

5^{ÈME} PARTIE :

Opérer une Révolution environnementale et lutter contre le réchauffement climatique

Le GIEC (Groupe intergouvernemental d'experts sur le climat) s'est accordé sur un réchauffement moyen de la Terre de + 1,8° à + 4°C d'ici 2100.

Les phénomènes météorologiques extrêmes se multiplient et ont provoqué de nombreuses catastrophes ces dernières années. D'après les climatologues, cela ne s'est pas produit depuis 500 ans.

Les chercheurs de l'Institut pour l'environnement et la sécurité humaine de l'Université des Nations Unies, à Bonn, avancent le nombre de 50 millions de personnes déplacées d'ici 2010 en conséquence du changement climatique.

D'après le récent rapport (avril 2007) du GIEC, jusqu'à 3,2 milliards d'humains pourraient être exposés à des pénuries d'eau sévère et 600 millions à la faim d'ici 2080. Chaque année, 2 à 7 millions de personnes supplémentaires pourraient subir des inondations.

Dans son récent rapport, l'économiste anglais Nicholas Stern, de la Banque Mondiale, considère que si rien n'est fait, le réchauffement climatique coûtera chaque année l'équivalent de 5 à 20% du PIB mondial, soit une crise de 1929 par an.

Il reste des inconnues, des paramètres qui peuvent se révéler encore plus explosifs : le comportement de la végétation, celui de l'océan ou encore des nuages. De plus en plus de scientifiques commencent à se demander : et si c'était pire que prévu ?

Le réchauffement climatique apparaît comme l'élément le plus révélateur et inquiétant des effets du comportement humain sur notre environnement. Pen-

dant de trop longues décennies, l'Humanité a refusé d'admettre la vulnérabilité du fragile équilibre de facteurs interdépendants qui rend possible ce « miracle » qu'est la vie sur terre !

Si, en Belgique, les Régions disposent de compétences en matière de préservation des ressources naturelles (eau, forêts, biodiversité, ...), de promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et de valorisation des sources d'énergie renouvelables, le gouvernement fédéral doit coordonner et impulser la mise en place d'un autre modèle énergétique, d'une nouvelle politique de mobilité, d'une approche intégrée de l'environnement et de la santé, et d'autres modes de consommation.

Nous devons oser être radicaux, nous devons oser remettre en question notre modèle de consommation suicidaire à terme, nous devons oser changer nos comportements, nos modes de vie et nos manières de nous déplacer et de nous chauffer. Nous devons opter pour une révolution environnementale qui soit aussi sociale, nous devons penser désormais solaire et solidaire ...

I. Opter pour un autre modèle énergétique

La Belgique s'est installée dans une double crise énergétique (climatique et financière) provoquée par l'omniprésence des énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon) dans notre balance énergétique.

Cette double crise, combinée aux faibles efforts accomplis par les deux derniers gouvernements fédéraux, souligne l'urgence d'opter pour un nouveau

modèle énergétique articulé autour de la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles.

Le cdH défend une politique énergétique basée sur **quatre principes directeurs**.

- **L'Anticipation** des problèmes futurs et des développements technologiques, en réalisant des études de perspectives régulières et objectives et en ne reportant pas les décisions (pas attendre d'être « dans la crise » pour agir).
- **L'Équilibre**, en évitant la prédominance d'une ou plusieurs sources sur les autres (sauf si elle est propre et « sûre ») et en ayant le courage de se remettre en question au fil des évolutions (car le défi énergétique n'est pas un processus figé).
- **Le Volontarisme**, en prenant en main notre consommation d'énergie, en développant les énergies renouvelables et en mobilisant, en commençant par soi-même, l'ensemble de la population.
- **L'Humanisme**, en privilégiant les énergies dont le coût est stable, supportable pour tous les revenus et entreprises, et en respectant l'environnement.

Le cdH défend de plus **six priorités** :

- Respecter l'environnement et lutter contre le réchauffement climatique
- Réduire la consommation d'énergie
- Stabiliser le coût de l'énergie
- Faire du développement durable un atout pour la Belgique et son économie (voir Partie I. Miser sur le Capital humain de chacun pour doper l'emploi)
- Créer les conditions d'une réelle concurrence
- Sécuriser l'approvisionnement en énergie

A. Mieux coordonner et imaginer une politique énergétique alternative

Alors que, dans le contexte fédéral belge, la politique énergétique est élaborée à divers niveaux de pouvoirs, le gouvernement fédéral n'a pas assumé son rôle de coordination et d'impulsion de la politique énergétique belge, ce qui explique notamment le fait que la Belgique et l'ensemble de ses entités n'atteindront pas toutes des résultats aussi exemplaires que la Région wallonne (qui parviendrait à atteindre une réduction de 10% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2008-2012).

La complexité institutionnelle de la Belgique et le manque de coordination sont à l'évidence un obstacle que le gouvernement fédéral n'a pu surmonter. L'ensemble des acteurs concernés n'ont de plus pas été suffisamment associés aux décisions et ne disposent pas d'assez d'espaces de rencontre.

1. Mettre en place une « task force nationale pour une alternative à l'énergie fossile »

Le cdH propose de :

- > Désigner au sein du gouvernement fédéral un Vice-premier Ministre du Climat ayant l'énergie et l'environnement dans ses compétences et chargé de la coordination des politiques au niveau national ;
- > Mettre sur pied une « task force nationale pour une alternative à l'énergie fossile » présidée par le futur Ministre du Climat, dotée de moyens étendus et composée de tous les niveaux de pouvoirs et de représentants des consommateurs, des experts de l'environnement et de l'énergie, de la société civile, du monde académique et du monde économique. Elle aurait notamment pour objectif :
 - > de diminuer de 30 % en 2020 nos émissions de CO₂ ;
 - > de veiller à la coordination entre les différents niveaux de pouvoir et au choix des mêmes « clés de référence » ;

- > de prendre sur base de l'étude de l'intégralité des possibilités, les orientations énergétiques qui répondent le mieux à la double dimension : lutte contre le réchauffement climatique – accessibilité de l'énergie ;
- > de prévoir un mécanisme permettant d'évaluer et de contrôler annuellement l'impact environnemental des mesures climatiques du gouvernement (comme les incitations fiscales) et de l'ensemble des mesures du gouvernement.

2. Elaborer un plan d'énergie alternatif à l'énergie fossile

Le défi climatique a beau être porteur de nombreuses promesses, il est loin d'être gagné d'avance. Il nécessite la mobilisation de tous et des investissements massifs dans des secteurs comme l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables.

A cet égard, l'absence de stratégie énergétique en Belgique, imputable au gouvernement fédéral, a introduit une forte incertitude, comme en témoigne le retour à l'avant-plan du débat sur l'énergie nucléaire, malgré l'adoption de la loi de sortie en 2003.

L'usage (ou plutôt le non-usage) qui a été fait d'un certain nombre de fonds fédéraux témoigne également du manque de volontarisme du gouvernement fédéral et de l'absence d'un plan d'énergie alternatif à l'énergie fossile prévoyant notamment la mobilisation de moyens importants en fonction d'objectifs précis et ambitieux :

- On en peut que regretter que seul un million des soixante millions d'euros prévus pour l'investissement dans des programmes internationaux de réduction de gaz à effet de serre ait effectivement été investi et, pire encore, que, sur les 30 millions d'euros prévus pour la politique énergétique, rien n'ait été utilisé par le gouvernement fédéral.
- Le défi climatique passe, avant tout, par un comportement exemplaire de l'ensemble des pouvoirs publics. A cet égard, on ne peut que déplorer le fait que le fonds Fedesco (qui doit permettre de mieux isoler les bâtiments publics) n'ait encore donné lieu à aucun investissement.

Il est également (et avant tout) indispensable, pour susciter la mobilisation de l'ensemble des citoyens et pour soutenir les investissements dans le renouvelable et l'utilisation rationnelle de l'énergie, de faire de l'ensemble des pouvoirs publics des exemples en termes de réduction de la consommation d'énergie fossile, et ce dans tous les secteurs (bâtiments publics, déplacement des fonctionnaires, comportement des élus, cahier des charges, marchés publics, ...).

La Belgique doit sortir en priorité de sa dépendance aux énergies fossiles. Elle doit, également, sortir de l'énergie nucléaire. Dans ce cas, tout plan alternatif crédible qui prévoit une sortie du nucléaire doit être en capacité, ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent, de prévoir en même temps la manière avec laquelle il va compenser, sans recourir aux énergies fossiles polluantes, une énergie comme le nucléaire qui n'émet quasi aucun gaz à effet de serre (le remplacement de nos 7 centrales nucléaires par des centrales au gaz provoquerait une hausse d'environ 10% des émissions de CO₂, soit plus que l'objectif Kyoto de 7,5% de réduction des gaz à effet de serre pour la Belgique) et constitue actuellement la source énergétique de près de 60% de notre consommation électrique (qui elle-même constitue environ 15% de notre consommation finale d'énergie). Dans la mesure où ce qui est prioritaire c'est le respect des objectifs de diminution des gaz à effet de serre, il se peut que, en l'absence de sources énergétiques non fossiles alternatives au nucléaire en suffisance, ce plan ne puisse pas dans les délais décidés à la hâte en 2003, respecter les objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Ce n'est que dans ce cas que le timing de sortie du nucléaire pourrait être le cas échéant adapté.

