

**14 MESURES
FÉDÉRALES CLÉS
POUR UNE SOCIÉTÉ
RÉSILIENTE
FACE À LA CRISE
ENVIRONNEMENTALE**



INTRODUCTION

Les travaux du GIEC et de l'IPBES ne laissent pas de place au doute : c'est aujourd'hui l'habitabilité même de la planète qui est en jeu. Les scénarios business as usual nous amènent vers un monde où une société « prospère » ne pourra s'imaginer. Et la cause première réside dans l'impact des actions humaines sur notre environnement naturel. Bien sûr, la Belgique ne peut pas tout et nous avons besoin d'une réponse globale à cette crise globale. Mais notre empreinte environnementale demeure parmi les plus élevées au monde et nous devons donc faire face à nos responsabilités.

D'autres défis devront être menés de front : garantir la santé de tous, faire face au vieillissement de la population, maintenir un système de solidarité puissant... pour Canopea et Bond Beter Leefmilieu, la transition environnementale doit être juste.

Une politique environnementale ambitieuse représente également une opportunité pour les entreprises qui sauront s'inscrire dans la transition. Et surtout, ces changements sont les garants d'un futur prospère pour nos enfants.

Une politique environnementale ambitieuse devra bien sûr porter sur tous les domaines relevant de l'action fédérale comme l'énergie, la fiscalité, la politique de produit ou la mobilité. Mais au-delà, nous devons jeter les bases d'une économie qui respecte les limites de la planète.

Les coupes des ONGs environnementales Canopea et Bond Beter Leefmilieu ont donc rassemblé un éventail de 14 mesures prioritaires pour la prochaine législature. Notre volonté n'est pas d'être exhaustif mais de cibler les actions qui doivent absolument se retrouver dans une déclaration de gouvernement qui prend la crise environnementale à bras le corps d'une manière socialement juste.

TABLE DES MATIÈRES

1	METTRE EN PLACE UNE VÉRITABLE POLITIQUE DE TRANSITION VERS UNE SOCIÉTÉ DÉCARBONÉE EN BELGIQUE	4
2	ETABLIR UNE FISCALITÉ PLUS ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALEMENT JUSTE	5
3	PROMOUVOIR UN SHIFT MODAL VERS UNE MOBILITÉ ACTIVE, COLLECTIVE ET PARTAGÉE	5
4	SOUTENIR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITÉ	6
5	DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE TRANSPORT DE MARCHANDISE PLUS DURABLE	6
6	SORTIR DES BIOCARBURANTS NON DURABLES	7
7	SORTIR PROGRESSIVEMENT DES PRODUITS PHYTOSANITAIRES NÉFASTES POUR L'ENVIRONNEMENT ET POUR LA SANTÉ	7
8	INTERDIRE LA PUBLICITÉ POUR DES BIENS OU SERVICES CONTRIBUANT LARGEMENT À LA CRISE CLIMATIQUE ET À LA DESTRUCTION DE LA PLANÈTE	8
9	SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS PLUS DURABLES NOTAMMENT PAR UNE AUGMENTATION DES GARANTIES LÉGALES	8
10	PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT RENOUVELABLE ET L'EFFICACITÉ ET LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUES	8
11	CONFIRMER ET CONSOLIDER LA SORTIE DU NUCLÉAIRE EN BELGIQUE	9
12	GARANTIR UNE TRANSITION VERS DES MOLÉCULES NON FOSSILES ET DURABLES	9
13	POSER LES BASES D'UNE ÉCONOMIE POST-CROISSANCE	10
14	VERDIR LES BUDGETS ET LES INVESTISSEMENTS	11



1 METTRE EN PLACE UNE VÉRITABLE POLITIQUE DE TRANSITION VERS UNE SOCIÉTÉ DÉCARBONÉE EN BELGIQUE

► **Renforcer et mettre en œuvre le Plan fédéral Energie Climat (PFEC) 2030**, en définissant et en suivant annuellement des **trajectoires sectorielles de réduction d'émissions, de manière coordonnée et cohérente avec les Régions**. Prendre des mesures correctrices si nécessaire pour garantir l'atteinte des réductions d'émissions suffisantes en 2030 et aller vers la neutralité climatique d'ici 2040. Certains principes sont centraux dans cette mise en œuvre :

