



AVIS

CCE 2019-2001

**Contribution du CCE au Plan
national intégré Énergie-Climat
2021-2030**

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



Avis

Contribution du CCE au Plan national intégré Énergie-Climat 2021-2030

**Bruxelles
23-10-2019**

Saisine

La Belgique, comme tout État membre de l'Union européenne, doit développer un Plan national intégré Énergie-Climat 2021-2030 (ci-après dénommé PNEC). Ce plan sera une pièce maîtresse pour viser la réduction de la 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 européenne 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 développement¹.

Notre pays a remis une première version du PNEC fin 2018 à la Commission européenne (CE), laquelle en a réalisé une évaluation complète qui pointe de nombreux points faibles et formule des recommandations dont la Belgique doit tenir compte dans la version définitive à remettre au plus tard à la CE le 31 décembre 2019.

Les récents travaux du Conseil central de l'économie peuvent apporter des réponses concrètes à ces recommandations. Lors du dialogue avec les parties prenantes sur le Plan fédéral Énergie-Climat organisé le 13 septembre 2019 par le SPF Économie et le SPF Santé publique, les parties prenantes représentées au Conseil central de l'économie (CCE) ont présenté leurs positions communes sur le Plan fédéral Énergie-Climat. Ces messages conjoints des bancs patronal et syndical, extraits d'avis communs du CCE repris dans le présent avis, peuvent contribuer à répondre directement aux recommandations en matière d'énergie et de climat adressées, par la Commission européenne, à la Belgique.

1 Axe transversal : la gouvernance

En matière de gouvernance, le CCE a uni sa voix à celles de 6 autres organes consultatifs dans un avis commun ([CCE 2019-1100](#)) :

Selon les Conseils, le projet de PNEC présente encore d'importantes lacunes (décrites ci-dessous) en ce qui concerne les aspects de gouvernance. Selon les Conseils, ces lacunes devront être complètement éliminées par les gouvernements concernés dans la version définitive du PNEC.

L'importance du débat sociétal et de la transparence

« Les processus politiques de consultation sont trop peu utilisés par certains niveaux de pouvoir » ([CCE 2019-1100](#), p.2). [...] « de meilleurs processus de consultation et un meilleur programme de consultation aux différents niveaux politiques sont nécessaires pour pouvoir faire face correctement aux défis urgents en matière d'énergie et de climat » ([CCE 2019-1100](#), p.4).

« À cet effet, les différents niveaux de pouvoir doivent intensifier leur dialogue afin d'obtenir un résultat concret et coordonner leurs actions pour assurer la cohérence de la politique de mobilité », de l'énergie et du climat dans le cadre du Plan national Énergie-Climat (PNEC). « Ils doivent en outre mieux utiliser les organes de coordination existants et renforcer la transparence de ceux-ci, notamment vis-à-vis des interlocuteurs sociaux. La transparence est essentielle pour posséder des informations qui permettent de mener la concertation sociale en connaissance de cause. Cette concertation est cruciale pour créer l'adhésion sociétale déterminante pour le succès » du Plan national Énergie-Climat (PNEC).

Les Conseils souhaitent par ailleurs « être impliqués dans la suite du processus de manière structurelle et approfondie » ([CCE 2019-1100](#), p.2).

¹ Ce sont les cinq dimensions de l'Union de l'énergie, autour desquelles le présent avis est structuré.

Manque de lisibilité du projet de PNEC et manque de coordination entre les différents niveaux de pouvoir

« Le projet de PNEC est une compilation de différents plans des gouvernements fédéral et régionaux, avec une synthèse limitée de ces plans distincts. Il n'est pas encore question d'un plan véritablement consolidé. En outre, des questions subsistent quant au statut juridique et politique de l'ensemble, notamment dans sa forme actuelle, compte tenu du type différent d'approbation de ces plans par les gouvernements. Selon les Conseils, ce manque de clarté devra être éliminé par les gouvernements concernés » ([CCE 2019-1100](#), p.2). Dans la version définitive du PNEC, il faudra également « veiller à créer un document plus lisible en respectant la structure imposée par le Règlement sur la gouvernance de l'Union de l'énergie (notamment grâce à des meilleurs tableaux de synthèse et résumés). Cela devrait permettre aux citoyens et autres parties prenantes de mieux comprendre les politiques que les gouvernements veulent mettre en œuvre afin de relever les défis urgents en matière d'énergie et de climat » ([CCE 2019-1100](#), p.3).

