



VERS 2024

5

Concilier développement durable,
économie et libertés _

DéFI - Août 2023

Editeur responsable : François De Smet - DéFI - 127 chaussée de Charleroi - 1060 Saint-Gilles

Introduction

“ La vague de chaleur continue ce 5 juillet 2063, avec un temps très ensoleillé. Durant le courant de la journée, des nuages cumuliformes pourront se développer, mais il fera principalement sec. Il fera très chaud, avec des maxima jusqu'à 37 degrés en Campine et des minima de 23 degrés dans le centre du pays. Le vent sera faible d'est.”

Fiction présentée dans le rapport de l'Institut Royal Météorologique (IRM) 2019

Les faits sont connus : le climat se dérègle durablement à cause de l'exploitation par l'homme des énergies fossiles depuis environ deux cents ans. Le climat que nous connaissons ne sera plus jamais celui que nous connaissions il y a vingt ans ; celui que nous connaissons aujourd'hui sera différent de celui que nous connaissons dans vingt ans. Ce mouvement est irréversible à l'échelle humaine et nous pouvons déjà en mesurer, depuis quelques années, une première série de conséquences : sécheresses, incendies, inondations...

Pour DéFI, nous ne pourrons pas assurer le devenir de la planète sans changer le mode de fonctionnement de notre société. Nous devons absolument limiter les dégâts. L'Europe, si elle veut limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré, doit parvenir à diminuer ses gaz à effets de serre de 55% à l'horizon 2030 et de 85% à l'horizon 2050.

La Belgique doit remplir cet engagement de diminution des gaz à effet de serre à tout prix : c'est l'engagement premier de cet axe 5.

C'est un défi colossal dont la réussite, à l'heure actuelle, paraît peu probable : la seule année où la réduction des gaz à effet de serre a été conforme à la trajectoire des accords de Paris est l'année 2020, celle où presque toute l'humanité s'est retrouvée confinée par le Covid-19.

Parvenir à respecter cette trajectoire soit sans mesures fortement coercitives, soit sans révoltes sociales et économiques, apparaît pratiquement impossible. Sauf à accepter de mobiliser tous les outils disponibles en cessant les débats idéologiques entre pro- et anti-nucléaire, pro- et anti-renouvelable, pro- et anti-sobriété.

En effet, le dérèglement climatique, mais aussi l'effondrement de la biodiversité et la raréfaction des ressources naturelles, constituent des bouleversements dont les effets se font déjà sentir sur l'ensemble de notre territoire. Même en réduisant fortement les émissions de gaz à effet de serre, nous devons faire face à une aggravation des effets du changement climatique. Si nous n'y prenons pas garde, les inondations cataclysmiques de juillet 2021 sont susceptibles de se répéter à intervalles réguliers, et avec une intensité similaire.

La façon dont nous pourrions y faire face variera selon l'intensité des phénomènes, mais aussi de ce que nous aurons mis en place pour nous y adapter : violence des précipitations, localisation des logements (zone inondable), type de bâti (imperméabilisation des sols, maisons individuelles ou immeuble), nombre et vulnérabilité des personnes concernées (mobilité, proximité des secours).

Si rien n'est fait et si les hommes laissent la planète filer vers les 2 degrés de réchauffement, des parties entières de la Terre seront inhabitables en 2100. Ces conséquences sont aussi terribles qu'imprévisibles.

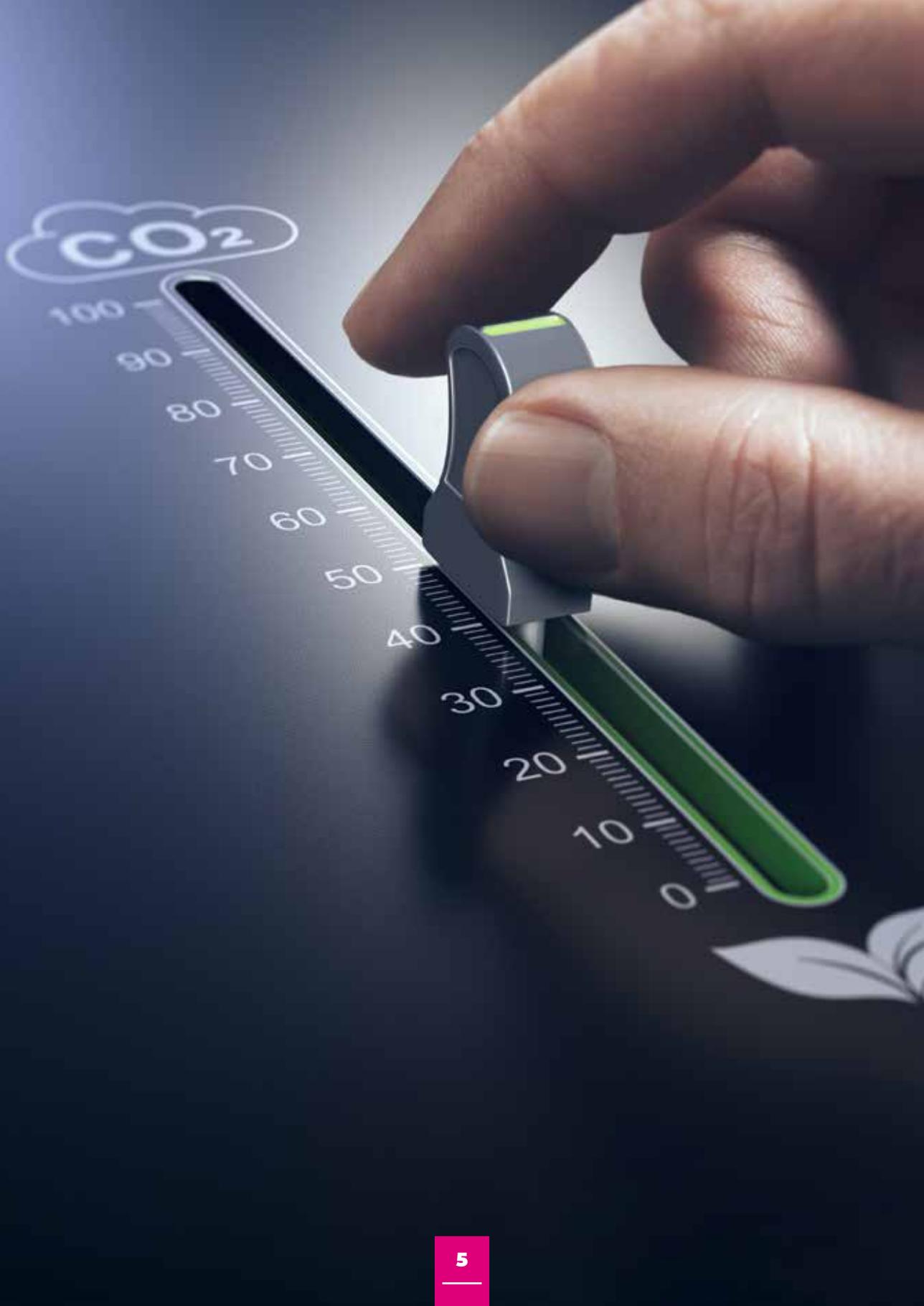
Tous les domaines d'activités publiques sont concernés par des risques multiples, susceptibles de s'agréger, de se renforcer ou de se succéder en cascade.

Les réseaux de transport, de communication ou encore le système de soins reposent toujours sur un socle physique : routes, voies maritimes, aéroports, réseaux de gaz, d'eau, d'électricité, de téléphonie.

Ces infrastructures, liées et interdépendantes, sont autant de points de vulnérabilité susceptibles d'affecter le bon fonctionnement de notre territoire. Les acteurs d'une collectivité n'ont pas d'autre choix que de faire face au risque en s'efforçant de les anticiper, et en menant des actions dites d'adaptation.

L'adaptation et l'atténuation du changement climatique sont indispensables et complémentaires.

Au regard des connaissances sur l'évolution du climat, nous devons à la fois combler le retard préoccupant que notre territoire accuse en matière d'adaptation au changement climatique, tout en accentuant les efforts pour agir sur la cause profonde de ces bouleversements : c'est-à-dire réduire drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre comme nous l'imposent les COP.





PAGE 3

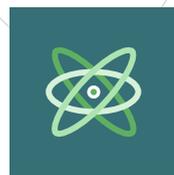
Introduction



PAGE 8

Atteindre
nos objectifs
climatiques

Page 8 Une transition
énergétique
et économique



PAGE 37

L'économie
circulaire comme
moteur de
développement
durable et de
croissance

Page 39 Miser résolument
sur la
consommation
durable

Page 40 Intégrer l'économie
circulaire dans les
marchés publics

Page 41 Stimuler la
dynamique
circulaire dans les
entreprises

PAGE 43

Développer une mobilité
responsable et durable

Page 45 Au quotidien : efficacité,
rapidité, fluidité

Page 51 En zone rurale : réinvestir la
mobilité partagée, et offrir un
réel choix

Page 52 En transit : confort, ponctualité

Page 57 Partout : garantir la sécurité
et l'accessibilité, tout en
rencontrant nos objectifs climat

Page 65 Le financement

PAGE 10

Reprendre le contrôle de notre énergie

- Page 11 Développer l'énergie renouvelable au maximum
- Page 17 Investir résolument dans le nucléaire de nouvelle génération
- Page 19 Faire le choix de la modération énergétique



PAGE 25

Rééquilibrer la gestion des espaces publics et naturels

- Page 25 Intégrer les objectifs de développement durable dans la gestion de l'espace public
- Page 26 Concevoir un aménagement du territoire résilient face aux enjeux du climat
- Page 29 Protéger l'environnement
- Page 33 Régénérer la biodiversité via un maillage vert des territoires communaux

PAGE 82

Faire du bien-être animal une valeur cardinale

- Page 82 Enseigner le respect des êtres vivants, dès le plus jeune âge
- Page 83 Le droit et la science comme référence pour améliorer le bien-être animal
- Page 94 Pas de bien-être animal sans contrôles et sanctions efficaces
- Page 95 Le lien positif entre l'homme et l'animal

PAGE 67

Agriculture et alimentation : pour un modèle soutenable, diversifié et intégré

- Page 68 Renforcer les fondamentaux
- Page 71 Renforcer et réguler les accords commerciaux
- Page 72 Structurer les circuits de proximité
- Page 73 Revoir la PAC de A à Z
- Page 76 Faire de l'agriculture notre alliée contre le dérèglement climatique
- Page 80 Mettre la technologie au service d'une agriculture soutenable



Pour atteindre nos objectifs climatiques : une transition énergétique et économique

Notre transition énergétique est à hauts risques économiques, sociaux et environnementaux. En effet, sortir rapidement des énergies fossiles implique une transformation d'une ampleur inédite des activités économiques, de l'emploi sur les territoires ou encore de la mobilité - laquelle dépend du pétrole à plus de 90%.

L'aménagement des territoires s'est longtemps fondé sur l'abondance pétrolière. Il a donné la priorité aux déplacements favorisant une division de l'espace en grandes fonctions (habitat, consommation, production) ainsi qu'un phénomène de périurbanisation qui a entériné la dépendance à la voiture individuelle pour les besoins du quotidien.

Or, les personnes qui risquent de souffrir le plus des effets des bouleversements écologiques et climatiques sont celles qui y contribuent le moins par leurs émissions de gaz à effets de serre. Les gens dont les revenus sont les plus modestes sont aussi ceux qui risquent le plus de subir les conséquences d'une transition énergétique mal organisée. Ce sont eux aussi qui éprouvent le plus de difficultés à évoluer vers des modes de vie sobres en carbone.

Pour demeurer désirable et tenir ses promesses en dépit des crises inéluctables, la transition énergétique et écologique doit impérativement s'accompagner d'un processus d'amélioration continue de la résilience de nos territoires. C'est ainsi que nous concevons le développement durable : comme un équilibre qui se déploie avec l'assentiment des citoyens.

La transformation des pratiques imposée par les défis de la transition dépend des spécificités et de choix collectifs propres

à chaque territoire.

La régulation de l'économie, basée sur des objectifs de stabilité et d'équilibre, est de nature à restaurer dans sa pertinence et sa légitimité une économie de marché aujourd'hui dévoyée par un néolibéralisme prédateur.

Pour **DéFI**, le développement durable ne peut être l'alibi d'un modèle de décroissance économique : **nous devons pouvoir concilier écologie urbaine et rurale, environnement et économie.**

La décroissance économique, qui relève plus d'un dogmatisme idéologique que d'une véritable analyse scientifique, risquerait de nous diriger vers des restrictions particulièrement substantielles en termes de consommation des ménages, de santé de nos entreprises, avec tous les effets induits sur le plan social. Elle fait aussi l'impasse sur les légitimes aspirations des pays en développement.

Sans prôner la décroissance, il n'en demeure pas moins que nous devons ré-interroger l'approche de notre modèle macro-économique. Nous souhaitons voir émerger de nouveaux paradigmes économiques liés au mouvement de transition écologique, paradigmes qui intègrent une croissance qualitative, où toutes les mesures qui permettent de limiter le gaspillage et la non-efficience nourrissent la création de richesses, une croissance qui répare plutôt qu'une croissance qui abîme et qui épuise.

"Soyons logiques autant qu'écologiques" (Bertrand Piccard)

On ne peut toutefois faire l'impasse sur le contexte géopolitique et économique

international, auquel nous devons faire face, depuis la sortie de la pandémie COVID 19, associant le dérèglement climatique plus que jamais prégnant, l'instabilité due à la guerre en Ukraine, et le choc énergétique.

Devant ce triple mouvement à l'égard duquel économistes et experts osent aujourd'hui parler de récession, à ne pas confondre avec décroissance, les perspectives nous demandent humilité et d'oser une lucidité pragmatique, éloignée de tout dogmatisme et d'un idéalisme dépassé.

Plus que jamais, pour agir de manière pérenne dans les sept domaines qui sont ceux analysés dans le présent axe (énergie, gestion des espaces publics et naturels, économie, mobilité, agriculture et bien-être animal) qui tous, à des degrés divers mais de manière certaine, seront impactés par les chocs qui nous assaillent, le fil rouge doit être double :

- **agir, afin de limiter les effets du dérèglement climatique sous le prisme du développement durable**
- **et agir en repensant le modèle d'État : un État protecteur à l'égard de ses citoyens et de ses entreprises, un État qui est capable de prévisibilité et de planifier dans le sens noble du terme.**

Comme le dit à raison l'économiste Bruno Colmant, il y a un partage et un équilibre à faire entre "endettement public, paix sociale et solidarité" ; à l'aune des terribles défis que représentent la lutte contre le dérèglement climatique, la sécurité d'approvisionnement énergétique, la sauvegarde de nos espaces naturels, le fait de repenser nos modes de déplacement, la rénovation énergétique de nos habitats et bâtiments publics, le fait d'assurer une transition douce de notre modèle agricole, prendre en considération de manière durable le paramètre "bien-être animal", notre modèle économique et social doit se réinventer de manière structurelle dans une vision de libéralisme social, distincte de l'ultra-capitalisme et de sa croissance frénétique incompatible avec les marqueurs climatiques et environnementaux mais aussi d'une vision de décroissance absolue et de désert économique, incompatible avec l'atténuation des inégalités sociales.



DÉFI s'engage à :

1. Mettre tout en œuvre pour que la Belgique atteigne ses objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre tels que fixés par la Commission européenne et les accords sur le climat



Reprendre le contrôle de notre énergie

En quelque deux cents ans de monde moderne et industriel, nous avons forgé une société reposant sur l'exploitation de ressources carbonées. Tout ce qui nous entoure, tout ce qui fait notre vie de tous les jours, dans les meilleurs aspects comme dans les pires, est issu de cette révolution industrielle : charbon, pétrole et gaz ont largement façonné la richesse des hommes, le développement industriel, l'urbanisation, la mondialisation... et par voie de conséquence le développement de l'État-Providence (pensions, allocations de chômage, soins de santé, etc.).

Nous sommes, à ce titre, pratiquement "drogués" à une abondance énergétique qu'il nous est très difficile de retirer de l'équation. Alors que nous avons construit toute notre société, en ce compris ses aspects économiques et sociaux, sur l'abondance à profusion qu'offrent le pétrole, le charbon et le gaz, il faut aujourd'hui relever un double défi : sauver une planète qui risque de devenir réellement invivable pour l'humanité et parvenir à vivre sans ressources fossiles.

Ce pari gigantesque paraît incompatible avec notre niveau de vie actuel et avec des modèles où les citoyens, attachés à leurs libertés et aux modes de vie qui sont les leurs, ne sont pas spontanément enclins à poser des choix difficiles dont les bienfaits ne seront pas visibles à l'échelle de leur existence, malgré les conséquences de plus en plus visibles du dérèglement climatique. Sauf à faire des choix forts, audacieux et immédiats, et à les expliquer de la manière la plus transparente possible en vue d'obtenir une adhésion la plus large.

Pour nous en sortir il faudra :

- **de la modération énergétique, massivement**
- **de l'énergie renouvelable, massivement**
- **de l'énergie nucléaire, massivement**

Sans choisir, sans les opposer, et sans davantage de tergiversations.

Le seul réel débat de la prochaine décennie consiste dans la marge de manœuvre entre ces trois leviers ; mais il ne fait nul doute qu'ils doivent être actionnés tous les trois, dès maintenant.

Le "triangle d'or", c'est la proposition politique d'arrêter de mettre ces trois leviers en compétition et d'investir massivement, et en même temps, **dans l'énergie nucléaire nouvelle génération, l'énergie renouvelable et la modération énergétique**, et de faire de ces trois piliers l'alpha et l'oméga de notre politique énergétique et climatique - c'est-à-dire de notre politique tout court tant ceci a de fortes implications économiques, sociales et géopolitiques.

Le combat pour une croissance fondée sur la transition énergétique positive est aussi un combat contre la régression, en faveur d'un pragmatisme environnemental, loin des dogmatismes. Le pari du triangle d'or c'est aussi de faire face à une certaine décroissance qui sera inévitablement induite, lors des prochaines décennies, par la sortie et/ou l'épuisement des énergies fossiles. L'enjeu sera donc de remplacer la croissance économique sans fin par une croissance qualitative.

1. Développer l'énergie renouvelable **au maximum**

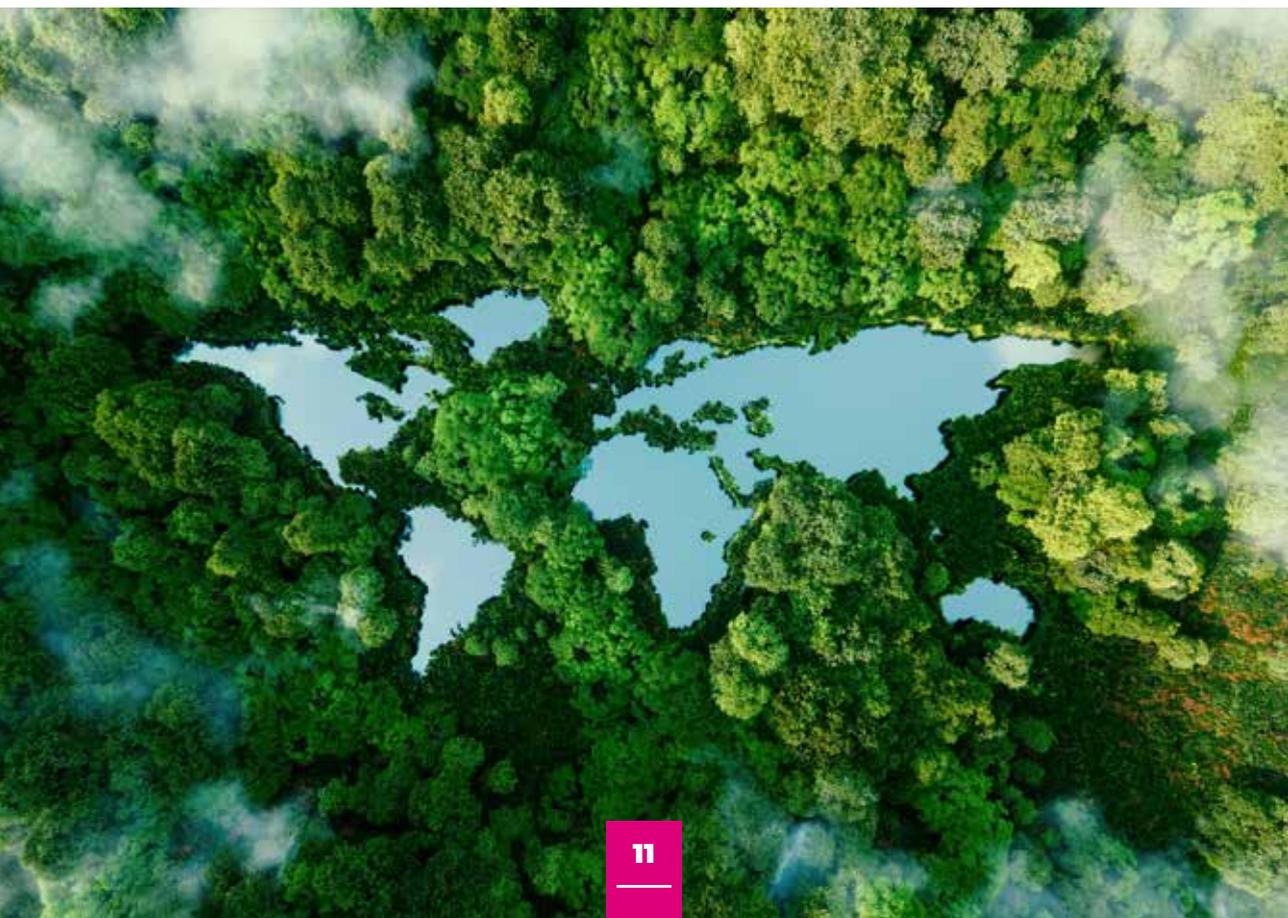
1.1. Vers un “traité de Rome” du renouvelable pour mutualiser nos efforts

Même si cela ne peut physiquement suffire et que l'horizon des “100% renouvelable en 2050” est un mythe irréaliste, il ne fait nul doute que, tant d'un point de vue écologique qu'économique, il faut développer le plus possible les énergies renouvelables, dans une perspective à la fois belge et européenne.