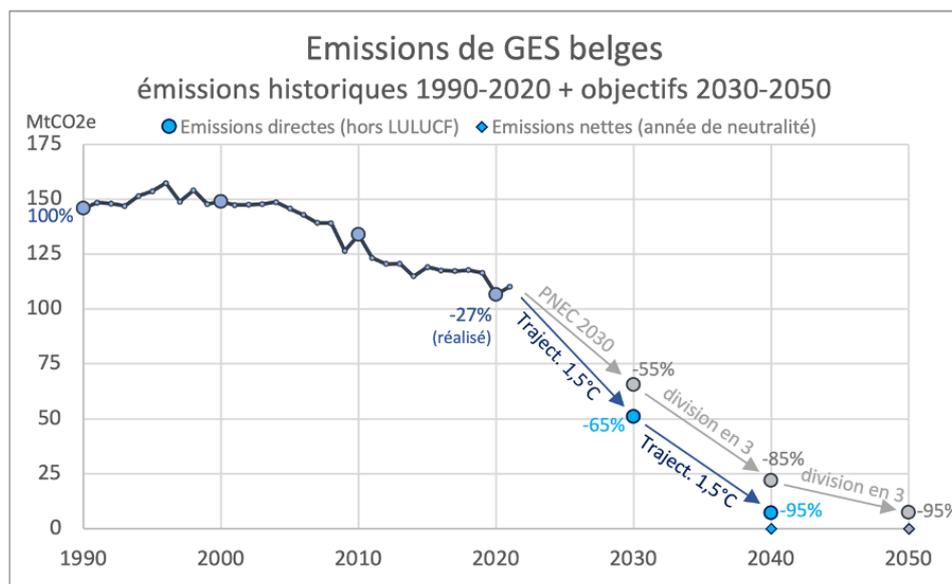
- les mesures à prendre concernent **tous les secteurs** (voir les autres chapitres de ce mémorandum pour les mesures sectorielles) et impliquent l'ensemble du gouvernement fédéral ;
- **les technologies et la sobriété vont de pair** ;
- les mesures mises en place doivent viser une **transition socialement juste** (voir ci-dessous).

► **Pour 2030**, les fédérations environnementales demandent à la Belgique et à l'Europe de fixer chacune

leur objectif légal à **au moins 61 % de réduction de leurs émissions directes de GES par rapport à 1990**, tout en poursuivant les efforts vers les niveaux de réductions plus importants qui sont nécessaires (entre 65 et 73 % de réduction d'émission selon CAN Europe, pour contribuer équitablement à une limitation à 1,5°C du réchauffement mondial)¹.

► **Pour 2040**, les fédérations environnementales demandent à la Belgique et à l'Europe de fixer chacune leur objectif légal à **au moins 95 % de réductions des émissions directes de gaz à effet de serre** par rapport à 1990, et de chercher à s'approcher de la neutralité climatique à cet horizon².

► Pour 2035, un objectif intermédiaire cohérent, d'au moins 80 % de réduction des émissions directes par rapport à 1990, devra être adopté.



► **Mettre en place des mesures d'adaptation** dans tous les secteurs pour renforcer la résilience face aux manifestations de plus en plus fortes des changements climatiques, en assurant des **mécanismes de solidarité** en Belgique, en Europe et avec le reste du monde (pays du Sud en particulier).

► **Doter la Belgique des ressources humaines nécessaires à la transition vers une société décarbonée**, tant

au sein des pouvoirs publics que des filières d'emploi privé :

- renforcer les administrations qui travaillent sur les mesures climatiques ;
- former de manière transversale les agents des différentes administrations aux enjeux climatiques et à l'intégration de la durabilité dans les politiques publiques.

¹ Ces objectifs concernent l'ensemble de l'économie, selon la logique de l'Accord de Paris.

