CANOPEA
l'environnement en réseau

CLIMAT

# Consultation sur le Projet de Plan Air Climat Energie (PACE) à l'horizon 2030 adopté en 1ère lecture par le Gouvernement wallon du 14 décembre 2022

Avis de Canopea – 20 Janvier 2023

CONTACT : **ARNAUD COLLIGNON** – CHARGÉ DE MISSION CLIMAT-ENERGIE – 0477 700 456
A.COLLIGNON@CANOPEA.BE – WWW.CANOPEA.BE

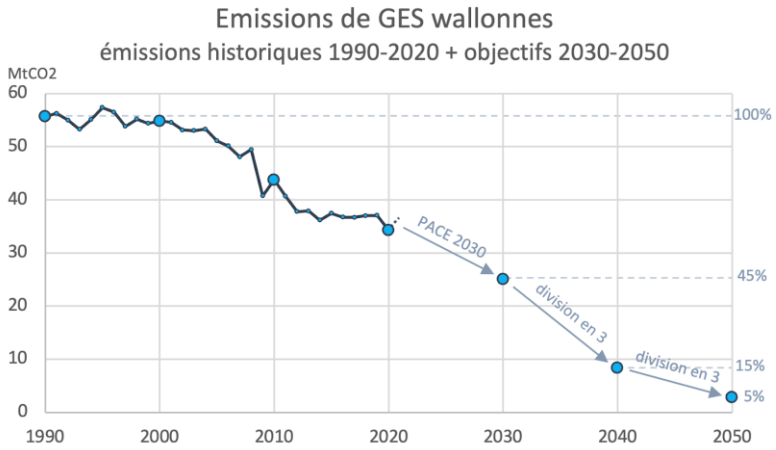
# Table des matières

MESSAGES CLÉS ..... 3
ANALYSE TRANSVERSALE ..... 5
ANALYSE SECTORIELLE ..... 6
1 ENERGIE ..... 6
2 BÂTIMENTS ..... 7
2.1 Chauffage ..... 7
2.2 Rénovation ..... 8
3 INDUSTRIE ..... 9
4 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ..... 9
5 MOBILITÉ ..... 11
5.1 Axe 1 : Rationaliser les besoins en mobilité (avoid) ..... 11
5.2 Axe 2 : Favoriser les transferts modaux (shift) ..... 13
5.3 Axe 3 : Améliorer la performance des véhicules (improve) ..... 15
6 QUALITÉ DE L'AIR ..... 16
6.1 Mesures de mobilité ..... 16
6.2 Surveillance de la qualité de l'air ..... 17
7 GOUVERNANCE ..... 17

# MESSAGES CLÉS

1. L'horizon de temps du PACE est 2030. 7 ans seulement nous en séparent. Les objectifs déclarés (55 % de réduction des émissions de GES sur la période 1990-2030), conformes tant à la DPR de 2019 qu'à la stratégie européenne « Fit for 55 » sont certes « ambitieux ». Mais ils sont surtout et avant tout imposés par l'urgence climatique découlant de décennies d'inaction**. Atteindre ces objectifs est indispensable pour conserver une planète garantissant des conditions de vie décentes pour l'ensemble de l'espèce humaine** (dit comme ça, ça fait « grandiloquent », mais c'est simplement factuel, hélas).

2. Rappelons que **55 % est un minimum sur une trajectoire de décarbonation** à l'horizon 2050. C'est, en outre, seulement un *jalon* sur la trajectoire et non une fin en soi. Il faut donc privilégier les mesures structurelles et infrastructurelles dont l'aménagement du territoire.

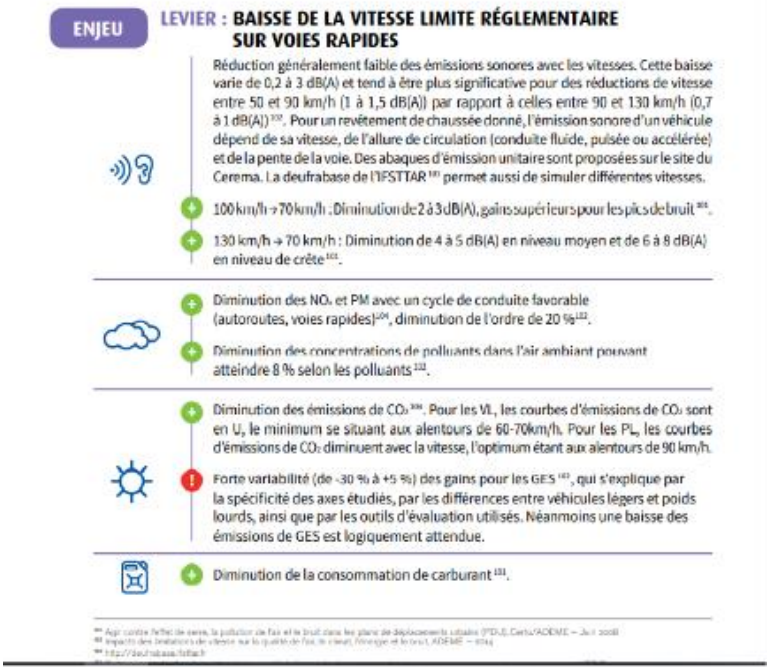



3. Certaines mesures nouvelles et nécessaires sont dans ce Plan, notamment pour le secteur du **bâtiment** avec la fin progressive du chauffage à charbon et mazout et la mise en place d'une obligation de rénovation ou de standard pour le neuf. Les timing posent question (voir partie BÂTIMENTS p.7).