Le cdH propose de :

- > Adopter un plan ambitieux d'énergie alternatif à l'énergie fossile (pétrole, gaz, charbon) poursuivant un objectif clair de -30% d'émissions de gaz à effet de serre en 2020 et -80% en 2050 articulé autour de la réduction de notre consommation d'énergie et du développement des énergies renouvelables, élaboré dans le cadre de la « Task force pour une alternative à l'énergie fossile », prévoyant des mécanismes contraignants, des évaluations, des étapes et objectifs intermédiaires ;

- > Prévoir, au sein de cette démarche, un plan d'action de réduction rapide et drastique de la consommation d'énergie dans le secteur publique et notamment :
 - > Imposer des objectifs contraignants de réduction des émissions aux pouvoirs publics fédéraux ;
 - > Prévoir que chaque entreprise publique intègre dans son contrat de gestion une politique cohérente en matière d'environnement et d'énergie ;
- > Imaginer un système de « carte carbone » de laquelle des « points » seraient déduits chaque fois que son détenteur consomme de l'énergie fossile. Initialement à titre purement indicatif, cette mesure pourrait, à moyen-terme et après évaluation, devenir incitative (revente et achats de « points » si nécessaire). Des crédits gratuits pourraient également être envisagés pour « corriger » certaines situations (mauvaise couverture en transports en commun, travail impliquant de nombreux déplacements,...) ;
- > Réaffirmer la logique de la sortie à terme de l'énergie nucléaire et lier les modalités concrètes de la sortie du nucléaire à l'adoption d'un réel plan alternatif à l'énergie fossile concret et crédible permettant de respecter réellement les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- > Mener une vaste politique d'amélioration du fonctionnement de l'Agence Fédérale de contrôle nucléaire (en se basant sur le tout récent rapport fait par le groupe de travail « Sécurité Nucléaire » de la Chambre : augmentation du financement, renforcement du contrôle, développement du rôle international,...

3. Définir les modalités d'un « régime fiscal CO₂ »

Il faut diminuer les comportements les plus polluants via une fiscalité incitative pour ceux qui choisissent des équipements, des technologies ou des comportements écologiques et dissuasive dans le cas contraire.

Cette réforme environnementale de la fiscalité doit permettre de rencontrer les défis environnementaux sans pour autant fragiliser les publics déjà précarisés. Elle ne

peut avoir pour objectif d'augmenter la charge fiscale totale (principe de neutralité), mais de réformer la structure du système fiscal et de repenser l'affectation des recettes. Elle doit également se faire en coordination avec les mécanismes régionaux existants (accords de branche et « permis » de polluer) et surtout prévoir des mesures sociales en vue de ne pas pénaliser les personnes à revenus modestes (Voir Point E. *Développer une approche sociale de l'énergie*).

Le cdH propose de :

- > Etablir, au sein de la « task force pour une alternative à l'énergie fossile », un groupe d'expert chargé de définir les modalités de ce « régime fiscal CO₂ » ;
- > Accentuer la « composante CO₂ » dans les systèmes de taxation, et donc dans le « coût » des produits, services,... afin que le consommateur puisse « identifier », se rendre compte du « coût environnemental » de ce qu'il consomme et afin d'influencer les modes de production en organisant une fiscalité très incitative en cas de choix d'un comportement écologique et dissuasive dans le cas contraire (voir Point C. *Réduire la consommation d'énergie dans chaque secteur ci-après*).

B. Initier une réelle politique éducative

Le cdH propose de :

- > Mettre en place une grande politique d'éducation et de sensibilisation multidimensionnelle et multi-sectorielle à la lutte contre le réchauffement climatique et au développement durable ;
- > Améliorer l'information sur les produits fournis aux citoyens : label énergétique des véhicules ou des appareils électroménagers, diagnostic et label énergétiques des bâtiments, indication de l'impact CO₂ sur les biens de consommation, ... ;
- > Conclure des partenariats avec les médias;
- > Mettre en place des systèmes permettant aux citoyens et entreprises d'évaluer leur émissions de CO₂ ;

- > Imposer aux « annonceurs de l'énergie » des mentions insistant sur l'importance d'économiser l'énergie ;
- > Amplifier, sur les factures énergétiques (notamment d'électricité), les informations sur les détails et les tendances de la consommation individuelle.

C. Réduire la consommation d'énergie dans chaque secteur

Le secteur des transports et du chauffage des bâtiments sont les seuls secteurs qui connaissent une évolution à la hausse de leurs émissions de CO₂ depuis 1990. Il faut les cibler prioritairement, tout en soutenant les efforts entrepris par le secteur industriel.

1. Maximiser l'efficacité énergétique des bâtiments

Le cdH propose de :

- > Elaborer, dans le cadre du plan d'énergie alternatif à l'énergie fossile, un « plan d'action pour l'efficacité énergétique des bâtiments », constitué d'objectifs clairs, précis et contraignants ;
- > Imposer le recours systématique aux ampoules économiques ;
- > Interdire le mode veille de nos appareils électriques ;
- > Améliorer la centralisation et la diffusion de l'information sur l'existence des primes et assurer la coordination entre les différents niveaux de pouvoir afin qu'elles puissent être obtenues en une seule demande ;
- > Augmenter la réduction d'impôt des personnes physiques pour les dépenses faites en vue d'économiser l'énergie afin de constituer un levier supplémentaire par rapport aux primes octroyées au niveau régional (entre autres : étendre le champ des dépenses ouvrant le droit à la réduction d'impôt pour les investissements économiseurs d'énergie bénéficiant d'une prime régionale, instaurer une réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue de végétaliser les toitures,...) ;

- > Défendre auprès de la Commission européenne l'application d'un taux de TVA réduit pour les investissements économiseurs d'énergie (allant au-delà des normes de performance énergétique imposée par l'Etat membre) ou valorisant les énergies renouvelables, réalisés dans le cadre d'une nouvelle construction ;
- > Permettre la « reportabilité » dans le temps des déductions fiscales dépassant le plafond autorisé pour un investissement ;
- > Doubler la réduction d'impôt pour les dépenses en réduction d'énergie faite dans une zone d'action positive des grandes villes ;
- > Mettre en place des financements à taux bonifiés ou des plafonds d'emprunt relevés ;
- > Réduire le taux de TVA à 6% sur la rénovation des bâtiments scolaires. A défaut, prévoir un crédit d'impôt remboursable équivalent à l'impôt des personnes morales ;
- > Octroyer aux collectivités associatives ou publiques une aide complémentaire à celle des Régions.

2. S'attaquer enfin à la consommation d'énergie liée à la voiture

Afin de réduire l'impact du transport sur le climat, il convient d'encourager le recours aux transports en commun et à la mobilité douce (de nombreuses propositions sont à ce titre développées dans le Titre II ci-après).

Il convient également d'encourager l'acquisition et le développement de véhicules plus « propres » et de favoriser le recours aux biocarburants et aux produits locaux.

Le cdH propose de :

- > Aménager les taxes de circulation en fonction des émissions de CO₂ ;
- > Calculer l'importance de l'avantage de toute nature des voitures de société en multipliant le nombre de

kilomètres parcourus à titre privé par un prix au kilomètre en fonction des émissions de CO₂ ;

- > Revoir les réductions d'impôts en vue de favoriser l'achat de véhicules plus performants en termes d'émissions de CO₂ pour rendre ces réductions plus efficaces ;
- > Encourager, pour les trajets domicile-travail, les autres modes de déplacement en fixant un forfait supérieur au forfait de l'auto-soliste ;
- > Etudier la possibilité d'offrir au travailleur la possibilité de substituer à une voiture de société une carte multimodale lui permettant, lui et sa famille, de voyager gratuitement dans tous les transports collectifs et taxis. Un chèque « logement déménagement » devrait également être prévu pour permettre au travailleur de venir habiter plus près de son lieu de travail ;
- > Adapter le système du kilométrage compté comme avantage en nature ;
- > Majorer le pourcentage actuel de la réduction de 150 euros à 600 euros en vue de mieux tenir compte du coût de l'installation d'un filtre à particules jusqu'au 1er janvier 2009 et imposer, à partir de cette date, l'installation d'un filtre à particule de manière standard sur tous les véhicules neufs ;
- > Etendre la réduction d'impôt aux éco-dépenses faites en vue d'équiper les véhicules actuellement en circulation ;
- > Envisager, pour les biocarburants, un passage progressif des quotas défiscalisés par usine à une obligation d'incorporation par les distributeurs (couplée à un juste équilibre entre les importations « contrôlées » et la production intérieure) ; augmenter l'attrait et simplifier l'accès, pour les flottes publiques, de l'utilisation du B30 (biodiesel 30%) et E85 (85% éthanol – 15% essence) ; permettre la distribution (ou réfléchir à une obligation) d'E85 dans les grandes stations service ;
- > Réfléchir à l'introduction d'une taxe qui toucherait les produits à forte émission de CO₂ (par exemple une « taxe transport » en fonction de la distance parcourue par le produit et du moyen de transport).

3. Soutenir les efforts initiés par les entreprises

Le cdH propose de :

- > Augmenter le pourcentage de la déduction pour investissement applicable aux investissements économiseurs d'énergie dans les entreprises ;
- > Créer un label « Carbone neutre » pour les produits et les entreprises et/ou un label identifiant dans chaque secteur les entreprises (et leurs produits) les plus efficaces en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- > Assurer la poursuite des accords de branche.