L'Europe, de manière générale, est très dépendante de l'extérieur (à plus de 50%) sur le plan énergétique. La transition écologique constitue dès lors une opportunité forte de réduire, voire de supprimer cette dépendance, qui repose essentielle-

ment sur des énergies fossiles.

Pour rappel, le taux du renouvelable dans la consommation énergétique belge est de 9,1%. Or, si nous pouvons – et devons – limiter nos émissions de CO2 pour atteindre les objectifs des Accords de Paris, force est de constater que les possibilités topographiques de la Belgique pour produire de l'énergie renouvelable sont très limitées : notre ensoleillement est notoirement faible, et le nombre d'éoliennes effi-



caces possibles, en ce compris offshore, est limité.

En revanche, nous avons un double atout : la qualité historique de notre diplomatie, et notre position géographique centrale. L'Union européenne, et l'Europe au sens large, s'étend de la Sicile au cercle polaire, et du Groenland aux îles grecques. Nos pays ont des topographies et des sources d'énergie variées, à différents moments de la journée et de l'année. Nous en appelons ainsi à la création d'un **marché commun de l'énergie et du climat**, sous la forme d'un nouveau «traité de Rome» du renouvelable qui tirerait parti de nos différences climatiques sur le plan géographique. Dans un réseau électrique européen unifié, l'Italie et l'Espagne produiraient de l'énergie solaire, les pays d'Europe du Nord pourraient apporter les énergies éolienne et hydraulique propres à leur topographie. Les différents pays d'Europe mutualiseraient ainsi une partie de leur production en profitant de leurs atouts respectifs, sans négliger d'investir également dans nos capacités de stockage à grande échelle de l'énergie produite. C'est un des aspects techniques où la recherche et le développement doivent avoir les moyens d'investir.

DéFI plaide également pour que les investissements des pouvoirs publics en fa-

veur des énergies renouvelables ne soient pas comptabilisés dans la dette établie selon la norme SEC (Système européen des comptes) car ces investissements doivent être accélérés et de grande ampleur pour atteindre les objectifs du GIEC dans le délai recommandé.

Ce traité de Rome de l'énergie renouvelable justifie que la Belgique se retire également du traité sur la Charte de l'énergie (TCE), un accord de commerce et d'investissement international conclu au début des années 1990 qui n'est plus compatible avec les engagements climatiques auxquels souscrivent l'ensemble des pays de l'Union Européenne et s'avère protecteur des énergies fossiles. La France, l'Espagne, les Pays-Bas, la Pologne et l'Allemagne ont annoncé leur intention de se retirer du TCE, et l'Italie a déjà fait le pas.

DéFI est d'avis que l'Union Européenne, si elle veut s'engager résolument dans la transition énergétique, se doit de dénoncer ce traité.

Nous pourrions ainsi relever un triple défi : profiter de la transition écologique pour en faire à la fois une opportunité économique, une prise d'indépendance énergétique européenne, et un chantier européen nouveau, dont l'Europe a bien besoin.

Afin de soutenir au maximum l'essor des sources d'énergie renouvelables indispensables à la transition énergétique, **DéFI s'engage à :**

2. Développer un marché européen commun de l'énergie renouvelable
3. Exiger que la Belgique se retire du Traité sur la Charte de l'Énergie (TCE) et qu'elle soutienne la révision des traités européens afin de les mettre en conformité avec les accords internationaux en matière de lutte contre le dérèglement climatique.



1.2. Développer notre production d'énergies renouvelables

Pour **DéFI**, il faut assurer un mix énergétique qui soit le plus efficient possible en fonction des contingences territoriales et des besoins des entreprises et des ménages.

Il faut évidemment continuer à soutenir l'installation de panneaux photovoltaïques sur tous les toits possibles. Cela concerne les particuliers mais aussi les entreprises, et les bâtiments publics.

Pour faciliter ces travaux, il est essentiel que l'octroi de primes se fasse sous forme de tiers-payant, où la prime est directement déduite de la facture des travaux, de manière à aider particuliers et entreprises à bénéficier de ces panneaux sans avoir à avancer l'entièreté de l'investissement.

Les pouvoirs publics doivent donner l'exemple en installant des panneaux photovoltaïques dans tous les équipe-

ments collectifs (écoles, hôpitaux, infrastructures sportives, bâtiments communaux), et chercher des situations de partenariat privé-public en optimisant l'auto-consommation.

Le développement du parc éolien offshore doit se poursuivre, et de même que les projets hydrauliques mettant à contribution les fleuves : cela permettrait, selon le Bureau fédéral du Plan, de rencontrer nos objectifs climatiques de zéro émission nette de CO₂ en 2050.

Pour l'éolien terrestre, il faut mettre en place **une planification (au plus tard en 2025) au niveau régional pour permettre une intégration harmonieuse et régulée dans des zones moins densément peuplées** et une meilleure utilisation du potentiel éolien global, ce dernier étant actuellement ralenti par de nombreuses résistances citoyennes locales.

DéFI entend favoriser l'éolien terrestre industriel (à grands mâts) dans les zones à faible densité de population et le long des autoroutes wallonnes, et soutenir, via des incitants financiers, l'implantation d'éoliennes à axe vertical (de moyenne grandeur) au niveau des PME et des TPE.

Dans tous les cas, il faut s'assurer que le développement des sources d'énergies

renouvelables s'accompagne des infrastructures nécessaires à leur exploitation.

L'avantage de l'énergie géothermique est d'assurer une production en continu à l'inverse de l'éolien et du solaire photovoltaïque. La géothermie exploite les nappes très chaudes et offre un bilan environnemental très favorable. La technologie ne peut, néanmoins, être déployée sur l'ensemble des territoires wallons et bruxellois. Il convient donc de valoriser le **potentiel géothermique wallon** en établissant un cadre et des normes favorables à son développement, et d'explorer les possibilités de géothermie en Région bruxelloise. **DéFI** préconise de soutenir les études en sous-sol et la recherche-développement du secteur. Au-delà, les intercommunales investiront sur la base d'une analyse de rentabilité des projets de chauffage pour des immeubles d'habitation et au moyen, le cas échéant, d'un partenariat public-privé (PPP).

DéFI propose que les **communautés locales d'énergie** soient encouragées à recourir à la production d'énergie via la biomasse (l'ensemble de matières organiques végétales ou animales) utilisée pour produire du chauffage (combustion, gazéification, biométhanisation,



micro méthanisation) ou de l'électricité (cogénération ou la riothermie). C'est par exemple le cas à Ciney, où la Province de Namur envisage la construction d'une unité de biométhanisation et, à terme, de développer ce programme énergétique à l'échelle provinciale.

DéFI s'oppose, par contre, à la création de méga-centrales. Ces centrales ont un impact environnemental significatif, accroissent notre dépendance énergétique et favorisent peu la création d'emplois en comparaison d'autres technologies.

Le développement des modes de production d'énergie va de pair avec la question du stockage. Pour **DéFI**, il est indispensable d'investir dans la recherche et

le développement et, ensuite, dans les infrastructures qui nous permettront de stocker les énergies produites pendant les heures creuses de consommation pour les utiliser plus tard, quand nous en avons besoin. Ainsi, nous pourrions, par exemple, faire face aux pics de consommation (le soir, et particulièrement l'hiver) en consommant l'électricité produite plus tôt, aux heures d'ensoleillement.

Enfin, le développement du renouvelable est l'occasion d'un développement de nouvelles industries : la production de batteries pour compenser les énergies intermittentes, de bornes rechargeables et la recherche sur l'aéronautique à hydrogène doivent être stimulées par les pouvoirs publics.

Afin de soutenir au maximum l'essor des sources d'énergie renouvelables indispensables à la transition énergétique,

DéFI s'engage à :

4. Faire placer, partout où cela est possible, des panneaux photovoltaïques sur les bâtiments publics
5. Augmenter les primes pour le placement de panneaux photovoltaïques dans les habitations privées et les entreprises et les rendre plus accessibles via des avances de fonds, via le mécanisme du tiers payant.
6. Développer de manière maximale le parc éolien offshore en mer du Nord
7. Développer l'éolien terrestre en Wallonie en tenant compte des zones peu densément peuplées
8. Déterminer au niveau wallon des projets géothermiques, un par province, à exploiter au plus tard pour 2030.
9. Déterminer au niveau wallon des projets de biomasse - biométhanisation, microméthanisation, riothermie et cogénération -, à exploiter au plus tard pour 2030, et ce un par province
10. Soutenir le développement des communautés d'énergie, notamment en veillant à ce que les réglementations ne leur soient pas défavorables.
11. Investir dans la recherche et le développement et, à terme, le déploiement, de solutions de stockage des énergies



1.3. Miser sur les pompes à chaleur

Il faut aussi se lancer dans un chantier majeur : l'installation massive, partout où les maisons sont correctement isolées, de pompes à chaleur en remplacement des chauffages au mazout et au charbon en priorité, puis des chauffages au gaz.

Un tel projet, d'une génération, sera très profitable puisqu'il permettra immédiatement d'enregistrer des économies d'énergie et de CO₂.

Dans le droit fil des décisions déjà prises pour respecter les accords de Paris, **DéFI** souhaite mettre un terme à la commercialisation des systèmes classiques de chauffage au mazout et au gaz :

- dès 2024 pour toutes les nouvelles constructions ;
- dès 2030 pour le remplacement des chaudières existantes dans les habitations privées (maisons, villas) sauf en prévoyant une nouvelle chaudière d'une puissance max. de 50% de l'ancienne installation en complément

d'un nouveau système de pompe à chaleur réversible ;

- dès 2035, pour le remplacement des chaudières existantes dans les immeubles à appartements sauf en prévoyant une nouvelle chaudière d'une puissance max. de 50% de l'ancienne installation en complément d'un nouveau système de pompe à chaleur (idéalement réversible). Pour les immeubles à appartements, les situations devront sans doute être analysées au cas par cas tant il est vrai qu'isoler fortement de grands immeubles sera complexe et difficile à imposer.

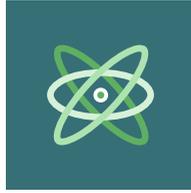
DéFI souhaite aussi interdire la vente de poêle à charbon dès 2025 et autoriser leur remplacement par des chaudières ou poêles à pellet.

Pour rappel, le charbon utilisé dans les poêles de chauffage domestique bénéficie toujours d'un taux de TVA réduit à 12% !



Afin de soutenir au maximum l'essor des sources d'énergie renouvelables indispensables à la transition énergétique, **DéFI s'engage à :**

12. Remplacer progressivement toutes les chaudières à mazout des particuliers, en priorité, puis celles au gaz, par des pompes à chaleur



2. Investir résolument dans le nucléaire de nouvelle génération

Le nucléaire «ancienne génération» comporte des défauts et des risques, comme toute technologie, et l'objectif d'en sortir à moyen terme ne fait plus guère débat.

Néanmoins, dans un monde où il faut choisir entre sauver la planète des conséquences catastrophiques et imprévisibles du dérèglement climatique et une gestion des risques calculée, le nucléaire constitue le seul outil d'amortissement du choc que va représenter la sortie des énergies fossiles.

Il est donc temps de sortir de l'emprisonnement idéologique anti-nucléaire dans lequel stagne notre pays depuis la loi de sortie de 2003. La question du nucléaire est désormais une nécessité imposée par l'agenda social et économique. Mais les chantiers qu'il exige demandent une vision à vingt ou trente ans qu'il faut donc démarrer, avec des choix, dès maintenant. Mettre en place un nouveau parc nucléaire prendra au moins 20 ans. Les tergiversations, les allers et retours et les bagarres perpétuelles, qui freinent l'innovation sur le sujet, doivent d'urgence être mis de côté : **il nous faut une planification sur 25 ans, et qui engagera plusieurs gouvernements.**

Certes, dans l'immédiat, il convient de prolonger les deux réacteurs les plus récents, et ce pour 20 ans et non 10.

Mais il faut surtout, et rapidement, investir dans le nucléaire nouvelle génération. Celui-ci est plus facile, plus sûr et produit moins de déchets. Il pourrait également permettre d'utiliser moins d'uranium. Les 100 millions d'euros prévus en recherche sont à l'heure actuelle une ligne dans un budget, dont on ne sait guère comment ils sont et seront utilisés. Il faut mettre le turbo et être aptes à sortir ces nouvelles centrales à l'horizon 2040.

A l'instar de la Chine, qui expérimente actuellement une centrale utilisant du thorium et des sels fondus plutôt que de l'uranium et de l'eau, mais aussi de plusieurs pays européens, **la Belgique doit devenir pionnière du nucléaire nouvelle génération**, et devenir une force d'impulsion européenne. Notre pays doit ainsi mobiliser ses moyens publics et privés et ses ingénieurs afin, demain, d'être non seulement une nation experte du démantèlement des anciens réacteurs, mais une nation experte des nouveaux. **L'Union européenne doit mutualiser ses efforts de recherche et de développement sur le nucléaire de nouvelle génération en vue de garantir son indépendance énergétique future, dans un monde où elle devra se passer à moyen terme de pétrole et de gaz.**



Dans la perspective de maintenir l'énergie nucléaire dans le cadre de la transition énergétique vers une société décarbonée,
DéFI s'engage à :

13. Prolonger les deux réacteurs les plus récents Doel 4 et Tihange 3 de 20 ans au lieu de 10
14. Prolonger les réacteurs les plus âgés de 10 ans
15. Investir et se spécialiser afin de faire de la Belgique un acteur-clef du nucléaire de 4e génération
16. Impulser, autour d'Euratom, une mutualisation des forces des pays de l'UE afin de rendre celle-ci autonome sur le plan nucléaire de nouvelle génération
17. Offrir une solution durable à la question des déchets nucléaires



3. Le choix de la modération énergétique

Les données actuelles sont implacables : même une mobilisation massive du renouvelable et du nucléaire ne suffirait pas à conserver le mode de consommation que nous offre, depuis 200 ans et surtout depuis les 50 dernières années, l'utilisation massive des ressources carbonées. Par ailleurs, le pic de production du pétrole a été atteint en 2008, et celui du gaz est en vue.

Cela signifie qu'à l'horizon de 20, 30 ou 50 ans, et ce même sans nous en priver volontairement pour sauver la planète, nous serons de toute façon confrontés à l'épuisement des ressources fossiles. Les technologies pourront freiner cette décroissance, mais pas l'empêcher.

Se séparer des énergies fossiles est impossible à faire du jour au lendemain, et sera impossible à faire sans répercussions sur notre manière de vivre.

Pour gérer ce choc, même avec les parachutes que constitueront le renouvelable et le nucléaire, il faudra de toute façon recourir à une forme de modération énergétique, terme que nous préférons au triste et moralisant terme de "sobriété". Pour ne pas subir la décroissance, il faut organiser la modération. Pour ne pas se retrouver face à un mur de décroissance économique et de récession, il faut optimiser l'efficacité énergétique.

Nous pensons que cela est possible sans casse sociale, économique ou démocratique si, avec l'accompagnement du nucléaire et du renouvelable, nous prenons les devants en utilisant l'énergie disponible de manière plus intelligente et efficace, en arrêtant les gaspillages, en adoptant l'attitude "modération énergétique" et en nous dotant des outils et des réflexes nous permettant de diminuer notre consommation.

3.1. Habitat : rénover, isoler, construire mieux

Le fait est connu : chauffer un logement mal isolé consomme plus d'énergie, et émet donc plus de CO₂. Il coûte aussi plus cher.

Le fait de laisser des personnes vivre dans un logement inadéquat entraîne un coût total annuel de près de 194 milliards € pour les économies des pays membres de l'Union Européenne, selon les estimations d'Eurofound (Fondation Européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail).

La Belgique se doit de réduire drastiquement sa consommation d'énergie ; en 2019, près de 20% des consommations étaient liées au logement (19.5%) selon l'Agence Internationale de l'Énergie (AIE).

Dans notre système institutionnel, ce sont les Régions qui disposent des leviers essentiels notamment en termes d'isolation des bâtiments.

Il faut donc impérativement mettre en œuvre toutes les mesures permettant l'isolation de l'ensemble du bâti. **C'est la meilleure protection contre les coûts de l'énergie et les dégâts écologiques des énergies fossiles.**

D'abord, il convient d'amplifier les systèmes de primes énergie. L'idée est de rendre gratuits les audits logement construits autour de la performance énergétique (et idéalement aussi autour du confort des logements).

Ces primes risquent de s'avérer faibles

pour les classes moyennes et dérisoires (donc inutiles) pour les plus nantis. Les financements nécessaires pour ces augmentations budgétaires pourront venir, par exemple, des bénéfices réalisés sur les investissements en champs solaires photovoltaïques visant l'auto-consommation.

DéFI souhaite rehausser les montants maximums de prêt à taux zéro et de primes à l'efficacité énergétique. En effet, outre le caractère de plus en plus onéreux des matériaux, et vu les désagréments liés aux travaux pour les propriétaires et locataires, il est utile de procéder à de grosses rénovations en une fois plutôt qu'à morceler les travaux. Il faut, enfin, que l'ensemble des primes énergies soient octroyées sous forme d'avances ou de recours à un tiers-payant.

En Wallonie comme à Bruxelles, la situation est assez critique car une large partie des logements affichent une certification PEB E, F, ou G, soit les logements les plus énergivores.

Le certificat PEB indique la classe énergétique d'un bâtiment basée sur la valeur de consommation théorique annuelle, laquelle doit permettre à l'acheteur ou locataire potentiel d'évaluer le caractère "énergivore" ou non de l'habitation.

Pour **DéFI**, il ne s'agit pas de remettre en cause la pertinence de ce certificat PEB qui répond à un souci de durabilité du bâti dès lors que l'on sait que pas de moins de 40 % des émissions de GES en Europe proviennent des logements.

Le certificat PEB étant une compétence régionale, chaque Région a développé sa propre grille de score de classe énergétique ; c'est ainsi qu'en région bruxelloise une habitation sera considérée comme très énergivore à partir de 345kWh/m²/an alors que ce même bien situé en région flamande ou en région wallonne obtiendra un score moindre.

DéFI est favorable à un alignement des grilles de score applicables au certificat

PEB de la Région bruxelloise sur celles des deux autres Régions ainsi qu'à une révision de la méthodologie de calcul dudit certificat, dans l'attente de la nouvelle directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments visant à rendre les certificats PEB plus clairs, plus fiables et plus visibles.

Il faut imposer à toute nouvelle construction des performances énergétiques efficaces et durables : on ne construit plus de passoires énergétiques, on préserve des zones non minéralisées, on impose pompe à chaleur et/ou chauffage électrique optimisé, on intègre la gestion et l'utilisation de l'eau de pluie, et ce, dès la conception du bâtiment.