En outre, « les objectifs et les mesures des différents niveaux de pouvoir reflètent souvent trop peu une vision systémique intégrée et ne sont pas suffisamment coordonnés entre eux, notamment dans les domaines suivants : fiscalité environnementale, mobilité durable, planification des infrastructures dans le cadre de la transition vers une société bas carbone et financement » ([CCE 2019-1100](#), p.2). « Pour une politique systémique dans les domaines de l'énergie et du climat, il est crucial que les niveaux politiques impliqués décident de travailler de manière transversale (dans différents domaines politiques) et interfédérale (collaboration entre les différents niveaux de pouvoir) » ([CCE 2019-1100](#), p.5).

Les mesures concrètes ne sont pas suffisamment développées

Selon les Conseils, « le projet de PNEC définit une série d'objectifs sectoriels, mais ne développe pas suffisamment les mesures concrètes à mettre en œuvre, ainsi que les moyens humains et budgétaires à y allouer » ([CCE 2019-1100](#), p.3).

Manque d'équilibre entre les cinq dimensions de l'Union de l'énergie

Selon les Conseils, « le projet de PNEC manque d'équilibre dans l'accent mis sur les cinq dimensions de l'Union de l'énergie. Une plus grande attention est nécessaire pour la cinquième dimension (recherche, innovation et compétitivité). Par ailleurs, les Conseils estiment que le projet de PNEC devrait porter plus d'attention sur différents autres aspects liés aux cinq dimensions tels que : la précarité énergétique, la sobriété énergétique et le fait d'éviter l'utilisation inutile d'énergie et de ressources » ([CCE 2019-1100](#), p.3).

2 Recommandations relatives aux cinq dimensions de l'Union de l'énergie

2.1 Sécurité d'approvisionnement et marché intérieur intégré de l'énergie

Considérant des recommandations de la CE (13) : Il convient notamment de présenter des objectifs plus concrets et quantifiables concernant la sécurité énergétique, le marché intérieur, ainsi que la recherche, l'innovation et la compétitivité (...)

Recommandation 4 de la CE : Recenser les mesures visant à soutenir les objectifs de sécurité d'approvisionnement liées à la diversification et à la réduction de la dépendance énergétique, y compris les mesures garantissant la flexibilité.

Recommandation 6 de la CE : Intensifier la coopération régionale

Garantir un cadre juridique clair et transparent du marché de l'énergie

« Pour s'adapter à l'émergence de la production d'énergie renouvelable décentralisée et des communautés d'énergie au niveau local, nos réseaux électriques doivent évoluer et devenir plus flexibles / dynamiques. Par conséquent, des investissements supplémentaires s'imposent », selon le Conseil, « dans les réseaux de distribution pour les renforcer et les rendre plus flexibles. Une gestion plus active des flux sur les réseaux de distribution est également indispensable » (Défi Énergie).

« Le Conseil rappelle que « les investissements nécessaires dans le système énergétique belge ne peuvent être réalisés que dans un cadre qui permette la mise en place d'un climat favorable aux investissements, lequel est décisif pour la création de valeur ajoutée et le maintien et la création d'emplois dans le cadre de la transition énergétique. Un cadre juridique et fiscal stable et transparent est notamment requis en vue de garantir une sécurité juridique suffisante pour les investisseurs » (Défi Énergie).