D. Soutenir les énergies renouvelables et stimuler la recherche

Le cdH propose de :

- > Elaborer un véritable « plan d'action renouvelable », constitué d'objectifs clairs, précis, contraignants et détaillés par secteur (électricité, chauffage, transport, ...) ;
- > Faire du développement du potentiel éolien off-shore un des premiers objectifs du nouveau gouvernement fédéral ;
- > Développer de manière conséquente les mécanismes de soutien financier (ex. : poursuivre et améliorer le mécanismes des certificats verts) ;
- > Etablir un plan d'investissement valorisant les énergies renouvelables (en particulier le soleil) dans les bâtiments publics et au sein des entreprises publiques ;
- > Promouvoir une politique volontariste en matière d'aménagement du territoire ;
- > Favoriser la valorisation énergétique des déchets et des résidus agricoles ;
- > Soutenir au niveau fédéral une structure de type plate-forme destinée entre autres à aider les entre-

prises belges à pénétrer les marchés des énergies renouvelables régionaux, fédéraux et internationaux et faire le lien en matière d'énergie renouvelable entre le monde de la recherche ainsi que de l'innovation et celui des entreprises ;

- > Mettre en place un fonds fédéral pour la recherche sur les énergies renouvelables ;
- > Soutenir le développement de fonds de placement durables (et éthiques) ;
- > Investir dans le renouvelable, par une contribution du secteur nucléaire à l'investissement dans la production d'énergie à base de renouvelable ;
- > Garantir que le Fonds Synatom contienne les 10 milliards d'€ qui seront nécessaires au démantèlement des centrales nucléaires.

E. Développer une approche sociale de l'énergie

Le cdH s'oppose à une politique environnementale qui ne serait pas sociale, mais privilégie des mesures permettant aux personnes les plus précarisées de diminuer leur consommation d'énergie et d'avoir recours à des énergies alternatives sans coûts excessifs.

Le cdH propose de :

- > Agir au niveau des CPAS : former des "guides énergie" ; développer la guidance sociale énergétique, distribuer des kits « énergie » (ampoules économiques, multiprises, ...), systématiser pour les bénéficiaires le diagnostic énergétique par un professionnel ;
- > Amplifier les dispositifs d'aide aux investissements en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie, accessibles prioritairement aux bas revenus (prime réha-énergie ; prêts sociaux énergétiques à taux très réduits, tiers-investisseur,...) ;
- > Créer un prêt à taux zéro ou offre de Location avec Option d'Achat (LOA) sans intérêt pour les ménages à faible revenu qui souhaitent remplacer leur « vieux » véhicule par un modèle émettant moins de 125g de

CO₂. Prodiguier à cette occasion une information « incitative » sur les autres modes de déplacement que la voiture (transports en commun, mobilité douce) et sur leurs avantages en termes de coût, de respect de l'environnement,...

(Se référer à la Partie 8.I.E – *Instaurer un véritable droit à l'énergie* pour plus d'informations et de propositions)

F. Garantir un marché de l'énergie réellement concurrentiel et accompagner la libéralisation

La Commission de régulation de l'électricité et du gaz (CREG) constate que, malgré l'ouverture à la concurrence, des monopoles de fait subsistent dans les activités non régulées (production, importation, fourniture).

La possible fusion entre GDF et Suez n'améliorerait pas cette situation. Et pourtant, le comportement du gouvernement Verhofstadt dans ce dossier a été pour le moins obscure et peu efficace, en particulier en ce qui concerne la Pax Electrica II (accord avec Suez).

Par ailleurs, les consommateurs doivent pouvoir compter sur une série de mesures destinées à s'assurer que les divers processus de libéralisation soient les plus favorables possibles aux consommateurs (particuliers, entrepreneurs, collectivités,...).

Le cdH propose de :

- > Garantir une saine concurrence sur le marché de l'énergie et maîtriser les variations de prix au bénéfice des consommateurs (promouvoir la présence d'au moins 3 acteurs disposant d'un mix énergétique équilibré, réaffirmer le rôle du politique sur les grandes entreprises dans la définition de la politique énergétique,...) ;
- > Améliorer la transparence des tarifs et la concertation entre le Fédéral et les Régions pour éviter la complexification du système et la double taxation ;
- > S'assurer, dans le chef des gestionnaires de réseau, un comportement non discriminatoire à l'égard des acteurs en concurrence ;

- > Réformer Fluxys en tant que gestionnaire de réseau de transport (GRT) de manière telle que les opérateurs commerciaux (fournisseurs, etc.) ne puissent avoir de rôle décisif au sein de Fluxys ;
- > Effectuer une évaluation et un suivi des performances et des services des gestionnaires de réseau à destination des fournisseurs ;
- > Etudier scrupuleusement, dans le cadre de la potentielle fusion GFD-SUEZ, les conditions nécessaires à une véritable ouverture des marchés, réduire l'influence et le poids de Suez-GDF au sein d'Elia, veiller à ce que le centre de décisions en énergie soit établi à Bruxelles, ... ;
- > Simplifier le paysage des gestionnaires de réseaux de distribution [GRD] (fusion progressive sur base volontaire et uniformisation des tarifs de distribution, reposant sur un principe de solidarité entre réseaux) ;
- > Promouvoir les investissements dans les réseaux de transports et de distribution d'électricité/gaz ;
- > Organiser de manière effective le service de médiation fédéral et réfléchir à la mise en place d'un guichet unique d'information et de médiation en matière d'énergie via un accord de coopération avec les Régions ;
- > Réaliser l'articulation des récentes et futures initiatives régionales avec les mesures fédérales déjà en place (service d'information des clients « Hermes », code de bonne conduite des fournisseurs, ...) de façon à accompagner au mieux le consommateur ;
- > Amplifier les achats groupés d'énergie ;
- > Porter une attention particulière aux mesures sociales ;
- > Renforcer l'indépendance de la CREG et élargir sa mission au contrôle des activités actuellement non soumises à régulation (production/fourniture). La CREG devrait intégrer la qualité des réseaux dans son modèle de régulation des gestionnaires de réseaux.

G. Développer une politique environnementale et européenne volontariste

1. Soutenir la volonté européenne de faire de l'Union Européenne un « modèle énergétique »

Les chefs d'Etat et de gouvernement européens réunis à Bruxelles les 8 et 9 mars 2007 se sont fixés les objectifs suivants : réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% d'ici 2020 par rapport à 1990 (30% en cas d'accord au niveau international), 20% d'énergie renouvelable dans la consommation énergétique totale d'ici 2020, un objectif minimum de 10% de biocarburants.

La question énergétique se pose également, pour l'Europe, en termes de sécurité d'approvisionnement et de concurrence sur les marchés de l'énergie.

Le cdH propose de :

- > Soutenir l'introduction d'une taxe sur le kérosène et l'ouverture d'une réflexion au niveau européen sur la mise en place d'une taxe sur les importations de produits industriels en provenance de pays qui refuseraient de s'engager en faveur du protocole de Kyoto après 2012 ;
- > Soutenir une interdiction dès 2010 de la vente d'ampoules « classiques » (non-économiques) ;
- > Promouvoir, au niveau européen, l'adoption d'un label « développement durable » et la réduction du taux de TVA sur les produits ayant obtenu ce label ;
- > Accorder une plus grande priorité aux technologies vertes dans le programme cadre de l'Union européenne en matière de recherche et de développement ;
- > Créer des mesures transversales incitant à un trafic européen plus « propre » (développer des mesures incitant à une plus grande fréquentation du réseau ferroviaire plutôt qu'aérien, rendre le transport public plus compétitif au niveau du coût, du transport et de la qualité du service, etc.) ;

- > Rendre, dans le respect des spécificités de chaque Etat membre, les objectifs énergétiques contraignants ;
- > Développer des actions de coopération au développement ayant pour objectif le transfert des techniques et savoir-faire énergétiques « propres » ;
- > Intensifier davantage la solidarité entre les Etats membres en cas de perturbations de l’approvisionnement, grâce à la constitution de réserves de gaz en plus des réserves de pétrole obligatoires dans le cadre de la législation européenne ;
- > Créer un Observatoire européen de l’approvisionnement énergétique en charge de surveiller l’évolution du marché afin de renforcer la transparence de l’offre et de la demande ;
- > Développer les partenariats entre l’Union européenne et les pays tiers en matière énergétique et créer un espace énergétique commun euro-méditerranéen ;
- > Demander une régulation européenne du secteur de l’énergie au-delà du Livre Vert ;
- > Maintenir la position centrale de la Belgique sur le marché gazier en confortant le hub de Zeebruges, le marché de transit et nos interconnexions avec les marchés étrangers.

2. Impliquer l’ensemble de la Communauté internationale et vouloir un Kyoto bis

Les pays industrialisés ont souligné à Nairobi, en novembre 2006, qu’ils n’atteindraient pas seuls l’objectif de réduire les émissions de plus de 50% par rapport à l’année 2000. Cependant, les pays en voie de développement – Chine et Arabie Saoudite en tête – ont tendance à refuser que des objectifs chiffrés leur soient assignés.

Au-delà de la difficulté de dégager des accords rencontrant toutes les sensibilités, l’absence de mécanismes réellement contraignants au niveau international rend difficiles les avancées significatives sur le plan international dans le domaine de l’énergie.

