



AVIS

Projet de plan régional air-climat-énergie

6 juillet 2015

Demandeur	Ministre Fremault
Demande reçue le	26 mai 2015
Demande traitée par	Commission Environnement
Demande traitée les	8 et 22 juin 2015 + procédure écrite
Avis rendu par le Conseil d'Administration le	6 juillet 2015
Avis avalisé par l'Assemblée plénière le	17 septembre 2015
Remarques	Avis rendu dans le cadre de l'enquête publique

Préambule

Cela fait plusieurs décennies que les problématiques climatiques, de la qualité de l'air et de consommations d'énergie sont à l'agenda des dirigeants internationaux. En témoignent la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et ses différents protocoles ou la Convention-cadre des Nations Unies de 1992 sur les changements climatiques (protocole Kyoto).

L'Union européenne s'est inscrite dans cette démarche en adoptant le paquet « climat-énergie » dont l'ambition est de réaliser l'objectif « 20-20-20 »¹. En outre, le Conseil européen a récemment déterminé un nouveau cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et définit trois nouveaux objectifs à atteindre à l'horizon 2030². Pour ce faire, plusieurs directives et décisions ont été adoptées par l'UE (directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique, directive 2010/31 sur la performance énergétique des bâtiments, directive 2009/28 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, directive 2003/87 établissant un système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre, décision 406/2009/CE relative aux secteurs d'émission hors de ce système...). Il est également à souligner que l'UE s'est fixé des objectifs plus ambitieux en matière de lutte contre la pollution atmosphérique en renforçant son cadre législatif et en réduisant les émissions de certains polluants.

La Région de Bruxelles-Capitale s'est inscrite dans cette dynamique et souhaite devenir un modèle en matière de gestion urbaine durable. Elle mène donc depuis plusieurs années une politique volontariste en matière environnementale et énergétique.

Cela s'est traduit par l'adoption de divers plans régionaux ainsi que de textes législatifs et réglementaires (Plan Régional de Développement Durable, Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique, plan IRIS 2, plan d'urgence en cas de pic de pollution, ordonnance PEB, modification des ordonnances organisant le marché du gaz et de l'électricité...).

Par ailleurs, la Région a mis en place des actions soutenant l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution de la consommation d'énergie (défi énergie, plan local d'actions pour la gestion de l'énergie, appels à projets « Bâtiments exemplaires »...).

Enfin, l'adoption du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE) a permis de réunir, en un seul texte, les différentes législations portant sur ces différents aspects, et prévoit aussi des mesures supplémentaires, notamment en matière de performances (énergétiques et environnementales) des bâtiments, d'exemplarité des pouvoirs publics et de transport. Il y est notamment spécifié que la Région de Bruxelles-Capitale entend réduire de 30% ses émissions de gaz à effet de serre.

¹ À savoir : faire passer la part des énergies renouvelables dans le « mix énergétique » européen à 20 %, réduire les émissions de CO₂ des pays de l'Union de 20 % et accroître l'efficacité énergétique de 20 %.

² À savoir : Deux objectifs contraignants (réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'UE de 40 % par rapport au niveau de 1990 et atteindre au moins 27 % en ce qui concerne la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique de l'UE) et un objectif indicatif (améliorer d'au moins 27% l'efficacité énergétique au niveau de l'UE).

Le présent projet de plan air-climat-énergie s'inscrit dans ce contexte et est considéré comme un instrument essentiel afin d'atteindre les objectifs du COBRACE. Il est actuellement soumis à enquête publique et l'avis du Conseil est demandé dans ce cadre.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Harmonisation et cohérence

Le Conseil insiste sur la nécessaire harmonisation des mesures visant à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. En raison de sa réalité géographique, la Région de Bruxelles-Capitale doit en effet prendre en considération la réalité des acteurs actifs dans plusieurs entités du pays.