Garantir la sécurité d'approvisionnement à long terme

L'équilibre optimal entre production intérieure et importations doit être fixé à un coût sociétal le plus faible possible et en tenant compte de la sécurité de livraison et d'éléments macroéconomiques comme l'impact sur l'économie belge (dont l'impact qui en résulte sur l'emploi dans tous les secteurs) de la production d'électricité et des frais et recettes de transport de gaz et d'électricité qui en découlent (y compris l'impact de prix plus convergents avec les pays voisins). Compte tenu d'un ensemble d'aspects parmi lesquels le coût total du système énergétique belge, le potentiel technique et économique de la Belgique, les défis environnementaux et climatiques auxquels notre pays est confronté, et d'autres paramètres macroéconomiques, le Conseil estime que la capacité de production intérieure doit être exploitée au maximum pour autant que cela mène à une prospérité maximale dans le pays (en termes d'emploi, de prix pour les consommateurs d'énergie etc.) (CCE 2017-2055).

Le Conseil demande au ministre qui a l'énergie dans ses compétences de consulter et d'étoffer sérieusement, dans un cadre européen, l'approche eurégionale de la sécurité d'approvisionnement, offrant des garanties de transparence sur la capacité intérieure et étrangère (CCE 2017-2055).

Encourager et faciliter le développement des communautés d'énergie

Le Conseil plaide pour « l'instauration de règles fédérales claires et l'harmonisation de la réglementation fédérale et régionale pour les communautés d'énergie 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 » ([CCE 2018-1750](#), p.18).

Renforcer la collaboration avec les pays voisins

Le Conseil estime qu'il importe de « renforcer la collaboration avec les pays voisins dans le domaine de la sécurité d'approvisionnement » [...] Il demande « d'étoffer sérieusement, dans un cadre européen, l'approche eurégionale de la sécurité d'approvisionnement offrant des garanties de transparence sur la capacité intérieure et étrangère ». En outre, « il est important de renforcer le marché en étendant les responsabilités des acteurs du marché au-delà de 24 heures. La capacité d'interconnexion doit être garantie aussi bien à court qu'à long terme ».

Se positionner en faveur d'une position européenne commune et d'un level playing field

« L'organisation d'un marché de l'énergie garantissant l'adéquation entre l'offre et la demande, ainsi que des signaux prix adéquats pour son bon fonctionnement, doit s'inscrire dans un cadre européen. C'est pourquoi, il faut souligner l'importance d'une position européenne commune et d'un level playing field concernant les investissements à moyen terme, d'une plus grande coopération entre les autorités de régulation, les États membres et les gestionnaires de réseaux et d'un rapprochement des politiques fiscales et tarifaires, des mesures concernant les normes, des réglementations environnementales et de sécurité » [...] « Plus spécifiquement, il existe un potentiel important dans une collaboration étroite entre les régulateurs énergétiques tant au niveau national qu'europpéen ».

2.2 Efficacité énergétique et décarbonisation de l'économie

Recommandation 1 de la CE : Compléter les informations sur les politiques et mesures nécessaires pour atteindre, à l'horizon 2030, une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% par rapport au niveau de 2005 pour les secteurs non-ETS, y compris les secteurs du bâtiment et du transport.

2.2.1 Mesures sectorielles : Bâtiment

Rénovation du parc immobilier ancien

La Commission Énergie du CCE travaille actuellement sur l'identification de mesures concrètes en vue d'améliorer la rénovation énergétique du parc immobilier belge. Le travail en cours porte notamment sur les modalités d'instauration du passeport du bâtiment et son rôle dans la centralisation des données et le monitoring des performances énergétiques du parc de bâtiments ; les différentes exigences énergétiques et les problèmes sociaux induits par une obligation de rénover ; les possibilités de réforme de la fiscalité immobilière ; et les politiques à mettre en place en vue de faciliter la rénovation des bâtiments mis en copropriété, de solutionner la barrière du « split incentives » entre propriétaires et locataires et d'adapter les logements sociaux en fonction des besoins.

Imposer l'exemplarité des bâtiments publics fédéraux

Selon le Conseil, « le secteur public doit 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 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 répondant à des normes PEB élevées » ([CCE 2018-1750](#), p.5).

Fixer des normes sévères en matière de production de chaleur

Selon le Conseil, « en ce qui concerne la production de chaleur, des mesures concernant l'application de normes sévères d'émissions, voire des 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 » ([CCE 2018-1750](#), p.6).