² Suite à la publication du rapport du GIEC le 20 mars 2023 (AR6 SYR), le Secrétaire général des Nations unies demande à tous les pays développés de viser la neutralité climatique pour 2040 et à tous les pays émergents de viser la neutralité climatique pour 2050 : <https://press.un.org/en/2023/sgsm21730.doc.htm>

► **Sortir la politique climatique interfédérale de ses blocages récurrents et améliorer la coordination** avec les autres niveaux de pouvoir :

- adopter rapidement, au niveau belge, une **répartition des objectifs climatiques 2030** entre les entités fédérées (burden sharing);
- doter la Belgique d'un **Plan National Energie Climat conforme aux prescrit européen** ;
- adopter une « **loi climat** » pour la Belgique et en instaurant un **conseil climatique** indépendant, et améliorer le fonctionnement et la transparence des organes de coordination existants entre le fédéral et les régions ;

► défendre l'intégrité et l'ambition de la politique climatique multilatérale, tant dans le cadre des Nations Unies que dans le cadre européen.

► Les objectifs et mesures de réduction des émissions vont de pair avec l'intégration des principes de **transition juste**, et les mesures doivent être mises en place pour atteindre conjointement les objectifs climatiques et les objectifs sociaux (réduction de la pauvreté et des inégalités, conditions de vie et de travail décentes, qualité et accessibilité de l'emploi et de la formation, solidarité avec le Sud, droit à vivre dans un environnement sain, dialogue social inclusif, avec mise en œuvre des autres politiques favorisant la cohésion sociale à l'instar des services publics de qualité).



2 ÉTABLIR UNE FISCALITÉ PLUS ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALEMENT JUSTE

► Soutenir la mise en place, au niveau belge, d'une **contribution carbone socialement juste**, pour décourager l'usage des énergies fossiles.

Utiliser les recettes de cette contribution et du marché du carbone européen ETS **dans des mesures sociales de redistribution et d'investissement dans la transition énergétique**.

- Implémenter un **energyshift entre l'électricité et les combustibles fossiles** afin d'augmenter l'attractivité de la mobilité et du chauffage électrique. Il est par ailleurs crucial de maintenir un signal prix poussant à une utilisation rationnelle de l'énergie, y compris pour l'électricité.
- **Les subventions et les régimes fiscaux favorables aux combustibles fossiles devraient être progressive-**

ment supprimées. Ce phasing out devra s'accompagner d'une politique sociale principalement via des aides à l'investissement pour les populations en précarité (par exemple des aides à la rénovation).

► **Internaliser l'impact environnemental des biens et services dans la fiscalité**. Cela inclut une réforme des taux de TVA qui, d'une part, doit décourager l'utilisation de produits nocifs tels que les pesticides et les engrais ou les biens de consommation ayant un impact environnemental élevé (viande rouge) et, d'autre part, doit rendre plus attractifs les biens et services nécessaires à la transition (rénovations énergétiques, matériaux circulaires, transports publics).

► **Consolider le régime de déduction d'impôts** pour les investissements dans l'isolation des bâtiments.



3 PROMOUVOIR UN SHIFT MODAL VERS UNE MOBILITÉ ACTIVE, COLLECTIVE ET PARTAGÉE

► **Éliminer progressivement le système des voitures de société**.

Supprimer le régime fiscal favorable pour les voitures de société d'ici 2030. Ils conduisent à une utilisation excessive de la voiture, émettent davantage, favorisent les embouteillages et contribuent aux inégalités sociales. À titre transitoire, le système des voitures salaires peut être remplacé par un **budget de mobilité flexible**.

► **Supprimer progressivement les cartes carburant et de recharge** pour une utilisation non professionnelle.

► Adopter des **mesures fiscales de promotion des modes actifs** dont :

- une réduction de la déductibilité fiscale pour les déplacements domicile-lieu de travail en voiture ;
- des mesures fiscales favorisant la mobilité résidentielle et la domiciliation à proximité de son lieu de travail ;

- une **indemnité piétonne obligatoire** et doubler son niveau (de 0,27 €/km en 2023 à 0,54 €/km);
 - un **taux réduit de TVA pour les vélos partagés et l'achat d'un vélo**;
 - une extension de la réduction d'impôt actuellement prévue pour l'achat d'une moto électrique aux vélos électriques (fixée à 15 % de la valeur d'achat du véhicule).
- Développer un **cadre fiscal et juridique clair et incitatif pour l'autopartage** :
 - réduire la TVA sur les services d'autopartage ;
 - augmenter la déduction fiscale pour les voitures d'entreprise partagées ;
 - réviser la fiscalité en cas d'utilisation de l'autopartage à des fins privées via l'employeur.