4. Au final, dans tous les autres secteurs (industrie, mobilité, agriculture, tertiaire, énergie). **Les mesures sur la table sont, selon nous, insuffisantes par rapport à la trajectoire de décarbonation vers 2050**. Le PACE ne pourvoit toujours pas d'évaluation qui nous permettrait d'infirmer cette impression. Cette impression est corroborée par les faits suivants :
   - il n'y a pas d'objectif absolu pour le secteur ETS… ;
   - la plupart des mesures présentées sont, en fait, déjà en cours et très peu de mesures sont additionnelles ;
   - il n'y a pas d'évaluation publique des émissions évitées par mesure, ni de mécanisme correctif en cas de trajectoire insuffisante. Nous demandons entre autres plus de clarté sur l'outil développé par ClimAct et l'ICEDD, ainsi que sur les hypothèses réalisées (dont les réductions d'émission liées à chaque mesure) ;

- la version du PACE adoptée en première lecture a fortement été réduite par rapport à la version rendue publique en octobre 2022 (surtout mobilité, et aménagement du territoire) pour un même objectif climatique.

5. Nous regrettons que beaucoup des propositions du **panel citoyen** n'aient pas été reprises. Plus largement, le fait de n'avoir aucune analyse et justification du rejet ou de l'acceptation de ces mesures risque d'envoyer un message très néfaste aux citoyen·ne·s et d'endommager la confiance en ce type de processus pourtant crucial pour la gouvernance environnementale.
6. La plupart des mesures **restent incitatives** (primes, aides) notamment dans le secteur des transports. Or, étant donné l'ampleur de la réduction nécessaire, il nous semble difficile d'imaginer que certaines mesures réglementaires ne soient pas prises. Citons :
   - l'obligation d'installations d'énergie renouvelable sur le bâtiment neuf ;
   - des mesures visant à favoriser la mobilité résidentielle ;
   - une politique volontariste visant à stopper au plus tôt l'artificialisation et l'étalement urbain, moteur de la dépendance automobile ;
   - des mesures concrètes pour baisser la consommation de viande rouge.
7. Certaines mesures **facilement atteignables ou considérées par les experts comme des *low hanging fruits* en termes de coût-efficacité ont été purement écartées**. Nous pensons notamment à **la baisse de la vitesse** sur les routes (mesure recommandée entre autres par l'AIE et par la Commission européenne). Elle a été rangée au placard en Wallonie alors qu'elle est appliquée dans beaucoup de régions limitrophes et recommandée par beaucoup d'institutions. On observe ici un tabou de la vitesse automobile, ce qui est symptomatique des travers de notre société : on continue à mettre en péril l'avenir de nos enfants pour gagner quelques minutes.


ENJEU

LEVIER : BAISSE DE LA VITESSE LIMITE RÉGLEMENTAIRE SUR VOIES RAPIDES

Réduction généralement faible des émissions sonores avec les vitesses. Cette baisse varie de 0,2 à 3 dB(A) et tend à être plus significative pour des réductions de vitesse entre 50 et 90 km/h (1 à 1,5 dB(A)) par rapport à celles entre 90 et 130 km/h (0,7 à 1 dB(A))[99]. Pour un revêtement de chaussée donné, l'émission sonore d'un véhicule dépend de sa vitesse, de l'allure de circulation (conduite fluide, pulsée ou accélérée) et de la pente de la voie. Des abaques d'émission unitaire sont proposées sur le site du Cerema. La deufrabase de l'IFSTTAR[100] permet aussi de simuler différentes vitesses.

+ 100 km/h → 70 km/h : Diminution de 2 à 3 dB(A), gains supérieurs pour les pics de bruit[101].

+ 130 km/h → 70 km/h : Diminution de 4 à 5 dB(A) en niveau moyen et de 6 à 8 dB(A) en niveau de crête[101].

+ Diminution des $NO_x$ et PM avec un cycle de conduite favorable (autoroutes, voies rapides)[102], diminution de l'ordre de 20 %[103].

+ Diminution des concentrations de polluants dans l'air ambiant pouvant atteindre 8 % selon les polluants[103].

+ Diminution des émissions de $CO_2$[104]. Pour les VL, les courbes d'émissions de $CO_2$ sont en U, le minimum se situant aux alentours de 60-70km/h. Pour les PL, les courbes d'émissions de $CO_2$ diminuent avec la vitesse, l'optimum étant aux alentours de 90 km/h.

! Forte variabilité (de -30 % à +5 %) des gains pour les GES[105], qui s'explique par la spécificité des axes étudiés, par les différences entre véhicules légers et poids lourds, ainsi que par les outils d'évaluation utilisés. Néanmoins une baisse des émissions de GES est logiquement attendue.

+ Diminution de la consommation de carburant[101].

*Avantages sanitaires, économiques et climatiques d'une réduction de la vitesse sur les voies rapides (ADEME, 2019)*

8. Ce Plan oublie totalement **les mesures de sobriété** qui sont pourtant une composante absolument nécessaire de la transformation climatique (avec l'efficacité et les renouvelables). Pourtant une part grandissante de la population et une partie du monde politique commence à comprendre que, si l'on souhaite préserver une planète viable, des changements seront nécessaires dans nos modes de vies.
9. La **transition juste et la justice sociale** demeurent trop peu présentes dans les mesures même si elles sont présentées comme un principe directeur du Plan. Cela est notamment un élément essentiel pour susciter l'adhésion autour de ce Plan.
10. D'ici la seconde lecture, le Gouvernement devra mettre les bouchées doubles. **Et surtout oser : que chaque ministre ose des mesures à la hauteur du problème**, et cela pour mettre la société wallonne en meilleure position face aux chocs à venir, et construire une résilience sociale et économique.

## ANALYSE TRANSVERSALE

1. De manière générale, nous estimons la répartition des objectifs entre secteurs nettement plus juste que dans la version de 2019. Nous saluons notamment la volonté de rehausser l'objectif des secteurs que nous considérions comme « passagers clandestins » (exempt d'effort) dans le PWEC de 2019 (comme l'Agriculture). Toutefois, **si les objectifs sont rehaussés, les mesures additionnelles ne le sont pas en proportion**, ce qui questionne sérieusement l'adéquation des mesures et objectifs.
2. Nous regrettons le statut particulier appliqué à l'**industrie ETS** et regrettons qu'aucun objectif n'ait été fixé pour ce secteur. La justification (p.48) est irrecevable et pourrait être appliquée à tous les secteurs.
3. Nos demandes répétées d'évaluation des impacts, mesure par mesure, de budgétisation, n'ont pas ou peu été entendues.
4. Nous regrettons que le Gouvernement n'ait pas partagé l'évaluation des investissements public et privé (estimés à 1,4 milliards en 2030 et 400 Mi€ en 2023 principalement dans la rénovation selon une information partagée oralement au CESEW) et des bénéfices liés à l'implémentation du PACE. A ce stade, il est crucial de mettre en corrélation les coûts du PACE sur base annuelle avec les bénéfices.