Le Conseil souligne également l'importance d'assurer une cohérence intrarégionale. En effet, il y a lieu de tenir compte des actions prévues dans d'autres plans ainsi que des textes législatifs adoptés lors de législatures précédentes. **Le Conseil** insiste dès lors sur la nécessaire mise en cohérence des différents plans afin de garantir la lisibilité des actions envisagées.

1.2 Simplification des démarches administratives

Le Conseil constate que le plan air-climat-énergie comporte un grand nombre d'actions concrètes. Il demande que sa mise en œuvre soit conçue dans une logique de simplification des démarches administratives et, dans la mesure du possible, d'un allègement de celles-ci. Il ajoute que les mesures de simplification administrative ne doivent pas se confondre avec une dérégulation.

1.3 Evaluation des coûts / bénéfices du plan

Le Conseil souligne qu'il est nécessaire qu'une estimation des coûts / bénéfices, en ce compris les externalités, soit effectuée préalablement à la mise en œuvre des mesures envisagées.

2. Considérations particulières

2.1 Fonds Climat

Le **Conseil** s'interroge quant au moment où le fonds Climat bruxellois sera disponible.

2.2 Améliorer la performance énergétique des bâtiments mis en location

Charges locatives

Le Conseil estime que la volonté d'améliorer la performance énergétique des bâtiments mis en location répond à la réalité du contexte de notre Région (beaucoup de Bruxellois sont locataires et les bâtiments bruxellois sont à l'origine de nombreuses émissions de CO₂). Il soutient dès lors la volonté d'inciter davantage les propriétaires bailleurs à réaliser des investissements économiseurs d'énergie.

Le Conseil prend acte qu'il est envisagé, à cet égard, de mettre en place un « *système des charges locatives pour permettre la répercussion d'une partie du coût des travaux économiseurs d'énergie sur le locataire, pour autant que cette répercussion reste inférieure à l'économie sur la facture d'énergie du locataire* ». **Le Conseil** estime souhaitable que les propriétaires bailleurs réalisent des investissements afin d'améliorer la PEB de leurs biens. En l'absence d'un mécanisme permettant d'augmenter le loyer en cours de bail, de manière encadrée, la charge locative peut être un moyen temporaire pour amortir l'investissement du propriétaire. Cette charge locative ne vaut que jusqu'à la prochaine possibilité de modification du bail.

Le Conseil renvoie enfin, concernant la renégociation des loyers, au contenu de son avis d'initiative du 16 juin 2015 relatif à la régionalisation du bail habitation et l'allocation-loyer, et plus particulièrement au point 3.3 sur les commissions paritaires locatives.

Précompte immobilier

Le Conseil prend acte que le projet de plan prévoit d'étudier la possibilité de modifier le système de révision du précompte immobilier pour inclure la prise en compte de la performance énergétique des unités de logement.

Il insiste pour que cette éventuelle révision du précompte immobilier soit réalisée en veillant à contrecarrer les impacts sociaux d'une telle mesure. À cet égard, il note avec satisfaction que le projet de plan prévoit qu'une « *attention particulière sera accordée au caractère équitable de [cette] mesure, à la faisabilité pratique et à l'équilibre des finances communales* ».

2.3 Labélisation et certification

Batex, bâtiment durable, entreprises écodynamiques...

Le Conseil constate que de nombreux labels sont évoqués dans ce projet de plan. Dans ce contexte, il suggère de veiller à l'opportunité et à la complémentarité de ces différentes labellisations.