4 SOUTENIR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITÉ

▸ Adopter une **vision interféderale de la mobilité** décrivant clairement le système de transports zéro carbone du futur et les étapes à atteindre en matière de réduction de la demande, parts modales et choix technologiques (notamment en ce qui concerne les véhicules autonomes et/ou partagés). Cette vision doit intégrer un scénario de sortie clair pour les voitures particulières lourdes et puissantes équipées d'un moteur à combustion.

▸ Élaborer un **horaire cadencé intégré** avec les différents opérateurs de transport public et les Régions. Le pilotage de cet horaire doit être assuré par une autorité organisatrice de transport (AOT) fédérale qui devra être créée au sein du SPF Mobilité et Transports.

▸ **Intégrer le système des tickets de transport public**, baisser les prix des billets et abonnements et octroyer les tarifs sociaux automatiquement.

▸ Utiliser l'outil fiscal pour renforcer le financement public des transports en commun, par exemple en instaurant une **exonération de TVA pour les transports publics** de 6 % à 0 %.

▸ Garantir une offre de transport public de qualité avec une bonne couverture en termes de temps et de lieu. Le chemin de fer doit former l'axe structurant d'un système de mobilité multimodale intégré (basé sur le modèle Intégrato). Fournir les **ressources budgétaires nécessaires**

pour les transports publics. Faire de l'ambition de la Vision ferroviaire une réalité.

▸ Soutenir le développement de **nouveaux services de train de nuit** par la mise en place d'une garantie d'État, le soutien à la création d'une société de location de matériel roulant (RoSCo), des subventions de démarrage, la prolongation du système de soutien actuel (prise en charge de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et du coût de l'énergie de traction).

▸ Permettre d'emporter un **vélo dans le train** en ajustant les tarifs de transport des vélos en fonction de la distance, en facilitant l'embarquement des vélos ou encore en permettant le transport de vélos sur les trains à grande vitesse et autres trains internationaux.

▸ **Augmenter la taxe sur les billets d'avion** pour internaliser les coûts sociaux et environnementaux de l'aviation et éliminer le désavantage concurrentiel du rail. Au minimum et dans un premier temps, la taxe sur les billets d'avion doit s'aligner sur nos pays voisins, soit 20 euros pour les vols de moins de 500 kilomètres, 8 euros pour les autres vols intra-UE et 30 euros pour les vols extra-UE.

Rendre cette mesure encore plus redistributive en augmentant la taxe sur les billets en fonction du nombre de vols qu'une personne prend chaque année (**taxe pour les voyageurs fréquents**). En outre, obliger les passagers des **jets privés** à payer pour la pollution qu'ils causent, par le biais d'une taxe sur le carburant et les billets.



5 DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE TRANSPORT DE MARCHANDISE PLUS DURABLE

▸ **Supprimer progressivement le diesel professionnel.** Investir les montants économisés dans l'écologisation du secteur des trans-

ports, par exemple en augmentant la déduction pour investissement sur les camions sans émissions et les infrastructures de recharge.

► **Soutenir le développement des fourgonnettes électriques** notamment en veillant à leur attractivité fiscale par rapport aux fourgonnettes fossile. Prévoir que les fourgonnettes zéro émission avec une masse maximale autorisée jusqu'à 4 250 kg peuvent être conduite avec un permis B. Étendre le régime fiscal favorable des camionnettes professionnelles au vélo cargo.

► **Rationaliser le commerce en ligne** notamment en faisant de la livraison via point de collecte l'option standard. Standardiser la méthode de calcul de l'impact environnemental d'une livraison. Interdire le retour gratuit.