Soutenir le développement d'une filière de matériaux de construction recyclés sera également nécessaire, vu la pénurie des matériaux classiques mise en évidence de manière chronique par le secteur depuis plusieurs années.

Dans le même esprit, les plans de rénovation énergétique comme le plan Rénovation doivent être liés, en amont, au développement de filières qualifiantes dans l'enseignement et la formation : sans main-d'œuvre qualifiée, sans entreprises en suffisance pour honorer la demande, nous ne pourrions améliorer la qualité de notre bâti.

Sur le plan fiscal, il s'agit de permettre l'abattement des droits d'enregistrement pour les ménages investissant dans la rénovation énergétique d'un bien immobilier acheté ou reçu par donation ou succession et d'exonérer temporairement du précompte immobilier les rénovations lourdes effectuées par les particuliers.

Il faut également envisager de diminuer la TVA sur les démolitions / reconstructions.

L'habitat mobile, énergétiquement performant, et léger (tiny house) devra également être encouragé. Certes, cette forme d'habitat reste un choix minoritaire pour un logement permanent. Toutefois, ces constructions légères permettent d'offrir

des solutions rapides et à moindre coût dans le cadre de projets à visée sociale (relogement des personnes sans abri, accueil d'urgence...), où il est d'autant plus perti-

nent de proposer un logement peu énergivore, afin de permettre aux personnes relogées de maîtriser leurs budgets.



Afin de permettre d'aborder de manière plus sereine le défi du dérèglement climatique, par la voie de la modération énergétique, **DéFI s'engage à :**

18. Imposer pour toute nouvelle construction des performances énergétiques durables.

19. Atteindre un taux de rénovation et d'isolation de 4 % du bâti existant par an d'ici 2035, en Wallonie et à Bruxelles,

20. Généraliser le prêt taux zéro pour toute une catégorie de travaux d'isolation au profit des particuliers.

21. Recourir au système de tiers payant pour les primes isolation et rénovation

22. Rendre l'audit logement (y compris énergie) gratuit pour 70% des habitants et amplifier les systèmes de primes énergie.

23. Évaluer, réviser et harmoniser les critères de certification PEB sur l'ensemble du territoire.

24. Encourager les investissements en rénovation énergétique par une fiscalité avantageuse : abattement de droits d'enregistrement, exonération du précompte immobilier, diminution de la TVA

25. Soutenir le développement d'une filière de matériaux recyclés et d'une filière de déconstruction et du réemploi.

26. Développer la formation (qualifiant et en cours de cours) et le nombre de personnes dans les domaines liés à la construction afin de disposer de la main-d'œuvre nécessaire à ces travaux.

27. Encourager l'habitat mobile, léger et performant sur le plan énergétique



3.2. Viser une consommation énergétique plus efficiente

Les mesures de modération énergétique prises par les pouvoirs publics depuis la crise de l'énergie le montrent : il est possible de modérer dès à présent l'énergie utilisée sans baisse de confort et de niveaux de vie. Ces efforts doivent être poursuivis. Cela passe par des plans de modération énergétique incluant la généralisation des LED, l'interdiction des enseignes lumineuses la nuit, des alternatives à l'utilisation de chaufferettes extérieures ainsi que la tempérance en matière de chauffage intérieur en commençant par toutes les institutions publiques.

Afin de permettre d'aborder de manière plus sereine le défi du dérèglement climatique, par la voie de la modération énergétique, **DéFI s'engage à :**

28. Imposer l'extinction de l'ensemble des enseignes lumineuses commerciales la nuit.
29. Imposer la norme de 19 degrés C de température de fonctionnement des bâtiments publics, entre 22h à 6h, du 31 octobre au 31 mars suivant.
30. Généraliser l'usage des ampoules LED dans l'éclairage public et des bâtiments publics.

3.3. Inscrire le changement climatique dans les mentalités

Enfin, la modération énergétique et la bataille contre le réchauffement climatique ne pourront se gagner sans un combat permanent de conviction et de sensibilisation, sur base scientifique, via l'enseignement.

Sous la bannière «Youth for climate», et pendant plusieurs semaines, jusqu'à 35.000 élèves et étudiants ont manifesté à Bruxelles et en Wallonie en faveur d'une politique climatique plus audacieuse. La mobilisation de la jeunesse nous a rappelé qu'une politique déterminée doit aussi passer par l'éducation.

Nous avons besoin d'une pédagogie basée sur le réel afin de motiver davantage les étudiants aux thèmes de l'environnement, du développement durable, de l'économie circulaire et des autres modèles économiques innovants.

DéFI veut dépasser le stade des initiatives ponctuelles pour que l'éducation à l'environnement et au développement durable ne soit plus le parent pauvre de notre enseignement, anecdotique, mais au cœur même des stratégies d'enseignement. L'enseignement du développement durable est un projet de société partagé au niveau mondial, pleinement pris en compte en Belgique, notamment au travers des plans fédéraux de développement durable.

DéFI souhaite que le climat, l'énergie et le développement durable, aussi importants aux yeux des jeunes, soient la base d'apprentissage à utiliser dans de nombreux cours (sciences, mais aussi mathématiques, français, morale, histoire & géographie,...). Par exemple, le concept de développement durable devrait être ajouté dans les cours de citoyenneté.

Plus largement, **DéFI** souhaite inciter toute la population à se mettre en marche en matière de pratiques durables. Les exemples ne manquent pas : boire de l'eau du robinet, investir dans des panneaux photovoltaïques, partir en vacances sans aller forcément très loin, manger plus de produits d'origine végétale, acheter des produits de proximité, en circuits courts, etc.

Concrètement, **DéFI** souhaite :

- renforcer l'enseignement des sciences sans lequel aucune avancée sérieuse ne sera faite dans les domaines complexes de l'énergie, du climat, de la mobilité ou des logements.
- inciter chaque école à prévoir, dans le cadre des plans de pilotage, une stratégie et des objectifs concrets à atteindre quant à l'environnement et au développement durable.
- inscrire l'éducation à l'environnement et au développement durable dans les référentiels du futur tronc commun, et en garantir la transversalité à l'ensemble des cours, des projets, des démarches... liés aux projets pédagogique et éducatif de l'établissement.
- inclure un cours de développement durable dans les cours d'économie.
- développer des cantines saines et durables, notamment en promouvant les circuits courts, les labels d'autorité publique, une alimentation équilibrée et en proposant des alternatives moins carnées à l'ensemble des élèves.

- favoriser, comme cela se fait déjà en Flandre, les activités d'éducation à la mobilité douce (brevet piéton, brevet vélo, ateliers de découverte du quartier de l'école, etc.) dès le plus jeune âge de la scolarité.
- créer des projets tels que la gestion d'un jardin d'école, d'un potager collectif, d'un compost, de ruches et organiser des visites scolaires de jardins collectifs.

Afin de permettre d'aborder de manière plus sereine le défi du dérèglement climatique, par la voie de la modération énergétique, **DéFI s'engage à :**

31. Implémenter une stratégie "développement durable et lutte contre le dérèglement climatique" au sein de l'enseignement secondaire et supérieur, tous réseaux confondus.

3.4. Mettre en place une taxe carbone à l'extérieur des frontières de l'Union Européenne

Le « Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) », dont le principe a été adopté en mars 2022 par le Conseil sous présidence française, et soutenu par le Parlement européen en juin dernier, vise à prélever une taxe sur les produits importés dans l'Union en provenance de pays moins ambitieux en matière de lutte contre le CO². Indirectement, l'objectif est aussi d'éviter les délocalisations des industries polluantes hors Europe.

En pratique, par l'effet de ce mécanisme, la tarification carbone de ces biens importés sera équivalente à celle payée par les entreprises européennes dans le système d'échange de quotas, le marché européen du carbone. **DéFI** demande que ce mécanisme soit mis en application dès que possible.

Tous les trois mois, les dividendes seront redistribués aux citoyens. C'est donc un effet immédiat sur leur pouvoir d'achat, et un incitant positif au changement de comportement.

Afin de permettre d'aborder de manière plus sereine le défi du dérèglement climatique, par la voie de la modération énergétique, **DéFI s'engage à :**

32. Mettre en application le mécanisme européen d'ajustement carbone aux frontières, équivalent d'une taxe carbone à l'extérieur des frontières de l'Union Européenne.



Rééquilibrer la gestion des espaces publics et naturels

1. Intégrer les objectifs de développement durable dans la gestion de l'espace public

Au niveau d'une commune, le Collège des bourgmestre et échevins est entouré, pour définir ses politiques et mesures, d'une série de commissions thématiques : environnement, énergie, vie associative, mobilité... mais trop rarement une commission développement durable. Pourtant, il est impossible d'avoir une vision transversale, et qui intègre les 3 piliers du développement durable (social, économique et environnemental), sans une telle commission.

Les objectifs d'une telle commission consistent, par exemple, à :

- Promouvoir et intégrer le développement durable, notamment dans le Programme Stratégique Transversal (PST) qui définit les objectifs d'une commune pendant une mandature ;
- Intégrer des critères de durabilité dans les marchés publics ;
- Doter la commune d'un Plan communal d'adaptation aux changements climatiques ;
- Définir des orientations en matière d'investissements à réaliser par la commune pour encourager le développement durable.

Les membres de cette Commission, désignés en Conseil communal, peuvent aussi s'aider d'experts à inviter en fonction de l'ordre du jour des réunions. Le développement durable nécessite en effet la rencontre de nombreuses disciplines, des sciences pures aux sciences sociales et psychologiques. Toutes les visions doivent aboutir à une vision commune, aussi démocratiquement que possible, dans le respect des autres, en stimulant les débats contradictoires, mais avec un objectif unique : mettre la commune le plus possible et le plus vite possible en phase avec les objectifs de développement durable des Nations unies.

Cette meilleure prise en compte du développement durable au niveau local doit aussi se refléter au niveau régional et fédéral avec une intégration maximale des objectifs de développement durable dans les Notes de Politique Générale, dans les Contrats d'administration et dans l'Analyse d'Impact Réglementaire (AIR).

DéFI considère que toute nouvelle mesure politique devrait subir cette analyse d'impact réglementaire sous l'angle du durable, dans un souci d'amélioration continue des politiques et mesures.

Pour intégrer les objectifs de développement durable fixés par les Nations Unies aux différents niveaux de pouvoirs, **DéFI s'engage à :**

33. Créer - dans chaque commune wallonne, bruxelloise et de la périphérie - une commission de développement durable.

34. Intégrer les objectifs de développement durable dans les Contrats d'administration et dans l'Analyse d'Impact sur la Réglementation (AIR).

35. Soumettre toute nouvelle mesure politique, tant fédérale que régionale, à l'Analyse d'impact sur la Réglementation (AIR).

2. Concevoir un aménagement du territoire résilient face aux enjeux du climat

Pour **DéFI**, il est indispensable d'améliorer la compréhension des effets du dérèglement climatique et de la transition post-carbone sur les territoires. Cela implique des actions de formation, le renforcement de l'ingénierie territoriale et environnementale, des bilans carbone et des diagnostics de vulnérabilité face aux crises climatiques et écologiques.

Il convient d'impliquer toutes les parties prenantes de la collectivité : entreprises, associations, citoyens, et de prendre en compte les inégalités sociales et territoriales face aux conséquences du dérèglement climatique et de la transition énergétique. L'enjeu est double : améliorer le lien social et le pouvoir d'agir des plus vulnérables, populations comme territoires.

Pour **DéFI**, l'implication de tous nécessite équité, audace et courage.

Il faut oser remettre en question nos manières d'agir dans ce contexte radicalement nouveau et incertain. Il faut avoir le courage de lancer une démarche collective de recherche de solutions à tous les niveaux de pouvoir. C'est une étape importante pour définir une nouvelle vision du territoire, nourrie de modération et d'enthousiasme.

De manière générale, il s'agit de

- sortir de la logique d'aménagement du territoire en zones mono-fonctionnelles (zoning industriel, zone résidentielle, ...) pour développer des aménagements qui permettent de rencontrer plusieurs objectifs ;
- limiter l'étalement urbain lié à l'habitat, et fixer des normes : tout nouveau lotissement doit assumer, à titre de charges d'urbanisme, les contraintes

liées à sa construction, ou s'intégrer aux infrastructures déjà existantes. Il convient d'envisager toute zone de lotissement, ou toute réhabilitation de site, comme un lieu de vie et non comme des zones exclusivement commerciales ou industrielles ou résidentielles ;

- Réaliser un cadastre des impétrants (eau, électricité, gaz, fibre), et veiller à la qualité des réseaux pour limiter les fuites d'eau notamment, et imposer la planification concertée des travaux ;
- Imposer des normes en termes de raccordement en façade (télédistribution, fibre, ...) pour éviter l'anarchie des circuits autant que les travaux inutiles et préserver le bâti, et la création d'un registre des circuits et raccordements installés par quartier

Par ailleurs, il convient d'adapter le territoire au dérèglement climatique et de préparer les territoires bruxellois et wallons susceptibles d'être impactés aux intempéries plus fréquentes et plus intenses :

- Favoriser le développement des aménagements permettant l'adaptation au dérèglement climatique (îlots de fraîcheur, parcs publics, plantations urbaines)
- Promouvoir, partout où c'est possible, la désimperméabilisation et l'infiltration.

- Évaluer, rénover et sécuriser les infrastructures de lutte contre les inondations (lacs, barrages, bassins d'orages, ...) et en développer partout où c'est nécessaire ;

- Restaurer les berges de rivières et cours d'eau conformément aux normes européennes de débétonnification ;

- Rendre obligatoire le respect des avis émis en matière de construction en zone inondable ;

- Repenser les plans régionaux d'aménagement du territoire en tenant compte des dernières connaissances en matière d'effets secondaires du réchauffement climatique ;

- Tendre lors de toute nouvelle construction/lotissement, et en particulier sur des terrains « vierges », à des habitations énergétiquement autonomes et donc sans coûts de consommation énergétiques pour leurs habitants ;

- Encourager l'usage de matériaux perméables. Plus globalement, la question de la perméabilité des sols doit être un enjeu constant du développement et de la rénovation en milieu urbain ;

- Favoriser les programmes visant entre autres à récupérer un max d'eaux industrielles pour les réutiliser dans d'autres processus industriels ou parfois même les potabiliser.



Pour transformer les pratiques imposées par les défis liés à la transition en termes d'aménagement du territoire, **DÉFI s'engage à :**

36. Consacrer, à minima, 1% par an du budget de fonctionnement de tous les niveaux de pouvoir à de l'acquisition de connaissances et à de la formation en matière de lutte contre le dérèglement climatique.
37. Mettre en place une convention citoyenne locale à l'occasion de l'élaboration des documents liés au développement territorial et à la mobilité.
38. Évaluer l'impact des actions dans le domaine du climat et de l'énergie sur les inégalités sociales et les inégalités entre les territoires.
39. Procéder à une analyse préalable sur les projets d'infrastructures, et notamment les zones et centres commerciaux, pour réaliser systématiquement une évaluation ex ante orientée vers la résilience et la transition écologique.
40. Limiter l'étalement urbain en termes d'habitat et de commerce, en favorisant la densification là où elle est encore possible.
41. Tendre, lors de toute nouvelle construction/lotissement, à des habitations énergétiquement autonomes et sans coûts de consommation énergétiques pour ses habitants
42. Réaliser un cadastre des impétrants (gaz, eau, électricité, fibre,...) et imposer la planification concertée des travaux, et faire de même pour les raccordements en façade
43. Favoriser le développement des aménagements permettant l'adaptation au dérèglement climatique (îlots de fraîcheur, parcs publics, plantations urbaines, végétalisation des immeubles)
44. Évaluer, rénover et sécuriser les infrastructures de lutte contre les inondations (lacs, barrages, bassins d'orages ...)
45. Restaurer les berges de rivières et cours d'eau conformément aux normes européennes de débétonnification
46. Rendre obligatoire le respect des avis émis en matière de construction en zone inondable
47. Repenser les plans régionaux d'aménagement du territoire en tenant compte des dernières connaissances en matière d'effets secondaires du réchauffement climatique





3. Protéger l'environnement

DéFI veut protéger l'environnement, tant pour assurer la santé et la qualité de vie locale des citoyens que pour répondre aux défis mondiaux comme le changement climatique ou l'épuisement des ressources.

3.1. Une ville qui respire et une ruralité respectée

La pollution atmosphérique demeure le principal facteur environnemental lié aux maladies et décès prématurés évitables dans l'Union européenne (UE). La surmortalité annuelle moyenne attribuée à l'exposition aux particules fines (PM10) est de 6% en Belgique.

Cette pollution représente un coût annuel d'au moins 8 milliards d'euros et une perte annuelle de 2,5 millions de jours de

travail pour cause de maladie. Les particules fines (PM10) sont principalement responsables de cette pollution, mais les oxydes d'azote (NO et NO2) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) nuisent également fortement à la santé des citoyens. Les émissions de polluants atmosphériques proviennent principalement de la consommation de combustibles pour le transport et le chauffage des bâtiments.

DéFI préconise de renforcer et d'adopter des mesures innovantes et ambitieuses à la hauteur de l'urgence sanitaire causée par la pollution de l'air, notamment en

développant végétalisation et espaces verts à proximité des grands axes de circulation.

Pour une ville qui respire et une ruralité respectée, **DéFI s'engage à :**

48. Adapter les seuils de mesure de la qualité de l'air en fonction des normes internationales.

49. Développer la végétalisation et le développement des espaces verts autour des grands axes de circulation pour protéger les habitations mitoyennes des afflux de polluants mais aussi dans les zones piétonnes, à proximité des écoles, des hôpitaux et des maisons de retraite



3.2. Tendre vers le zéro déchet, en ville et ailleurs

Le déchet peut prendre plusieurs aspects. S'il est souvent associé aux poubelles, il peut également se décliner sous plusieurs autres formes : déchets électroniques et ménagers, déchets de construction, déchets textiles, déchets alimentaires, obsolescence programmée des matériaux et des bâtiments. **En Belgique, pour l'année 2020, la production de déchets communaux s'établissait à 418 kg par habitant.** Aujourd'hui la devise est aux 4 "R" : Réduire, Recycler, Réutiliser et Repenser l'utilisation des déchets, afin d'assurer un traitement plus durable des ordures.

Il nous faudra mener plusieurs chantiers en parallèle pour tendre au zéro déchet, et notamment supprimer le ramassage de sacs poubelles à domicile par des camions.

L'objectif de DéFI est double : poursuivre la réduction de la quantité de déchets produits par habitation et la décarbonation des territoires. Comment ? En généralisant l'usage de conteneurs intelligents (poubelles à puce, conteneurs enterrés, conteneurs connectés, composteurs partagés...) sur l'ensemble des communes bruxelloises et wallonnes.

Sur les 262 communes wallonnes, 127 avaient recours l'an dernier aux poubelles à puce pour collecter les déchets (48%) tandis que la Région bruxelloise déplore l'inexistence de ce dispositif. Les poubelles à puce permettent de mesurer exactement le poids des déchets produits. Ainsi, le camion la pèse avant d'en récolter le contenu et le ménage paye selon sa production. Conséquence : cela incite les habitants à mieux trier leurs dé-

chets PMC ou organiques voire à composter.

À l'instar de ce qui se fait déjà dans de nombreuses grandes villes d'Espagne, d'Italie ou des Pays-Bas, il convient d'évoluer dans les grandes villes wallonnes (Charleroi, Liège, Mons, Tournai, La Louvière) ainsi qu'à Bruxelles vers un nouveau système de collecte de déchets visant à réduire les collectes hebdomadaires des déchets grâce à l'installation de conteneurs intelligents, si possible enfouis sous terre, là où l'urbanisme et/ou l'accessibilité le permettent. Ces conteneurs intelligents seraient équipés de panneaux photovoltaïques, et de compresseurs, afin d'augmenter leur volume de stockage avant vidange et d'un système d'alerte automatique à destination des sociétés chargées de la collecte des déchets lorsque les conteneurs sont remplis.

Ce nouveau système de collecte sera mis en place systématiquement dans les nouvelles constructions et pourrait également voir le jour sous forme de projet pilote dans plusieurs quartiers volontaires. Ce dispositif novateur, en complément aux poubelles à puce, permettrait de rencontrer notre objectif de décarbonation des espaces urbains.

