L'avantage du système pour le citoyen doit être clair et réel.

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré pour tous les véhicules, il doit déplacer la fiscalité de la possession vers l'utilisation d'un véhicule. Cette redevance doit être modulable ("intelligent"). La redevance doit être fonction de :

- la congestion et donc du nombre de kilomètres parcourus à un endroit déterminé et à un moment donné ;
- la pollution atmosphérique émise et donc du nombre de kilomètres parcourus, des performances environnementales du véhicule et de l'endroit où le véhicule se trouve à un moment donné (pic de pollution en ville, ...) ;
- l'utilisation des infrastructures.

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré, il doit non seulement être modulable par rapport à son application, mais également dans le sens « policy alignment » (au sein de et entre tous les niveaux de pouvoirs) : accises, tva, taxe carbone, redevances diverses doivent être intégrées dans l'approche pour créer des conditions d'équité et d'efficacité et de recherche d'effet voulu.

Si un tel système de redevance kilométrique est instauré, les voyageurs pratiquant le covoiturage doivent pouvoir répartir le montant de cette redevance entre eux.

En parallèle, le Conseil :

- appelle à une analyse de tous les impacts sociaux d'une telle redevance (en particulier pour les plus défavorisés et/ou pour les habitants dans une région avec une offre de transport public restreinte) ainsi que des mesures appropriées à prendre dans ce cadre ;

---

<sup>16</sup> Objectifs tels que définis dans l'avis du CCE du 18.11.2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable ([lien](#)), à savoir :

- donner aux citoyens (travailleurs y-compris) un accès abordable, sûr et efficace aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale ;
- permettre aux entreprises d'accéder de manière concurrentielle, sûre et efficace à leurs matières premières et de pouvoir fournir leurs biens et services de la même façon ;
- minimaliser l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique.

- estime que des mesures très concrètes doivent être prises pour continuer à investir dans le transport collectif avec une excellente couverture et une infrastructure adaptée, afin d'offrir une alternative fiable à la voiture individuelle. En effet, beaucoup de travailleurs qui font la navette en voiture sont dépendants de leur voiture et ont trop peu de choix de mobilité alternative pour l'instant. ;
- demande d'être consulté sur les alternatives à la voiture de société qui seront développées.

### **5.2.3 Economie circulaire**

Une politique stable, cohérente et coordonnée visant à développer l'économie circulaire doit être mise en place, et ce en tenant compte des nombreuses compétences politiques réparties que ce soit au niveau belge (Régions et Fédéral), européen ou encore international, ainsi que des nombreuses initiatives déjà existantes en la matière.

### **5.2.4 Conditions harmonisées pour les communautés locales d'énergie**

Le Conseil plaide pour l'instauration de règles fédérales claires et l'harmonisation de la réglementation fédérale et régionale pour les communautés locales d'énergie<sup>17</sup> et de développement durable (rôle des acteurs, définition claire entre activités régulées et non régulées, participation au capital des sociétés de projets pour les énergies renouvelables locales, etc.), afin d'encourager leur développement et de faciliter la participation sociétale aux et le développement des projets durables.

---

<sup>17</sup> Une communauté locale d'énergie est un regroupement de consommateurs, producteurs et/ou prosumers en vue d'optimiser et équilibrer leurs productions et consommations d'énergie.