

Avis relatif à la contribution fédérale au Plan National Energie Climat 2030

- **Demandé par la Ministre de l’Energie, de l’Environnement et du Développement durable, Marie Christine Marghem, dans une lettre datée du 12 avril 2018**
- **Préparé par le groupe de travail « Energie et Climat »**
- **Approuvé par l’Assemblée générale par procédure écrite le 30 mai 2018 (voir Annexe 1)**
- **La langue originale de cet avis est le français**

1. Contexte

- [a] La Ministre de l’Energie, de l’Environnement et du Développement Durable, Marie Christine Marghem, a saisi le CFDD d’une demande d’avis relatif à la contribution fédérale au Plan National Energie Climat 2030 (PNEC 2030), dans une lettre du 12 avril 2018. Cet avis est attendu pour le 15 mai 2018.
- [b] La Ministre demande un avis succinct et consensuel, portant sur les leviers et politiques et mesures à mettre en œuvre.

2. Avis

2.1. Remarques liminaires

- [1] Le Conseil tient à remercier la Ministre pour sa demande sur un dossier qu’il juge particulièrement important. La Ministre a par ailleurs annoncé son intention de consulter les parties prenantes au premier trimestre 2019, ce qui est accueilli favorablement par le Conseil.
- [2] Le CFDD regrette néanmoins d’avoir reçu des délais insuffisants pour que les parties prenantes puissent effectuer en interne les discussions nécessaires, et pouvoir suffisamment en débattre entre elles.
- [3] Le CFDD regrette également ne pas avoir pu disposer des résultats de l’étude réalisée par le Bureau du Plan « l’évaluation de l’impact, pour la Belgique, du Cadre pour l’énergie et le climat à l’horizon 2030 », qui sera présentée 2 jours après que le CFDD ait dû remettre son avis.
- [4] En plus de mesures transversales, le Conseil a préféré structurer son avis selon une approche sectorielle plutôt que sur la base des 5 dimensions reprises dans le paquet “*Clean Energy for all Europeans*” de la Commission Européenne.
- [5] Le Conseil rappelle qu’il a déjà émis de nombreux avis sur les questions de l’énergie et du climat, y compris les aspects liés à l’adaptation. Il rappelle particulièrement trois de ses avis consensuels:
- Avis 2014a04 du 27/05/2014 sur la concrétisation de la transition de la Belgique vers une société bas carbone en 2050 (*aspects de gouvernance*);

- Avis 2014a06 du 27/06/2014 sur la transition de la Belgique vers une société bas carbone à l'horizon 2050 (*aspects sectoriels*) ;
- Avis 2017a01 sur le projet de Plan national d'adaptation 2016-2020 pour la Belgique, approuvé le 13/02/2017.

2.2. Considérations générales

- [6] Dans le cadre d'une transition vers une société bas carbone, le Conseil estime que l'objectif principal et essentiel d'une politique de transition énergétique doit être de mener à une société durable, qui garantisse¹ :
- le respect des limites environnementales et la volonté de lutter contre les changements climatiques, selon le principe de responsabilité commune, mais différenciée ;
 - la sécurité d'approvisionnement énergétique, tant pour les consommateurs que pour le pays dans son ensemble ;
 - une économie performante, assurant la compétitivité de nos entreprises ;
 - la justice sociale et une transition juste, respectant les cinq piliers de celle-ci : dialogue social, création d'emplois (investissement, recherche et développement, innovation), formation et compétence, respect des droits humains et des droits des travailleurs et une protection sociale concertée et forte.
- [7] Une approche de transition peut aider à piloter et accélérer la transformation de notre système énergétique, grâce à une approche se focalisant sur les interactions entre la technologie, la société et la politique et prenant comme point de départ la nécessité de travailler et de penser de manière intégrée.
- [8] Une politique de transition vers une société bas carbone exige une approche mondiale, menant entre autres à un « *level playing field* » pour les entreprises, ainsi qu'une approche large et stratégique de tous les niveaux de pouvoir en Belgique, tout en encourageant des initiatives proactives. Elle doit intégrer tous les enjeux du développement durable, impliquer les parties prenantes pour assurer un large soutien sociétal et être cohérente avec la politique de développement.
- [9] La transition énergétique demandera des investissements importants, qui devront être répartis. Les efforts devront être payables pour tous les ménages, en particulier les publics précarisés, pour les PME et pour les entreprises.
- [10] Le CFDD recommande par ailleurs de :
- Résoudre et prévenir la précarité énergétique pour qu'elle ne constitue pas un frein aux mesures pour l'évolution vers une société bas carbone.
 - Inscrire le PNEC 2030 comme une étape vers la réalisation de la Vision stratégique fédérale à long terme de développement durable prévue par l'arrêté royal du 18 juillet 2013² (réduction des émissions belges de 80 à 95% en 2050).