DéFI souhaite éduquer nos jeunes à une consommation responsable et les sensibiliser aux incivilités tout au long de leur parcours éducatif et pédagogique. L'objectif étant d'assimiler les comportements civiques dès le plus jeune âge. À cette fin, des campagnes de sensibilisation ainsi que des mesures concrètes peuvent être prises dans les écoles, les

clubs de sport, les maisons de jeunes, les écoles de devoirs et/ou les quartiers problématiques. La majeure partie de ces mesures peuvent être adoptées en collaboration étroite avec les parents de jeunes.

En outre, DéFI veut que des initiatives soient mises en place par les différents niveaux de pouvoirs publics compétents afin de tendre vers le zéro déchet, soit éviter la production de déchets et/ou suremballages ainsi que le gaspillage alimentaire. La lutte contre les déchets et la problématique du suremballage sont intrinsèquement liées tandis que le gaspillage alimentaire est une réalité (en moyenne, un Belge jette 350 kg de nourriture par an). Pour résoudre ces problèmes, il est impératif que les citoyens et les entreprises, notamment de la grande distribution, s'inscrivent dans cette lutte.

Dans le même temps, pour les récalcitrants, l'aspect répressif est également nécessaire afin de veiller à la préservation de l'environnement. À cet égard, **DéFI** plaide en faveur d'un placement de caméras mobiles régionales à proximité des points problématiques en vue de permettre aux agents sanctionneurs d'avoir accès à la DIV (Direction pour l'immatriculation des véhicules) pour retrouver facilement les auteurs de ces incivilités et, in fine, les sanctionner administrativement. Bien sûr, le placement des dites caméras mobiles devra nécessairement faire l'objet d'un avis favorable de l'APD (Autorité de Protection des Données).

Pour tendre vers le zéro déchet, DéFI s'engage à :



50. Généraliser l'usage de conteneurs intelligents (poubelles à puce, conteneurs connectés, conteneurs enterrés, composteurs partagés...) sur l'ensemble des communes bruxelloises et wallonnes pour réduire la production de déchets domestiques, selon la technologie la plus adaptée aux réalités du territoire.

51. Installer, où cela est réalisable, dans les espaces urbains (plus de 20.000 habitants) des conteneurs intelligents pour réduire les collectes hebdomadaires des déchets.

52. Systématiser les poubelles de tri sélectif dans tous les lieux publics, les clubs de sport, les écoles, les hôpitaux et assurer une collecte et une gestion triées de ces déchets.

53. Lutter contre le suremballage, supprimer les plastiques et les remplacer par des matériaux recyclables (plastiques recyclables, papier, cartons, ...).

54. Éduquer nos jeunes à une consommation responsable et les sensibiliser aux incivilités tout au long de leur parcours éducatif et pédagogique.

55. Viser des objectifs "zéro déchet" pour les administrations publiques et les entreprises.

56. Instaurer un système de consigne pour les canettes et les bouteilles en plastique, élaboré sur base d'un plan coordonné, en collaboration avec le niveau fédéral, l'ensemble des entités fédérées et des pouvoirs locaux.

57. Créer des composteurs partagés - par quartiers - dans les espaces urbains et ruraux.

58. Placer des caméras mobiles régionales à proximité des points problématiques pour sanctionner les auteurs d'incivilités, soumises à une autorisation de l'Autorité de Protection des Données (APD)





4. Régénérer la biodiversité via un maillage vert des territoires communaux

L'effondrement de la biodiversité dans le monde est incontestable.

Or, dans le contexte de dérèglement climatique global, l'humanité a tout intérêt à gérer le capital que représente la biodiversité car de nombreux processus essentiels dépendent des capacités d'adaptation, de résistance ou de résilience des espèces et des écosystèmes.

L'humanité n'arrivera pas à enrayer l'érosion progressive de la biodiversité sans adopter rapidement un plan de sauvetage des forêts primaires et des océans. A cet égard, l'action menée tant au niveau national que régional et local, est pertinente.

La Belgique affiche un bilan assez contrasté, recueillant, d'une part, le deuxième meilleur taux de zones marines protégées en tant que zone Natura 2000 (38%) au niveau de l'Union européenne, et ce derrière l'Allemagne (46%), et d'autre part, en occupant les dernières positions au niveau de la protection des zones terrestres protégées (12.7% alors que la moyenne européenne est de 18%), sans préjudice du fait que le statut Natura 2000 ne concerne pas l'ensemble des sites protégés.

La protection de la biodiversité fait partie des compétences environnementales, et donc régionales. En Wallonie, les indicateurs vont dans le même sens qu'au niveau de la planète : 31 % des espèces qui ont été étudiées sont menacées de disparition à l'échelle de la Région, près de 9 % ont déjà disparu du territoire régional.

Toutefois, des signes encourageants témoignent que des mesures de protection ciblées, telles que l'interdiction de la

chasse des rapaces et d'autres espèces d'oiseaux, ou des actions de restauration conduisent à une amélioration du fonctionnement de certains biotopes ou à une reconstitution des populations de certaines espèces.

DéFI est conscient qu'il est nécessaire de prendre en considération la biodiversité dans les processus de production ou dans l'occupation du sol, tout en garantissant les équilibres économiques. C'est le propre du développement durable et c'est la logique d'une économie de marché dans laquelle s'inscrit DéFI : celle qui entend ne pas souscrire à une surexploitation de la nature, qui n'aurait pas le temps de se régénérer.

En milieu urbain, considérant que la pollution lumineuse est un vecteur de diminution de la biodiversité et de perturbation, **DéFI** propose de réaliser un **plan de "maillage noir"**, qui implique de

- réduire la pollution lumineuse des affiches et des panneaux publicitaires (classiques ou numériques) en analysant la possibilité de les éteindre pendant certaines heures de la nuit ;
- sensibiliser les entreprises à la réalisation d'audits en vue de réduire l'incidence de l'éclairage intérieur et analyser la possibilité d'interdire l'éclairage des étages et du rez-de-chaussée des bâtiments en dehors des heures d'utilisation ;
- évaluer les éclairages extérieurs existants et réduire la puissance des éclairages pendant certaines heures (par exemple en développant un éclairage intelligent) ;

- examiner les techniques d'éclairage extérieur existant du point de vue de leur incidence sur les espèces animales et végétales et les ajuster, notamment en les réduisant pendant certaines heures ou les renouveler en conséquence ;
- réduire les heures d'éclairage scénographique des bâtiments.

DéFI entend créer un **Fonds Nature** qui aurait pour finalité de promouvoir les projets transversaux qui renforcent la biodiversité (restauration des cours d'eau, d'espaces naturels en zones agricoles) et serait financé par des activités utilisant la nature (chasse, pêche, kayak) bénéficiant de ses services (captage d'eau minérale, épuration des eaux usées, cadre de vie...) ou les endommageant (artificialisation des sols).

La sauvegarde des alouettes, cailles, perdrix nécessite des mesures agro-environnementales plus contraignantes et importantes que celles subsidiées à l'heure actuelle.

DéFI est favorable à ce que les mesures agro-environnementales de protection de la biodiversité visent 3.5 % des surfaces cultivées sans que pour autant cela préjudicie aux activités agricoles et à leur fonction nourricière.

La chasse, souvent décriée, doit être vue uniquement comme un outil de régulation de la faune wallonne. DéFI souhaite interdire l'élevage à des fins de chasse récréative de petit et grand gibier. La pratique de la chasse sera strictement encadrée et limitée à des opérations de régulation de la faune.

DéFI entend à cet égard :

- dans les forêts en surpopulation de grands gibiers : mettre en pratique de manière plus intensive la chasse par affût sur miradors. Cette pratique ne nécessite pas de protéger les planta-

tions par des clôtures coûteuses. Elle est aussi plus éthique et écologique, et peut être combinée avec un système de licence ;

- interdire la chasse pour des espèces rares ou en voie de raréfaction et permettre que la petite faune, notamment celle des milieux agricoles, ne puisse plus faire l'objet de prélèvements autres que dans un but scientifique ;
- appliquer exclusivement les procédés de capture et de mise à mort qui engendrent le moins de souffrances.

Dans ce cadre, un plan de lutte contre la prolifération anarchique des sangliers sera mis en place.

Depuis l'instauration du Pôle Ruralité*, un certain déséquilibre existe entre les cinq sections (agriculture, agroalimentaire et alimentation ; chasse ; forêt et filière bois ; nature ; pêche), la chasse et la pêche étant toujours surreprésentées.

DéFI est favorable à une représentation plus équilibrée de différentes sections au sein du Pôle Ruralité.

En ce qui concerne le traitement des eaux usées, il est souhaitable, en ce qui concerne les zones en attente d'équipement, d'atténuer le rejet des eaux usées non épurées dans l'environnement par un contrôle du respect des dispositions pour les nouvelles constructions (station d'épuration individuelle).

Pour les zones équipées, il faut intensifier les contrôles de la conformité des raccordements aux égouts et collecteurs.

Le taux de pluviosité demeurant dans la moyenne supérieure en Belgique et en Wallonie, il faut veiller à pouvoir récupérer davantage les eaux de ruissellement et ainsi économiser l'eau de distribution, plus particulièrement dans toute une série de bâtiments publics.

* organe consultatif du Conseil Economique, Social, Environnemental de la Région wallonne, chargé de remettre des avis sur ce domaine de l'action publique qu'est la ruralité, d'initiative ou à la demande du Gouvernement wallon

À cette fin, la Région doit prévoir un plan vaste de construction de citernes en sous-sol et de raccordement à des pompes hydrophores afin de limiter le recours à l'eau de distribution pour toute une série d'usages pour lesquels il n'est nul besoin d'utiliser de l'eau potable (toilettes publiques...).

La gestion différenciée, ou gestion raisonnée durable, est une manière de gérer les espaces verts en milieu urbain qui consiste à ne pas appliquer à tous les espaces la même nature ni la même intensité de soins.

Ce mode de gestion des espaces verts consiste à augmenter le taux de végétalisation, la surface boisée, de limiter autant que faire se peut l'usage de pesticides, de replanter des haies et d'aligner les arbres, notamment dans le cadre de la prévention des inondations.

Plus généralement, en milieu rural, doit être rendu obligatoire le maintien des bandes enherbées entre les berges des cours d'eau et les cultures.

Dans un paysage marqué par l'artificialisation croissante des sols et la fragmen-

tation des espaces naturels, les jardins ont assurément un rôle à jouer pour aider la nature à se refaire une place certaine.

Un tiers de l'alimentation humaine et trois quarts des cultures dépendent de la pollinisation par les insectes. Si pas moins 350 espèces d'abeilles sauvages et bourdons butinent les fleurs en Wallonie, il n'en demeure pas moins que les populations de ces insectes ont subi une régression inquiétante ces dernières années. Une des principales causes de cette régression est la diminution des ressources alimentaires disponibles. Les abeilles ont besoin de pollen en quantité, en diversité et en qualité pour survivre.

Les insectes jouent donc un rôle important au jardin, essentiellement pour la pollinisation. Parmi ceux-ci, les auxiliaires, qui, prédateurs d'autres espèces dévastatrices (comme les pucerons), évitent l'utilisation d'insecticides. Pour les attirer au jardin, rien de tel que d'y installer des refuges, abris, gîtes, nichoirs conçus pour les héberger. Les hôtels reconstituent l'environnement naturel des insectes.



Afin d'améliorer le potentiel biodiversité de la Wallonie et de Bruxelles, **DéFI s'engage à :**

59. Créer un maillage noir, c'est-à-dire des zones préservées de toute pollution lumineuse

60. Créer un Fonds Nature pour promouvoir les projets transversaux qui renforcent la biodiversité.

61. Intégrer des matériaux favorables au développement de la biodiversité dans le bâti (type nichoirs, toitures végétalisées,...).

62. Atteindre 3,5% de mesures agro-environnementales contraignantes (haies, tourbières, jachères)

63. Limiter et contrôler la chasse à une pratique permettant la régulation de la faune wallonne, y compris les sangliers, et assortir le plan de gestion des espèces envahissantes d'une obligation d'information des promeneurs à charge des chasseurs.

64. Assurer une représentation équilibrée des associations de conservations de la nature au sein du Pôle Ruralité

65. Favoriser la collecte des eaux de pluie dans les bâtiments publics en les équipant de citernes et de raccords à des pompes

66. Pratiquer la gestion différenciée

67. Mettre en place de manière incitative dans les parcs et jardins publics de Wallonie un ou plusieurs hôtels à insectes

68. Mettre en place un plan arbre à l'échelle de chaque ville en tant que véritable atout pour la biodiversité mais aussi la qualité de l'air, fraîcheur en ville, l'aspect paysagé et social...



L'économie circulaire comme moteur de développement durable et de croissance

Aujourd'hui, la croissance de la demande, les problèmes environnementaux et l'épuisement des ressources naturelles nous imposent de revoir nos modes de production et de consommation.

L'économie circulaire a pour objectif de **réduire de manière drastique l'empreinte écologique et l'utilisation de matières premières**. Elle promeut la durabilité des biens produits, la modernisation de nos modes de consommation et la proximité de la production et de distribution des biens et des services.

Ce modèle repose sur trois principes :

- Le premier principe consiste à limiter au maximum l'utilisation des ressources naturelles, à les restaurer, autant que possible, si leur usage est incontournable.
- Le deuxième principe de l'économie circulaire fait intervenir la notion de cycle ou de boucle. L'économie circulaire opte pour une durée de prolongation de la durée de vie des produits grâce aux boucles de réutilisation : de la réparation à la rénovation, la réutilisation, le réusinage, et en dernier recours le recyclage des matériaux et des composants (qui constitue la boucle la plus énergivore) ; le recyclage consiste en un procédé de traitement des déchets qui vise à extraire les matériaux qui les composent afin de pouvoir les réintroduire dans un "nouveau cycle de vie".
- Le troisième principe de l'économie circulaire a pour finalité d'une part, d'accroître l'efficacité du système économique dans son ensemble dans

des domaines tels que l'alimentation, la mobilité, l'habitat, l'éducation, la santé, et d'autre part à gérer dans le même temps les externalités négatives comme l'occupation des sols, la pollution de l'air et de l'eau, ainsi que la pollution sonore.

L'économie circulaire est incontestablement un moteur de développement durable car elle répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. C'est donc une économie durable qui entend s'inscrire dans une économie de marché régulée.

Une étude de 2016 réalisée par PWC, l'Institut de conseil et d'études en développement durable et Oakdene Hollins, a tenté de chiffrer le potentiel économique de l'économie circulaire en Belgique à l'horizon 2030. Au sein de quatre secteurs clés (industrie chimique, alimentaire, machines et équipements, automobile) l'économie circulaire permettrait de créer à l'horizon 2030 :

- 3700 emplois directs si aucune mesure particulière n'est entreprise par les pouvoirs publics ;
- 11600 emplois directs dans l'hypothèse d'une politique volontariste.

Si on extrapole au niveau de l'économie belge, et si une politique volontariste est menée à tous les niveaux de pouvoir, pas moins de 100.000 emplois seraient ainsi créés par l'économie circulaire.

L'UCM (Union des Classes Moyennes) note à cet égard que les emplois créés

par l'économie circulaire sont en très grande partie non délocalisables, car ils sont basés sur la proposition de services et de coopérations ou sur de l'animation territoriale, et peuvent par ailleurs offrir des voies de reconversion pour des travailleurs dans des secteurs en déclin économique.

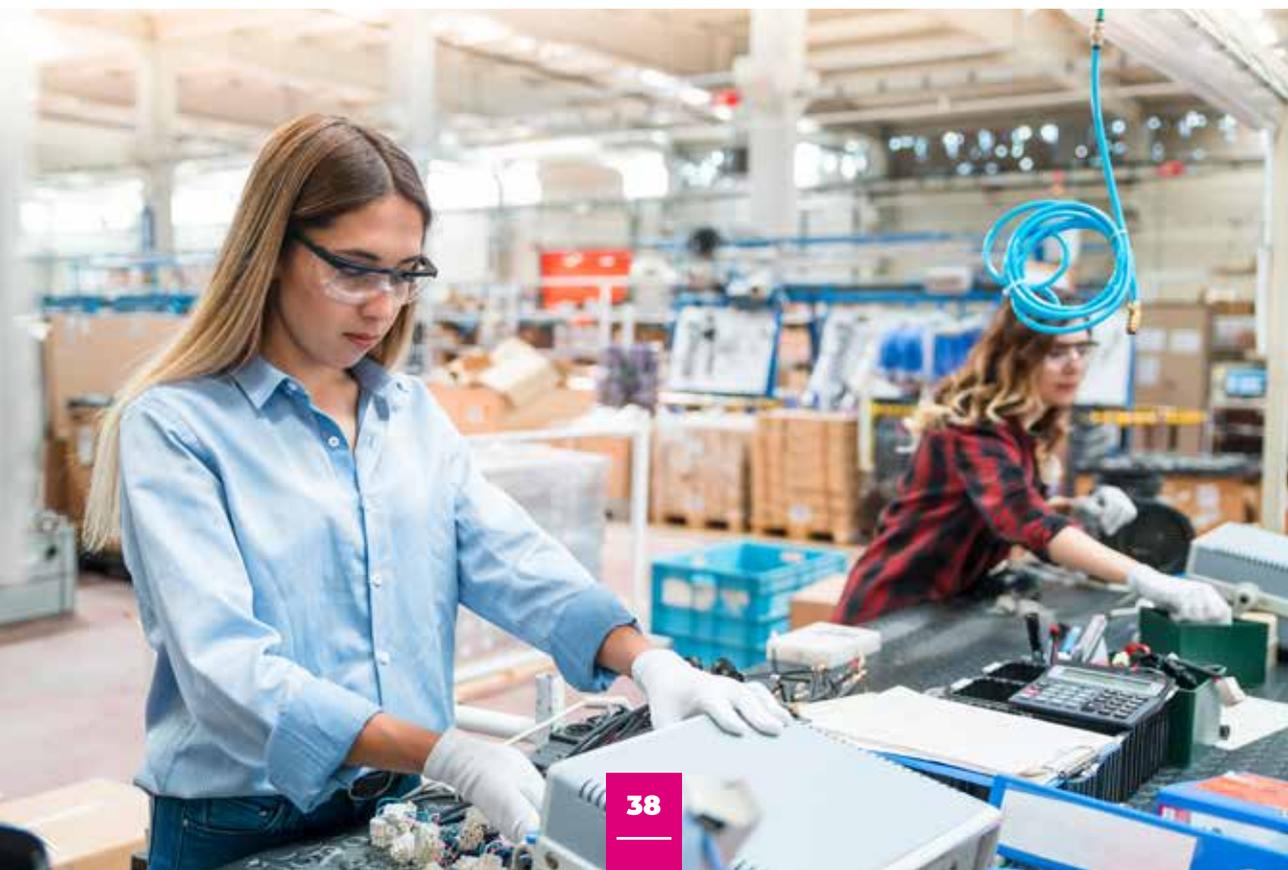
Le niveau européen étant incontournable en matière de politique énergétique et environnementale, la Commission Européenne s'est révélée fort active dans le développement de l'économie circulaire.

Dès 2008, l'Union européenne a adopté la directive relative aux déchets en vue d'assurer à l'avenir une gestion plus optimale des déchets. L'économie circulaire a également été intégrée dans le **Green Deal Européen de décembre 2019** et un nouveau plan d'action a été émis par la Commission européenne le 11 mars 2020.

Le constat actuel reste mitigé : seuls 12% des matériaux utilisés dans la production européenne proviennent du recyclage et 90% des produits suivent un modèle li-

néaire (extraction des ressources/ fabrication et assemblage/ distribution et utilisation/production de déchets) alors qu'au Japon pas moins de 50% des achats des collectivités locales sont circulaires depuis 2015 (Source: UCM).

Pour bon nombre d'observateurs, un modèle d'économie circulaire plus prégnant nécessite assurément une meilleure information des consommateurs sur les possibilités et l'origine des produits qu'ils achètent. Il sera également essentiel de favoriser les synergies industrielles entre des acteurs différents mais complémentaires, d'édicter des réglementations plus contraignantes, à l'instar de ce qui se fait pour lutter contre le suremballage et enfin, seul un changement de mentalité sera en mesure de dynamiser l'économie circulaire, changement de mentalité qui ne peut exister sans un partage des connaissances et des bonnes pratiques.



1. Miser résolument sur la consommation durable

A cet égard, **DéFI** préconise d'étendre les garanties légales des biens de consommation si possible au niveau européen, d'exiger la garantie d'accès aux pièces de remplacement pendant une période suffisamment longue et de créer un délit d'obsolescence programmée pour sanctionner toute technique qui vise délibérément à réduire la durée de vie d'un produit..