Le cdH propose de :

- > Accélérer un accord sur un Kyoto-bis radical visant à diminuer de 15 à 30% les émissions de CO₂ pour 2020 et 60 à 80% pour 2050 en soutenant des objectifs les plus ambitieux possibles et les plus respectueux des différences de situations et de développement entre les pays et réfléchir à des mécanismes permettant d’inclure dans le processus les pays émergents et en voie de développement ;
- > Promouvoir au niveau mondial le développement d’une logique de réduction des gaz à effet de serre par secteur économique à côté de l’approche par Etat ;
- > Œuvrer au partage des technologies, du savoir faire dans les domaines de la lutte contre les gaz à effet de serre, de l’énergie renouvelable et de l’utilisation rationnelle de l’énergie ;
- > Plaider pour la transformation du Programme des Nations Unies pour l’Environnement (PNUE) en vue de la création d’un « conseil économique, social et environnemental » au sein des Nations Unies doté d’un mandat et de moyens conséquents et appropriés. Ce conseil serait chargé, entre autres, d’encadrer le Protocole de Kyoto, ses évolutions et les mécanismes et Fonds prévus par ce dernier ;
- > Rappeler constamment la responsabilité de tous les pays dans la lutte contre le réchauffement climatique et les risques de l’inaction, sans chercher à occulter la « responsabilité historique » des pays industrialisés ;
- > Faire pression, avec les moyens et les relais belges, sur les pays qui refusent de s’engager entièrement et de manière « contraignante » dans le processus international initié par le Protocole de Kyoto ;
- > Développer, au niveau international, un discours cohérent et argumenté prônant le recours aux énergies renouvelables et à l’utilisation rationnelle de l’énergie plutôt qu’à l’énergie fossile (cela implique que la Belgique se comporte elle-même de manière « exemplaire »).

II. Mettre en œuvre une nouvelle politique de mobilité

Le développement d'une mobilité plus efficace, sociale et respectueuse de l'environnement constitue une priorité pour le cdH. Une politique durable de mobilité doit pouvoir proposer des réponses efficaces et adéquates notamment alternatives à la voiture.

A. Développer une approche globale et intégrée de la mobilité

En matière de transport et de mobilité, les compétences sont partagées entre le Gouvernement fédéral et les Régions. Le cdH est demandeur d'une meilleure collaboration entre les différentes entités concernées et d'une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport.

Il faut par exemple changer la manière de gérer les plans de mobilité en tenant plus compte de la gestion des flux et des hinterlands propres à chaque agglomération. Par ailleurs, l'interopérabilité des réseaux de transport public doit permettre aux voyageurs de passer d'un réseau à l'autre sans devoir systématiquement acquérir un titre de transport pour chaque réseau.

Pour faire coïncider intérêt personnel, soucieux d'immédiateté et d'efficacité dans les déplacements, et intérêt général qui est celui d'un soutien plus global et plus prospectif à un environnement sain et sécurisé, les dirigeants politiques se doivent de soutenir toute initiative valorisant un partage raisonné des moyens de locomotion.

Le cdH propose de :

- > Créer un ticket unique pour tous les transports publics et d'inciter l'Union Belge du Transport en Commun Urbain et Régional (UBTCUR) à offrir un service cohérent, complet et global à l'utilisateur sur base des possibilités de chacune des sociétés de transport ;
- > Adopter un véritable plan national de gestion de la mobilité, basée sur la notion de bassin géographique ;

- > Favoriser région par région la création de centrales de mobilité. Ces centres sont des lieux privilégiés d'information en matière de déplacements ;
- > Favoriser l'intermodalité en créant des plates-formes multimodales en périphérie des agglomérations, pour diminuer la pression du trafic de poids lourds ; en élaborant un plan national de transport de marchandises ; en privilégiant les combinaisons intermodales dans l'amélioration des modes de transport ; en promouvant plus systématiquement la création d'espaces intermodaux dans des lieux bien déterminés (ex : bretelles d'autoroute, certaines gares autoroutières et ferroviaires, etc.) ; en établissant un cadre général favorable au développement de société de car sharing.

B. Améliorer les transports en commun

Diminuer le trafic automobile ne peut se faire que via une politique volontariste de développement des transports en commun. Pour rendre les transports en commun attractifs, les sociétés de transports et les pouvoirs publics doivent améliorer l'offre tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif. Ils doivent offrir une alternative efficace à la voiture.

1. Investir dans le transport ferroviaire de voyageurs

Les moyens insuffisants mis à disposition du Groupe SNCB par le Gouvernement fédéral ne permettent pas la réalisation de l'ensemble des projets prévus dans le plan d'investissements initial 2001 - 2012.

Il a donc fallu que les Régions suppléent le Gouvernement fédéral et prennent en charge une partie des financements via un système de préfinancement.

Le cdH propose de :

- > Poursuivre la modernisation du matériel roulant ;
- > Poursuivre la modernisation des infrastructures d'accueils des voyageurs (gare, guichets, quais, ...) ;
- > Réaliser les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du RER et notamment la mise à 4 voies des

lignes 161 Bruxelles-Ottignies, et 124 Bruxelles-Nilvelles ; améliorer, à Bruxelles, la capacité de la jonction Nord-Midi ;

- > Améliorer la vitesse commerciale sur l'axe Bruxelles-Luxembourg et plus précisément sur le tronçon Namur-Arlon et sur la dorsale wallonne (Liège-Namur-Charleroi) ;
- > Prévoir une meilleure connexion ferroviaire à l'aéroport de Bruxelles National et envisager la connexion de l'aéroport de Charleroi - Gosselies au réseau ferroviaire ;
- > Défendre le maintien de relations directes de la dorsale wallonne vers Lille pour que les usagers du Sud de la Belgique puissent bénéficier des connexions TGV avantageuses à partir de Lille en sus des relations TGV à partir de Paris (plus onéreuses).

2. Défendre une politique tarifaire accessible et équitable

Le cdH propose de :

- > Ne plus défavoriser dans la politique de tarification à la SNCB les personnes provenant de régions plus excentrées et offrir des prix compétitifs par rapport aux offres « low cost » des compagnies aériennes pour le transport international de passagers. Il faut dans cette optique favoriser le redéploiement des trains de nuit sur les trajets internationaux européens ;
- > Veiller à ce que la politique de tarification à la SNCB octroie des conditions plus avantageuses pour les personnes n'ayant comme unique ressource que le revenu d'intégration ou l'équivalent ;
- > Promouvoir le transport domicile-école ; outre son impact sur la mobilité, cette mesure familiarisera les plus jeunes avec les transports publics avant que la voiture ne s'impose comme le modèle de déplacement ;
- > Renforcer le dispositif de gratuité du transport en commun pour leurs déplacements domicile-lieu de travail en supprimant (20 %) le montant de la contribution de l'employé dans le ticket de train.

3. Réaliser des réseaux de transport combiné « grandes agglomérations » dont le RER vers Bruxelles

Pour le cdH, il importe de gérer spécifiquement les mouvements de déplacements vers les grandes villes, tout particulièrement Bruxelles, Liège, Charleroi et Namur. Pour chacune de ces villes, une offre de mobilité combinée intégrant le rail et l'offre régionale de bus et de tram.

Le cdH propose de :

- > Inscire dans le mémorandum du gouvernement le calendrier de réalisation des travaux d'infrastructure du projet RER et de prévoir des indicateurs de la bonne réalisation du planning des travaux afin de rendre plus concret pour les décideurs et le grand public l'avancement du projet RER ;
- > Inscire dans le mémorandum du gouvernement le timing précis de commande du matériel roulant ainsi que les montants qui seront affectés au budget ;
- > Veiller à ce que les moyens financiers nécessaires à la bonne réalisation des travaux d'infrastructure du projet RER soient disponibles à cet effet et ne fassent pas l'objet de détournement vers d'autres affectations budgétaires ;
- > Obtenir des garanties légales quant à la prise en charge du déficit d'exploitation du RER par le gouvernement fédéral sans limite de délai.

4. Organiser le rabattement en transport vers les gares RER de la périphérie

Le cdH propose de :

- > Créer un parking de transit à côté de chaque gare RER de la périphérie. Le cdH initiera aussi un débat sur la problématique du coût des parkings de la SNCB ;
- > Finaliser le projet « Park and Ride » de LLN, initié par le Ministre André Antoine, qui a pour objectif de délester l'E411 d'une partie de ses navetteurs ;

- > Réorganiser les réseaux TEC et De Lijn, pour réduire les besoins en parkings de transit, de manière à assurer un rabattement vers les gares RER de la périphérie et favoriser ainsi l'utilisation des transports publics tout au long de la chaîne des déplacements ;
- > Prendre des mesures d'accompagnement ayant pour objectifs de :
 - > Amener les navetteurs de la périphérie à changer effectivement leurs habitudes de mobilité en faveur des transports publics ;
 - > Eviter que l'accroissement de l'offre de transport public entre Bruxelles et sa périphérie ne relance l'exode urbain et ne réduise ainsi à néant l'impact du RER sur le transfert modal ;
 - > Amener les habitants de la Région bruxelloise à utiliser eux aussi davantage les transports publics, faute de quoi la diminution du trafic automobile en provenance de la périphérie sera absorbé par l'accroissement du reste du trafic ;
 - > Repenser la politique d'urbanisation en encourageant les entreprises à s'installer dans des zones desservies par les transports en commun.