► **Développer le fret ferroviaire :**

- Investir dans l'infrastructure et optimiser l'utilisation de la capacité disponible. Commencer par une

mise en œuvre intégrale du Plan d'investissement à long terme 2023-2032 et investir dans une gestion qualitative des flux ;

- plaider, au niveau européen, pour la mise en place d'un catalogue sillon ;
- faciliter les procédures de raccordement des entreprises au réseau ferroviaire ;
- soutenir et faciliter le transbordement dans l'ensemble des terminaux intermodaux du pays.

► Maintenir une **déduction accrue pour investissement dans les véhicules électriques de transport de marchandises** et l'infrastructure de recharge.



6 SORTIR DES BIOCARBURANTS NON DURABLES

► **Plafonner l'utilisation de la biomasse-énergie à des niveaux soutenable**s en termes d'utilisation des sols, de respect des droits des populations locales et de maintien de la biodiversité, en Belgique et partout dans le monde.

► Éliminer progressivement tout soutien public aux biocarburants issus de cultures alimentaires ou agricoles. **Éliminer progressivement le biodiesel de première génération** d'ici 2025 et le bioéthanol d'ici 2030.

► Fournir un **cadre solide de certification et de vérification** pour les biocarburants avancés et les carburants produits à base d'électricité.

► Sensibiliser sur les **limites des carburants alternatifs et de la compensation carbone dans le secteur aérien**. Éviter tout soutien public aux biocarburants issus de cultures alimentaires ou agricoles dans les secteurs aérien et maritime.



7 SORTIR PROGRESSIVEMENT DES PRODUITS PHYTOSANITAIRES NÉFASTES POUR L'ENVIRONNEMENT ET POUR LA SANTÉ

► **Ne pas accorder le renouvellement de l'autorisation du glyphosate au niveau belge.**

► **Réévaluer le processus belge d'autorisation des pesticides (produits phytopharmaceutiques et biocides)**. Certains pesticides utilisés en Belgique n'ont pas

fait l'objet d'une procédure d'autorisation correcte. Il est nécessaire de réévaluer le processus d'autorisation afin que tous les pesticides sur le marché belge soient correctement contrôlés. Avoir une attention particulière sur l'impact sur la biodiversité aquatique.



8 INTERDIRE LA PUBLICITÉ POUR DES BIENS OU SERVICES CONTRIBUANT LARGEMENT À LA CRISE CLIMATIQUE ET À LA DESTRUCTION DE LA PLANÈTE

▶ À l'instar du tabac, **interdire la publicité pour des biens ou services contribuant largement à la crise climatique et à la destruction de la planète**, notamment les voyages en avion, les systèmes de chauffage fossiles, la viande, les biocides, les voitures qui émettent plus que la cible moyenne des émissions européennes (95 gCO₂/km en 2020, réduction par la suite), ou qui sont plus lourdes que la moyenne (1 400 kg) et donc plus énergivores et plus dangereuses pour autrui.

▶ Au-delà des éléments ci-dessus, établir une liste des produits pour lesquels la **publicité doit impérativement être régulée ou interdite** (en fonction des secteurs). L'impulsion doit être politique et un processus participatif pourrait être organisé pour effectuer ces choix. L'inter-

diction de toute forme de publicité destinée aux enfants est à envisager dans ce cadre.

▶ **Mettre en place une autorité administrative indépendante de contrôle et de sanction des contenus de communication commerciale** (pour remplacer le Jury d'Éthique Publicitaire). Elle pourrait, outre le contrôle, être en charge de :

- ▶ la collecte des données sur les volumes de dépenses de communication commerciale par secteurs économiques (aujourd'hui très difficilement accessibles);
- ▶ la conduite et publication d'études indépendantes sur les impacts économiques, sociaux, environnementaux et sanitaires des communications commerciales.



9 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS PLUS DURABLES NOTAMMENT PAR UNE AUGMENTATION DES GARANTIES LÉGALES

▶ **Augmenter la durée de garantie légale obligatoire** pour les appareils dont on peut raisonnablement attendre qu'ils durent considérablement plus de deux ans (garantie légale de minimum 5 à 10 ans pour le gros électroménager, et de minimum 3 à 5 ans pour l'électronique).

▶ **Intégrer dans tous les marchés publics** et dans la restauration collective publique une alimentation locale, de saison, peu transformée et issue de l'agriculture durable ou biologique.