En parallèle, **DéFI** considère que la fiscalité doit être mise au service de cette économie circulaire, par exemple avec des diminutions de taux de TVA sur la réparation de biens, une activité intensive en main-d'œuvre et donc créatrice d'emplois.

Par ailleurs, **DéFI** propose de baisser la TVA sur la construction neuve à condition

d'arriver à des normes élevées en efficacité énergétique et durabilité, mais aussi la TVA sur les services durables comme la réparation (et pas seulement pour les vélos) et les produits durables (tous les 2 roues électriques, les panneaux photovoltaïques, les pompes à chaleur...). Un produit ou un service sera qualifié de durable lorsqu'il répond aux besoins essentiels de la population actuelle en nécessitant un minimum de quantités de ressources naturelles, et/ou en émettant un minimum de matières polluantes ou de déchets tout au long de son cycle de vie (production, utilisation, fin de vie ou recyclage,...), et/ou en évitant d'accroître les inégalités sociales, de sorte que les besoins des générations futures puissent encore être satisfaits.

Pour permettre à l'économie circulaire d'être ce moteur de développement durable qui concilie lutte contre le dérèglement climatique et croissance régulée, **DéFI s'engage à :**

69. Étendre les garanties légales des biens de consommation si possible au niveau européen, d'exiger la garantie d'accès aux pièces de remplacement pendant une période suffisamment longue

70. Créer un délit d'obsolescence programmée pour sanctionner toute technique qui vise délibérément à réduire la durée de vie d'un produit

71. Instaurer des diminutions de taux de TVA sur la réparation de biens ou sur les produits durables

72. Baisser la TVA sur la construction neuve à condition d'arriver à des normes élevées en efficacité énergétique et durabilité





2. Intégrer l'économie circulaire dans les marchés publics

Les services publics occupent un rôle central pour réduire nos déchets. Ils ont, en outre, pour vocation d'être innovants et de faire preuve d'exemplarité. Les marchés publics sont le reflet des pratiques des autorités publiques.

DéFI mettra en œuvre les réformes nécessaires pour qu'en 2030, une part significative des produits acquis ou exploités par les services publics soit recyclée et/ou issue de l'économie circulaire. Cette évolution suppose la création d'un label en économie circulaire, reconnu par l'ensemble des services publics.

Les entreprises doivent pouvoir disposer d'un guichet unique pour cette thématique transversale. Ce guichet aura pour vocation d'orienter et d'accompagner les porteurs de projets vers les opérateurs, publics et privés, à même d'assurer leur déploiement.

À cet égard, **DéFI**, afin de soutenir la demande en économie circulaire, revendique un intérêt accru des pouvoirs publics par l'intermédiaire d'objectifs chiffrés en matière de pourcentage d'achat de biens dits "circulaires".

Pour permettre à l'économie circulaire d'être ce moteur de développement durable qui concilie lutte contre le dérèglement climatique et croissance régulée, **DéFI s'engage à :**

73. Créer un label en économie circulaire, reconnu par l'ensemble des services publics

74. Mettre en place tant à Bruxelles qu'en Wallonie, un guichet unique "économie circulaire" qui aura pour vocation d'orienter et d'accompagner les porteurs de projets vers les opérateurs, publics et privés, à même d'assurer leur déploiement.



3. Stimuler la dynamique circulaire dans les entreprises

Dans le contexte actuel de crise, il est indispensable pour les entreprises de créer une dynamique d'adaptation et de changement par l'innovation. Cette nécessité peut devenir une opportunité pour les entreprises qui ne vendent plus un objet, mais un service local : en effet, pour être vertueuse, l'économie circulaire doit rester locale (pour éviter les transports polluants).

L'économie circulaire permet d'instaurer une telle dynamique, tout en générant potentiellement des effets positifs au niveau social. En effet, en plus de favoriser la diminution des déchets et un nouveau mode de consommation, l'économie circulaire peut :

- contribuer au soutien du développement économique local par une consommation relocalisée,
- être source de création de nouvelles filières dédiées à la réparation, au réemploi et au recyclage ; de ce fait, elle peut aider à la création d'emplois qualifiés et non délocalisables
- donner un nouvel élan et des perspectives à long terme à l'économie sociale

- participer au maintien des compétences techniques et du savoir-faire du capital humain.

L'économie circulaire se retrouve donc à juste titre au cœur du Plan de relance wallon.

Dans cette perspective, **DéFI** postule la création d'un ou plusieurs éco-pôles wallons, qui rassembleraient au cœur d'une ZAE -Zone d'Activité Économique- des entreprises spécialisées dans la réparation, la réutilisation, le reconditionnement, ou encore le recyclage en attirant plusieurs acteurs de la récupération : donnerie, ressourcerie, artisans, designers, etc. Cette démarche nécessiterait la collaboration des invests, des intercommunales voire des PPP (Partenariats Publics Privés).

Un écopôle repose sur une symbiose industrielle, à savoir un réseau de synergies industrielles qui s'implante sur un territoire donné. Ces synergies industrielles peuvent prendre la forme de partenariats ou des secteurs qui partagent entre eux des produits dérivés de leur activité (énergie, eau, logistique, ou matériaux), ce qui leur permet, à travers le bouclage de ces flux de matières et d'énergie, de réduire

conjointement leur impact sur l'environnement

L'objectif est, comme sur le site de l'écopôle de Tere, de conjuguer compétitivité économique et performance environnementale. Ces synergies concernent la gestion et l'utilisation des matières pre-

mières, de l'énergie, de l'eau ainsi qu'une mutualisation de la demande de transport des marchandises et des questions de mobilité. À ce jour, une douzaine d'entreprises sont installées sur le site, principalement actives dans le secteur de la chimie.



Pour permettre à l'économie circulaire d'être ce moteur de développement durable qui concilie lutte contre le dérèglement climatique et croissance régulée, **DéFI s'engage à :**

75. Créer à tout le moins cinq écopôles wallons, un par province, à l'horizon 2030, ainsi qu'un écopôle en Région bruxelloise.

76. Mettre en place un plan régional Wallonie-Bruxelles d'économie circulaire



Développer une mobilité responsable et durable

La mobilité, comme l'énergie, est une des composantes des questions liées au dérèglement climatique. Le transport est à lui seul responsable de 20% des émissions de CO2. Faut-il pour autant interdire voitures et motos, pénaliser ceux qui prennent la route, et obliger tout le monde à rouler à vélo ? Pour **DÉFI**, une solution aussi caricaturale est inimaginable. Comment demander à qui que ce soit de renoncer à sa voiture, si aucune alternative ne lui est proposée ?

Oui, nous sommes au point de rupture du modèle actuel.

Oui, il nous faut d'urgence repenser nos déplacements.

Dans un monde idéal, la mobilité serait fluide, et décarbonée. Chacun disposerait de solutions souples et adaptées à ses besoins. Les trains seraient à l'heure, confortables, performants. Les bus roulant au méthane offrirait des liaisons de courtes ou longues distances dans tout le pays, à intervalles réguliers. Les trams assureraient des trajets fiables et rapides dans les centres-villes. Chacun pourrait utiliser, selon son impératif du moment, une voiture, un vélo, une trottinette, tous électriques. Les piétons et les personnes à mobilité réduite pourraient quant à eux se déplacer sans crainte, sur des trottoirs confortables et dégagés de tout obstacle. Pour tous, les mots d'ordre seraient liberté, efficacité et responsabilité.

Malheureusement, nous sommes encore loin de cette mobilité rêvée. Les transports en commun disponibles ne sont pas pleinement performants, et les nouveautés,

comme le tram de Liège ou le RER entre le Brabant wallon et Bruxelles n'avancent guère. L'arrivée des trottinettes électriques pose des problèmes de sécurité criants. L'électrification des voitures et motos est freinée par les prix élevés des véhicules et le peu de bornes électriques disponibles... Ne parlons même pas de l'état des routes en Wallonie.

Bref, la mobilité reste un thème qui divise, et pour lequel les solutions idéales n'existent pas. Pourtant, la crise climatique nous oblige - ou nous donne l'opportunité, c'est selon - de repenser nos déplacements. Et si nous saisissons l'occasion pour tendre un peu plus vers cet idéal de mobilité fluide, efficace et responsable ?

Chez DÉFI, nous sommes convaincus qu'il n'y a pas une solution parfaite à imposer à tous, mais bien un faisceau de moyens pour permettre à chacun une mobilité durable, responsable et efficace. Autrement dit, la mobilité de demain est celle qui permettra des déplacements à la fois les moins polluants possible, les plus efficaces et les plus adaptés à chaque situation.

Il ne s'agit donc pas d'opposer les usagers les uns aux autres mais au contraire, de tendre vers un partage de l'espace public équilibré entre les différents modes de déplacement.

Pour DÉFI, toute politique de mobilité doit être construite autour des besoins des usagers, avec réalisme et responsabilité. Le pouvoir public doit, avant d'imposer ou d'interdire, mettre en place

les alternatives nécessaires au changement.

Certes, nous devons repenser nos usages de la voiture. Certains sont inévitables, notamment en zone rurale, d'autres peuvent être avantageusement remplacés par des véhicules légers ou de transport en commun.

Mais surtout, il faut offrir des alternatives crédibles. Pour cela, il faut développer encore les infrastructures et les conditions de sécurité indispensables aux cyclistes.

Il faut déployer des transports en commun (qu'ils soient bus, tram, métro ou trains) tant en zone rurale qu'en zone urbaine, en donnant la priorité aux zones blanches, pas ou trop peu desservies.

Il faut travailler à une meilleure coexistence des différents modes de transports sur l'espace public, en préservant à la fois les riverains et les usagers, et en y intégrant activement les PMR.

Il faut oeuvrer à plus de sécurité, et de confort de trajets, notamment pour les navetteurs en transport en commun, et il faut prendre en compte les effets indésirables - pollution sonore, qualité de l'air - des transports en général sur la qualité de vie des habitants.

Enfin, il est indispensable de repenser le transport de marchandises, qu'il se fasse par avion, par bateau, par rail ou par route, et l'intégrer dans une logique de consommation responsable et durable.

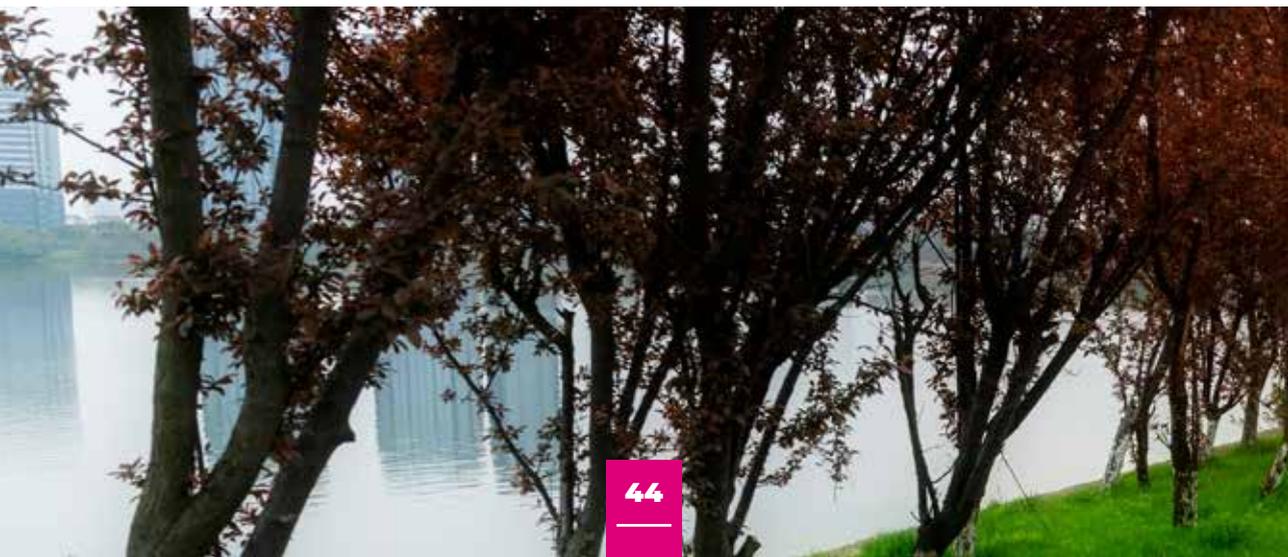
Pour **DéFI**, une mobilité intelligente et responsable ne peut se réaliser qu'en offrant plus de possibilités, afin de permettre à chacun de choisir la solution la plus adaptée à son besoin et sa situation.

A Bruxelles comme en Wallonie, et un peu partout en Europe, la mobilité actuelle des personnes est par trop dépendante et centrée sur les déplacements en voiture individuelle.

Pour **DéFI**, la mobilité de demain doit évoluer **vers des modes de déplacement plus propres et plus partagés, c'est une nécessité**, tout en garantissant à chacun le libre choix de son mode de déplacement, qu'il vive en zone urbaine ou en zone rurale.

Ce chapitre abordera la mobilité selon cinq angles :

- En ville : efficacité, rapidité, fluidité
- En transit : confort, ponctualité
- En zone rurale : réinvestir la mobilité partagée
- Partout : garantir la sécurité et l'accessibilité, tout en rencontrant nos objectifs climat
- Le financement



1. Au quotidien : efficacité, rapidité, fluidité

La qualité de l'espace urbain est un enjeu primordial, dans toutes les rues et sur toutes les places. Notre objectif est de créer un espace public de qualité, basé sur le principe de la ville de proximité, privilégiant les cheminements naturels des modes actifs et spécifiquement des piétons, leur assurant la perméabilité des quartiers, la réduction de l'emprise de la circulation et du stationnement sur l'espace public.

1.1. Le piéton

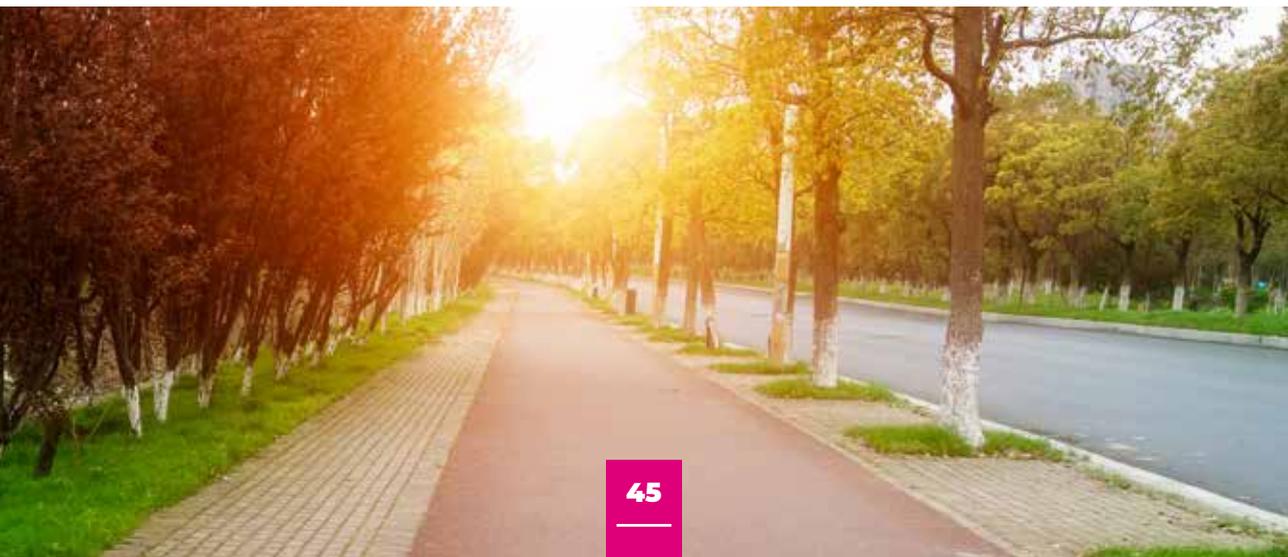
Pour **DéFI**, il est important de conférer un statut au piéton, tant en ville qu'en zone rurale. Il s'agit de se rappeler de l'importance de la marche au sens large, de ses enjeux en termes de confort, d'accessibilité et de sécurité.

La marche est un maillon essentiel de la chaîne de mobilité. Chacun est amené à se déplacer à pied, non seulement au centre-ville mais également au sein des quartiers. La marche doit être aussi encouragée pour rejoindre les services de mobilité permettant de choisir l'option la plus adaptée à chaque déplacement.

Notre ambition est de faire des modes actifs le mode de déplacement majoritaire (56% des déplacements) pour les distances de moins de 2km effectuées à pied ou en vélo.

Cela implique

- d'investir dans un programme d'aménagement d'itinéraires piétons confortables et sécurisés, depuis le piétonnier du centre-ville, en reliant des pôles piétons majeurs (Louise, Cinquantenaire, Parlement européen, Tour & Taxis,...) dans un rayon d'environ 2 km, soit 30 minutes de marche ;
- de rénover des infrastructures piétonnes existantes, en se basant notamment sur les diagnostics PAVE, afin d'offrir une qualité de confort et de sécurité pour les déplacements. À cet égard, il sera important d'offrir au minimum une largeur de trottoir proportionnelle aux flux piétons, de permettre une liberté de mouvement optimale et de garantir l'accessibilité pour tout usager.





Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement, **DéFI s'engage à :**

77. Développer un véritable statut du piéton en Région wallonne et en Région bruxelloise au niveau des plans de micromobilité.

78. Aménager, en Région bruxelloise, de magistrales piétonnes rayonnant depuis le piétonnier du centre-ville, en reliant des pôles piétons majeurs (Louise, Cinquantenaire, Parlement européen, Tour & Taxis,...) dans un rayon d'environ 2 km.

79. Lancer un plan de rénovation des infrastructures piétonnes existantes en Wallonie et à Bruxelles, en se basant notamment sur les diagnostics PAVE, afin d'offrir une qualité de confort et de sécurité pour les déplacements.

1.2. Le vélo et la trottinette électrique

Développer l'usage du vélo est une des voies possibles pour diminuer nos émissions de CO2. Le vélo, et le vélo électrique, sont une solution de déplacement légère et rapide, pour des courtes à moyennes distances. Il est toutefois nécessaire de rendre la pratique plus sûre, et de garantir un partage équitable de l'espace public avec les autres usagers.

Dans les villes, les enjeux sont les suivants :

- Créer des pistes cyclables sécurisées et séparées de la voirie sur tous les grands axes
- Améliorer et sécuriser les connexions des pistes cyclables au niveau des carrefours
- Entretien des pistes cyclables existantes

- Lutter contre les vols de vélos, notamment via la création de parkings sécurisés.

Pour **DéFI**, il faut sécuriser l'accès à vélo des vingt principaux centres urbains wallons dans un rayon de 10 kilomètres via des infrastructures sécurisantes - et non de simples marquages au sol. Cet investissement en mobilité s'avèrera rentable : les récentes études VITO sur les autoroutes à vélo montrent que chaque euro investi rapporte entre 2 et 14 euros uniquement en matière de santé.

De plus, et en complément des cinq "corridors vélos" exclusivement dédiés au vélo comme mode de déplacement, décidés par le Gouvernement wallon et reliant une ville du Brabant wallon à la

région bruxelloise (depuis Louvain-la-Neuve, Ottignies, Tubize, Braine-l'Alleud et Waterloo), de telles voiries cyclables puissent relier des points entre des villes dans chacune des quatre autres provinces wallonnes.

De manière générale, une concertation doit être menée au niveau des provinces wallonnes - dans un objectif de supra-communalité - de permettre les liaisons entre des communes de deux provinces limitrophes par des pistes cyclables. La

province doit être un partenaire public de premier plan pour favoriser les modes de déplacement à vélo.

Une mesure par ailleurs importante en termes de mobilité consisterait à rendre obligatoire l'immatriculation des vélos, trottinettes électriques, et vélos électriques au vu de la place croissante qu'ils vont prendre à l'avenir en termes de modes de déplacement, car en effet l'absence d'immatriculation pourrait créer un sentiment d'impunité.

Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement, **DÉFI s'engage à :**

80. Sécuriser l'accès vélo dans les centres urbains dans un rayon de 10 kilomètres via des infrastructures sécurisantes.

81. Implémenter les cinq corridors vélos reliant Bruxelles et le Brabant wallon et développer quatre autres corridors à l'horizon 2040, soit un par province, selon des modalités à définir en prenant appui sur les politiques provinciales de supra-communalité.

82. Créer des pistes cyclables sécurisées et séparées de la voirie sur tous les grands axes, en Région bruxelloise et en Wallonie ; améliorer et sécuriser les connexions des pistes cyclables au niveau des carrefours.