# ANALYSE SECTORIELLE

## 1 ENERGIE

1. L'objectif de réduction de la **consommation d'énergie** finale p.43 n'est pas en ligne avec une réduction linéaire de la consommation finale d'énergie de 50% à l'horizon 2050 soit ~60TWh.
2. Le déploiement des renouvelables électriques se limite à quelques mesures (p.73. 3.2.2) largement insuffisantes et déjà mises partiellement en œuvre dont la PAX Eolienica II. Parmi les mesures manquantes, citons :
    a. notamment une planification territoriale de l'éolien maintenant prévue par la nouvelle RED devra être mise en place. Ainsi qu'un plan Repowering (augmenter la puissance d'une éolienne améliore aussi le facteur de charge...) ;
    b. des obligations d'installation sur les bâtiments neufs (qui ont fait leur preuve notamment en Flandres) également dans le tertiaire et l'agricole. Notons ainsi que la France oblige à l'installation d'ombrières PV sur les nouveaux parkings et que le Conseil EU énergie d'octobre l'impose dès 2026 (au-dessus de certaine superficie).
3. La mesure 267 concernant les capacités de **flexibilité et de stockage** reste très floue. Or, des décisions nécessitent d'être prises dès aujourd'hui afin de fixer les technologies à développer. Les capacités importantes de production solaire et éolienne prévues nécessitent la mise en œuvre de moyens qui permettront de gérer leur intermittence. Nous ne pouvons pas nous permettre de reporter encore le problème.
4. P.38 : Il est prévu que presque l'intégralité du potentiel **hydroélectrique** belge soit activé. L'hydroélectricité ayant un impact significatif sur la biodiversité présente aux alentours des barrages, nous demandons une évaluation des mesures en place (échelle à poissons) et la mise en place d'une concertation avec les associations environnementales actives sur place avant la création/rénovation de tout projet de barrage hydroélectrique. Une limitation des capacités de flexibilité des barrages devra parfois être envisagée.
5. La nouvelle version du Plan a gonflé **l'objectif biomasse** (15,6 TWh pour le chauffage + 1,8 TWh pour l'électricité = 17,4 par rapport à un potentiel belge estimé de 27 TWh dans une étude de Solagro) pour la production de chaleur que nous considérons toujours très élevé. La production solaire thermique (potentiel de 4500 GWh selon rapport du SPW) et les pompes à chaleur, dont le potentiel n'est pas pleinement utilisé offrent souvent des alternatives plus durable.
6. Les r**éseaux de chaleur** sont trop peu développés par rapport au potentiel mis en avant par la « Stratégie de réseaux de chaleur et de froid alimentés par des cogénérations, des énergies fatales ou des sources d'énergies renouvelables » du Gouvernement (mars 2021)
7. Le PACE fixe un objectif de 5 % de **CNG** (solution carbonée) pour les voitures particulières en 2030, Cela n'a aucun intérêt environnemental et nécessite une infrastructure inutile.

8. Dans le même ordre d'idée, nous questionnons le développement de **stations Hydrogène**. L'hydrogène vert arrivera progressivement dans des quantités limitées qui impliquent de réserver son usage à des besoins sans alternatives (par exemple industriels).
9. Mesure 271 : Nous soulignons que le cadre prévu pour les CE risque selon nous d'être insuffisant pour favoriser l'émergence des communautés d'énergie à grande échelle. Outre un système de soutien, le prochain Gouvernement devra surtout améliorer l'attractivité du régime CER.
10. Mesure 312 : Nous saluons cette proposition, la répartition des financements des réseaux entre acteurs étant injuste pour les PMEs et le résidentiel.

# 2 BÂTIMENTS

## 2.1 CHAUFFAGE

1. L'installation de chaudière gaz et mazout dans le neuf doit être interdite dès maintenant.
2. L'interdiction du remplacement de chaudière mazout risque de provoquer un rush d'installation, d'où l'intérêt d'avancer au plus tôt la date d'interdiction (à 2025) pour éviter un effet d'aubaine pour le secteur des installateurs.
3. Limiter l'action au seul remplacement des chaudières mazout nous amène à une sortie du mazout en 2045 incohérente par rapport à une trajectoire de décarbonation. En outre, il y a fort à parier qu'un effet de seuil sera atteint avant cette date, quand le mazout ne représentera pas une part de ménage suffisante pour maintenir une filière (livraison, réparation) . Il faut donc prévoir une sortie plus rapide.
4. La **prime prévue pour soutenir l'abandon du mazout et du charbon** pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire des bâtiments devrait soutenir en priorité des systèmes renouvelables et non un raccordement au réseau de gaz naturel, si celui-ci peut être évité. La possibilité d'un raccordement doit être conditionnée selon la vision sur les usages futurs des réseaux de distribution qui doit être développée pour le 30 juin 2023 (voir 3.1.2).
5. Canopea se tient à disposition des autorités sur la définition d'une **vision de sortie du gaz.** Mais elle ne peut « viser au maintien du réseau de gaz existant », tel qu'affirmé p.65.
6. Le PACE prétend conserver le **réseau de distribution de gaz actuel**. Cette vision est totalement opposée à une logique de décarbonation à l'horizon 2050. Réduire le réseau ne doit pas être un tabou. C'est en fait une nécessité. En outre, un objectif de *phasing out* du gaz avec des objectif sectoriels et intermédiaires serait nécessaire.
7. Mesure 284 : Le frein tarifaire principal aux **PAC** demeure le coût de l'électricité par rapport au gaz/mazout. En concertation avec le fédéral, il est crucial de garantir un différentiel de prix favorable sur le long terme.