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'installation et le contrôle strict de l'application des normes de produits en matière d'émissions carbonées et atmosphériques au niveau régional » ([CCE 2018-1750](#), p.16 ; [CCE 2019-1100](#), p.6). À cet égard, les Conseils « demandent de veiller à doter les administrations responsables de ces contrôles de moyens suffisants afin de leur permettre d'accomplir ces missions efficacement » ([CCE 2019-1100](#), p.6).

« Des mesures de soutien doivent être prévues pour les plus précarisés » ([CCE 2018-1750](#), p.6).

2.2.2 Mesures sectorielles : Mobilité

Selon le Conseil, une politique de mobilité durable devrait « *poursuivre simultanément trois objectifs, 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* » ([CCE 2015-2220](#)).

Élaborer une vision interfédérale de la mobilité

« L'absence d'une vision interfédérale de la mobilité engendre une politique de mobilité incohérente et inefficace² et freine les investissements nécessaires dans l'infrastructure de transport et le développement de l'offre de mobilité. Il est donc essentiel », selon le Conseil, « d'élaborer dès que possible une vision interfédérale à long terme de la mobilité des personnes et des marchandises, qui se traduira par un pacte de mobilité comportant des domaines d'action concrets et bénéficiant d'un large soutien sociétal » (Focus Mobilité).

Le rail comme vecteur d'impulsion (Focus Mobilité)

Selon le Conseil, « le rail est un axe structurant du transport en Belgique, auquel les autres opérateurs de mobilité doivent pouvoir se connecter. Le Conseil considère que « la SNCB a un rôle important à jouer dans le développement de la multimodalité ». C'est pourquoi, il est important selon le Conseil 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 de nœuds de correspondance sur le réseau ferroviaire belge ;
- contribue à faire évoluer les gares ferroviaires vers des pôles multimodaux et multifonctionnels ;
- 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 transport, 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 » ([CCE 2018-1750](#), p.7).

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 (CCE 2018-1750).

² Comme le ministre Bellot l'a d'ailleurs indiqué dans la presse le 7 juin 2018.

L'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 ». ([CCE 2018-1750](#), p.7). 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 du gestionnaire d'infrastructure » ([CCE 2018-1750](#), p.8).

Un régulateur fort pour le transport ferroviaire

Le Conseil estime que le renforcement du régulateur ferroviaire est nécessaire en vue d'améliorer le fonctionnement du marché ferroviaire et d'accroître l'attractivité du transport ferroviaire ([CCE 2018-1750](#), p.9 ; [CCE 2018-1960](#)).

« 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 » ([CCE 2018-1750](#), p.9).

Renouvellement des flottes publiques

Selon le Conseil, « 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) » ([CCE 2018-1750](#), p.9).

Accorder une plus grande attention à la mobilité douce

« L'insécurité, la mauvaise qualité (le mauvais entretien) ou le manque d'infrastructures cyclables découragent l'utilisation du vélo (en particulier en Wallonie et à Bruxelles). Pour promouvoir l'utilisation du vélo, il est important », selon le Conseil, « non seulement d'investir dans la construction et l'entretien de pistes cyclables et d'autoroutes cyclables sécurisées, mais aussi de faire face à l'électrification rapide du parc à vélos » (Focus Mobilité).

Selon le Conseil, il est aussi « important de promouvoir l'usage du vélo (dans le cadre des déplacements domicile-travail) car celui-ci génère des retombées sociétales positives et démontrées (effets positifs sur la santé publique, moins de congestion et de polluants). Il existe encore un potentiel de croissance considérable pour l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail : la moitié des travailleurs habitent à moins de 10 km de leur travail³, une distance qui pourrait être parcourue en vélo (électrique) dans bon nombre de cas » (Focus Mobilité).

Révision de la fiscalité de la mobilité

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 » ([CCE 2018-1750](#), p.17). Les modalités de l'instauration éventuelle d'un tel système sont également décrites dans l'avis [CCE 2018-1750](#) (p.17) du Conseil.

³ Source : CCE 2016-2595 note documentaire « Constatations relatives aux interventions de l'employeur dans le coût des déplacements domicile-travail des salariés du secteur privé ».