Enfin, il faut rappeler que ces mesures d'accompagnement du RER doivent être prises simultanément à la mise en service du RER (bon nombre d'entre elles peuvent d'ailleurs être introduites sans délai) et en concertation avec les trois Régions.

5. Améliorer la qualité des services aux voyageurs

Le cdH propose de :

- > Poursuivre l'objectif de qualité des services aux voyageurs (en terme d'information de régularité, de ponctualité et de confort) ;
- > Améliorer l'accessibilité des quais et trains aux personnes moins valides ou voyageant avec de jeunes enfants ;

- > Procéder aux investissements nécessaires en faveur de l'utilisation combinée train + vélo ;
- > Mener une politique de gestion de parkings rationnelle (couplée avec l'installation de navettes de minibus conduisant les navetteurs à la gare).

6. Mettre en place un service minimum pour les entreprises de service public

L'objectif à privilégier en matière de transport collectif doit être la satisfaction du citoyen. Un service public de qualité doit aussi intégrer la continuité de l'offre de transport, qui constitue une attente forte et légitime des clients du TEC, de la Stib et de la SNCB.

Le cdH propose de promouvoir une réflexion large et approfondie portant sur le service minimum au sein du transport public ainsi que plus globalement sur l'ensemble des services essentiels dans le cadre des missions de service public et des missions d'intérêt général. Cette réflexion devra intégrer l'évolution de l'environnement institutionnel et législatif ainsi que les attentes des clients.

C. Développer la mobilité douce

Le cdH ne défend pas la mobilité à tout prix, mais une mobilité qui a pour prix le respect de la personne, le respect d'autrui et le partage des espaces et des voies publics.

1. Aménager les infrastructures en faveur des usagers faibles

Le cdH propose de :

- > Garantir des cheminements sécurisés pour les usagers vulnérables ;
- > Développer des espaces piétonniers dans les centres urbains, qui soient accessibles en transports en commun ;
- > Evaluer le fonctionnement des sens uniques limités (SUL) et leur imposition progressive dans un respect absolu de la sécurité ;

> Installer des parkings sécurisés pour vélos et deux-roues motorisés devant tous les endroits publics.

Outre la réalisation concrète d'infrastructures, d'autres axes d'action viennent compléter la politique de mobilité du cdH en faveur des usagers doux :

> La sensibilisation et la promotion, l'éducation et la formation, sont nécessaires afin d'encourager les citoyens à modifier leurs habitudes de déplacement ;

> La mise sur pied d'une politique encourageant l'usage du vélo au sein du personnel de la Fonction publique et des sociétés privées, notamment par l'octroi d'une indemnité vélo.

2. Protéger les jeunes

Le cdH propose de :

> Prendre des mesures de régulation de la circulation accompagnées d'une campagne d'information auprès des parents et des enfants ;

> Harmoniser, si possible, les limites de la zone relevant de l'école avec celle des zones 30 ;

> Aménager l'espace routier de manière à ce que les limites d'une école ainsi que les itinéraires potentiels des écoliers apparaissent clairement ;

> Développer des zones de dépose-reprise aux abords des écoles et l'accessibilité aux points de ramassage scolaire ;

> Encourager les modes de transport doux dans les déplacements domicile – école ;

> Organiser des plans de déplacements scolaires (PDS) dans les communes.

3. Tenir compte des aînés

Le cdH propose de :

> Tenir mieux compte des aînés dans la conception et la mise en œuvre des plans communaux de mobilité ;

> Multiplier les espaces verts sécurisés, aires de repos et favoriser l'implantation et le maintien des commerces de proximité ;

> Développer au sein de chaque commune, ou groupement de communes, un système de taxi ou bus social.

4. Aider les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Le cdH propose de :

> Evaluer l'impact potentiel sur l'accessibilité et la sécurité des personnes à mobilité réduite lors de tout choix en matière de transport et d'aménagement du territoire ;

> Accroître l'accessibilité des infrastructures collectives aux personnes à mobilité réduite ;

> Rédiger et diffuser des fiches d'accessibilité pour accéder aux administrations et bâtiments publics ;

> Entretenir un plus grand contact avec les associations qui visent à optimiser l'autonomie des personnes à mobilité réduite.

D. Fluidifier le trafic

La congestion génère des millions d'heures perdues chaque année, ce qui a un impact en termes de santé publique (stress, fatigue, pollution, ...), de rentabilité pour les entreprises, avec à la clé des pertes financières directes, et de vitesse commerciale pour les transports publics de surface, avec des conséquences logiques sur le développement potentiel de leur part de marché.

Face à ces constats, plus personne ne peut nier l'importance du déploiement d'un réseau plus étendu et efficace des transports en commun, d'un recours accru aux autres modes de transport comme le rail ou la voie d'eau et d'un changement de comportement en matière de mobilité.

Cependant, d'autres mesures peuvent et doivent être prises parallèlement pour gérer mieux les flux routiers et la congestion, sur nos routes mais aussi au sein des agglomérations.

1. Limiter l'accessibilité automobile

Le cdH propose de :

- > Repartager l'espace public en canalisant le trafic de transit sur les grands axes ;
- > Interdire les livraisons durant les heures de pointes ;
- > Etendre et uniformiser les plages horaires permises pour les livraisons ;
- > Mener une politique cohérente d'aménagement du territoire et de revitalisation des centres urbains ;
- > Encourager le logement dans les agglomérations et à Bruxelles en particulier ;
- > Informer et sensibiliser les citoyens. La majorité des gens est peu ou pas consciente de l'ampleur des conséquences négatives de l'abus d'automobile et ne ressentent donc pas la nécessité de modifier certaines de ses habitudes.

Toutefois, pour de nombreuses personnes, la voiture représente la seule option de mobilité (manque ou absence de transports en commun, habitation hors des agglomérations, personnes à mobilité réduite, familles nombreuses avec enfants en bas âge, etc.). Avant de pénaliser l'usage de la voiture, il est primordial de proposer une offre alternative.

2. Mener une politique du stationnement en agglomération

Le cdH propose de :

- > Mener une politique de stationnement qui favorise la rotation des véhicules via des tarifications progressives ;
- > Créer, aux abords des grandes agglomérations, des parkings de dissuasion de longue durée, sécurisés et desservis par les réseaux de transport public ;
- > Renforcer la cohérence de la gestion du stationnement à l'échelle de la Région bruxelloise par la créa-

tion d'une agence régionale de stationnement pour gérer et uniformiser les tarifs, pratiques ou contrôles. Une coordination entre les 3 Régions est indispensable, notamment pour assurer la cohérence des normes de parking pour les immeubles du tertiaire.

3. Créer des centres de gestion de la mobilité

Le cdH propose de :

- > Créer de véritables centres de gestion de la mobilité régionaux coordonnés dans leurs actions, qui devraient :
- > Collecter, partager et coordonner l'information entre les différentes sources ;
- > Systématiser la diffusion des infotrafics à des intervalles bien plus courts que la demi-heure. Il serait opportun de réfléchir à l'attribution d'une fréquence radio dédiée ;
- > Gérer les flux de trafic sur base des informations recueillies et au moyen de leur infrastructure propre (caméras, panneaux, simulateurs) ;
- > Devenir de véritables lieux d'expertise et de recherche sur la gestion de la mobilité.

Le cdH propose donc également de :

- > Installer des caméras et autres appareils de mesure et de contrôle sur les voies de circulation ;
- > Installer des panneaux intelligents, permettant d'afficher des informations sur l'état des routes, des itinéraires de délestage et des limitations dynamiques en fonction des conditions de circulation ;
- > Renforcer les contrôles et des sanctions pour les usagers garés en double-file ou abusivement sur les emplacements réservés au chargement ou au déchargement des marchandises ;
- > Imposer de réserver des emplacements lors des démenagements pour éviter les engorgements ;

- > Créer un poste de gestionnaire spécialisé de la mobilité dans chaque niveau de pouvoir ;
- > Développer et utiliser de manière plus efficace les simulateurs de flux et leurs analyses ;
- > Mener une grande enquête nationale sur les déplacements pour fonder et orienter les mesures en matière de mobilité.

4. Faire participer les employeurs à la diminution du trafic

Le cdH propose de réfléchir à divers dispositifs permettant d'inciter et/ou d'obliger chaque commune et chaque entreprise à :

- > Installer des parkings vélos, deux-roues motorisés, et des places de stationnement réservées au covoiturage aux abords des bâtiments communaux ;
- > Organiser des services de carsharing ou de covoiturage ;
- > Aménager des sanitaires (douches) pour les personnes utilisant le vélo ;
- > Acquérir des vélos de service au profit du personnel communal et de la police pour réaliser des missions de proximité ;
- > Rédiger et diffuser des fiches d'accessibilité pour accéder aux administrations et bâtiments publics ;
- > Confectionner un plan de mobilité pour chaque zone économique et/ou industrielle, à réaliser par leurs sociétés de développement respectives ;
- > Opérer une concertation obligatoire et régulière avec les sociétés de transports régionaux ;
- > Développer des services mutuellistes, complémentaires : covoiturage, transport collectif privé organisé au départ des lieux intermodaux les plus proches du zoning (gare SNCB, parking de dissuasion, ...) etc. ;
- > Réduire les déplacements à réaliser par les employés des zonings, notamment en développant, en leur sein,

des services d'intérêt public ou privé : horeca, magasins, crèches, ...