## 2.2 RÉNOVATION

1. P.88 : Nous saluons la volonté affichée d'instaurer un régime **d'obligation de rénovation** et nous tenons à disposition du Gouvernement pour faire avancer cette mesure absolument clé.
   a. Le **Gouvernement actuel** doit déjà évaluer les mesures d'accompagnements mentionnées dans le PACE (P88) afin de permettre au prochain Gouvernement d'implémenter la mesure au plus vite.
      i. A cette condition, nous estimons que l'obligation de rénovation au niveau D après changement de propriété peut être implémentée dès 2024.
   b. Pour les obligations <u>après changement de propriété</u>
      i. A condition d'assurer une **communication** des coûts réels de chauffage au moment de l'achat d'un bien (notamment, en imposant une communication au secteur du prêt hypothécaire), l'obligation de rénovation devrait pousser à la baisse les prix de vente des biens mal isolés, libérant des marges financières pour le candidat acquéreur.
      ii. Nous estimons que la rénovation en une fois doit être poussée quand elle est socialement acceptable, c'est-à-dire pour les patrimoines importants.
      iii. Dès lors, un régime particulier doté d'un phasage plus rapide doit être prévu pour les **bien hérités dans le cadre de successions au-delà d'un seuil de patrimoine** à définir. Nous préconisons une obligation de rénovation **profonde** pour ces biens.
   c. Pour les biens en <u>location</u>
      i. La proposition p.87 équivaut à permettre la location de passoires énergétiques jusque 2028 pour les bien déjà loués (2026 pour les bien ayant une première location) ! Après la crise sur les prix qui a fait exploser les factures des locataires, **ce délai semble socialement inadmissible** et doit être raccourci.
      ii. En cas de non-respect du timing, outre le respect de la grille des loyers, nous préconisons une interdiction d'**indexation** des loyers tel que prévue en France et ce dès 2024 pour toute location.
      iii. Nous préconisons un régime différentié selon le patrimoine immobilier du propriétaire. Un plan de **rénovation profonde** (et donc non une rénovation phasée) par parc immobilier devant être exigé pour les multi-propriétaires.
   d. Nous estimons qu'un calendrier moins rapide doit être fixé pour l'ensemble du parc y compris les biens sans transferts de propriété et non loués.
2. Une mesure manquante pour la rénovation : La simplification des régimes d'aides est un frein clé qui doit occuper le Gouvernement.
3. Pour le neuf, le timing proposé permet la construction **de bâtiments neufs au PEB A jusque 2030. C'est inacceptable pour Canopea** et en totale contradiction avec l'objectif de PEB A moyen en 2050. Le PACE s'aligne sur le cadre EU alors que la situation du bâti plus critique en Wallonie. Cet alignement ne permettra pas au secteur

rénovation de développer un avantage de compétitivité. Rien ne justifie techniquement qu'une obligation de bâtiment au minimum net zéro énergie ne soit fixée dès 2024.

4. Une mesure absente du PACE est la mise en place d'un ***One stop Shop régional,*** soit une agence de la rénovation régionale chargée notamment :
   a. d'organiser l'accompagnement des ménages (quitte à en sous-traiter une partie à des plateformes), et notamment des ménages précaires ;
   b. de coordonner, appuyer, encadrer le travail des plateformes locales ;
   c. de mettre sur pied des trains de rénovation par rue/quartier (actuellement, on doit attendre le marché pour que cela se monte) ;
   d. d'avoir un volant pour engager/désengager du personnel en fonction des besoins ;
   e. de fluidifier potentiellement la gestion des primes, et donc d'augmenter leur effet incitatif ;
   f. de coupler primes et prêts ;
   g. de stimuler l'émergence d'une offre adéquate sur le marché (actuellement totalement insuffisante).
5. Mesure 383 p.96 : L'outil TOTEM permet de tenir compte d'autres facteurs environnementaux que les GES. Nous demandons que ces autres facteurs soient également considérés. De plus, nous demandons que l'usage obligatoire de TOTEM soit avancé en 2026, avec une période test volontaire en 2025.

## 3 INDUSTRIE

1. Nous regrettons fortement le statut spécial accordé à l'industrie (pas d'objectif en termes d'émissions absolues et peu de mesures outre les nouveaux accords de branche en cours de finalisation).
2. Mesure 395 : Le transport du $CO_2$ pourrait se faire autrement que via des pipelines. Nous préconisons donc que l'évaluation des potentiels et besoins ne soit pas effectuée par les GRD. GRT gaz qui ne disposent pas d'une capacité d'analyse sur ces autres moyens.

## 4 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

L'aménagement du territoire et la mobilité sont deux matières intrinsèquement liées : il est donc essentiel d'agir simultanément sur chacune d'entre elles. **Une politique d'aménagement du territoire axée sur une localisation des activités qui minimise les besoins de déplacements** (de biens et de personnes) et **favorise le recours aux modes les plus durables est absolument nécessaire** afin de réduire la demande en transport.

1. Canopea note avec satisfaction la présence d'une section consacrée à l'aménagement du territoire. Néanmoins, nous notons avec déception que les mesures les plus ambitieuses proposées dans la version précédente ont disparu et que la formulation de plusieurs mesures sont fort tièdes et peu engageantes.
2. **Nous saluons les mesures 385, 30, 39, 612, 613, 618 et 619** qui vont dans le sens de la réduction de l'étalement urbain. Cependant, celles-ci ne nous paraissent pas

suffisantes. L'étalement urbain, par sa forme diffuse, renforce la dépendance accrue à la voiture individuelle, au détriment des transports collectifs, ce qui a des effets directs sur les émissions de gaz à effet de serre. **Pour Canopea, que ce soit pour atteindre ses objectifs en matière de réduction des GES ou en matière de réaménagement du territoire, il est vital de conditionner le développement de projets, y compris urbanistiques, à la mobilité durable et bas carbone.**

3. La seconde section de l'Axe 1 de la partie mobilité, dédiée à l'aménagement du territoire, ne semble pas en mesure de soutenir un tel aménagement du territoire en faveur d'une mobilité bas carbone. Alors que cette section devrait promouvoir la nécessité d'adapter le territoire aux modes de transport alternatifs à la voiture, certaines mesures soutiennent, au contraire, l'adaptation des modes de transport au territoire. C'est notamment le cas de la mesure 485 qui propose de « *soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande* ».