▶ Encourager voire obliger l'**étiquetage environnemental** des menus dans les restaurants.



10 PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT RENOUVELABLE ET L'EFFICACITÉ ET LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUES

▶ Définir conjointement avec les Régions un **plan interfédéral de réduction de la consommation énergétique et visant à une énergie renouvelable à 100 % bien avant 2050** (et de préférence en 2040). Le secteur de l'électricité devrait

déjà être 100 % renouvelable bien avant cette date. Ce scénario **doit reposer sur l'efficacité énergétique**, limiter le gaspillage et la surconsommation.

▶ Pour l'**éolien offshore** dans les zones dédiées du secteur belge de la mer du Nord, une capacité totale opti-

male de 6 GW peut être installée **de façon respectueuse de l'environnement et de la biodiversité** notamment en améliorant le design des parcs, en fixant des critères environnementaux contraignants pour les appels d'offre et en prévoyant des mesures de restaurations. Il faut en parallèle développer la collaboration entre les pays de la mer du Nord, à l'instar de la North Sea Energy Cooperation, et œuvrer au déploiement d'un réseau offshore. Garantir une place pour **les communautés d'énergie dans l'éolien offshore**.

► **Créer un chèque « renouvelable » en alternative au chèque « mazout »**, dont le montant serait supérieur à

celui du chèque mazout. Ce chèque financerait soit une partie d'une installation renouvelable de production de chaleur ou d'électricité, soit l'achat de parts dans une communauté d'énergie qui permettrait au bénéficiaire, par exemple, de participer à un partage d'énergie, ou d'être client d'un fournisseur communautaire.

► **Accélérer la rénovation des bâtiments publics**. Viser un standard passif ou très basse énergie pour les bâtiments fédéraux. Cela passe par une réflexion sur les espaces de bureaux disponibles et sur l'optimisation de leur utilisation.



11 CONFIRMER ET CONSOLIDER LA SORTIE DU NUCLÉAIRE EN BELGIQUE

► **Respecter la loi sur la sortie du nucléaire**. Le pré-accord sur la prolongation des réacteurs Doel 4 et Tihange 3 passé entre l'État belge et Engie en juin 2023 n'offre pas de garantie en termes de sécurité d'approvisionnement tandis que tous les risques liés à l'exploitation des réacteurs sont maintenant de la responsabilité des contribuables. Il maintient notre pays dans une dépendance à une source d'énergie non durable et dangereuse. Des scénarios reposant sur un développement plus ambitieux du renouvelable de l'efficacité et de la sobriété énergétique, de la flexibilité et du stockage doivent dès lors être développés. Élaborer un plan de transition pour donner un avenir aux travailleurs des sites nucléaires.

► **Cesser tout soutien au développement d'une nouvelle génération de réacteurs nucléaires**, conformément à la décision de sortir de l'énergie nucléaire. Par conséquent, le réacteur au plutonium Myrrha doit être supprimé. Le SCK/CEN doit se concentrer exclusivement sur sa mission statutaire de recherche et de développement en vue de la protection contre les rayonnements, du déman-

tèlement des centrales nucléaires, de l'assainissement des sites contaminés par la radioactivité, de la recherche de solutions pour les déchets nucléaires et des mesures visant à encourager la non-prolifération.

► **Ne pas enfouir de manière définitive et irréversible les déchets hautement radioactifs et ayant une longue durée de vie**. Tant qu'il n'existe aucune solution sûre garantissant ces déchets très radiotoxiques (qui restent dangereux pendant des centaines de milliers voire un million d'années pour certains), l'option de gestion à long terme pour ces déchets nucléaires doit permettre en tout temps de contrôler l'intégrité des conteneurs et de récupérer si nécessaire ces déchets et leur appliquer d'autres options de gestion.

► **Garantir que les moyens collectés**, y compris les fonds qui seraient collectés dans le cadre de la prolongation de Doel 4 et Tihange 3, sont **gérés par un organisme indépendant de l'opérateur** (au contraire du fonds Synatom). Ces fonds doivent être gérés de manière à garantir leur pérennité tandis que le produit des placements doit servir à étoffer les fonds.