E. Réguler le transport de marchandises

La Belgique est une terre de passage importante et occupe une position géographique centrale favorisant le déploiement de pôles logistiques. Ce sont des atouts que nous devons préserver.

A l'heure où quelques centimes d'euro influencent ou modifient et déplacent des flux logistiques complets, il importe d'avoir une vision claire et complète des chaînes logistiques employées par les entreprises afin de ne pas prendre de décisions hâtives qui handicaperaient grandement tout le secteur logistique en poussant les entreprises à recourir aux infrastructures étrangères proches comme Rotterdam ou Dunkerque et de préserver notre attractivité en tant que pôle européen central de logistique.

1. Investir dans le transport ferroviaire

Pour pouvoir organiser effectivement le transport ferroviaire de marchandises, il est nécessaire avant tout de l'europaniser, en développant notamment des axes ferroviaires transnationaux, aménagés et nouveaux, qui permettent une interopérabilité entre les réseaux et les équipements (matériel roulant et personnel de conduite des trains) à l'échelle européenne.

Le cdH propose de :

- > Défendre une augmentation des subventions aux infrastructures ferroviaires et à leur entretien pour le transport de marchandises et promouvoir le développement d'infrastructures distinctes pour les marchandises ;
- > Moderniser les axes dédiés aux marchandises (notamment les axes Anvers-Italie, Anvers-Allemagne, Liège-Erquelines) ;
- > Défendre la construction d'une gare de triage ultra moderne en Wallonie sur un nouveau site à définir pour remplacer les installations vétustes ou désaffectées ;

- > Soutenir les initiatives intermodales fret permettant l'acheminement des marchandises jusque dans les centres urbains.

2. Encadrer le transport routier

Il est nécessaire de mieux gérer le transport de marchandises dans les centres urbains. A cet égard, le cdH n'est pas favorable à la délocalisation systématique des commerces hors des centres villes vers la périphérie et considère que la vitalité commerciale des centres ville doit être sauvegardée.

Le cdH est favorable à la mise en service des poids lourds de type éco-combis, sur des itinéraires spécifiques et à tout le moins dans et à partir du port d'Anvers et de Liège vers les grands pôles logistiques.

Le cdH estime que d'autres mesures sont également indispensables **et propose de :**

- > Limiter le transport de marchandises pendant les heures de pointe sur certains axes de pénétration dans les grandes agglomérations ;
- > Rembourser la taxe de circulation pour les véhicules adaptés au transport combiné ;
- > Instaurer des itinéraires spécifiques pour les poids lourds pour mieux protéger le citoyen et son habitat.

3. Encourager le transport fluvial

Le cdH estime qu'il faut miser sur le développement des ports autonomes wallons et bruxellois et des terminaux multimodaux incluant la voie d'eau.

Le cdH considère comme prioritaires la spécialisation d'itinéraires et l'amélioration des accès ferroviaires aux ports autonomes et plate-formes multimodales, la création d'une connexion TGV fret de l'aéroport à Liège – Bierset ainsi que la modernisation de l'axe Belgique.

4. Réguler le transport aérien

a. Garantir une gestion harmonieuse de l'aéroport de Bruxelles National

Pour le cdH, la bonne gestion de l'aéroport de Bruxelles-National suppose d'adopter une véritable approche de développement durable dans ses dimensions sociales, économiques et environnementales. C'est la raison pour laquelle, le cdH exige, de manière prioritaire, l'adoption d'un nouveau plan de survol et d'utilisation des pistes de l'aéroport visant à garantir la sécurité et la santé des riverains (Propositions détaillées dans le Titre III « Améliorer notre santé en préservant notre environnement » ci-après).

En outre, il y a lieu de développer les alternatives complémentaires entre l'aéroport et notamment les transports ferroviaires. A terme, l'aéroport de Bruxelles National devrait pouvoir être spécialisé comme aéroport de jour, centré sur le transport de passager ("aéroport d'affaires").

b. Développer les aéroports régionaux

Liège Airport et Brussel South Charleroi Airport constituent des pôles de développement économique et de création d'emplois importants pour la Région wallonne.

Quatre priorités sont nécessaires pour assurer l'avenir de ces aéroports :

- > Mener une politique permettant une collaboration efficace avec les gestionnaires de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- > S'attacher au renforcement de la complémentarité entre les 2 aéroports régionaux ;
- > Apporter un soutien particulier au développement d'activités économiques à proximité des aéroports ;
- > Œuvrer à une intégration stratégique des activités aéroportuaires dans les autres réseaux de transports de personnes et de marchandises.

Il est évident qu'il faut en même temps mettre en œuvre des mesures en vue de limiter les nuisances causées à la population (propositions détaillées dans le Titre III « Améliorer notre santé en préservant notre environnement » ci-après)

III. Améliorer notre santé en préservant notre environnement

A. Développer une approche transversale et intégrée

La santé ne se résume pas à l'absence de maladie. Elle ne peut se définir seulement comme un état individuel relié à la présence ou à l'absence d'une maladie, mais comme un équilibre dynamique, tant individuel que collectif, qui dépend de facteurs médicaux, mais aussi non médicaux : pollution de l'air, trafic automobile, matériaux de construction toxiques, pesticides, métaux lourds, dioxines et PCB, amiante, ondes électromagnétiques, impacts d'une décharge sur le voisinage, bruit continu... autant de phénomènes qui aujourd'hui interpellent voire inquiètent sérieusement.

Face à ces défis, le Plan National d'action Environnement Santé apporte une première réponse : outre un état des lieux des actions déjà menées aux différents niveaux de pouvoir, il élabore un cadre pour des actions à mettre en œuvre. La mise en place de la Conférence Interministérielle Mixte Environnement-Santé (CIMES) et la conclusion de l'accord de coopération visant la gestion coordonnée des politiques de santé et environnement va dans le même sens. Mais le travail n'est pas fini.

Le cdH propose de :

- > Mettre en place une politique intégrée touchant les différents niveaux de pouvoirs, conformément au principe de transversalité, à la base du développement durable ;
- > Analyser l'impact sur la santé de l'environnement (environnement général, habitat, environnement du travail, etc.). Il convient de créer une banque de données scientifiques standardisées comprenant les études existantes et reprenant les données sanitaires pertinentes en lien avec les réalités locales (registre du cancer, malformations congénitales) ;

- > Développer des instruments de diagnostic et de traitement des maladies environnementales. On pense ici notamment, pour le diagnostic, aux ambulances vertes. Le cdH propose par ailleurs de réfléchir à la création d'un « fonds de garantie » qui permettrait d'indemniser les victimes de dommages environnementaux (pollutions diverses) pour lesquels aucune personne « responsable » ne peut être identifiée. Ce fonds serait également chargé d'assurer le suivi sanitaire de telles pollutions.

- > Mettre en place des programmes de sensibilisation et de formation des professionnels de la santé basés sur l'identification et le traitement des causes, l'étude et le traitement (toujours évolutif) de l'impact de facteurs environnementaux sur la santé à travers les symptômes présentés ;

- > Allouer des moyens spécifiques aux services existants (ou à créer) chargés d'actions de recherche, d'analyse et de contrôle en matière de santé environnementale (Institut de Santé Publique, ISSEP, VITO, etc.) ;

- > Adapter les critères de reconnaissance des maladies professionnelles et le remboursement de frais médicaux par l'assurance soins de santé ou par l'assurance des maladies professionnelles à l'évolution des connaissances scientifiques relatives aux maladies environnementales ;

- > Permettre aux citoyens de trouver une réponse aux inquiétudes grandissantes, par exemple en leur permettant de s'adresser à un point contact – un guichet unique situé dans chaque région du pays.

B. Etudier et entourer la problématique des ondes électromagnétiques

Parallèlement au développement de la téléphonie mobile et des autres technologies sans fil (Wi-Fi, etc.), les études se multiplient, les unes établissant une certaine corrélation entre l'exposition à une dose même minimale d'ondes électro-magnétiques (déjà à partir de 0,1V/m) et la survenance de troubles divers (troubles du sommeil, céphalées, cancers, etc.) et les autres rejetant ce lien.

Le cdH propose de :

- > Récueillir des données scientifiques sûres sur les risques et les expositions ; une évaluation continue doit dès lors être menée sur ce terrain ;
- > Organiser une campagne d'information du public sur les précautions élémentaires de nature à atténuer l'exposition aux rayonnements électromagnétiques, notamment sur les enfants, lors de l'utilisation d'un téléphone portable ou autres appareils produisant un rayonnement radioélectrique ;
- > Mettre en place, sur base de données objectives, une gestion du réseau qui ne remette en cause ni le droit de la population de bénéficier d'une technologie de communication de pointe ni le droit des personnes de vivre dans un environnement sain.

C. Amiante : Evaluer et corriger le dispositif en place

L'amiante est l'un des produits chimiques qui a les effets les plus mortels parmi les produits utilisés jusqu'à ce jour. Pourtant, les Etats n'ont pas pris les mesures de protection nécessaires. Cette substance a été utilisée massivement partout et pour tout, notamment pour ses propriétés ignifuges ou d'isolation en général. Des milliers de belges sont contaminés et le resteront encore pendant 30 ans parce que les fibres restent dans les poumons, qu'il est impossible de les faire disparaître et qu'elles mettront des années avant de provoquer leur décès. Depuis 1998, son usage est interdit. Mais le combat n'est pas fini.