4. Canopea note également que plusieurs **mesures proposées sont peu incitatives et non contraignantes.** En effet, la plupart des formulations restent vagues et ne donnent aucun moyens d'action concrets (« *veiller à ce que les choix d'implantation des équipements publics soient situés dans ou à proximité des centralités urbaines et rurales* » (mesure 486), « *localiser au maximum les bâtiments à construire dans les tissus bâtis existants situés dans les centralités urbaines et rurales* » (mesure 488), « *Sensibiliser les acteurs publics et privés du développement territorial au concept de mobilité durable afin qu'il en soit tenu compte dans leurs projets* » (mesure 492)). Nous plaidons pour **renforcer la formulation des mesures afin de spécifier les incitants à mettre en place ou de rendre celles-ci davantage contraignantes**.

5. La version précédente de septembre 2022 du PACE proposait, à cet effet, des mesures plus ambitieuses dont nous regrettons la disparition et que **Canopea souhaite voir réintégrées** :

    - la mesure 486 : *Identifier au sein du territoire les zones à intensifier pour les fonctions emploi-habitat-commerce, en fonction de leur proximité par rapport aux nœuds de transport ; et les zones à préserver de l'urbanisation car elles sont compliquées à desservir en alternative bas carbone, notamment via la réactualisation des cartes d'accessibilité ;*

    - la mesure 488 : *Insérer les motifs de mobilité durable dans les possibilités de refuser ou conditionner un permis, en fonction des zones identifiées comme à intensifier ou à préserver ;*

    - la mesure 490 : *Dans le cadre de la réforme globale de la fiscalité immobilière, faciliter la mobilité résidentielle : par exemple en examinant la possibilité d'assurer une portabilité des droits d'enregistrement pour l'habitation propre et unique* ».

6. Enfin, nous souhaiterions que les services écosystémiques rendus par les sols, dont **leur capacité de stockage de carbone**, y compris par les sols urbains, **soient reconnus et intégrés dans les documents d'aménagement du territoire** et que la préservation de cette capacité de stockage puisse être un **motif de refus ou de conditionnement dans la délivrance des permis d'urbanisation.**

# 5 MOBILITÉ

Le secteur des transports représente 22 % des émissions de GES de la Wallonie et 37 % des émissions des secteurs non-ETS. Ce secteur n'a pas, à ce jour, réalisé de réductions d'émissions conformes aux trajectoires visées. Le PACE impose une réduction de 43 % pour la période 2005-2030. Or, entre 2005 et 2019, seule une réduction de 8 % a pu être effectuée. Il nous reste ainsi 7 ans pour imposer une réduction de -35 %, soit un rythme 9x plus élevé que le rythme actuel. Ce qui nécessite l'adoption de mesures de rupture. Nous ne pouvons y parvenir en conservant nos logiciels du vingtième siècle.

On constate aussi que, par rapport aux **propositions du panel citoyen, certaines mesures ont été affaiblies, voire supprimées du document**. C'est symptomatiquement le cas de la réduction des vitesses sur le réseau routier. Il s'agit d'une mesure qui est déjà appliquée à des degrés divers aux Pays-Bas, en France et en Flandre. Une des rares mesures qui coûte très peu (voire même rapporte vu la baisse de consommation), qui est efficace directement et qui produit des effets collatéraux bénéfiques sur le plan de la sécurité routière. Elle a été rangée au placard en Wallonie. Mais les émissions liées à la mobilité ne vont pas diminuer toutes seules. **Le tabou de la vitesse automobile est symptomatique des travers de notre société : on continue à mettre en péril l'avenir de nos enfants pour gagner quelques minutes.**

**Canopea encourage donc fortement le Gouvernement wallon à revoir sa copie** en renforçant les ambitions des mesures planifiées et en intégrant de nouvelles mesures, **particulièrement sur l'Axe 1 (avoid)**. Respecter les engagements du Gouvernement en matière de lutte contre le changement climatique impose l'**adoption de mesures de rupture**. Plus vite celles-ci seront prises, moins elles seront douloureuses.

Atteindre une réduction de -55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 requière que les objectifs sectoriels de la vision FAST soient atteints, grâce à la mise en œuvre des mesures planifiées **dans la SRM mais aussi vraisemblablement grâce à des mesures complémentaires** (la mise en œuvre de la SRM ne garantissant probablement pas à elle seule l'atteinte des objectifs FAST décidés par le Gouvernement).

## 5.1 AXE 1 : RATIONALISER LES BESOINS EN MOBILITÉ (AVOID)

Un premier levier d'action (réduction de la demande), qui est l'objet de l'Axe 1 du projet de PACE 2030, doit encourager la sobriété en matière de déplacements. Malheureusement, les mesures proposées dans cet axe sont **bien trop faibles pour permettre d'envisager une réelle diminution de la demande en mobilité**.

### 5.1.1 « ENCOURAGER LES PRATIQUES ÉMERGENTES ET FAVORISER LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES QUI RÉDUISENT OU MODIFIENT LES BESOINS DE DÉPLACEMENT »

1. La réduction significative du nombre de véhicules est indispensable (comme cela a été souligné par les scénarios du SPF Santé Publique[1]) pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Cette diminution passe notamment par la promotion de pratiques permettant de se passer de la possession d'une voiture privée (via le covoiturage ou l'autopartage) ou de réduire ses déplacements (par le développement du télétravail par exemple).