¹ Avis 2014a04 du 27/05/2014 sur la concrétisation de la transition de la Belgique vers une société bas carbone en 2050, paragraphes [3] à [5].

² Voir l'arrêté royal du 18 juillet 2013 portant fixation de la vision stratégique fédérale à long terme de développement durable.

- Veiller à une bonne intégration des éléments des différents niveaux de pouvoir et à une coordination structurelle efficace des politiques régionales et fédérales dans le PNEC 2030.
- Veiller à une vision systémique permettant d'intégrer l'ensemble des dimensions, pourtant nombreuses, dans un ensemble cohérent. En particulier, il faut protéger et restaurer la biodiversité, en tenant compte des synergies entre l'Accord de Paris, les SDGS et les objectifs d'Aichi.
- Respecter le principe de réduction intégrée des pollutions à des fins d'évitement des transferts d'un milieu vers un autre (évitement des « fausses solutions »³).
- Dans le cadre de la répartition des efforts ("*burden sharing*"), mettre en place une méthodologie de répartition pour tous les dossiers climatiques présents et à venir⁴.
- S'assurer que le PNEC soit compatible dans le cadre européen avec les mécanismes de révision du niveau d'ambition prévus dans l'accord de Paris (dialogue de Talanoa, *Global Stocktake*).

2.3. Leviers, politiques et mesures transversaux

- [11] 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 CFDD en appelle à l'organisation d'une "Conférence nationale sur la Transition juste⁵ vers une économie bas carbone".
- [12] Le CFDD demande une révision de la fiscalité énergétique, afin d'intégrer progressivement la dimension environnementale et un prix carbone sur les vecteurs énergétiques (fossiles) sans alourdir les charges pesant sur les entreprises (*shift* de la fiscalité, en tenant compte des principes énoncés aux paragraphes [6] à [9]).
- [13] En vue de tenir compte du principe de réduction intégrée des pollutions énoncé au [10], cinquième point, le Conseil estime qu'une information aussi complète que possible sur l'impact cycle de vie des politiques et mesures et des transferts qu'elles peuvent impliquer est nécessaire (y compris *via* le rapportage des émissions et du *carbon leakage* de la production industrielle). Des transferts peuvent ainsi survenir *via* une augmentation des émissions d'un polluant tandis que les émissions d'un autre polluant diminuent, ou lorsque la diminution des émissions d'un polluant dans un secteur implique l'augmentation des émissions de ce même polluant dans un autre secteur.
- [14] Le CFDD estime que le gouvernement doit constituer et garantir des moyens suffisants pour l'ensemble des administrations concernées par la mise en place du PNEC.
- [15] Le Conseil recommande de mettre en place les mécanismes et procédures adéquats permettant une mise en œuvre coordonnée du PNEC par les administrations et niveaux de pouvoir.

³ Entre autres dans le cas de l'utilisation de la biomasse à des fins énergétiques ou la diminution de CO₂ en faveur des NOx. Voir à ce sujet l'avis en cours relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air.

⁴ Avis 2016a03 sur la gouvernance concernant la politique climatique, 04/07/2016, paragraphe [8].

⁵ Avis CCE 2017-2055 sur les défis sociaux, économiques et environnementaux à relever dans la définition d'une vision énergétique en Belgique: "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. C'est pourquoi les créations et reconversions d'emplois 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."

[16] Le CFDD demande de veiller, pour toutes les formes d'énergie, à la transparence pour tous les types de subsides, aides et encouragements, de même que pour l'utilisation des revenus de l'ETS ou de toute forme de prix carbone. Ces instruments doivent par ailleurs être mis en regard des objectifs recherchés par le PNEC.