Un fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante a été créé par la loi-programme de décembre 2006. Néanmoins, de nombreuses dispositions doivent encore faire l'objet d'arrêtés d'exécution ; par ailleurs, l'indemnisation prévue n'est pas assez large.

Le cdH propose de :

- > Evaluer le dispositif mis en place par le Gouvernement, notamment avec les associations de victimes concernées, et de corriger les lacunes déjà mises à jour ;

- > Instaurer une déduction fiscale en cas de recours à une société spécialisée pour les travaux de désamiantage des habitations (éviter le désamiantage sauvage).

D. Réduire encore la nocivité des produits chimiques

Près de 100 000 produits chimiques sont aujourd'hui utilisés dans l'industrie européenne. Certains de ces produits pourraient être la cause d'allergies, problèmes d'asthme, cancers et troubles de la reproduction. Des substances potentiellement dangereuses sont présentes dans notre environnement immédiat : des phtalates dans les jouets, des solvants dans les vernis et colles de jeux à manipuler, du plomb dans les vieilles peintures murales, du formaldéhyde dans les meubles en fibres de bois, ...

La législation européenne en matière de produits chimiques a été modifiée en vue de mettre en place un système intégré d'enregistrement, d'évaluation et d'autorisation des substances chimiques. Ce projet de règlement européen est connu sous le nom de REACH, de l'anglais « *Registration, Evaluation and Authorization of Chemicals* ». Bien que le but du projet de directive soit louable et que des avancées aient été réalisées, une série des principes contenus dans le projet de départ ont été édulcorés (comme le principe de substitution obligatoire), ce qui affaiblit la portée du dispositif.

Le cdH propose de mettre tout en œuvre pour appliquer le Règlement européen REACH de manière aussi stricte que possible.

E. Lutter contre la pollution intérieure

Le cdH propose de développer des programmes de sensibilisation de la population et de lutte contre les pollutions intérieures, dans les lieux sensibles (crèches, écoles) aussi bien que dans les domiciles privés ou les entreprises. On pense ici en particulier au radon, dont les effets néfastes sur la santé sont avérés, mais aussi par exemple aux moisissures ou polluants intérieurs (déodorants, etc.). Les risques liés au chauffage au bois doivent faire l'objet d'une attention particulière.

F. Lutter contre les nuisances aériennes

La gestion actuelle de l'aéroport de Bruxelles-National augmente les risques pour la santé et la sécurité des riverains de l'aéroport, non seulement en raison du bruit inhérent aux survols mais également parce que le risque d'accident avec des conséquences dramatiques ne peut être ignoré. Il est donc urgent et impératif de dégager enfin une solution équilibrée dans ce dossier.

Le cdH propose de :

- > Tenir compte de la densité de population des zones survolées et abandonner le principe de dispersion des nuisances des vols de jour comme des vols de nuit ;
- > Revenir au schéma des trajectoires de vol qui prévalait avant le Plan Anciaux ;
- > Diminuer progressivement le plafond des mouvements nocturnes en saisissant l'opportunité du départ de certains opérateurs actuels. Les survols nocturnes résiduels devront être localisés au-dessus des zones moins densément peuplées situées dans l'axe des pistes principales, ce qui permettra d'indemniser et d'isoler les zones les plus durement touchées. A cette fin, il est nécessaire de réactiver le fonds FANVA, à charge de BIAC de percevoir, auprès des compagnies aériennes, les taxes nécessaires pour alimenter ce fonds d'indemnisation sur base du principe « pollueur-payeur » ;
- > Respecter le statut de piste subsidiaire de la 02/20 et appliquer les normes de vent historiques telles qu'elles étaient en vigueur en 1999 et respecter la définition officielle de la « rafale de vent » ;
- > Respecter la répartition des compétences entre les Régions et l'État fédéral et assumer pleinement les compétences en matière d'utilisation des pistes et de trajectoire de vol au niveau du pouvoir fédéral ;
- > Fixer un plafond raisonnable aux activités aériennes au départ et à l'arrivée de l'aéroport. Le cdH souligne qu'il est opposé au dépassement du plafond actuel de 250.000 vols diurnes et nocturnes par an ;

- > Etendre la période de nuit de 23h à 7h du matin au lieu de 6h et créer un institut indépendant de contrôle des nuisances aériennes ;
- > Consacrer un système efficace de sanctions en matière de bruit. La validité juridique des arrêtés « Bruit » de la Région bruxelloise a été validée par la Cour de Cassation. La Région bruxelloise doit pouvoir sanctionner si le constat est fait qu'il y a violation de ses réglementations ;
- > Développer les synergies avec les aéroports régionaux ;
- > Réduire les nuisances sonores à la source en agissant sur le volume global des émissions sonores (en Quota Count) et sur celui des QC individuels de chaque avion. Par exemple, la limite devra être portée à un QC maximal de 4 pour les avions qui utiliseraient la route du Canal de nuit ;
- > Créer un institut indépendant de contrôle des nuisances aériennes ;
- > Développer les synergies avec les aéroports régionaux et mettre à l'étude la possibilité de construire un nouvel aéroport national en dehors de toute zone urbaine.

G. Réduire la pollution atmosphérique

De manière complémentaire aux propositions visant à lutter contre les émissions de gaz à effets de serre et à réduire de manière drastique la consommation d'énergie fossile en Belgique développées dans les Titres « Opter pour un autre modèle énergétique » et « Mettre en œuvre une nouvelle politique de mobilité » ci-avant.

le cdH propose de :

- > Ouvrir un débat sur la limitation de l'accès des grandes villes ;
- > Améliorer les dispositifs de prédiction des pics de pollution ;
- > Renforcer l'échange d'information de la pollution avec les Etats et les Régions voisins ;



- > Interdire les voitures en cas de pics de pollution, sur base d'un règlement identique adopté dans le cadre d'un accord de coopération.

IV. Promouvoir une agriculture vecteur du développement durable

La principale et légitime préoccupation de nos agriculteurs – y compris des plus jeunes – concerne l'avenir même de leur métier. Plus que l'évolution des techniques, l'ouverture de l'Europe vers l'Est et la concurrence des produits importés, mais aussi les suspicions sur la qualité des produits, les coûts environnementaux et autres contraintes administratives menacent quotidiennement la survie d'exploitations agricoles à taille humaine dans nos régions.

Pour le cdH, il est plus qu'urgent de restaurer une politique agricole qui permette la rentabilité d'exploitations à dimension humaine faisant appliquer aux importateurs du reste du monde les mêmes contraintes sanitaires et environnementales que celles imposées aux agriculteurs belges et européens.

Face aux mutations qui les attendent, les exploitations agricoles viables doivent être aidées massivement, tout comme des entreprises en restructuration. L'agriculture contribue grandement à la stabilité de l'espace rural et à la protection du milieu naturel et doit être rémunérée justement à cette fin.

Le cdH propose de :

- > En concertation avec les représentants des agriculteurs, définir des seuils de viabilité, qui tiennent compte de la grande diversité des situations ;
- > Renforcer la coordination entre le niveau fédéral et les Régions ;
- > Soutenir financièrement – par la formation, l'investissement, la diffusion du progrès technique et l'aide à la gestion – un maximum d'exploitations à atteindre et dépasser ces seuils, en combinant selon les cas des améliorations de la productivité, des spécialisa-

tions et des diversifications. L'objectif doit être d'accroître simultanément la qualité et la valeur ajoutée par unité de travail ;

- > Assurer la continuité du régime pour les pensions des agriculteurs en fin d'activité, ce qui, vu l'importance des enjeux, appelle de la part de la collectivité une solidarité financière dépassant le seul groupe des indépendants.

V. Promouvoir des modes de consommation durables

A. Encourager les modes de consommation durable

Il est impératif de mettre en place des politiques propres à encourager la modification des modes de production et de consommation garantissant la satisfaction des besoins essentiels en ménageant l'environnement et la santé du plus grand nombre.

1. Développer de nouveaux indicateurs pédagogiques

Il est important de développer de nouveaux indicateurs pédagogiques ayant vocation d'informer les consommateurs quant à la soutenabilité de leur consommation. Comme par exemple « l'empreinte écologique » des produits offerts à la vente.

Le cdH propose de :

- > Renforcer les obligations d'étiquetage des produits afin d'y faire figurer des indicateurs quant à l'« empreinte écologique » du produit offert à la vente et appliquer une signalétique indiquant le mode de transport utilisé et identifiant les produits locaux ou de saison ;
- > Mieux contrôler les informations diffusées par la publicité en particulier quant elle se réfère à l'impact écologique ou éthique d'un produit.

2. Réglementer l'utilisation des labels

La confusion due au grand nombre de labels existants et

du caractère trompeur de certains d'entre eux rendent indispensable l'adoption d'un nouveau cadre légal pour les labels.

Le cdH propose de faire adopter une nouvelle législation déterminant les conditions de base minimum auxquelles tout label doit satisfaire.

3. Mieux informer les consommateurs sur ce qu'ils mangent

L'étiquetage des aliments constitue la principale source d'information à laquelle le consommateur a accès.