12 GARANTIR UNE TRANSITION VERS DES MOLÉCULES NON FOSSILES ET DURABLES

► **Établir une vision interfédérale sur les molécules**. En concertation avec les autres entités, définir plus précisément une vision belge en matière de molécule, qui définit d'abord des scénarios

de disponibilité de gaz non fossile en Belgique (power to X, hydrogène, biogaz, etc.) dans différents horizons de temps, fixe les usages prioritaires énergétiques et non-énergétiques des gaz non fossiles et estime les besoins en infrastructures gazières.

► **Aligner les politiques d'investissement de Fluxys sur l'Accord de Paris** sur le climat pour éviter le verrouillage (lock-in) et les blocages d'investissements. Continuer à investir dans des infrastructures gazières à grande échelle (interconnecteurs, stockage) comme proposé par la fédération des gestionnaires de réseaux de transport de gaz européen (TYNDP - Ten Years Network Development Plan de ENTSOG) est largement dépassé et risque de nous bloquer dans notre dépendance au gaz.

► **Réserver l'hydrogène renouvelable aux processus industriels, surtout dans l'industrie lourde (chimie, acier, non-ferreux...),** et aux secteurs difficilement élec-

trifiables par exemple la navigation aérienne et maritime sur de grandes distances. Le soutien des projets pilotes de production d'hydrogène renouvelables doit être limité à l'acquisition de l'expertise mais ne peut pas cannibaliser l'utilisation de l'électricité renouvelable pour l'électrification directe. La production d'hydrogène « bleu » (à partir d'hydrocarbures fossiles et de captage du CO₂) ne constitue pas une solution d'avenir. Cette voie risque de nous entraîner dans un verrouillage technologique prolongeant inutilement l'utilisation de gaz fossile (lock in), ou de mener à la constitution d'actifs irrécupérables (stranded assets).



13 POSER LES BASES D'UNE ÉCONOMIE POST-CROISSANCE

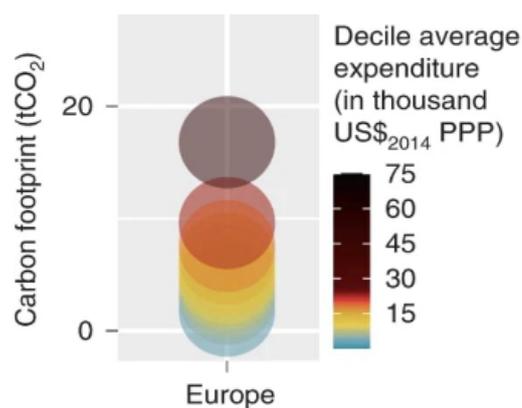
► **Remplacer l'objectif politique actuel du « pouvoir d'achat » par l'objectif de « pouvoir de vivre dignement » dans le cadre des limites planétaires.** L'enjeu, dans un pays riche comme la Belgique, n'est plus de stimuler toujours plus de consommation, mais de répondre aux besoins essentiels de toutes et tous dans le cadre des limites environnementales.

► **Ancrer les indicateurs de prospérité alternatifs au PIB dans la décision politique** et viser d'autres objectifs sociétaux que la croissance³. Le PIB devient progressivement un indicateur insuffisant, incapable d'évaluer correctement le bien-être, la qualité de l'environnement (climat, biodiversité, etc.), les inégalités ou encore la qualité de nos services publics. Les nouveaux indicateurs doivent refléter le respect des normes sociales et des limites écologiques, par exemple via l'implémentation de budgets carbone. Intégrer ces indicateurs dans la présentation du budget.

► S'assurer que la répartition des ressources dans la société permette, d'une part, à chacun-e de vivre dignement, et limite, d'autre part, les empreintes environnementales les plus excessives (modes de vie nécessitant plusieurs planètes s'ils étaient généralisés). En particulier, **adapter la progressivité de l'impôt** au profit des bas revenus et augmenter la progressivité sur les hauts revenus, **en intégrant les revenus du patrimoine** et en limitant

l'accumulation⁴. Etant donné l'impact environnemental plus important des déciles les plus élevés, **la réduction des inégalités et la limitation de la richesse extrême sont ainsi de plus en plus mises en avant comme des mesures environnementales importantes**, en plus d'être des mesures démocratiques et sociales^{5,6}.