2.4. Leviers, politiques et mesures sectoriels

a. Energie (production, transmission, stockage)

[17] Le Conseil recommande de définir et assurer un cadre juridique clair du marché de l'énergie, fixant notamment le rôle et les responsabilités des acteurs du marché, afin:

- de pouvoir gérer au mieux l'adéquation entre consommation et production, et ainsi de faciliter le développement des énergies renouvelables,
- de permettre le développement de communautés locales d'énergie⁶,
- d'encourager les investissements en évitant des incertitudes juridiques,
- et de permettre le choix éclairé du consommateur.

[18] Le CFDD demande de soutenir, dans le cadre des compétences fédérales, le développement des énergies renouvelables à intégrer dans le marché, en tenant compte des aspects suivants:

- la maturité de la technologie,
- son potentiel dans notre pays pour atteindre les objectifs du PNEC,
- ses coûts et modes de financement,
- ses évolutions éventuelles,
- le bénéfice potentiel,
- l'impact sur la sécurité d'approvisionnement,
- l'impact sur les coûts d'énergie pour les consommateurs, y compris la compétitivité de l'industrie intensive en énergie,
- l'impact sur les réseaux et le maintien en équilibre de ces réseaux,
- les émissions qui pourraient être évitées et
- la possibilité de mettre en place des filières en Belgique et de créer de l'emploi.

[19] Le Conseil recommande, en ce qui concerne le développement éolien

- *onshore*, d'engager un dialogue ouvert entre le Ministre de la Défense et les Régions en ce qui concerne les zones d'exclusion militaire.
- *offshore* (avec l'objectif de capacité de 4 GW annoncé dans le Pacte), de s'inspirer des bonnes pratiques existantes dans les pays voisins, afin de maximiser la production, de minimiser les coûts et d'éviter progressivement les subsides.

[20] Pour autant qu'une analyse coûts-bénéfices sociétale en ait démontré le bien-fondé, notamment par rapport à des alternatives, le CFDD demande d'envisager :

- un usage optimal des ressources énergétiques liées au territoire belge (stockage hydroélectrique terrestre, Mer du Nord, ...);

⁶ 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.

- des interconnexions additionnelles éventuellement nécessaires ;
- le développement du “*North Sea Grid*”.

- [21] Le Conseil demande de veiller à ce que la Belgique vise une sécurité d’approvisionnement optimisée d’un point de vue sociétal, tenant compte des objectifs sociaux, économiques et environnementaux.
- [22] Le CFDD appelle au maintien d’un régulateur fort.
- [23] Le Conseil demande de sensibiliser les investisseurs potentiels dans le secteur énergétique aux risques (notamment les “actifs ensablés” ou *stranded assets*) associés à la transition vers une économie bas carbone dans le cadre décrit au paragraphe [6].

b. Industrie

- [24] Le CFDD estime que la Belgique doit se doter d’une politique coordonnée permettant l’évolution et le redéploiement du tissu industriel ainsi que les investissements nécessaires dans le cadre des objectifs du PNEC et des objectifs à long terme.
- [25] Pour le Conseil, il importe que les gouvernements incitent les secteurs à développer une feuille de route (ex: *European roadmaps*) reprenant les évolutions nécessaires pour que les industries puissent atteindre les objectifs bas carbone en 2050.
- [26] Le Conseil estime important que, si nécessaire, des mesures soient effectivement prises afin de sauvegarder la position compétitive des entreprises.⁷
- [27] Le CFDD suggère au gouvernement fédéral de plaider au niveau européen pour évaluer et suivre le différentiel environnemental, social et économique existant entre l’Union Européenne et ses différents partenaires commerciaux, en lien avec les politiques industrielle, climatique et énergétique.
- [28] Le Conseil recommande d’investir dans la recherche sur les possibilités d’améliorer l’efficacité énergétique, de faire évoluer le mix énergétique, et d’aller vers des procédés bas carbone au niveau industriel. Il demande par ailleurs de stimuler les innovations permettant d’accélérer la maturité économique des méthodes de production bas carbone et durables.