Le cdH propose de :

- > Renforcer les obligations d'étiquetage des articles de consommation courante ;
- > Veiller à l'adoption d'une réglementation au niveau européen sur les allégations nutritionnelles et de santé ;
- > Mettre en place des restrictions obligatoires à la publicité, à la télévision et dans les autres médias, pour les aliments riches en sel, sucre et graisses.

4. Encourager fiscalement les modes de consommation éthiques

Le cdH propose de promouvoir au niveau européen la possibilité pour les Etats d'appliquer une TVA réduite sur les produits labellisés pour des raisons environnementales ou éthiques afin de compenser leurs prix généralement plus élevés.



B. Favoriser la commercialisation de produits respectueux de l'environnement

1. Fournir une information fiable, correcte et complète quant à l'impact environnemental des produits

Beaucoup de produits d'usage courant peuvent s'avérer excessivement nocifs pour l'environnement tel par exemple certains produits de nettoyage ou de bricolage.

Le cdH propose de :

- > Faire dresser un inventaire des produits ménagers nocifs et imposer une information sur l'emballage quant à l'impact écologique de ces produits ;
- > Promouvoir l'utilisation de produits ménagers respectueux de l'environnement.

2. Appliquer le principe de précaution extrême en matière d'OGM

Les OGM sont au cœur d'un intense débat de société à l'échelle mondiale. L'absence de certitudes scientifiques et le peu de recul sur l'ensemble des risques potentiels, tant sur la santé que l'environnement de l'homme, appellent à la prudence et nous oblige à mettre en place des règles strictes.

Le cdH propose de :

- > Garantir la liberté de choix des consommateurs notamment grâce à un étiquetage clair et précis et des contrôles efficaces et indépendants ;
- > De durcir au maximum la législation empêchant la dissémination des OGM, de manière à garantir aux producteurs de produits bio et conventionnels une protection efficace contre toute contamination en mettant en place des règles contraignantes pour les usages d'OGM ;
- > D'appliquer le principe de précaution aux OGM et de faire en sorte que la distinction entre produits OGM et non-OGM soit toujours assurée, même en cas d'importation ;

- > De maintenir la compétence scientifique de nos chercheurs en génétique végétale et d'informer le public de manière objective sur le résultat des recherches sur les OGM ;
- > De mettre en place un dispositif de veille permettant, entre autres, de faire le point d'année en année sur l'évolution des législations, des pratiques et des connaissances en matière d'OGM ;
- > De faire pression au niveau international (européen entre autres) afin de garantir que le principe de précaution extrême puisse demeurer la base de notre politique en cette matière.

3. Mieux réglementer l'utilisation des substances chimiques

Ce point est traité dans le Titre III « Améliorer notre santé en préservant notre environnement » ci-avant.

V. Sécuriser la chaîne alimentaire et veiller au bien-être animal

A. Renforcer la sécurité sanitaire et la prévention du bioterrorisme

L'actualité récente a révélé l'apparition de nouveaux risques pour la santé (le SARS, l'influenza,...) et d'autres liés à l'environnement et à la chaîne alimentaire (crise de la dioxine, de la vache folle,...). Dès lors, les autorités de santé publique doivent développer une nouvelle fonction de sécurité pour protéger la santé de la population.

Suite à la crise de la dioxine fin des années nonante, l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) a été créée par la loi du 4 février 2000. L'agence a pour objectif la sécurité de la chaîne alimentaire et la qualité des aliments afin de protéger la santé du consommateur. Si le travail de l'AFSCA a permis de regagner la confiance du consommateur dans les produits alimentaires commercialisés dans notre pays et de garantir sur les marchés étrangers

une traçabilité et un contrôle des productions agro-alimentaires belges, il convient de prendre certaines mesures pour améliorer son fonctionnement.

Le cdH propose de :

- > Signer un accord de coopération entre l'Etat fédéral, les Communautés et les Régions en matière de sécurité et de protection sanitaire ;
- > Etablir un lien de responsabilisation entre l'AFSCA et son Ministre de tutelle ;
- > Revaloriser la dotation de l'AFSCA et réorganiser le financement de l'AFSCA dont le travail profite à tous les citoyens consommateurs et dont le poids financier ne doit pas peser sur les seuls opérateurs ;
- > Développer une prise en compte particulière des petits producteurs et transformateurs ainsi que des modes de production traditionnels liés au terroir ;
- > Redonner à l'AFSCA une mission de Conseil et d'information préventive.

B. Ne pas considérer le bien-être animal comme un enjeu accessoire

Le bien-être animal est parfois ressenti comme un enjeu accessoire, à côté de questions telles que la santé ou l'avenir de notre économie. La volonté du cdH est, dans un souci d'humanisme et de durabilité, d'être en permanence à la recherche des solutions permettant de réconcilier l'ensemble des préoccupations plutôt que de les opposer.

Le cdH propose de :

- > Considérer que chaque décision relevant du bien-être animal doit donner lieu à l'organisation objective de consultations et de confrontations entre les différents acteurs concernés par cette décision, afin de parvenir à des solutions qui respectent et promeuvent le bien-être animal et qui tiennent compte de l'ensemble des intérêts « en jeu » ;
- > Appliquer le principe des « meilleures pratiques » ;

- > Encourager la recherche qui permet souvent de décaler de nouvelles solutions.

C. Développer les méthodes alternatives à l'expérimentation animale

Certaines avancées ont été permises par l'application du « principe des 3 R » (Remplacement des expérimentations animales par des méthodes alternatives ; réduction du nombre d'animaux utilisés par test ; raffinement des procédures de test pour prévenir ou diminuer la souffrance des animaux). Pourtant, à l'heure actuelle, le cdH considère que le seul « choix d'avenir » est celui du remplacement des expérimentations animales par des méthodes alternatives.

Le cdH propose que les politiques en matière d'expérimentation animale se donnent deux objectifs : la diffusion massive de l'information et des pratiques de méthodes alternatives existantes et un soutien important au développement (recherche) et à la validation de méthodes alternatives nouvelles.

1. Assurer la diffusion des méthodes alternatives existantes

Le cdH propose de :

- > Imposer le partage des informations relatives aux méthodes alternatives existantes et couramment utilisées ;
- > Organiser, par secteur et sous l'égide des pouvoirs publics, des rencontres permettant d'identifier et de diffuser les bonnes pratiques et leurs avantages.

2. Promouvoir le développement des méthodes alternatives

Le cdH propose de :

- > Créer, dans le prolongement et de manière complémentaire avec ce qui se fait au niveau européen, un groupe de travail chargé d'identifier les principaux besoins en matière de méthodes alternatives en Belgique.
- > Développer et promouvoir, sur base notamment des

résultats obtenus par ce groupe de travail, les alternatives et la recherche (financièrement, par diffusion des informations,...).

3. Assurer la cohérence et l'application des règles existantes

Le cdH propose de :

- > Améliorer l'efficacité du rôle des experts vétérinaires :
 - > Prévoir dans chaque laboratoire la présence régulière d'un expert-vétérinaire indépendant du laboratoire qui devra s'assurer du respect d'un standard minimal de bien-être animal ;
 - > Imaginer un système où l'expert serait « détaché » du SPF Santé Publique, bien que son salaire lui soit versé (par l'entremise de ce même SPF) par le laboratoire ;
 - > Veiller à ce que les inspections des laboratoires soient organisées de manière adéquate et suffisante afin de s'assurer du respect de la loi ;
- > Améliorer le fonctionnement des systèmes déjà en place :
 - > Amplifier les synergies des organismes belges avec d'autres, comme le Centre européen pour la validation des méthodes alternatives ;
 - > Jouer un rôle actif dans la révision de la Directive européenne 86/609/CEE relative aux expériences sur les animaux en veillant à l'inclusion des principes relatifs au développement des méthodes alternatives et à la diffusion de l'information.

D. Veiller au bien-être des chevaux de trait

Au cdH, nous ne voyons *a priori* pas la nécessité de modifier la loi existante (qui interdit la caudotomie des chevaux de trait), sauf si ce « retour en arrière » devait être motivé par des raisons permettant de rencontrer l'ensemble des intérêts représentés, ce qui ne semble pas le cas actuellement. Le cas échéant, la seule per-



sonne compétente pour pratiquer la caudotomie serait le médecin vétérinaire.

E. Entourer la pratique du gavage

Le cdH propose de :

- > Maintenir (et si nécessaire développer), au niveau régional ou fédéral, des mesures strictes et cohérentes d'encadrement de la pratique du « gavage » ;
- > Militer, au niveau européen et international, pour que les pays producteurs de foie gras s'alignent sur les normes d'encadrement les plus strictes existantes.

F. Soutenir la recherche pour promouvoir une pratique de castration des porcelets la moins douloureuse possible

La castration doit pouvoir se faire avec un niveau de douleur le plus minime possible.

Le cdH propose de :

- > Soutenir le développement de la recherche (notamment sur l'immuno-vaccination) ;
- > Militer pour l'uniformisation des pratiques au niveau européen.

G. Endiguer la prolifération des chats

Le cdH propose de :

- > Etudier la possibilité de mener une politique volontariste de stérilisation des chats errants ;
- > Réfléchir aux modalités permettant de motiver (voire d'obliger) les propriétaires non répertoriés comme éleveurs à faire stériliser leur chats ;
- > Réfléchir à la possibilité de rendre l'identification des chats obligatoire.



**Pour le respect,
c'est l'heure **h****