Dans ses avis [CCE 2017-0885](#) (p.12) et [CCE 2018-1750](#) (p.11), le Conseil formule également des recommandations pour que le cadre (para)fiscal des déplacements privés (domicile-travail et purement privés) favorise davantage la mobilité durable et l'intermodalité. Ces recommandations concernent notamment la révision du traitement parafiscal de l'usage purement privé des transports en commun publics (par ex. Railease) ; les règles fiscales et parafiscales régissant le transport collectif organisé (TCO) ; le cadre (para)fiscal pour les déplacements effectués via des systèmes de partage de voitures ou de vélos ; les possibilités de cumul des exonérations fiscales des interventions patronales pour différents moyens de transport ; et le traitement fiscal des voitures de société.

Si un système de redevance kilométrique intelligente est instauré pour tous les véhicules, il doit déplacer la fiscalité de la possession vers l'utilisation d'un véhicule (CCE 2018-1750). Plusieurs conditions devront être remplies : le système doit être harmonisé pour l'ensemble du territoire belge sans empêcher les Régions d'appliquer des tarifs différenciés ; la redevance doit être fixée en fonction de la congestion, de la pollution atmosphérique et de l'utilisation de l'infrastructure ; il convient d'effectuer une analyse des conséquences sociales d'une telle redevance et des mesures adéquates qui doivent être prises dans ce cadre ; il faut continuer à investir dans les transports publics avec une excellente couverture et une infrastructure adaptée, afin d'offrir une alternative fiable à la voiture individuelle ; le CCE doit être consulté sur les alternatives à la voiture de société qui seront développées (cf. le Focus « Développer davantage la multimodalité », qui sera publié sous peu sur le site du Conseil).

Investissements pour optimiser l'infrastructure de transport

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 comodalité (connexion efficace) » ([CCE 2018-1750](#), p.12) « 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 » ([CCE 2018-1750](#), p.9).

Mise en œuvre des technologies au service d'une gestion flexible/modulable du trafic

En outre, « 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 transport 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 » ([CCE 2018-1750](#), p.12 ; [CCE 2018-1000](#)).

2.3 Recherche, innovation et compétitivité

Considérant des recommandations de la CE (13) : Il convient notamment de présenter des objectifs plus concrets et quantifiables concernant la sécurité énergétique, le marché intérieur, ainsi que la recherche, l'innovation et la compétitivité (...)

Recommandation 5 de la CE : clarifier davantage les objectifs nationaux et les montants cibles nationaux de financement de la recherche, de l'innovation et de la compétitivité spécifiquement liés à l'Union de l'énergie devant être atteints à l'horizon 2030, de manière à ce qu'ils soient facilement mesurables (...)

Sauvegarder l'avenir de la compétitivité de l'économie belge et en particulier de son industrie dans le contexte d'une transition énergétique

Le Conseil estime qu'il est nécessaire que la transition énergétique à venir garantisse le maintien et le déploiement d'une industrie belge forte et compétitive garante d'emplois de qualité et de création de valeur ajoutée dans l'économie nationale (CCE 2017-2055).

Selon le Conseil, la Belgique devra relever le défi de l'impact significatif qu'aura la transition énergétique sur la compétitivité de l'économie belge et en particulier sur son industrie. Il est essentiel à ses yeux que la transition énergétique intègre la réalité de l'économie belge et de son industrie dans la définition de sa vision énergétique, mais aussi dans le cadre des engagements futurs de la Belgique en termes d'objectifs de politique énergétique et climatique (définis aux deux premiers paragraphes du point 2). Ceci est important pour garantir le développement de l'économie belge dans son ensemble et les emplois qui en découlent (CCE 2017-2055).

Il est aussi important que les entreprises belges puissent continuer à investir pour développer des procédés plus efficaces en termes de CO₂. Il va de soi que de tels investissements/innovations auront lieu s'ils sont rentables et concurrentiels considérant le contexte économique mondial et le cadre défini par les pouvoirs publics (CCE 2017-2055).