► **Empreinte carbone moyenne par individu, pour chaque décile de la population européenne.** Avec une empreinte carbone individuelle moyenne de 17 tonnes de CO₂/an, les 10 % de la population avec le plus gros pouvoir d'achat sont responsables de 30 % des émissions en Europe. Pour la moitié de la population européenne qui a le pouvoir d'achat le plus faible, l'empreinte carbone individuelle moyenne est de 2,5 tonnes de CO₂/an.



SOURCE: Impacts of poverty alleviation on national and global carbon emissions

³ Voir la carte blanche de Canopea avec partenaires : « Après la croissance, besoin de nouvelles priorités communes »

<https://www.lalibre.be/economie/decideurs-chroniqueurs/2021/05/06/apres-la-croissance-besoin-de-nouvelles-priorites-communes-MX5LUM7LB65VH05QNC2LCKDSU/>

⁴ Voir la carte blanche sur une fiscalité juste et environnementale <https://www.lecho.be/opinions/carte-blanche/pour-une-reforme-de-l-impot-fondee-sur-la-justice-fiscale/10467346.html>

⁵ Bureau Européen de l'Environnement (2019): *Beyond Sustainable Growth: A policy blueprint for Europe* <https://eeb.org/library/beyond-sustainable-growth/>

⁶ François, M., Mertens de Wilmars, S., & Maréchal, K. (2023). Unlocking the potential of income and wealth caps in post-growth transformation: A framework for improving policy design, *Ecological Economics*, 208, 107788. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2023.107788>

► Œuvrer à un **taux effectif d'imposition des sociétés** transnationales qui soit suffisant et cohérent avec celui des PME, en limitant l'évasion fiscale et en réduisant les

niches fiscales qui permettent d'éviter une contribution juste.



14 VERDIR LES BUDGETS ET LES INVESTISSEMENTS

La transition vers une société décarbonée implique une réorientation importante des dépenses et des investissements actuels : alors que les besoins ne sont pas satisfaits dans les secteurs de la transition, des sommes colossales continuent à être investies dans des actifs incompatibles avec la préservation du climat, tant par les pouvoirs publics, que par une partie des entreprises et des citoyen-ne-s. Cela requiert plusieurs actions au niveau fédéral.

► **Une stratégie ambitieuse de finance durable.** Faire des estimations annuelles du « déficit de financement » par rapport à une transition juste et cartographier en détail les flux de financement privés et publics vers des investissements respectueux de l'environnement. Ensuite, mettre en œuvre un plan pluriannuel de mobilisation des investissements publics et privés pour une transition juste vers une société décarbonée, résiliente et 100 % renouvelable.

► **Mettre en place des feuilles de route obligatoires climat et biodiversité pour les acteurs financiers.** Il est crucial d'imposer aux acteur-ric-e-s de la finances des trajectoires de désengagements des investissements incompatibles avec le maintien d'une planète viable.

► Mettre en **place une stratégie volontariste climat et biodiversité pour le gouvernement en tant qu'investisseur** (FPIM, Credendo, Belfius). **Utiliser Belfius** (détenue à 100 % par le Gouvernement fédéral) **comme fer de lance d'une vague d'investissements socio-écologiques.** Mettre les **sociétés d'investissement fédérales (et régionales)** au travail : assurer plus de transparence, renforcer la coopération interfédérale, augmenter les ressources dont elles disposent et les recentrer sur une mission d'investissement à grande échelle dans des investissements socio-écologiques.

► **Écologisation du cadre financier.** Le Gouvernement doit mettre en place des principes de *Green Budgeting* pour identifier systématiquement les domaines dans lesquels les dépenses publiques contreviennent ou soutiennent les objectifs de durabilité. Les mesures de soutien fiscal doivent respecter certains principes : (1) pas de soutien aux activités nuisibles à l'environnement, (2) le ciblage des ressources là où les besoins sociaux sont les plus élevés, et (3) une justification systématique et une évaluation explicites du soutien au regard des objectifs sociaux et environnementaux.