[1] SPF Santé Publique. (2021). Scenarios for a climate neutral Belgium by 2050. https://climat.be/2050-fr/analyse-de-scenarios

2. La première section de l'Axe 1 a pour objectif de traiter de cette promotion. De nombreuses mesures proposées dans cette section n'ont cependant **pas d'impact direct sur la demande**, et soutiennent davantage un report modal (c'est le cas du MaaS (mesure 474) et des transports collectifs en zone rurale (mesure 464)) ou l'amélioration des systèmes existant (c'est notamment le cas des mesures ITS (Intelligent Transport System) comme la mesure 480). Ces mesures devraient donc être transférées dans les Axes appropriés.
3. De nombreuses **mesures issues de la SRM n'ont pas été reprises** dans cette version du PACE 2030, bien que celles-ci n'aient pas encore été mises en place. C'est notamment le cas des mesures 467 (soutien à l'autopartage entre particuliers), 468 (stationnement des voitures partagées), 472 (bandes covoiturages), 473 (avantages fiscaux pour le covoiturage) et 475 (co-working dans les mobipôles). En cela, la version actuelle du PACE 2030 représente un retour en arrière. **Canopea demande donc au Gouvernement wallon de rajouter l'ensemble des mesures de réduction de la demande reprises dans la SRM**.
4. La présente section ne fait l'objet d'aucune nouvelle mesure, la mesure 469 proposée dans la version du 9 septembre 2022 (faciliter l'apprentissage de la conduite sur des véhicules partagées) n'ayant pas été reprise. Afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050, il nous semble cependant nécessaire de **rajouter de nouvelles mesures de réduction de la demande en mobilité, notamment en promouvant une organisation sociale permettant de réduire les déplacements** par le télétravail, le coworking, la concertation des horaires entre entreprises, écoles, administrations, commerces via des bureaux du temps, etc.
5. La **mesure 466** a été édulcorée en supprimant la mention « au-delà des grandes villes », mention pourtant très importante.
6. La **mesure 471** ne mentionne pas la condition d'accessibilité en transports en commun des futurs parkings, pourtant cruciale dans la mise en place d'aires de covoiturage. En découle un risque de sous-utilisation des parkings lié, notamment, au manque de prise en compte des pratiques actuelles de covoiturage.

### 5.1.2 « OPTIMISER LES ESPACES URBAINS ET DE LOISIRS POUR UNE MOBILITÉ BAS CARBONE »

1. La dernière section de l'Axe 1 porte en particulier sur les déplacements urbains et de loisir. En milieu urbain, il est absolument nécessaire de **réduire le stationnement automobile au profit d'aménagements intégrant le principe STOP** et de limiter la vitesse maximale à 30 km/h pour permettre un partage plus sécurisé de la chaussée avec les usagers plus vulnérables (micro-mobilité, vélo, marche…). Bien que certaines mesures aillent dans ce sens, nous regrettons le manque d'ambition de la mesure 496, dont les objectifs ont été largement revus à la baisse (suppression du concept de délestage des voitures dans les centres urbains au profit d'une formulation peu contraignante, suppression de la mention de nombreux outils d'action limitant la place de la voiture en ville (politique de stationnement, zones piétonnes, zones de rencontre, zones 30) au profit d'outils volontaires (parkings relais) et peu précis (« zones apaisées », sans précision du type à privilégier)).

2. De plus**, la mesure 495** mentionne une approche urbanistique des zones stratégiques « sans nouveaux outils d'aménagement ni contraintes administratives supplémentaires ». Cette formulation limite grandement l'impact d'une telle mesure en promouvant un certain statu quo alors que des méthodes ayant fait leurs preuves ailleurs, tels les contrats d'axe, pourraient améliorer les processus d'aménagement du territoire.
3. Enfin, et bien que nous accueillions favorablement l'ajout de **la mesure 610** (sur les journées sans voiture), nous regrettons l'absence de mention d'une fréquence pour ces journées, de même que le transfert de l'ensemble des responsabilités aux communes (laissant ainsi de côté la possibilité d'une action généralisée à l'ensemble du territoire wallon).

### 5.1.3 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, GRAND ABSENT DE L'AXE 1

1. Le transport de marchandises est responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre liées au transport en Wallonie. Face à ce constat, le scénario WAM Panel manque d'ambition, en ne préconisant qu'une baisse de 15 % des émissions, associé à une stabilisation de la demande en transport de marchandise d'ici 2030. Même en considérant ce faible niveau ambition, une stabilisation de la demande est fort peu probable sans prendre de mesures concrètes pour réduire les flux logistiques. En particulier, l'e-commerce est en pleine croissance ces dernières années, avec un chiffre d'affaire qui a augmenté de près de 30% entre 2021 et 2022. Cet engouement entraîne de facto une augmentation du nombre de livraisons, et donc (à consommation constante) un report du dernier kilomètre du consommateur (transport de personnes) vers les prestataires logistiques (transport de marchandises).
2. Cette diminution semble constituer un tabou, au motif que la demande de transport de marchandises est considérée comme induite par les choix de consommation. Il existe cependant de nombreuses mesures permettant de limiter le transport de marchandises sans modifier les comportements de consommation. En particulier, les mesures de consolidation forment un levier important d'une telle diminution des tonnes-kilomètres transportées. Ainsi, il est important que la région Wallonne **s'engage en faveur d'une telle consolidation des flux logistiques**.

## 5.2 AXE 2 : FAVORISER LES TRANSFERTS MODAUX (SHIFT)

Un second levier d'action consiste en un report modal vers des modes de transports moins polluants. Pour le transport de voyageurs, celui-ci consiste typiquement à passer de la voiture individuelle aux modes actifs (marche, vélo, etc.) et aux transports en commun suivant le principe STOP[2]. Pour le transport de marchandises, ce report consiste principalement à passer de la route au rail ou aux voies navigables. Pour les longues distances, ce report vise aussi à limiter l'usage de l'avion au profit d'autres modes.