c. Bâtiments

- [29] Une amélioration drastique de la performance énergétique des bâtiments est une priorité absolue pour le Conseil.
- [30] En particulier, le Conseil estime que la réduction des besoins énergétiques des logements, et par conséquent de la facture des ménages, est un élément essentiel pour réduire la précarité énergétique. A ce propos, il est essentiel de prévoir des mesures spécifiques d’accompagnement des ménages précarisés.
- [31] Dans ce cadre, des leviers de financement sont nécessaires pour favoriser les investissements, de manière spécifique pour les particuliers et pour les entreprises. Il peut en outre arriver que les investisseurs ne soient pas eux-mêmes les consommateurs d’énergie, par exemple dans le cas de bâtiments mis en location. Des leviers de financement adaptés devraient alors répondre à ces situations, en veillant à éviter une hausse excessive des montants de location et en faisant en sorte que cette hausse reste en relation avec les économies d’énergie réalisées.

⁷ Extrait de l’avis CCE 2017-2055 relatif aux défis sociaux, économiques et environnementaux à relever dans la définition d’une vision énergétique en Belgique, p.12.

- [32] Le Conseil est d'avis que le niveau fédéral doit soutenir la rénovation énergétique du bâti dans le cadre de ses compétences.
- [33] Dans un esprit d'exemplarité, le CFDD insiste sur la nécessité de rénover le parc immobilier des pouvoirs publics pour atteindre un haut niveau d'efficacité énergétique et une neutralité climatique.
- [34] En ce qui concerne la production de chaleur, le CFDD estime que des mesures spécifiques doivent être prises en termes:
- d'identification correcte des besoins de chaleur / de froid (dimensionnement entre autres) et des possibilités technologiques pour y répondre, dont renouvelables et de stockage ;
 - de 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). Les normes peuvent également concerner les combustibles ;
 - de promotion de systèmes de chauffage plus durables (en parallèle avec un découragement des systèmes de chauffage les moins performants) et du stockage de la chaleur là où cela se justifie ;
 - de la mise en place de mesures incitatives au remplacement du système de chauffage lorsque le système existant est fortement polluant ;
 - du contrôle effectif des obligations en termes d'entretien et de ramonage.
- [35] Dans la mise en place de ces mesures dans le secteur du bâtiment, le Conseil recommande de tirer parti des synergies entre niveaux de pouvoir, afin d'améliorer l'efficacité des différents instruments, notamment les stratégies de rénovation⁸ à long terme et la généralisation du "passeport bâtiment".

d. Mobilité et Transports (en ce compris les infrastructures)

- [36] Dans plusieurs de ses avis, le CFDD insiste sur le besoin d'une vision de la mobilité. Sur le principe du besoin de vision interfédérale de mobilité, le Conseil Central de l'Economie (CCE) et le CFDD demandaient ainsi en 2014, dans un avis commun et de consensus⁹, « *une vision stratégique interfédérale en matière de mobilité qui soit compatible avec le développement durable*¹⁰ ».

Cette vision est nécessaire pour coordonner les politiques menées par les différents niveaux de pouvoir. Cette vision devrait, selon le Conseil, être construite en cohérence avec une vision stratégique en matière d'aménagement du territoire. Elle devrait être construite par le biais d'une concertation à différents niveaux politiques (fédéral, régional et local) et entre différents acteurs (les sociétés de transport, la société civile (y compris les interlocuteurs sociaux) et les acteurs économiques), et devrait aboutir à l'adoption d'un plan de mobilité global interfédéral qui soit en cohérence avec les éventuels plans de mobilité de tous les niveaux de pouvoir. »

Ce plan de mobilité doit consister en une approche intégrée et planifiée à long terme pour répondre adéquatement aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité tout en

⁸ Voir l'article 4 de la directive 2012/27/ue du parlement européen et du conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique.

⁹ Avis 2014a09 sur la « Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique », approuvé le 24/10/2014.

¹⁰ L'OCDE a défini un système de mobilité durable comme « un système qui ne mette pas en danger ni la santé publique ni les écosystèmes et qui réponde aux besoins d'accessibilité tout en (a) utilisant les ressources renouvelables à un rythme inférieur à celui de leur régénération et (b) utilisant les ressources non renouvelables à un rythme inférieur à celui du développement de leurs substituts renouvelables. » (Project on environmentally sustainable transport (EST), The economic and social implications of sustainable transportation, Proceedings from the Ottawa workshop, Paris, January 2000, p. 12).

conciliant les principes d'équité, d'efficacité, d'accessibilité tant des entreprises que des citoyens, de sécurité, de lutte effective contre les pollutions et autres externalités négatives.