Garantir des prix de l'énergie compétitifs et abordables pour l'ensemble des consommateurs belges

Le Conseil souligne qu'il est important de tenir compte de l'impact de la hausse possible du coût du système énergétique sur la compétitivité des entreprises et le caractère abordable des prix pour les ménages, lors du choix du chemin de la transition, des mesures et des instruments et de la répartition des coûts et des avantages (CCE 2017-2055).

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 » ([CCE 2017-2055](#), p.12 ; [CCE 2018-1750](#), p.14).

Politique d'innovation ambitieuse et investissements accrus

Le Conseil souligne 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 et soutenus dans l'économie belge en matière d'équipements énergétiques, de réseaux, de transport, de technologies de transport, d'infrastructures, de bâtiments économes en énergie, d'éducation et de formation, de recherche et développement, etc. » ([CCE 2017-2055](#), p.6).

Promouvoir l'innovation comme vecteur de la transition énergétique et de la compétitivité

[La transition énergétique vers une économie bas carbone] « exigera entre autres une adaptation de l'assortiment des biens et des services », [...] ce qui « exige des investissements dans l'innovation. De tels investissements sont impossibles sans le maintien d'une base industrielle forte qui, à son tour, permettra à la Belgique d'être précurseur en matière d'innovation dans les biens et services ». [...] « Afin de pouvoir rester un acteur important de la transition [énergétique] et afin de rendre les autres secteurs en mesure d'être plus efficaces en termes de CO₂, il est important que les entreprises belges puissent continuer à investir pour développer des procédés plus efficaces en termes de CO₂ ». [...] « Pour ce faire, une politique industrielle qui crée un cadre d'investissement positif est nécessaire » ([CCE 2017-2055](#), p.9). « Les nouvelles technologies énergétiques durables devraient permettre d'avancer sur le marché mondial des technologies énergétiques en pleine croissance » ([CCE 2017-2055](#), p.6).

Transition juste

Recommandation 10 de la CE : Mieux intégrer les aspects de transition juste et équitable.

Le Conseil estime que « la transition vers une société bas carbone doit s'inscrire dans le cadre d'une transition juste⁴. À 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 » ([CCE 2017-2055](#), p.21 ; [CCE 2018-1750](#), p.14).

« 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 sur les besoins de formation et reconversion, le Conseil en appelle donc à l'organisation d'une Conférence nationale sur la transition juste vers une économie bas carbone » ([CCE 2018-1750](#), p.14 ; [CCE 2019-1100](#), p.5).

⁴ 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 102^{ème} 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 prenantes à la convention des Nations unies sur les changements climatiques ([CCE 2017-2055](#)), ainsi que dans la « Déclaration de Silésie » (COP24).

Références

- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2019). Projet de Plan national Énergie-Climat 2030 (PNEC). CCE 2019-1100, https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-06-21-02-40-33_CCE20191100AvisPNECCommundiff%C3%A9rentsorganes.pdf
- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2018). Un régulateur ferroviaire performant. CCE 2018-1960, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/fr/doc18-1960.pdf>.
- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2018). Mesures concrètes pour la partie fédérale du Plan national Énergie-Climat. CCE 2018-1750, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/fr/doc18-1750.pdf>.
- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2018). Déclaration commune : « De l'immobilité à la mobilité : agir maintenant pour inverser le cours des choses ! ». CCE 2018-1000, <https://www.ccecrb.fgov.be/p/fr/432/declaration-commune-de-l-immobilite-a-la-mobilite-agir-maintenant-pour-inverser-le-cours-des-choses->
- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2017). Défis sociaux, économiques et environnementaux à relever dans la définition d'une vision énergétique en Belgique. CCE 2017-2055, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/fr/doc17-2055.pdf>
- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2017). Pistes afin de réduire davantage les besoins en énergie dans le secteur du transport. CCE 2017-1750, https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-17-01-41-17_doc171750fr.pdf.
- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2017). Budget mobilité. CCE 2017-0885, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/fr/doc17-885.pdf>.
- CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2015). Les principes de base pour une politique de mobilité durable. CCE 2015-2220, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/fr/doc15-2220.pdf>.