### 5.2.1 « FAVORISER LES MODES ACTIFS »

La section du PACE 2030 portant sur la promotion des modes actifs s'intègre dans la continuité de l'action du gouvernement. Cette politique, qui va globalement dans le bon sens, est

[2] Privilégiant dans l'ordre la marche (Stappen), le vélo (Trappen), les transports en commun (Openbaar vervoer), et en dernier lieu la voiture individuelle (Personenwagens).

principalement axée sur le vélo. En lien avec le principe STOP, il est **important d'également prendre des mesures ambitieuse en ce qui concerne la marche**. En cela, il nous semble important d'insister sur la nécessiter de mettre en œuvre un plan Wallonie piétonne (mesure 499) réellement ambitieux, ce qui passe, entre autres, par la mise à disposition d'une enveloppe suffisante en faveur des infrastructures piétonnes dans le cadre du droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable (actuellement le PIMACI) décrit dans le récent décret du 23 novembre 2022.

### 5.2.2 « AMÉLIORER ET ÉTENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN »

L'orientation du PACE 2030 en faveur d'un réseau structuré autour de nœuds de correspondances (mobipôles et mobipoints) nous semble aller dans la bonne direction, tout comme la volonté d'améliorer l'accessibilité. Néanmoins, les modalités de cette accessibilité pourraient être mieux définies en y intégrant le principe STOP. En effet, il convient d'améliorer en premier lieu l'accessibilité piétonne (et pour les personnes à mobilité réduite) puis pour les vélos, les transports en commun, et enfin seulement les voitures. Ce principe est partiellement sous-entendu dans la mesure 522. Cependant, celle-ci se concentre sur les cheminements cyclo-piétons alors qu'il convient, dans de nombreux cas, de séparer les flux piétons et cyclistes.

### 5.2.3 « MODIFIER LES RÈGLES DE STATIONNEMENT »

Le projet de PACE 2030 suggère, à juste titre, qu'un report modal ne pourra se faire qu'en repensant la place de la voiture dans l'espace public, ce qui inclut notamment le stationnement. En effet, une voiture reste garée au moins 95 % du temps, et l'espace dédié à la voiture représente plus de la moitié de l'espace public (57,7 % de l'espace viaire à Bruxelles, 10 % pour le stationnement uniquement[3]). De plus, les modalités de stationnement jouent un rôle dans le choix du mode de déplacement[4]. Repenser les politiques de stationnement est donc nécessaire pour soutenir un report modal un meilleur partage de l'espace public.

Bien qu'un intégration de cette problématique du stationnement dans le projet de PACE 2030 soit une avancée que nous accueillons favorablement, nous regrettons le caractère peut contraignant des mesures introduites (« *indication* » dans la mesure 528, « *incitation* » dans la mesure 530). Nous engageons donc le Gouvernement à **prendre des mesures plus ambitieuses en termes de stationnement** en vue de dissuader l'accès automobile aux cœurs de ville et, par cela, d'améliorer l'attractivité des parkings relais aux abords des villes (mesure 496).

### 5.2.4 « ÉLARGIR ET RENFORCER LA REDEVANCE KILOMÉTRIQUE DES POIDS LOURDS (PKPL) »

Un élargissement et un renforcement de la redevance kilométrique des poids lourds (PKPL) sont nécessaires ne serait-ce que pour mieux intégrer les coûts externes du transport routier. Malheureusement, le projet de PACE 2030 est très peu ambitieux sur ce point, se contentant d'étudier l'extension du périmètre d'application. La formulation adoptée reste très vague et ne spécifie pas les modalités de l'étude (étude de faisabilité ou analyse coût-bénéfices ? Quels

[3] Ermans, T. & Brandeleer, C. (2016). Espace pour l'automobile. Dans Brandeleer, C. et al. *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*.

[4] De Witte, A. et al. (2013). Linking modal choice to motility: A comprehensive review. *Transportation Research Part A*, 49, 329-341

critères analysés ? Etc.). Il nous semblerait judicieux de définir de telles modalités et de rendre les résultats de l'étude contraignants.

Globalement, la modification du PKPL porte avant tout sur une modulation de la tarification. Bien que cette modulation puisse avoir certains effets bénéfiques, il est important de noter que la réalisation de ces effets va fortement dépendre du montant du PKPL. Ainsi, il importe d'intégrer un signal prix suffisant pour influer suffisamment sur les coûts des transporteurs et donc sur leurs comportements.

Afin de créer un report modal non seulement sur les longues distances mais aussi sur les trajets plus courts, il nous semble important d'**étendre le PKPL également aux véhicules utilitaires légers (VUL)**. Cette option n'a malheureusement pas été retenue dans la dernière version du PACE 2030, ce que nous regrettons.

#### 5.2.5 « RENFORCER LES CONTRÔLES ROUTIERS »

Cette mesure qui vise à combattre le problème de la surcharge est indispensable. Elle est profitable tant aux infrastructures (le dommage étant proportionnel à la quatrième puissance de la charge par essieu) qu'au rétablissement d'une saine concurrence entre les modes de transport et qu'à la sécurité routière.

### 5.3 AXE 3 : AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES VÉHICULES (IMPROVE)

#### 5.3.1 « AUGMENTER L'OFFRE DE BORNES DE RECHARGE PUBLIQUES POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES »

Canopea ne s'oppose pas aux mesures de facilitation mais se positionne en défaveur d'investissements publics, la gestion de bornes de recharge publique constituant une activité potentiellement très lucrative. **La priorité d'investissement doit aller aux infrastructures de mobilité alternative à la voiture** (modes actifs et transports en commun).

#### 5.3.2 « INTRODUIRE UNE GESTION DYNAMIQUE DE LA VITESSE »

Les mesures portées dans cette section sont un constat d'échec. Derrière celles-ci se cache l'impossibilité, pour le Gouvernement, de s'extraire du modèle de pensée du vingtième siècle. Les défis actuels imposent de revoir en profondeur le fonctionnement de nos sociétés. La réduction des vitesses maximales autorisées (VMAs) sur l'ensemble du réseau ne constitue qu'un pas fort modeste dans cette direction. Cette mesure, proposée par le panel citoyen et déjà appliquée à des degrés divers aux Pays-Bas, en France et en Flandre, représente cependant un quick win pour les usagers (diminution des frais de carburant/électricité), pour le climat, pour la qualité de l'air et la qualité de l'environnement sonore, et pour la sécurité routière. Le tabou de la vitesse automobile est symptomatique des travers de notre société : on continue à mettre en péril l'avenir de nos enfants pour gagner quelques minutes. Canopea enjoint donc le Gouvernement Wallon à **réintroduire des mesures de réduction de vitesse contraignantes** et supprimées (551) ou atténuées (552) par rapport à la version présentée par le Ministre Henry.