1.3. Les transports en commun

Bus, tram, métro sont des solutions de mobilité indispensables, a fortiori dans les centres urbains. Partout, et particulièrement là où les routes sont congestionnées, les transports en commun sont une alternative à soutenir et déployer.

Bruxelles, en tant que capitale de la Belgique et de l'Europe, se doit de développer un réseau de métro digne de ce nom. Cela nécessite, outre bien sûr la volonté politique partagée, des réformes en termes de gouvernance, une simplification des procédures urbanistiques afin de garantir une mise en œuvre rapide et consensuelle des projets prioritaires en matière de mobilité, un plan financier avec un recentrage des moyens de Beliris sur le métro (plutôt que le saupoudrage de projets) et l'apport d'autres moyens financiers (péage cordon en l'absence d'accord sur une TKI sur l'ensemble du pays). Par ailleurs, des moyens européens doivent être sollicités pour développer le métro bruxellois, au vu du service rendu aux institutions européennes.

Madrid a plus que doublé son réseau en 10 ans (115 à 295 km de réseau) (+180km). Outre l'indispensable Metro 3 reliant le nord et le sud de Bruxelles, que **DéFI** entend bien terminer dans les plus brefs délais, des études doivent être lancées rapidement pour lancer deux lignes supplémentaires. Ainsi, nous plaidons en faveur d'une prolongation de la ligne 2 vers Grand-Bigard ainsi qu'un parking de dissuasion, là où le parcours de la E40 arrive à son terme, et un lien entre le centre de Bruxelles et le campus du Solbosch de l'ULB.

Il faut aussi moderniser les lignes de métro existantes, concrétiser l'automatisation du métro et l'installation de portiques de sécurité sur les quais, augmenter les fréquences. Il faut également offrir des stations et des pré-stations plus



propres et plus confortables. La santé et la sécurité des voyageurs doivent être préservées, notamment par des mesures de la pollution à l'intérieur des stations, une évaluation des systèmes d'alerte en cas d'agression...

Ce développement du métro est complémentaire du développement des autres modes de transports publics dont le tram et le bus. Une attention particulière devra être portée à la réalisation des lignes de rocades à Bruxelles ainsi qu'à la prolongation de certaines lignes vers la périphérie.

Enfin, le développement des transports publics passe aussi par la recherche et l'innovation. Nous sommes a priori favorables à l'expérimentation de toute nouvelle forme de transport en commun, en ce inclus le trolley-bus ou les navettes autonomes.

Qu'il s'agisse des véhicules autonomes, de l'hyperloop ou de recherches sur de nouveaux types de propulsion des véhicules, il est essentiel de s'ouvrir à de nouveaux horizons. C'est bon pour l'environnement, c'est bon pour l'économie, c'est bon pour la fluidité de la mobilité. En effet, ne se cantonner aujourd'hui qu'à l'électrification des différents modes de transport, c'est foncer tête baissée vers une impasse. Différents problèmes s'imposent dès maintenant à nous : insuffisance des infrastructures de recharges, impacts environnementaux (indirects) des véhicules électriques, problèmes de sécurité dans les parkings sous-terrain...).

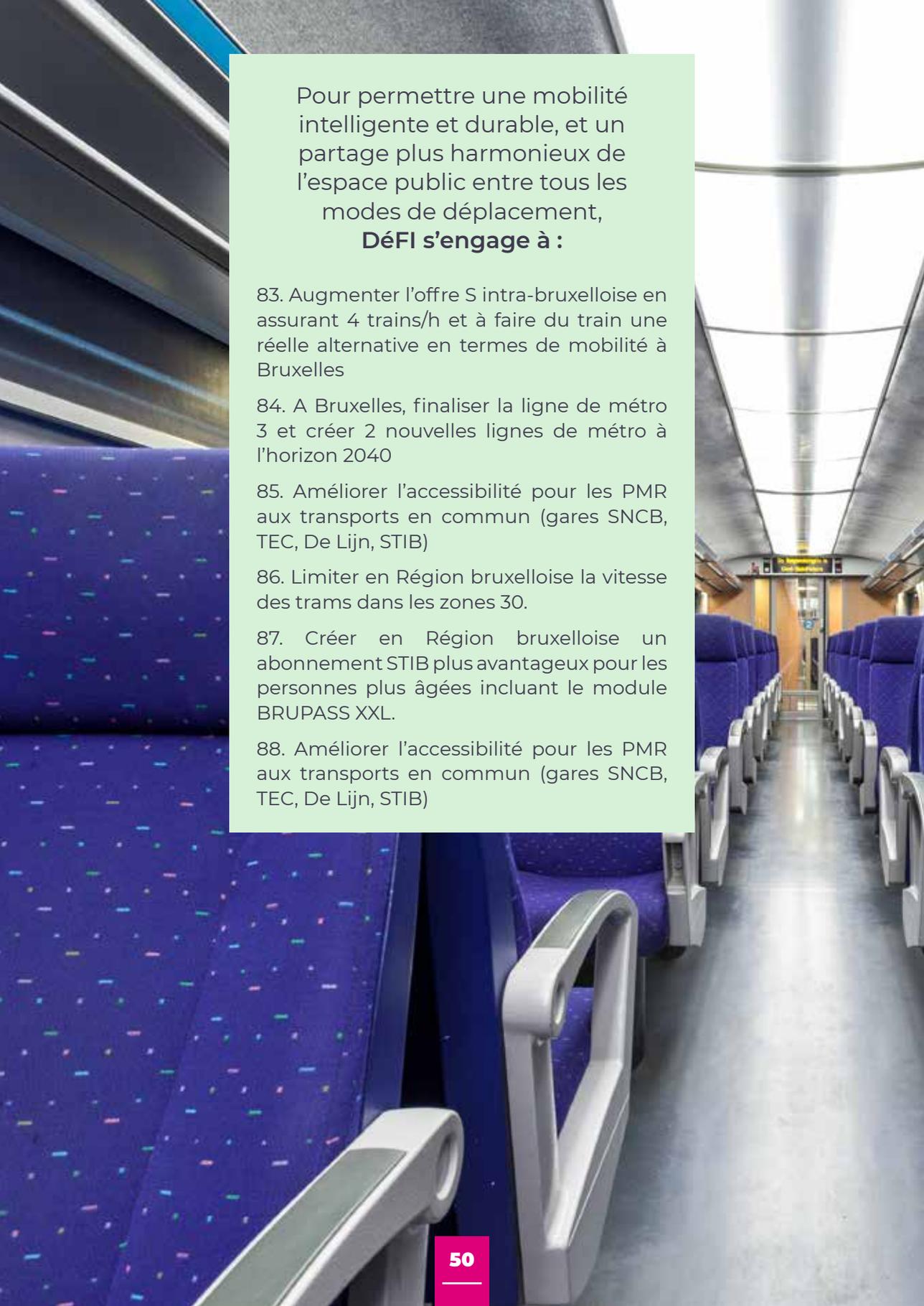
Pour que les mesures d'amélioration de la mobilité offrent un tout cohérent, ce projet doit être le fruit de la participation et de l'ambition de tous. Certains dossiers sont entre les mains de différents niveaux de pouvoirs (RER, voitures salaire, parkings de dissuasion...). Nous prônons une collaboration renforcée et étroite entre l'ensemble des partenaires publics et privés. Telle doit être la conception moderne et ambitieuse d'une politique de la mobilité résolument orientée « solutions », qui doivent être adaptées à

chaque territoire.

Dans les agglomérations, il faut favoriser le déplacement des personnes âgées en transport en commun. En Wallonie, les 65 ans et plus bénéficient déjà d'un tarif préférentiel.

A Bruxelles il s'agirait de créer une formule d'abonnement annuel STIB 65+ à 60.00 €, qui inclurait l'offre BRUPASS XL pour les 65 ans et plus, permettrait dès lors à de nombreuses personnes âgées de se déplacer facilement et régulièrement de la Région bruxelloise vers la périphérie, et inversement.

DÉFI s'engage par ailleurs à défendre une augmentation de l'offre S intra-bruxelloise en assurant 4 trains/h et à faire du train une réelle alternative en termes de mobilité à Bruxelles.



Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement,
DéFI s'engage à :

83. Augmenter l'offre S intra-bruxelloise en assurant 4 trains/h et à faire du train une réelle alternative en termes de mobilité à Bruxelles

84. A Bruxelles, finaliser la ligne de métro 3 et créer 2 nouvelles lignes de métro à l'horizon 2040

85. Améliorer l'accessibilité pour les PMR aux transports en commun (gares SNCB, TEC, De Lijn, STIB)

86. Limiter en Région bruxelloise la vitesse des trams dans les zones 30.

87. Créer en Région bruxelloise un abonnement STIB plus avantageux pour les personnes plus âgées incluant le module BRUPASS XXL.

88. Améliorer l'accessibilité pour les PMR aux transports en commun (gares SNCB, TEC, De Lijn, STIB)



2. En zone rurale : réinvestir la mobilité partagée, et offrir un réel choix

On ne peut penser mobilité en milieu urbain de la même manière qu'en milieu plus rural ou à moins forte densité démographique.

L'offre et l'accessibilité des transports publics pour celles et ceux qui ne sont pas motorisés doit être davantage concrétisée. Si l'on peut estimer plus juste de déplacer le centre de gravité de la voiture vers d'autres modes de déplacement en milieu urbain, l'alternative à la voiture doit pouvoir exister aussi en milieu rural, sans quoi, on manque l'objectif de tendre vers davantage d'égalité de traitement.

À cet égard, il convient impérativement que le TEC, la STIB et De Lijn implémentent un plan de développement de l'offre dans les provinces et dans les zones rurales où il est actuellement difficile de circuler si l'on ne possède pas un véhicule en dépit de la demande qui s'avère peut-être faible.

La vision FAST 2030 adoptée par le Gouvernement wallon en 2019 poursuit quatre objectifs majeurs :

- garantir particulièrement aux habitants des zones rurales une accessibilité aux biens et services
- réduire drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route
- réduire de manière significative le nombre de kilomètres d'embouteillages
- réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur de transport.

Il faut viser une autre répartition des modes de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises :

- réduire la part de la voiture de 83% à 60%
- augmenter la part du train de 8% à 15%
- augmenter la part du tram et du bus de 4 à 10%
- augmenter la part du vélo de 1% à 5%
- augmenter la part modale de la marche de 3% à 5%

3. En transit : priorité au confort et ponctualité

De plus, il faut tendre indéniablement vers davantage de convergence entre les services de bus et de train afin de permettre des correspondances attractives entre ces deux modes de transport en commun complémentaires. Ce modèle de nœuds de correspondance doit être défendu et l'Autorité organisatrice du transport (AOT wallonne) doit être chargée d'intégrer la mise en place de véritables nœuds train-bus.

L'intégration des nœuds de correspondance implique l'aménagement d'espaces spécifiques à ces connexions dites "modales". La Wallonie doit s'y engager.

DéFI demande que puisse être validée la liste des nœuds multimodaux à équiper prioritairement en tant que plateforme (Mobipôles) avec également la possibilité de prévoir des espaces de co-working.

DéFI s'engage à développer à des conditions attractives des parkings de dissuasion (P+R) pour assurer la connexion avec d'autres modes de transports (train, métro,...), permettre des zones de covoiturage, diminuer le flux de voitures qui arrivent aux portes des villes. Ces parkings doivent être « gratuits – billet combiné » pour les usagers des transports publics, y compris pour les usagers occasionnels des transports publics.

3.1. Le train : plus, et mieux !

Le réseau SNCB est dense mais il y a encore un important déséquilibre entre la Flandre et la Wallonie. Cette dernière a du retard à le résorber et il est essentiel de proposer des solutions de mobilité alternatives et complémentaires à la voiture.

DéFI plaide pour l'accélération de la mise en œuvre du RER wallon en garantissant son financement jusqu'à l'aboutissement du projet et en n'appliquant pas la clé 60/40 aux investissements encore à réaliser.



A cette fin, **DéFI** défend un plan de développement de l'offre SNCB en Wallonie.

DéFI considère qu'il faut réinvestir dans le réseau ferroviaire wallon. Il faut permettre des dessertes plus régulières des gares en milieu périurbain et urbain, principalement aux heures de grande fréquentation (pour les travailleurs, les élèves...), là où la suppression récente des guichets dans certaines gares du sud du pays est un signal négatif à l'encontre des usagers du service public ferroviaire.

À cet égard, un moratoire doit être instauré pour ne plus fermer de guichets à l'horizon 2035.

Le plan Vision Rail 2040 qui prévoit de faire circuler un train toutes les 30 minutes sur tout le réseau et toutes les 15 minutes autour des grandes villes, avec un horaire intégré, et de faire passer la part modale du train en termes de transport passagers de 8% à 15% d'ici 2040, va indéniablement dans le bon sens, même si sa viabilité financière est assurément sujette à caution.

Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement,
DéFI s'engage à :

89. Charger l'Autorité organisatrice du transport (AOT wallonne) d'intégrer la mise en place de véritables nœuds train-bus

90. Faire accélérer la mise en œuvre du RER wallon en garantissant son financement jusqu'à l'aboutissement du projet et en n'appliquant pas la clé 60/40 aux investissements encore à réaliser.

91. Augmenter la part modale du train en termes de transport passagers de 8% à 10% d'ici 2030

92. Intégrer des nœuds de correspondance impliquant l'aménagement d'espaces spécifiques à ces connexions dites "modales" (voitures/ train/ bus)

93. Développer des parkings de dissuasion (P+R) à des conditions attractives aux abords des gares bien en amont du lieu de destination afin d'encourager la multimodalité

94. Poursuivre l'implémentation du concept de MaaS, en permettant de réaliser toutes ses opérations (planification, réservation et paiement) sur une seule application

3.2. Le transport de marchandises : développer les voies navigables et favoriser l'approche multimodale

DéFI estime que le transport de marchandises constitue un enjeu fondamental et que la part modale prise par le transport de marchandises par route doit progressivement glisser d'au moins 5% à l'horizon 2035.

La nécessité de disposer, voire de réhabiliter des gares de triages, se fera également peut-être sentir.

DéFI estime qu'en dépit des besoins de mobilité qui peuvent paraître fort dif-

férents en Wallonie et à Bruxelles, que celle-ci peut également être conçue comme moteur de développement économique. À cet égard, les deux Régions doivent se concerter afin que le fret ferroviaire puisse être relié de manière plus optimale aux aéroports et aux voies navigables (le Trilogiport de Liège constitue déjà un bon exemple, Port de Bruxelles)

Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement, **DéFI s'engage à :**

95. Augmenter la part du transport de marchandises (ndlr : fret ferroviaire) de 7% d'ici 2040, au regard du transport par route, afin de désengorger progressivement le réseau routier wallon et bruxellois, des camions

96. Mettre sur pied un plan unifié d'optimisation du fret via les aéroports, voies navigables et rail, au sein de l'espace Wallonie-Bruxelles

3.3. Les avions

En matière de nuisances sonores, le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles National cause aux habitants des communes concernées de nombreux soucis. Il porte également atteinte de manière illégale et disproportionnée à nos droits fondamentaux, et principalement le droit à un environnement sain. La pollution de l'air due aux rejets des réacteurs et l'insécurité réelle causée par des avions en phase critique de décollage ou d'atterrissage constituent un risque de danger grave pour la sécurité des habitants.

Depuis plus de 25 ans, **DéFI** s'investit totalement dans le dossier du survol aérien et l'instauration d'une stratégie aéroportuaire nationale globale respectant les normes de bruit fixées par l'arrêté Gosuin, seule arme juridique permettant en Région bruxelloise et dans sa périphérie de faire respecter les droits des habitants. Cette nouvelle vision stratégique à long terme pour un développement durable et équilibré devra être négociée avec l'ensemble des aéroports belges.

Pour **DéFI**, les routes aériennes doivent prendre en considération les nuisances sonores et environnementales mais également la densité de la population survolée, au regard de la législation de l'Union européenne et de la jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l'homme consacrant la protection de l'environnement et le droit à un environnement sain et de qualité.



DéFI porte dans ce dossier les résolutions suivantes :

- Considérer que l'aéroport de Bruxelles-National a prioritairement une vocation d'aéroport urbain dont les activités régulières sont diurnes ;
- Confirmer de manière absolue le principe du non-survol des zones densément peuplées afin de respecter l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations ;
- Adapter les procédures et routes aériennes dans le but de réduire les nuisances et de minimiser le nombre de personnes impactées par celles-ci ;
- Fixer la période dite « de nuit » à l'aéroport de Bruxelles-National de 22h00 à 7h00 et d'interdire les décollages et les atterrissages durant cette période ;
- Proposer la réalisation d'une étude indépendante sur l'impact des particules ultrafines émises par le trafic aérien sur l'ensemble des citoyens survolés ;
- Développer une stratégie aéroportuaire nationale en vue d'une meilleure répartition, vers les aéroports régionaux, des activités de fret et de charter / low cost ;
- Instaurer, concomitamment au respect des normes ci-avant exposées, une autorité publique, indépendante et neutre, de contrôle des nuisances sonores aériennes autour de Bruxelles-National, et favoriser les accords de coopération avec les différentes régions du pays ;
- Exiger que soit strictement sanctionné tout non-respect des routes aériennes ;
- Étudier, en collaboration avec les autorités régionales compétentes et les associations représentatives concernées, la mise en place d'un plan d'insonorisation global des zones survolées ;
- Interdire les avions les plus bruyants par une adaptation progressive des limites de bruit réglementaires.

De la même manière, **DéFI** entend que la lutte contre les nuisances aériennes rencontrées par les riverains des aéroports de Charleroi et de Bierset soit poursuivie.

Pour permettre une mobilité intelligente et durable,
et un partage plus harmonieux de l'espace public
entre tous les modes de déplacement,

DéFI s'engage à :

97. Fixer la période dite « de nuit » à l'aéroport de Bruxelles-National de 22h00 à 7h00 et interdire les décollages et les atterrissages durant cette période

98. Instaurer, concomitamment au respect des normes anti-bruit, une autorité publique, indépendante et neutre, de contrôle des nuisances sonores aériennes autour de Bruxelles-National, et favoriser les accords de coopération avec les différentes régions du pays

99. Lutter contre les nuisances aériennes rencontrées autour des aéroports de Charleroi et de Bierset



4. Partout : garantir la sécurité et l'accessibilité, tout en rencontrant nos objectifs climat

4.1. Moteurs thermiques : vers une fin annoncée

La moto

DÉFI souhaite que la Commission européenne retarde l'interdiction de vendre des motos thermiques (et autres scooters urbains, quads ultra-bruyants...) même si la période de transition doit être écourtée par rapport aux véhicules.

En effet, de nombreux éléments factuels plaident pour une interdiction anticipée pour les 2 roues thermiques par rapport aux voitures : nuisances sonores plus fortes, temps de retour sur investissement d'achat plus faible, besoins d'autonomie plus faibles, moteurs thermiques des motos très gourmands en énergie, surcoûts liés aux batteries proportionnellement plus faibles, bénéfice environnemental et économique plus fort,...

La voiture

De manière générale, il convient de repenser notre rapport aux véhicules, selon l'axe de l'utilisation qu'on en fait plutôt que selon sa possession.

DÉFI considère qu'il faudra développer plus massivement les infrastructures (surtout les bornes de recharge en électricité) en élaborant un plan ambitieux de points de chargement pour véhicules électriques tout en restant attentifs aux impératifs en matière d'urbanisme, d'accessibilité et de stationnement.

Pour 2020, le Gouvernement wallon s'est engagé au niveau européen à comptabiliser 688 points de rechargement. Selon l'évolution du marché, il serait néanmoins nécessaire d'avoir près de 6.900 points de chargement en Wallonie d'ici 2030.

La situation en région bruxelloise n'est pas optimale : on y prévoit 22.000 points de recharge accessibles au public d'ici 2025. Le déploiement des points de recharge doit être soutenu.

Il faudra par ailleurs encourager les propriétaires de véhicules thermiques à opter pour des véhicules électriques ou, dans le futur, à hydrogène vert, sachant que ce vecteur énergétique peut être plus facilement utilisé pour certaines machines qui, aujourd'hui, s'accommodent mal des moteurs électriques (engins lourds).

Enfin, une technique telle que le retrofit qui permet de remplacer les moteurs diesel ou essence par un moteur électrique, en préservant le reste du véhicule, ce qui entraînerait une réduction des émissions globales de 76% doit être étudiée sur le plan environnemental mais aussi administratif. Cette procédure requiert l'autorisation du constructeur et les coûts d'homologation demeurent très élevés.





Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement,
DéFI s'engage à :

100. Mettre en oeuvre les plans wallon et bruxellois en termes d'objectifs de bornes de rechargement pour véhicules électriques dans la perspective 2035 imposée par l'Union Européenne de fin des véhicules thermiques.

4.2. La sécurité

La mobilité doit aussi impliquer plus de sécurité routière : si les politiques prônent le développement des modes dits actifs en termes de mobilité, lesdits modes sont aussi plus vulnérables en termes de sécurité routière. Le renforcement des usagers dits faibles ou vulnérables doit s'accompagner des mesures nécessaires pour qu'ils évoluent en toute sécurité.

Toute personne qui est amenée à conduire un véhicule, quel qu'il soit, sur la voie publique, doit être formée aux questions de code de la route, de sécurité, de respect des autres usagers, dès l'école et tout au long de la vie.

Les habitudes de mobilité changent, évoluent, deviennent plus souples. Il faut mettre à jour les diagnostics PAVE, planifier la rénovation des trottoirs et sentiers et s'attaquer aux obstacles en voiries, mettre fin au stationnement anarchique des trottinettes en développant des zones de dépôts (dropzones) obligatoires.

Il ne peut y avoir de mobilité sans sécurité. Pour beaucoup, l'usage de la voiture individuelle en ville comme seul moyen de transport reste aussi une manière de se mettre à l'abri.

Si l'on veut encourager la mobilité dite douce (marche, vélo, trottinette...), et l'usage des transports en commun, il faut que les choix de mobilité de chacun puissent se faire en toute confiance. La sécurité est un enjeu central de la mobilité. L'essentiel est de créer les conditions de confiance pour que la transition volontaire puisse se faire sereinement.

À commencer par les piétons : il est essentiel qu'on puisse se déplacer en toute liberté, sans crainte, le jour et la nuit. Les rues et les passages pour piétons doivent être éclairés, les harcèlements de toutes sortes ne doivent plus être tolérés, les entraves à la circulation sur les trottoirs doivent disparaître.

Les rodéos urbains doivent être sanctionnés par la saisie immédiate des véhicules.

Les cyclistes ont droit à des infrastructures cyclables dignes de ce nom et sécurisées. Les blocs de béton faisant office de barrière de séparation et de protection ne peuvent être qu'une solution temporaire.

DéFI souhaite que les plus jeunes cyclistes, âgés de moins de 14 ans, particulièrement vulnérables, portent obligatoirement le casque cycliste.

DéFI plaide pour le port du casque obligatoire pour tous les passagers d'un vélo-cargo, de moins de 14 ans, que celui-ci soit positionné à l'avant ou à l'arrière du véhicule.

Enfin, **DéFI** souhaite rendre obligatoire le port du casque cycliste pour les livreurs professionnels à vélo ou trottinettes. De plus, nous souhaitons imposer aux loueurs de trottinettes électriques la présence d'un casque accessible aux loueurs.

Il est par ailleurs essentiel d'améliorer l'accessibilité à l'apprentissage du vélo et ce, sans oublier, les formations pour les différents types de deux-roues motorisés ne nécessitant pas de permis moto.

Les vols de vélo sont un fléau pour celles et ceux qui n'ont pas la chance de posséder un garage. Le déploiement de parkings pour les vélos (parkings privés, semi-privés, publics) doit être accéléré et encouragé par les pouvoirs publics, de même qu'un système d'identification des vélos valable sur toute la Belgique.

Les données publiées par VIAS sur les accidents à trottinettes sont récentes. Mais tout indique une explosion d'accidents, parfois très graves, de trottinettes. **DéFI** plaide pour que les opérateurs de trottinettes électriques prévoient un casque sur les trottinettes qu'ils louent à leurs abonnés.



Au sujet de la collecte et du traitement des données d'accidentologie, on doit continuer à travailler à l'affinage des données en collaboration avec VIAS. De bonnes données doivent permettre de bonnes prises de décision. La question du couplage entre données, dans le respect du cadre législatif, doit être posée, afin d'obtenir des chiffres au plus près de la réalité.

Par ailleurs, le respect du Code de la route est valable pour tous les usagers et la courtoisie entre ces divers usagers doit être de mise.

Les violences physiques et verbales et les incivilités commises envers les agents des services publics de transports (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) ainsi que les passagers doivent faire l'objet d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics : soutien psychologique aux victimes, poursuites des auteurs, évaluation des actions de sensibilisation contre les formes de harcèlement, en étant particulièrement attentifs aux jeunes femmes souvent confrontées au sentiment d'insécurité.

La sécurité des automobilistes et de leurs passagers compte aussi. La sécurité routière passe aujourd'hui principalement par les contrôles de vitesse qui génèrent des recettes importantes. S'il n'est pas question de supprimer ces contrôles, il est essentiel pour nous de les concentrer sur les zones accidentogènes plutôt que sur celles qui génèrent le plus de recettes.

Pour les cyclistes, il s'agit de :

- Améliorer l'accessibilité à l'apprentissage du vélo et ce, sans oublier, les formations pour les différents types de deux-roues motorisés ne nécessitant pas de permis moto
- Imposer aux loueurs de trottinettes électriques la présence d'un casque accessible aux loueurs

La limitation de la vitesse autorisée doit par ailleurs être fixée de manière adaptée, intelligente et non dogmatique. En ce sens, **DéFI** plaide pour un réseau de vitesse variable sur les autoroutes et le ring afin de répondre tant aux problèmes de congestion (limitation des effets accordéon), de sécurité routière (adaptation

en fonction des conditions météo), d'environnement (qualité de l'air/bruit). **DéFI** plaide également pour une évaluation de la Ville 30 à Bruxelles, tant en termes de sécurité routière, de qualité de l'air que de praticabilité. Cette évaluation pourra mener à des modifications dans le sens de la réduction ou de l'augmentation de la vitesse autorisée sur certaines voiries.

DéFI plaide par ailleurs pour un plan ambitieux et rapidement réalisable de réaménagement (temporaire et définitif) des points noirs en matière d'accidents (ZACA).

L'aptitude à la conduite peut évoluer dans le temps. Parce que nous sommes toutes et tous concernés par l'évolution de notre

état de santé et de nos réflexes, **DéFI** plaide pour le développement de tests volontaires - voire contraignants - d'aptitude à la conduite à intervalles réguliers, pour une réorganisation du CARA (Centre d'aptitude à la conduite).



Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement,

DéFI s'engage à :

101. Renforcer l'apprentissage du vélo et les formations pour les différents types de deux-roues motorisés ne nécessitant pas de permis moto

102. Rendre obligatoire le port du casque pour les plus jeunes cyclistes, âgés de moins de 14 ans, particulièrement vulnérables, portent obligatoirement le casque cycliste, ainsi que pour les livreurs professionnels à vélo ou trottinettes.

103. Développer des tests volontaires d'aptitude à la conduite, de réorganiser le CARA et entamer, avec l'autorité fédérale, une concertation à propos de l'opportunité des tests d'aptitude contraignants, à intervalles réguliers.

104. Rendre obligatoire l'immatriculation des vélos électriques, vélos, et trottinettes électriques

105. Améliorer drastiquement l'accessibilité des trottoirs en repensant le stationnement des trottinettes, le placement des bornes publicitaires ou de rechargement électrique, dispositifs publicitaires ...

4.3. La qualité de vie

La mobilité doit influencer sur la qualité de vie : l'aménagement de l'espace public ne doit pas être conçu en fonction de la seule fonctionnalité de faciliter les déplacements en voiture sur un territoire donné ; l'aménagement de l'espace public doit également contribuer à la qualité de vie des habitants et garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif.

En termes de prise de décision, lors des développements de nouveaux projets (plans locaux de mobilité, mesures ponctuelles (rues cyclables), mais aussi développement de lignes de transports publics, par exemple, nous rappelons qu'il est essentiel d'objectiver, de concerter et d'évaluer. Cela ne doit pas être qu'un slogan. Les remarques des riverains (habitants, commerçants, usagers...) doivent être entendues. Et si ces remarques ne sont pas spécialement suivies, alors les pouvoirs publics doivent apporter des réponses aux interrogations des riverains. Et l'évaluation doit se faire également de manière objective et concertée. En se rappelant toujours que ce n'est pas un échec que d'admettre qu'on s'est trompé, et ce n'est pas retourner sa veste que de changer de décision si ce changement se fait pour de bonnes raisons.

Enfin, **DéFI** privilégie la qualité de vie à la vitesse commerciale des transports en commun. Il n'est pas acceptable que le développement et l'attractivité des lignes de trams ou du bus se fassent au détriment de riverains qui n'ont pas à subir le bruit et les vibrations. L'impact de certaines décisions sur la santé des riverains (stress, manque de sommeil...) doit aussi faire l'objet d'une évaluation sérieuse.

Le choix d'une politique de mobilité conditionne de manière prégnante l'attractivité d'une Région.

Dans cet esprit, **DéFI** n'est pas favorable à une gratuité généralisée dans les transports publics

Ainsi, la gratuité au niveau de la STIB a un coût (min. 213m⁰/an (perte des recettes) sans compter l'impact sur l'augmentation de l'offre (matériel, chauffeurs, entretien...)

DéFI préfère investir dans le confort, dans la sécurité, dans la fréquence car c'est cela qu'attendent les usagers actuels et les usagers potentiels.

La mobilité de demain est aussi liée à la technologie numérique : le secteur des transports vit aujourd'hui une évolution via le passage à une mobilité durable, partagée, connectée et autonome (notamment via le MaaS (pour Mobility as a Service) qui comprend l'intégration de l'offre de transport dans des applications et plateformes numériques, en ce compris via les véhicules autonomes partagés.

Le numérique, sans diminuer pour autant la réalité de la fracture numérique que ce soit en milieu rural ou urbain, permet de rassembler l'offre de transport, tant en termes d'information que de réservation, que de tarif pour faciliter la mobilité et la multimodalité, elle permet d'accroître la lisibilité et l'accessibilité des réseaux et des services de transport public, et renforcer l'interconnexion de différents services et l'intermodalité.

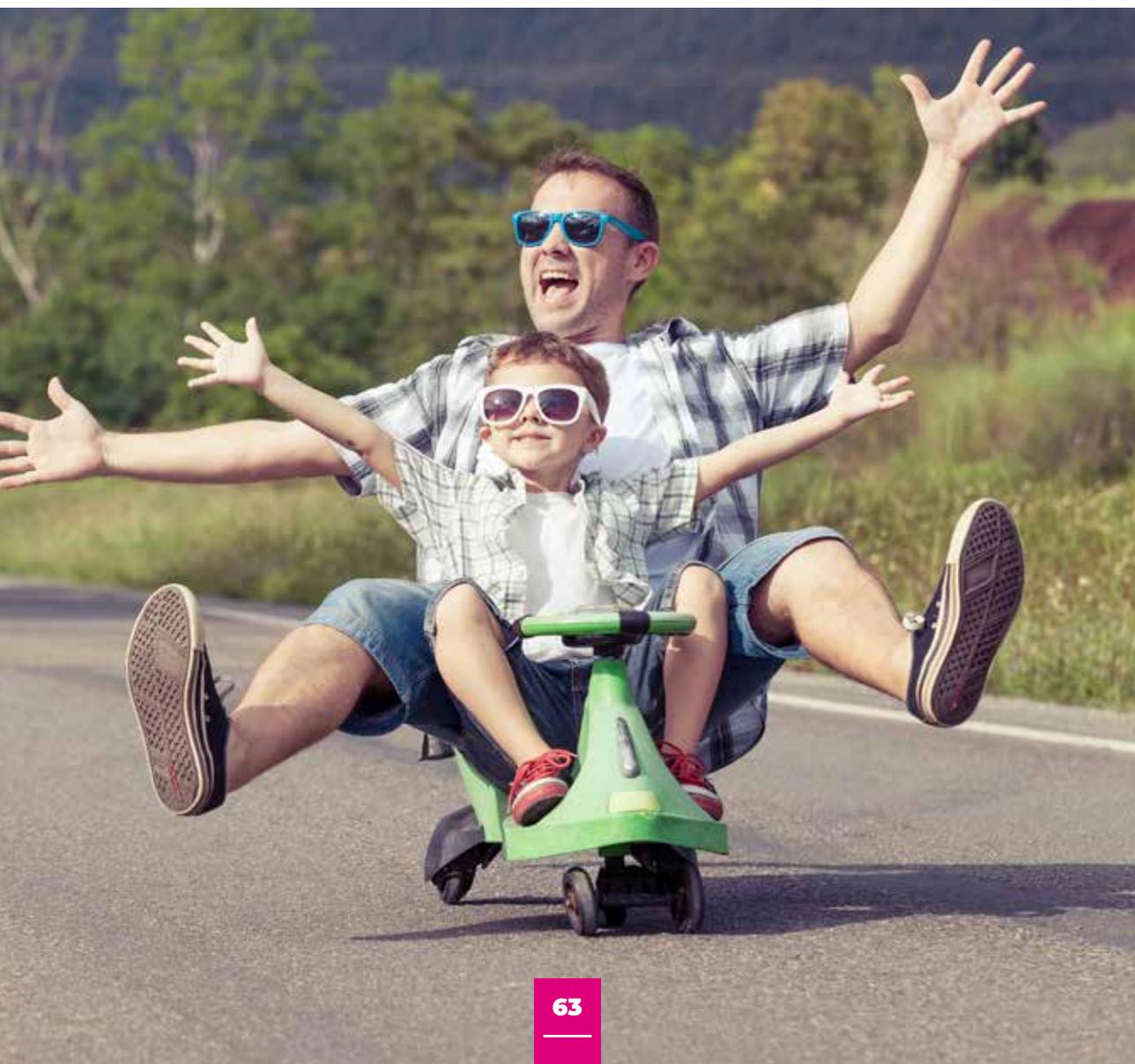
Plus globalement, **DéFI** souhaite que la "Smart Mobility" devienne une réalité tangible pour chaque usager. Il faut faciliter la vie des citoyens connectés, qui utilisent leur smartphone comme un véritable outil de mobilité. Il faut créer les conditions pour que la Région bruxelloise soit une région connectée, dans laquelle choisir ses modes de déplacements, éviter les embouteillages, stationner, sortir en ville, améliorer la qualité de l'air... puisse se faire grâce depuis un smartphone. Dans cette optique, le concept de "MaaS" doit être approfondi et devenir une évidence pour chaque usager et chaque acteur public, régional et fédéral, de la mobilité en Belgique.

Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement, **DéFI s'engage à :**

106. Mettre en place au niveau des deux Régions les outils d'évaluation des politiques publiques en matière de mobilité et d'impact sur les riverains.

107. Généraliser le covoiturage et faciliter la prise de contact entre les parents conducteurs en vue de diminuer le nombre de voitures sur le chemin de l'école, la crèche ou du club de sport.

108. Inclure la participation citoyenne dans l'évaluation des politiques de mobilité



4.4. Les aménagements du territoire

La mobilité est centrale dans l'aménagement du territoire, et réciproquement car les besoins en termes de déplacements découlent de la structuration des activités sur le territoire.

L'accessibilité d'un lieu/d'une fonction est déterminée par sa proximité aux nœuds de transports publics et aux services de mobilité : ce critère est essentiel pour l'implantation des fonctions et équipements et cela conditionne la mobilité.

Le principe STOP auquel nous adhérons ne signifie pas qu'il faut tout faire contre les voitures et les automobilistes.

Ainsi, si **DéFI** défend une réduction du stationnement en voirie, il défend également une compensation de ce stationnement supprimé hors voirie en tenant compte des besoins par quartiers, par rues. Cette compensation sera réalisée tantôt par la construction de nouveaux parkings souterrains, tantôt par la mutualisation de places de stationnement disponibles hors voirie (entreprises et supermarchés, logements sociaux et bâtiments/terrains publics..).

Le réseau routier wallon est un des pires en Europe et met en péril la sécurité et l'attractivité économique de la Région.

DéFI estime que la rénovation, sans nouvelle extension, du réseau autoroutier wallon et de sa signalétique est une grande priorité des quinze prochaines années. Un plan décennal et de nouveaux modes de financement, hors dépenses publiques pour éviter de peser sur le niveau d'endettement de la Région est essentiel.

Cependant, les investissements seuls ne suffiront pas. Il faut mettre fin à la piètre qualité des travaux publics entrepris.

DéFI propose trois réformes de fond pour tous les grands travaux d'infrastructure (routes, écoles, hôpitaux...) :

- la création d'un comité d'experts techniques chargé d'évaluer l'exigence technique des cahiers des charges et le prix ;
- l'abandon de la pratique du «moins-disant», qui attribue le marché à la société qui offre le prix le plus bas.
- l'adoption d'une logique d'entretien des voiries plus économique et écologique. En effet, entretenir les routes régulièrement permet à la fois de prolonger leur durée de vie tout en réalisant de substantielles économies.

La réfection complète d'une voirie coûte jusqu'à dix fois plus cher que son simple entretien. Elle mobilise aussi plus de temps et de moyens financiers : une route non entretenue sera dégradée au bout de 20 à 25 ans, et exigera des travaux de réfection en profondeur, qui imposent des chantiers de plusieurs semaines.

Une route régulièrement entretenue pourra par contre être maintenue en bon état de roulage pendant 35 à 50 ans, à condition de renouveler l'enduisage du sol tous les 5 à 10 ans, opération qui ne prend que quelques jours.

À budget égal, ce changement de logique est donc plus efficace, plus durable et plus économique.



Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement, **DéFI s'engage à :**

109. Déployer un ambitieux plan de rénovation du réseau routier wallon à l'horizon 2035

5. Le financement

Pour favoriser la mobilité de demain, la fiscalité peut constituer un instrument pertinent et vise deux objectifs : d'une part dégager des moyens budgétaires indispensables pour les missions d'intérêt général de service public, notamment afin d'assurer le financement des alternatives de mobilité et d'autre part, influencer le comportement des usagers.

Le financement des investissements stratégiques en matière de mobilité sur la zone métropolitaine sera assuré via l'adoption d'un accord de coopération contraignant interrégional et fédéral prévoyant les moyens financiers nécessaires ainsi que par la création d'un fonds spécial « mobilité ». Celui-ci sera alimenté notamment par les nouvelles recettes fiscales en matière de mobilité (taxation kilométrique intelligente ou, à défaut, péage-cordon), par un recentrage du Fonds BELIRIS ou par des Fonds européens.

Actuellement, la fiscalité automobile se décline en une fiscalité à l'achat-taxe de mise en circulation (TMC), une fiscalité sur la possession - taxe de circulation TC) et la fiscalité sur l'utilisation (accises).

Il convient d'agir car la congestion automobile demeure trop prégnante dans notre pays ; si la crise sanitaire COVID 19 avait certes réduit le trafic avec la faculté ou l'obligation du télétravail, le trafic a courant 2022 retrouvé sa densité d'avant crise.

Sur un plan économique, et selon les chiffres de la FEB (Fédération des Entreprises de Belgique) le coût des embouteillages en 2021 représentait pas moins de 4.5 milliards d'euros soit 1.03% du PIB annuel.

DéFI défend par ailleurs des milieux urbains et leurs entrées plus fluides, moins congestionnées. Ceci est bénéfique tant pour les usagers qui ne se retrouvent plus dans les embouteillages, tant pour notre économie au regard du coût financier de la congestion pour les entreprises, les pouvoirs publics, et plus largement la société.

C'est aussi pour cela que DéFI défend un modèle de tarification kilométrique intelligente remplaçant les taxes de mises en circulation et de circulation actuelles, un système à développer sur l'ensemble du pays qui ferait basculer le mode de taxation de la voiture de la possession à l'usage, en veillant à ne pas pénaliser ceux qui utilisent leur véhicule de manière modérée et responsable. Les tarifs devraient tenir compte des divers critères comme le nombre de kilomètres parcourus, l'heure, la zone géographique, les performances environnementales et la cylindrée des véhicules...

La taxation kilométrique intelligente est un système qui permet d'internaliser au mieux les coûts externes liés à la congestion des routes, aux salissures des bâtiments, aux changements climatiques et à la pollution de l'air.

Pour **DéFI**, tarifier distinctement l'usage de la voiture selon le taux de service en transport en commun peut constituer une autre piste intéressante. Concrètement, le tarif serait modulé selon le niveau de service : mieux une zone est desservie par les transports en commun, plus l'usage de la voiture coûte cher.