[37] Dans son avis sur la transition de la Belgique vers une société bas carbone à l'horizon 2050¹¹, le CFDD définit sa vision sur ce thème comme suit :

« Le transport est organisé de manière efficace et respectueuse de l'environnement. La demande de mobilité est réduite autant que possible, tout en assurant la compétitivité de l'économie et le bon fonctionnement de la société dans son ensemble. »

Comme indiqué dans l'avis du CCE¹² sur les principes de base pour une politique mobilité durable, une politique de mobilité durable doit viser simultanément les 3 objectifs suivants :

- *« 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. »* A cet égard, il faut veiller à atteindre les objectifs européens en termes de qualité de l'air et d'émissions de CO₂.

[38] Le CFDD estime que les actions qui doivent être prises en termes de mobilité doivent porter tant sur l'offre que sur la demande. Elles doivent par ailleurs s'intégrer dans une politique de mobilité durable, et doivent donc toutes viser simultanément les trois objectifs cités ci-dessus. Les aspects suivants (liste non exhaustive) devront être abordés dans ce cadre :

- Repenser l'aménagement du territoire : regrouper les activités en vue de réduire les distances parcourues et faciliter l'accès à des solutions de transports collectifs et doux.
- Améliorer l'offre et les services de transports tant publics que privés¹³, ainsi que leur intégration. Le rail doit par ailleurs jouer un rôle d'axe structurant de la mobilité.
- Entretien, mettre à niveau et compléter les infrastructures de transport et les plateformes intermodales ; rendre les infrastructures intelligentes et communicantes ; optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et développer celles qui sont nécessaires pour la mobilité douce. Les investissements devront être consentis en conséquence.
- Veiller à une concurrence saine entre opérateurs ferroviaires, tout en évitant les abus de position dominante grâce à un régulateur fort.
- Faciliter la mobilité alternative (*car pooling, car sharing, vélo, marche, transport collectif, ...*)
- Repenser l'accès aux villes (parkings de dissuasion, livraisons partagées, livraisons de nuit, ...)
- Promouvoir auprès des autorités publiques et des entreprises les véhicules moins polluants, entre autres via l'électrification.

¹¹ Avis 2014a06 sur la transition de la Belgique vers une société bas carbone à l'horizon 2050, approuvé le 27/06/2014

¹² Avis CCE2015-2220 sur les principes de base pour une politique mobilité durable, 18/11/2015

¹³ Une prévision correcte et en temps réel des temps de trajets et une bonne communication de ces prévisions peuvent par exemple améliorer la mobilité des citoyens.

- Encourager les nouvelles technologies (véhicules autonomes etc.) ayant des impacts positifs potentiels importants en termes de pollution, congestion, sécurité, accès à la mobilité, etc., tout en les encadrant en vue de veiller à la réalisation des 3 objectifs d'une politique de mobilité durable.
- Repenser l'organisation du travail et de la société de manière à réduire le nombre de déplacements et/ou de mieux les répartir dans le temps, dans le respect d'une concertation étroite avec les interlocuteurs sociaux.

[39] Pour mettre en œuvre ces différentes pistes, les autorités disposent de plusieurs instruments, parmi lesquels :

- La fiscalité et autres instruments d'ordre financier (des mesures pourraient par exemple être prises pour faciliter le changement de résidence).
- Les normes de produits.
- La sensibilisation.
- Les réglementations (code de la route, règles d'accès à la ville, etc.)
- Les contrats de gestion de la SNCB, d'Infrabel et des autres opérateurs de transport publics.
- ...

[40] Le CFDD demande d'étudier, parmi les différents outils de la fiscalité automobile, le rôle potentiel de la tarification kilométrique pour tous les véhicules en fonction de la congestion, de la pollution atmosphérique et des coûts des infrastructures, et ce afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable mentionnés au paragraphe [37]. Ce rôle doit être analysé dans le cadre d'une diminution future des revenus des accises, liée notamment à l'électrification croissante du parc de véhicules.

[41] Le CFDD recommande de revoir le système de voitures de société, comme recommandé par la Commission européenne¹⁴, en instaurant un "budget mobilité" tel que proposé par les interlocuteurs sociaux dans l'avis CCE 2017-0885 du CCE et du CNT.