#### 5.3.3 « ÉTUDIER LES ÉVOLUTIONS POSSIBLES D'UNE FISCALITÉ DES VÉHICULES JUSTE ET INCITATIVE À L'ACHAT DE VÉHICULES MOINS POLLUANTS »

La DPR de 2019 stipule que « Les taxes de circulation et de mise en circulation seront revues, à fiscalité globale inchangée, pour les moduler en fonction des émissions de $CO_2$ et de la masse / puissance ». A contrario, le projet de PACE 2030, dans la mesure 554, suggère juste

d'« *étudier les évolutions possibles de la fiscalité automobile* ». Ceci constitue un énorme retour en arrière. **Canopea demande donc au Gouvernement de tenir ses engagements et de mettre en œuvre une réforme de la fiscalité automobile en tenant compte des émissions de $CO_2$, de la masse et de la puissance des véhicules**.

#### 5.3.4 « SORTIR DES VÉHICULES THERMIQUES »

**La mesure incluse dans cette section est totalement insuffisante** si l'on ne sort pas à la fois (1) des véhicules individuels (diminution de la taille du parc automobile) et (2) des véhicules lourds et puissants (approche LISA Car).

# 6 QUALITÉ DE L'AIR

**Objectifs relatifs à la qualité de l'air**

Canopea accueille la volonté de la Wallonie de tendre vers les nouvelles recommandations de l'OMS pour 2050 et – en fonction des discussions avec les autres régions et États membres – de considérer la possibilité de tendre vers ces normes pour 2040.

Cependant, **Canopea estime que la Région wallonne peut et doit prendre le lead dans ces discussions et pousser vers l'adoption de ces normes dans la législation européenne et Wallonne pour 2030.** Des études montrent que la nouvelle proposition de directive européenne ne prend pas (assez) en compte les nouvelles solutions/politiques qui existent pour améliorer la qualité de l'air dans nos villes (zones à bas danger). Mettre en place un cadre ambitieux encouragerait les Communes et Régions à mettre en place les mesures/actions nécessaires à l'atteinte de ces objectifs.

## 6.1 MESURES DE MOBILITÉ

1. Canopea souligne l'importance de **la mesure 552** visant à déployer des zones apaisées dans les agglomérations, et favoriser la réduction de vitesse de 90 à 70km/h sur les autres routes. Cependant ces objectifs/actions nous semblent vagues et peu définis. Nous souhaiterions que la Région wallonne définisse clairement (objectif SMART) les objectifs derrière ces deux mesures.
2. Nous regrettons cependant **la disparition de la mesure 551 qui visait à réduire la vitesse à 100km/h sur les autoroutes.** En effet, en plus de son effet démontré sur le climat et la santé, cette mesure a l'avantage d'être juste socialement et équitable.
3. **La mesure 732** visant à sensibiliser les conducteurs à l'écoconduite et à l'importance de réduire la vitesse, est une mesure louable mais qui fait à nouveau porter la responsabilité du choix sur le·a citoyen·ne. Il est essentiel que le Gouvernement prenne la responsabilité de guider ce choix en adaptant le cadre légal à la hauteur des connaissances scientifiques et des enjeux.

### 6.1.1 SORTIE DES VÉHICULES THERMIQUES

1. Les zones basses émissions ont certes démontré leur efficacité en termes de réduction de la pollution en Europe. Cependant elles continuent à poser des questions sociales, climatique, et de sécurité routière. En effet, elles poussent au renouvellement du parc automobile vers des voitures plus grosses, plus puissantes et moins accessibles pour tout un chacun (plus chères).

2. Canopea préconise le déploiement des zones à faibles danger (low danger zones), conjointement (ou pas) aux zones à faibles émissions. Notamment par l'adoption du cadre légal permettant aux communes de mettre en place des zones à faible danger dans lesquelles la limitation de circulation visant les voitures serait établie sur base de leur masse et de leur puissance, deux facteurs fiables et déterminants quant à la sécurité routière, aux émissions de $CO_2$ et aux émissions de polluants locaux.

## 6.2 SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

1. **Canopea** accueille les mesures prises pour améliorer le réseau de mesures et apporter une information plus juste et représentative de la réalité aux citoyen·ne·s. Concernant la mesure A5, Canopea estime que cela pourrait se faire en intégrant ces polluants émergents dans des stations de mesures déjà existantes. Pour aller plus loin, nous souhaitons que la Région wallonne travaille à **construire des connaissances scientifiques nécessaires au développement des normes pour ces polluants émergents** (à la lueur de ce que préconise l'OMS) .

# 7 GOUVERNANCE

1. 6.1.1 p. 181 : S'il s'avère que lors de ce point, les mesures prises sont insuffisantes par rapport à la trajectoire, le Gouvernement DOIT adopter des actions complémentaires ou correctrices nécessaires, en s'appuyant sur des mécanismes de consultation ou de co-construction.
2. Nous pensons également qu'il est important que le Comité de pilotage se réunisse **plus souvent que tous les 6 mois**, afin d'être en capacité de correctement suivre l'évolution de la mise en œuvre des mesures et prendre à temps d'éventuelles mesures de correction.
3. Enfin, **la Wallonie ne respecte pas le prescrit légal du décret climat.** Notamment, certaines dispositions devront légalement être intégrées dans le PACE final. Le PACE devrait intégrer « un calendrier prévisionnel de l'entrée en vigueur des mesures, de l'évaluation des effets du dispositif sur les différents acteurs, de l'analyse coût bénéfice de ces mesures, et le cas échéant des sources de financement potentielles » (art. 12 du décret climat). Cette absence de quantification budgétaire des mesures proposées rend le monitoring prévu par l'article 17 du décret climat impossible