Le Conseil rappelle que les bâtiments exemplaires (Batex) ont été un extraordinaire outil qui ont permis d'une part d'avoir un effet de levier très élevé en terme d'impact sur le bâti bruxellois et d'autre part d'offrir à l'ensemble des acteurs de la construction d'acquérir rapidement des compétences en matière de performance énergétique et de construction durable. Cet outil a permis à notre Région de passer en quelques années d'un des plus mauvais élèves à l'un des meilleurs au niveau européen, voire mondial, dans ce domaine. Des délégations viennent aujourd'hui du monde entier pour visiter nos bâtiments exemplaires et s'inspirer de cette démarche. Il est dès lors crucial de ne pas perdre tous les avantages de cette initiative. **Le Conseil** insiste dès lors pour que le nouveau concept de « bâtiments bruxellois » s'inspire en profondeur de la philosophie et de la méthodologie des Batex.

Enfin, en matière de labellisation de la durabilité des bâtiments, le Conseil demande que l'outil de labellisation à dimension interrégionale REF-B soit mis en œuvre au plus vite, notamment par la relance de la concertation avec les secteurs concernés pour les parties contestées. Le Conseil insiste également pour que l'on évite la création de nouvelles structures de gestion et que l'on recherche plutôt des synergies avec des organismes existants tels que par exemple le BCCA (Belgian Construction Certification Association).

Installateurs

Si des mesures existent déjà en la matière, **le Conseil** rappelle l'importance de la certification des experts et des installateurs de dispositifs permettant d'améliorer la PEB. Il souligne également l'importance de prévoir des possibilités de formation pour ces acteurs. Il insiste notamment pour que la Région sensibilise les étudiants aux intérêts et avantages des formations techniques et professionnelles.

Il soutient donc toute mesure visant la mise en place de système de certification de ces acteurs de la PEB. En outre, il insiste d'une part pour que la certification bruxelloise soit cohérente avec les dispositifs mis en place par les autres Régions et d'autre part pour que les experts et les installateurs bruxellois certifiés puissent être reconnus automatiquement dans les autres Régions.

Le Conseil insiste enfin sur l'importance que soit intégré au sein des programmes d'enseignement le contenu de ces certifications nécessaires à l'exercice d'un métier afin que les jeunes diplômés dans ce domaine puissent être directement opérationnels dans les entreprises.

2.4 Matériaux de construction

Le Conseil constate que le projet de plan prévoit que soient menées des « *actions de promotion porteront spécialement sur les matériaux qui ont un impact moindre sur l'environnement et la santé, c'est-à-dire les matériaux qui utilisent moins de colle, les matériaux naturels, les matériaux recyclés ou recyclables et robustes* ».

Le Conseil insiste pour que la promotion des matériaux soit axée sur leurs performances technique, énergétique et environnementale ramenées à l'échelle du bâtiment, en tenant compte de l'analyse du cycle de vie du produit, plutôt que sur le seul critère de l'origine des matières premières utilisées dans le cadre de leur fabrication.

Les modifications qui devraient être apportées au RRU (cf. pg 82 dernier paragraphe) doivent s'inscrire dans cette même logique.

2.5 Mesures de soutien en matière d'environnement

Le Conseil estime nécessaire d'évaluer les impacts de l'ensemble des mesures de soutien en matière d'environnement (prime à l'investissement pour des mesures environnementales, primes énergie...). Il souhaite que ces mesures soient réévaluées et, le cas échéant, adaptées afin de les rendre structurelles et pérennes.

Le Conseil considère qu'il serait également utile d'évaluer et améliorer la communication existante autour des primes et de subsides en matière d'environnement dans la mesure où ces dispositifs sont souvent méconnus de leurs potentiels bénéficiaires.

2.6 Transport

En ce qui concerne les actions prévues en matière de transport, **le Conseil** souligne la nécessité d'une coordination avec les Cabinets et Administrations qui sont compétents en la matière. **Le Conseil** estime qu'il serait mieux d'intégrer toutes les questions de mobilité dans un seul plan de mobilité.

Le Conseil tient également à souligner un certain nombre de remarques qu'il a formulées dans des avis antérieurs, et en particulier dans l'avis d'initiative de mars 2014 (voir infra).