[42] Le Conseil demande d'investir dans la recherche et développement dans le domaine de la mobilité partagée¹⁵ et "faibles émissions".

[43] Le Conseil estime qu'il est nécessaire de renforcer au niveau européen les critères de durabilité des agrocarburants¹⁶. Il recommande que les autorités européennes et belges restreignent et éliminent l'usage des alternatives problématiques telles que définies au paragraphe [6] de son avis sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable¹⁷, tout en respectant leurs objectifs concernant l'utilisation des énergies renouvelables dans le transport¹⁸.

[44] Au niveau européen, le CFDD recommande d'œuvrer à une politique continentale en faveur du rail, permettant la mise en place de services intégrés internationalement et favorisant l'interopérabilité entre réseaux.

¹⁴ COM(2017) 501 final.

¹⁵ Voir avis 2014a09 sur la « Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique », approuvé le 24/10/2014.

¹⁶ Voir avis 2018a01 sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, approuvé le 14/02/2018, paragraphe [3].

¹⁷ Voir avis 2018a01 sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, approuvé le 14/02/2018, paragraphe [6].

¹⁸ Voir avis 2018a01 sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, approuvé le 14/02/2018, paragraphe [5].

- [45] Dans les négociations internationales, il estime important d'œuvrer pour qu'un prix carbone soit intégré aux secteurs du transport maritime et du transport aérien et que soient mises en place ou renforcées les normes d'émissions touchant ces secteurs. La TVA et les taxes sur les tickets devraient être intégrées dans cette réflexion.
- [46] Le Conseil attire l'attention sur l'importance de réduire les impacts environnementaux de la navigation intérieure.

e. Agriculture et alimentation

- [47] Augmenter l'efficacité et éviter les pertes permet dans tous les secteurs et pour tout type de produits de diminuer l'impact CO₂. Spécifiquement pour le secteur alimentaire, le Conseil rappelle qu'il a proposé plusieurs mesures de réduction des pertes et du gaspillage alimentaires (concernant par exemple la concertation, les indicateurs complémentaires, la sensibilisation, le rôle d'exemplarité, les dates de péremption, le travail social avec les excédents alimentaires,...) dans son avis sur ce sujet¹⁹.
- [48] Le CFDD demande de transformer le système actuel d'importation des protéines végétales, qui doit devenir plus durable. Il se réfère particulièrement au chapitre 2.3 de son avis sur les protéines animales et végétales²⁰, et aux mesures proposées dans son paragraphe [8].
- [49] Le Conseil recommande de réorienter la consommation de protéines animales vers des protéines animales produites de manière plus durable et vers des protéines végétales également produites de manière durable²¹. Il se réfère particulièrement au chapitre 2.4 de cet avis, et aux mesures proposées dans son paragraphe [15].
- [50] Le CFDD estime qu'il faut lancer un programme de recherche scientifique global qui répertorierait mieux les connaissances actuelles sur toutes les facettes de la transition protéinique, et débiterait des nouvelles études ciblées sur des éléments d'information manquants²².
- [51] Il faut également selon lui créer une plate-forme nationale transversale dans le cadre d'une vision globale de la transition vers un système alimentaire durable²³. Cette plate-forme nationale devrait être construite sur la base des initiatives régionales prises en la matière depuis 2011.
- [52] Le CFDD recommande d'investir dans la recherche sur le rôle de l'agriculture et de la sylviculture pour la fixation du carbone, en particulier dans les sols, et sur les émissions par le secteur de l'élevage dans une approche systémique.
- [53] Pour le Conseil, il importe que les gouvernements incitent le secteur agricole à développer une feuille de route reprenant les évolutions nécessaires pour qu'il puisse atteindre les objectifs bas carbone en 2050.
- [54] Le CFDD estime qu'il faut, dans le cadre des compétences fédérales, promouvoir les produits de saison et des systèmes alimentaires durables.

¹⁹ Voir avis 2015a02 sur les pertes et le gaspillage alimentaires, approuvé le 24/04/2015.

²⁰ Voir avis 2011a01 sur les protéines animales et végétales approuvé le 03/02/2011.

²¹ Voir avis 2011a01 sur les protéines animales et végétales approuvé le 03/02/2011.

²² Voir avis 2011a01 sur les protéines animales et végétales approuvé le 03/02/2011, [21].

²³ Voir avis 2011a01 sur les protéines animales et végétales approuvé le 03/02/2011, [17].

f. Déchets

- [55] Le Conseil estime que les gouvernements doivent s'assurer de la mise en œuvre concrète des feuilles de route fédérale²⁴ et régionales concernant l'économie circulaire, qui peut également apporter une contribution à la réalisation des objectifs du PNEC.
- [56] Pour le CFDD, l'objectif d'une réduction de CO₂ doit se réaliser en tenant compte de la hiérarchie des déchets, à savoir, dans l'ordre : d'abord la prévention des déchets, ensuite la valorisation (recyclage, compostage, etc.), et enfin la récupération d'énergie²⁵.

²⁴ Voir à ce sujet l'avis 2016a04 sur un ensemble de mesures visant à soutenir l'économie circulaire, approuvé le 07/09/2016.

²⁵ Comme indiqué dans la Directive 2008/98/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets.

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

Groupe de membres	Vote POUR	Vote CONTRE	ABSTENTION	TOTAL
Présidente et vice-présidents				
Magda Aelvoet	+			
Mathias Bienstman	+			
Oliver Van der Maren	+			
Mathieu Verjans	+			
<i>Total sur 4 ayant droit de vote</i>	4	0	0	4
ONG pour la protection de l'environnement				
Olivier Beys	+			
Céline Tellier	+			
Gwendoline Viatour	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	3	0	0	3
ONG pour la coopération au développement				
Véronique Rigot	+			
Jan Van de Poel	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	2	0	0	2
Organisations de travailleurs				
Giuseppina Desimone	+			
Nilüfer Polat	+			
François Sana	+			
<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	3	0	0	3
Organisations patronales				
Vanessa Biebel	+			
Diane Schoonhoven	+			
Piet Vanden Abeele	+			
<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	3	0	0	3
Organisations de jeunesse				
Elliot Herman	+			
Nele Van Hoyweghen	+			
<i>Total sur 2 ayant droit de vote</i>	2	0	0	2
TOTAL des votes sur 24 membres ayant le droit de vote	17	0	0	17

Annexe 2. Réunions de préparation de cet avis

Le groupe de travail « Energie et Climat » du CFDD s'est réuni le 20 avril, le 27 avril, le 2 mai, et le 8 mai (matinée et après-midi) 2018 pour préparer cet avis.

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

Présidence

Prof. Jean-Pascal van Ypersele (UCL) – président du GT « Energie et Climat »
M. Romain WEIKMANS (ULB – vice-président du GT « Energie et Climat »)

Membres et leurs représentants

Mme Herlinde BAEYENS (Vlaamse Jeugdraad)
M. Matthias BIENSTMAN (BBLV)
M. Steve BRAEM (AB-REOC)
M. Pieterjan DEBERGH (VBO)
Mme Leen DE CORT (AB-REOC)
M. Jacques DE GERLACHE (Green Facts)
Mme Inge DHUYVETTER (FPB)
M. Noé LECOQ (IEW)
M. Billy-Ray MURAILLE (AB-REOC)
Mme Aurélie NOIRET (FWA)
Mme Nilüfer POLAT (CGSLB)
M. François SANA (CSC)
Mme Diane SCHOONHOVEN (Boerenbond)
Mme Laurien SPRUYT (BBL)
M. Sébastien STORME (FGTB)
M. Thomas VAEL (ACV)
Mme Lien VANDAMME (11.11.11)
Mme Julie VANDENBERGHE (WWF)
M. Olivier VAN DER MAREN (FEB)
M. Jean-Pierre VAN DIJK (FPB)

Experts invités

Mme Claire COLLIN (SFP Santé Publique, Environnement)
Mme Laurence DE CLOCK (SFP Santé Publique, Environnement)
Mme Karen GEENS (SPF Economie)
M. Fre MAES (SFP Santé Publique, Environnement)
M. Mundon-Izay NOTI (SPF Mobilité et Transport)

Secrétariat CFDD

M. Marc DEPOORTERE
M. Fabrice DEHOUX
Mme Chris SCHUURMANS