C'est ainsi que **le Conseil** a insisté à plusieurs reprises, et il continue à le faire, sur la cohérence indispensable entre les différents plans qui abordent des questions de mobilité et qui peuvent revêtir un intérêt communal, régional ou interrégional et fédéral. Tous ces plans doivent constituer un ensemble cohérent de mesures qui s'accordent à tout point de vue et qui poursuivent un objectif commun. En effet, les mesures d'un plan ne sauraient être contradictoires avec celles envisagées dans un autre plan. Compte tenu de notre contexte institutionnel, **le Conseil** insiste sur la nécessité d'une concertation entre les différents acteurs en matière de mobilité.

Le Conseil estime qu'en matière de mobilité des objectifs à brève, moyenne et longue échéance doivent être définis sans délai.

En effet, d'après **le Conseil** il faut sans délai trouver des solutions aux problèmes de mobilité journaliers. Dans ce domaine, **le Conseil** recommande l'élaboration de « solutions quick-win » qui permettent d'atteindre des résultats concrets dans un délai relativement court : une optimisation de ce qui existe déjà, une meilleure intégration et une coordination des mesures.

2.7 Liste des axes

Action 8) Instaurer une tarification progressive et solidaire de l'électricité

Le Conseil rappelle à ce sujet son avis du 19 décembre 2013 à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale.

Action 28) Créer une société de services énergétiques régionale

Le Conseil s'interroge sur la création d'une nouvelle entité publique. **Les organisations représentatives des travailleurs** suggèrent d'évaluer la possibilité d'intégrer cette société dans un organisme public existant. **Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** suggèrent d'évaluer également la possibilité d'en confier les missions à une société privée via un marché public.

Action 46) Mettre en oeuvre une tarification au km pour les poids lourds

Le Conseil rappelle à ce sujet son avis du 19 mars 2015 sur l'avant-projet d'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette.

Action 48) Définir un plan d'action pour la mise en oeuvre d'une tarification à l'usage pour véhicules particuliers

Le Conseil estime que la fiscalité constitue un élément-clé dans l'approche des aspects de mobilité et qu'il convient de consacrer une réflexion à différents points afin de développer une vision globale de la fiscalité, liée à une meilleure mobilité.

Le Conseil souhaiterait être informé de l'analyse d'impact socio-économique concernant la taxation kilométrique des véhicules légers ainsi que les autres options envisagées.

Pour exercer un impact sur la congestion du trafic, l'instauration d'un prélèvement kilométrique intelligent doit d'après **le Conseil** répondre à deux conditions : être intelligent et s'appliquer à tous les véhicules.

Le Conseil trouve en effet que les recettes d'un système de prélèvement kilométrique pour véhicules lourds et légers devraient être consacrées à l'entretien et à l'amélioration des infrastructures et être investies dans les transports en commun afin de proposer de véritables alternatives à l'usage de la voiture.

Pour le surplus, **le Conseil** renvoie à son avis d'initiative du 20 mars 2014 relatif à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Actions 52) et 53) concernant les vélos

Afin d'encourager l'usage du vélo, **le Conseil** demande que l'on aménage davantage de parkings sécurisés. Il est par ailleurs important que l'on vérifie la demande et les besoins réels sur le terrain, en particulier quand il s'agit d'obliger des entreprises à aménager ces parkings pour vélos.

Action 64) Optimiser la gestion des feux

Le Conseil estime enfin que l'utilisation de technologies intelligentes en matière de mobilité peut aboutir à une meilleure gestion du trafic et des infrastructures, et que leur usage peut dès lors proposer des solutions à bref et long terme (aussi en matière de qualité de l'air). **Le Conseil** adhère dès lors à l'optimisation proposée du réglage de la signalisation sur les carrefours, ce qui devrait permettre de fluidifier le trafic routier, ainsi que celui des transports en commun. **Le Conseil** insiste l'importance d'une cohérence sur ce point entre le présent plan air-climat-énergie et le plan mobilité.

*
* *