Il serait également pertinent d'adapter la tarification selon le taux de remplissage du véhicule. Par exemple : le parent qui dépose son bébé à la crèche et ses deux enfants à l'école avant de prendre le train pour aller travailler, ou les 3 personnes qui covoiturent devraient donc payer moins que la personne qui voyage seule dans son véhicule.

Il faudra également veiller à ne pas pénaliser ceux dont le métier exige un véhicule de déplacement : plombier, délégué commercial, infirmier à domicile,...

Il est temps que les véhicules routiers étrangers contribuent au coût d'entretien de nos infrastructures routières. Les poids lourds de plus de 3,5T participent déjà via le viapass. **DéFI** souhaite **l'instauration d'une vignette routière** pour les autres véhicules étrangers qui empruntent notre réseau, vignette perçue à toutes les frontières et dont le produit financier est à répartir équitablement entre les trois régions.

Pour permettre une mobilité intelligente et durable, et un partage plus harmonieux de l'espace public entre tous les modes de déplacement,
DéFI s'engage à :

110. Mettre en place un modèle de tarification kilométrique intelligente remplaçant, sur l'ensemble du territoire, les taxes de mises en circulation et de circulation actuelles

111. Instaurer l'obligation d'une vignette routière pour les automobilistes et transporteurs routiers qui empruntent notre réseau



Agriculture et alimentation : pour un modèle soutenable, diversifié et intégré

Plus que jamais se pose la question essentielle de notre production alimentaire, et donc de notre autonomie locale dans un marché alimentaire mondialisé à l'excès : comment nous nourrirons-nous demain ? Que mangerons-nous ? Où produirons-nous le blé de notre pain, nos légumes ? Aurons-nous encore accès à du café, du chocolat, produits aujourd'hui courants mais importés de pays lointains ? Comment limiter le gaspillage des ressources, maîtriser les prix pour permettre à chacun l'accès à une alimentation de qualité, tout en garantissant aux agriculteurs et cultivateurs qu'ils recevront le prix juste pour leurs produits ?

L'explosion démographique mondiale, la crise alimentaire liée à la guerre en Ukraine, l'impérative résilience face aux conséquences émergentes du changement climatique et de la raréfaction des énergies fossiles, ou encore l'âge moyen des agriculteurs européens sont autant d'éléments qui ont poussé **DÉFI** à mettre l'agriculture au cœur de ses priorités absolues.

L'agriculture est un secteur d'activité aussi vital que complexe tandis que son indispensable transition est depuis longtemps un sujet clivant. Il doit répondre à

des défis variés tels que l'autosuffisance alimentaire, la préservation de la biodiversité et de l'environnement, le développement des zones rurales, ou encore l'approvisionnement en énergies renouvelables.

Cette complexité s'explique aussi par la dépendance de choix politiques à tous les niveaux de pouvoirs : elle dépend tout autant des choix stratégiques pris par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) dans les accords commerciaux internationaux que des choix politiques réalisés aux niveaux de l'Europe, de l'État fédéral, des Régions, des Provinces et des Communes.

L'Europe, dont la première politique historique a été la PAC (Politique Agricole Commune) est évidemment le niveau de pouvoir le plus déterminant pour notre agriculture. Il reste toutefois impératif d'avoir une politique agricole cohérente au niveau interfédéral. Dans le cas où un arbitrage s'avérerait nécessaire entre les différents niveaux de pouvoir, il serait tranché par le Sénat, lieu de concertation de la Belgique fédérale. (Voir engagement n°16 - Axe 1).



1. Renforcer les fondamentaux

À ce jour, le message est clair : au sein de l'espace Wallonie-Bruxelles, nous avons besoin de toutes les formes d'agriculture, sous réserve que l'objectif commun et concerté soit le maintien d'une agriculture familiale qui soit, à la fois, productive et durable.

Cet engagement passe par la stimulation d'une agriculture moderne, préservant et reconstituant la fertilité des sols dont nous avons besoin.

La recherche et l'innovation agricoles doivent être orientées pour que le système alimentaire tout entier s'améliore, en toute indépendance. La préservation de la diversité des espèces végétales et d'un élevage fortement lié au sol constituent, elles aussi, des facteurs prioritaires.

Le renforcement des fondamentaux s'appuiera sur plusieurs axes d'interventions :

- **Placer le contrôle de l'Afscsa sous la res-**

ponsabilité du Parlement fédéral. Il ne s'agit pas de faire le procès de l'AFSCA et de ses carences ou d'un autre organisme public, mais bien de se donner les moyens d'être plus performants et d'accompagner en amont le contrôle de la sécurité de la chaîne alimentaire, notamment après les scandales (crise des oeufs au Fipronil, Affaire VEVIBA) ayant émaillé notre pays. L'attention accrue et légitime portée par la population à la qualité de l'alimentation qu'elle consomme nécessite une vigilance accrue devant ces scandales alimentaires et sanitaires. **DéFI** estime qu'une instance dépendant du Parlement fédéral et qui rendrait compte de ses missions devant celui-ci pourrait disposer de moyens suffisants pour assurer ledit contrôle. L'objectif serait d'instituer un organe de contrôle permanent et indépendant lié à la sécurité de la chaîne alimentaire, pour parvenir à une meilleur



leure garantie du respect de la santé publique, à plus d'efficacité des normes sanitaires et à une meilleure **coordination**. Ce contrôle devrait permettre assurément aux autorités responsables de mieux appréhender la réalité et de mieux comprendre le fonctionnement et les problèmes éventuels rencontrés par les autorités de contrôle. Ce Comité ainsi créé serait appelé à collaborer activement avec l'AFSCA, la Direction Animaux, Végétaux et Alimentation du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne Alimentaire et Environnement, ainsi qu'avec l'Institut de Santé Publique. Ce contrôle compléterait par conséquent le contrôle interne déjà existant.

• **Gestion foncière.** La Région Wallonne collaborera avec des organismes, à l'instar de Terre-en-vue, qui rassemblent des citoyens et citoyennes, des organisations et des acteurs publics avec pour mission de :

- **faciliter l'accès à la terre en Régions wallonne et bruxelloise** pour des agriculteurs porteurs de projets agro-écologiques ;

- **soustraire les terres de la spéculation foncière** par une propriété et une gestion collective et citoyenne des terres considérées comme un bien commun ;

- cultiver la solidarité entre les agriculteurs, les citoyens et la terre afin de rencontrer les besoins de tous en respectant l'autonomie de chacun ;

- contribuer à dynamiser l'économie des milieux ruraux en accompagnant des projets agricoles diversifiés et en s'inscrivant dans des systèmes de circuits courts et de vente directe ;

- renforcer le pouvoir d'agir des citoyens et citoyennes, y compris des agriculteurs et agricultrices, sur leurs territoires, dans une approche d'éducation populaire et dans la perspective d'une démocratie foncière.

• **Soutien aux jeunes agriculteurs et agricultrices.** En vingt ans, le nombre d'exploitations est passé, en Région Wallonne, de 20.720 exploitations à 12.733, avec pour corollaire une hausse de la taille moyenne des exploitations :

+ 60% sur la même période. Ces évolutions ont des conséquences sur les pratiques agricoles et témoignent de la pénurie de jeunes entrepreneurs et entrepreneuses dans le secteur. **DéFI** mettra en place, avec ses partenaires européens, un vaste plan de soutien financier aux jeunes agriculteurs, financé par la BEI. Ce plan vise à garantir des prêts à un taux «zéro» pour une reprise d'exploitation, cumulable avec les dispositifs d'aides. Parallèlement, **DéFI** exige la mise en place d'un profilage des jeunes agriculteurs/agricultrices par les banques, à l'instar des profils investisseurs. Cet outil doit garantir une meilleure transparence et une plus grande liberté de choix.

• **Développer et étendre le modèle d'agriculture urbaine.** L'agriculture urbaine et périurbaine est la production de légumes, de fruits et autres aliments en ville. Elle peut être pratiquée sur des toits, dans des cours, des potagers partagés et même dans des espaces publics. Cette forme d'agriculture en ville rencontre un succès grandissant. Dans un monde de plus en plus urbanisé et devant faire face à des pénuries alimentaires, elle s'impose comme l'une des solutions à ces problèmes. L'ONU et la FAO (Food and Agriculture Organization) préconisent cette solution pour répondre aux besoins alimentaires des zones ur-

banisées, notamment dans les villes et les pays pauvres. Différentes denrées alimentaires peuvent être produites grâce à l'agriculture urbaine. Il est tout à fait possible de faire pousser des légumes, des fruits, des herbes aromatiques mais aussi des fleurs consommables et de produire des graines. Les fermiers urbains peuvent aussi choisir d'élever des poules ou encore des lapins. Enfin, grâce aux arbres fruitiers (pommiers, cerisiers ou autres), on peut consommer les fruits directement, ou alors en extraire le jus en boisson. L'agriculture urbaine est une façon de jardiner responsable, de faire diminuer les émissions de CO2 et aussi les coûts de production. Par ailleurs, les fermes urbaines peuvent générer des emplois, depuis la production jusqu'à la vente et la distribution. Enfin, l'agriculture au cœur des villes répond à une demande croissante des citadins de (re-)tisser des liens avec la nature.

• **Soutien aux agriculteurs.** **DéFI** demande le renforcement des services transversaux de première ligne aux agriculteurs. Cet accompagnement couvrira tous les aspects liés aux exploitations agricoles : aide psychologique, soutien juridique, évaluation financière. Les moyens mis à disposition d'Agricall seront renforcés.

Pour adopter un nouveau modèle agricole qui soit soutenable, **DéFI s'engage à :**

112. Placer le contrôle de l'Afsca sous la responsabilité du Parlement fédéral.

113. Acquérir des biens agricoles et ruraux pour les attribuer à des candidats dont les projets concourent à la mise en œuvre de politiques d'aménagement durable des territoires.

114. Garantir des prêts à un taux "zéro" pour une reprise d'exploitation, cumulables avec les dispositifs d'aides, à destination des jeunes agriculteurs.

2. Renforcer et réguler les accords commerciaux

DéFI est un parti libéral favorable au commerce. Cependant, un accord commercial ne devrait pouvoir exister que s'il repose sur les conditions suivantes :

- Le respect par tous ceux qui veulent accéder au marché européen des normes européennes qu'elles soient sociales, environnementales liées au bien-être animal ou phytosanitaires.
- Tout accord commercial doit pouvoir se justifier par des avantages comparatifs

liés aux différences naturelles. Jamais, un accord commercial ne devrait être justifié par du dumping, tant social que environnemental.

- Les accords commerciaux comme les différends qui pourraient en découler doivent être réglés par des institutions publiques et démocratiques. En aucun cas, l'arbitrage ne doit dépendre d'organisations ou d'entreprises privées.

Pour adopter un nouveau modèle agricole qui soit soutenable, **DéFI s'engage à :**

115. Veiller au respect des normes européennes pour ceux qui veulent accéder au marché européen

116. Veiller à ce qu'aucun accord commercial ne soit justifié par du dumping social

117. Veiller à ce que les accords commerciaux comme les différends qui pourraient en découler soient réglés par des institutions publiques et démocratiques

3. Structurer les circuits de proximité

Il faut, aujourd'hui, dépasser le concept de circuit court et lui substituer le concept de circuit de proximité qui permet de reconfigurer la structuration géographique et économique du modèle.

Les circuits de proximité traduisent la volonté de développer des approches globales qui intègrent, outre la structuration des filières, les problématiques liées :

- à l'installation et à la formation d'agriculteurs et agricultrices
- à l'intégration de nouveaux acteurs, tels que les transformateurs, les restaurateurs ou les commerçants.

En cette matière, **DéFI** prévoit :

- **Que les circuits de proximité répondent mieux aux nouveaux besoins de la restauration collective et des particuliers.** Comment ?
 - Faire évoluer le Code des marchés publics pour introduire des critères de circuits courts/alimentation durable et lier ces achats aux dynamiques de ceinture alimentaire.
 - Faire évoluer les programmes de formation des acteurs clés (agriculteurs/ agricultrices et métiers de bouche) afin de développer la production et les approvisionnements en circuits courts.
 - Créer des hubs locaux visant à regrouper l'offre alimentaire de proximité qui viseront à accroître les parts de marché des produits locaux dans la restauration collective et au sein de la grande et moyenne distribution.
- **Etoffer les programmes de sensibilisation et d'éducation.** Agir sur l'éducation au goût/aux modes de production et leurs impacts auprès des consommateurs notamment par des actions de sensibilisation dans les écoles, par des

visites pédagogiques dans les fermes. Parallèlement, les cantines scolaires et les pouvoirs publics auront, dès 2025, l'obligation d'intégrer une part – qui sera croissante – de produits issus des circuits de proximité.

- **Créer une formation de logisticien circuits courts.** La logistique constitue une variable centrale pour pérenniser durablement et économiquement les initiatives. Le capital humain doit être qualifié et réorienté vers les nouvelles tâches demandées pour le développement des circuits courts. Les provinces seront chargées de mettre en place ces formations dès la rentrée scolaire 2025.
- **Faciliter l'accès au foncier agricole** pour les agriculteurs et agricultrices sur de petites surfaces, par l'orientation des codes d'urbanisme, et la mise en place de politiques communales et provinciales en matière d'accès aux parcelles.
- **Supprimer la TVA sur les fruits et légumes de saison.** La production et la vente de produits locaux et de saison doivent être soutenues. **DéFI** propose de supprimer la TVA de 6% sur les fruits et légumes de saison pour permettre à un plus grand nombre de consommateurs d'accéder à ce marché.
- **Créer une monnaie locale "wallonne" digitale.** La création de cette monnaie locale suppose l'élaboration d'un réseau de revendeurs locaux. Pour soutenir le déploiement, **DéFI** prévoit que les chèques-repas des pouvoirs locaux (Communes, Provinces) seront, à l'horizon de 2026, intégralement libellés en cette monnaie locale. Parallèlement, une concertation sera mise en place avec le secteur privé pour généraliser la mesure.

Pour adopter un nouveau modèle agricole qui soit soutenable, **DéFI s'engage à :**

118. Veiller à ce que les circuits de proximité répondent mieux aux nouveaux besoins de la restauration collective et des particuliers

119. Étoffer les programmes de sensibilisation et d'éducation à la consommation via les circuits courts

120. Créer une formation de logisticien circuits-courts

121. Faciliter l'accès aux parcelles agricoles en orientant les codes d'urbanisme ainsi que la mise en place de politiques communales et provinciales

122. Supprimer la TVA sur les fruits et légumes de saison, issus du marché européen

123. Créer une monnaie locale "wallonne" digitale

4. Revoir la PAC de A à Z (Politique agricole commune)

L'Union Européenne a réussi l'exploit de développer après la guerre son agriculture au point de devenir autonome sur le plan alimentaire.

La population a pu se nourrir à un prix raisonnable, c'est un autre grand succès. Ce productivisme a cependant débouché sur des excédents et des dérives écologiques dans les années 80. Cela a été le revers de la médaille.

Depuis la réforme de 92, ces dérives ont été progressivement corrigées et le sont chaque jour un peu plus. Par contre, la PAC est devenue tellement complexe, indigeste, contraignante et instable que la relève des jeunes agriculteurs et agricultrices a disparu. Une moyenne d'âge de 57 ans et une majorité d'exploitations sans successeurs. Voilà l'autre revers de la médaille. L'avenir de notre alimentation est clairement menacé.

Pour **DéFI**, il est temps de remettre tout à plat ! Remplacer la lasagne institutionnelle et réglementaire, source des paie-

ments directs (et de la démotivation des agriculteurs et agricultrices), par une logique de marché qui offrira un prix rémunérateur aux producteurs grâce au respect de quelques principes incontournables :

- La **préférence communautaire**. Ce que nous sommes capables de produire sur le territoire européen à un prix raisonnable et en quantité suffisante, tout en respectant la nature, n'a pas besoin d'être importé et transporté à grands coûts énergétiques et écologiques. De manière concrète, cette préférence se matérialisera par :

- Une **taxe écologique** instaurée sur les produits importés au travers d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières incluant les produits agricoles. Par ce dispositif, les entreprises étrangères qui exportent des marchandises vers l'UE paieraient les quotas d'émission au même prix que sur le marché européen en fonction du carbone émis pendant

leur processus de production. Ce mécanisme doit favoriser un objectif environnemental fort, à savoir la neutralité carbone en agriculture pour 2035.

- Une **meilleure intégration** des produits européens, mais surtout locaux, dans l'ensemble des marchés publics opérés en Europe.
- **L'autosuffisance alimentaire.** Les préoccupations écologiques actuelles ne doivent pas nous faire oublier le rôle nourricier de l'agriculture. L'agriculture raisonnée et équilibrée doit tendre vers moins d'impact carbone en valorisant chaque avancée technologique et tout en maintenant sa productivité.
- **L'économie circulaire.** L'importation de soja ou d'autres substituts des céréales d'Amérique a été à l'origine de la pollution de nos sols autour des élevages intensifs comme une

bonne partie des porcs ou des volailles le long des côtes. La limitation de ces importations massives au travers de la renégociation des accords commerciaux doit être la base d'une nouvelle PAC. Importer 30 millions de tonnes de ces produits chaque année en Europe comme cela se fait encore actuellement déstabilise nos marchés, encombre nos sols et déforeste la forêt amazonienne. Les productions végétales et animales doivent cohabiter en harmonie et dans une logique d'économie circulaire : le sol nourrit les hommes par ses produits, les animaux sont nourris par les sous-produits et les déchets animaux nourrissent le sol comme engrais naturels. L'agriculture sans animaux basée sur les fertilisants chimiques énergivores est un modèle du passé. Le maintien d'un élevage respectueux des équilibres naturels et du bien-être animal est un enjeu majeur pour l'agriculture de demain.

Pour revoir la Politique agricole commune, DéFI s'engage à :

124. Instaurer une taxe écologique portant sur les produits importés au travers d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, incluant les produits agricoles.

125. Garantir une meilleure intégration des produits européens et, surtout, locaux dans l'ensemble des marchés publics opérés en Europe.

126. Tendre vers l'autosuffisance alimentaire en valorisant chaque avancée technologique permettant de réduire l'empreinte carbone.

127. Limiter les importations massives au travers de la renégociation des accords commerciaux

128. Faire cohabiter productions animales et végétales en harmonie et dans une logique d'économie circulaire.

129. Mettre fin à un modèle agricole sans animaux basé sur des fertilisants énergivores.



5. Faire de l'agriculture notre alliée contre le dérèglement climatique

Comme tout secteur d'activité, l'agriculture doit réduire la pression exercée sur son environnement afin d'assurer la pérennité de ses activités. En tant qu'émettrice de gaz à effets de serre, elle doit apporter sa part à l'effort de réduction des émissions afin d'atteindre les objectifs fixés par l'Union Européenne à la Belgique suite au Protocole de Kyoto.

L'agriculture wallonne émet, en moyenne, 15% des émissions de gaz à effets de serre de la Région Wallonne. Par contre, elle contribue respectivement à hauteur de 78% et 81% de ses émissions de méthane et de protoxyde d'azote (AWAC, 2017).

Vu que l'agriculture couvre 45% du territoire wallon, elle peut également jouer un rôle important dans la lutte contre le changement climatique en stockant du carbone dans les sols qu'elle valorise

(cultures, prairies, bois) et en produisant notamment des énergies renouvelables.

Dans le but de réduire considérablement la part des émissions de GES produites par l'agriculture, DéFI entend :

1. Fixer des objectifs ambitieux pour la capture du carbone. Stocker le carbone dans les sols a le double intérêt de pouvoir contribuer à la réduction du CO₂ atmosphérique et augmenter la fertilité des sols. La Belgique doit se fixer des objectifs ambitieux en la matière. Pour y parvenir, **DéFI** veut :

- Un monitoring en continu de la qualité de nos sols.
- Un inventaire et une veille des pratiques innovantes. Les techniques de stockage carbone sont en perpétuelle évolution. L'information et la co-construction innovantes doivent être au cœur du dispositif.



- La création d'un label bas-carbone. Ce label accompagne les exploitants souhaitant mettre en place des méthodes qui permettent de diminuer les émissions de gaz à effet de serre ou de séquestrer du carbone. Le label bas-carbone garantit que les projets de réduction ou séquestration du carbone contribuent de manière transparente à atteindre les objectifs grâce à des méthodes crédibles et vérifiées. La mesure doit favoriser l'expansion du marché carbone agricole volontaire.

2. Veiller à ce que l'agriculture soit partenaire de la transition énergétique.

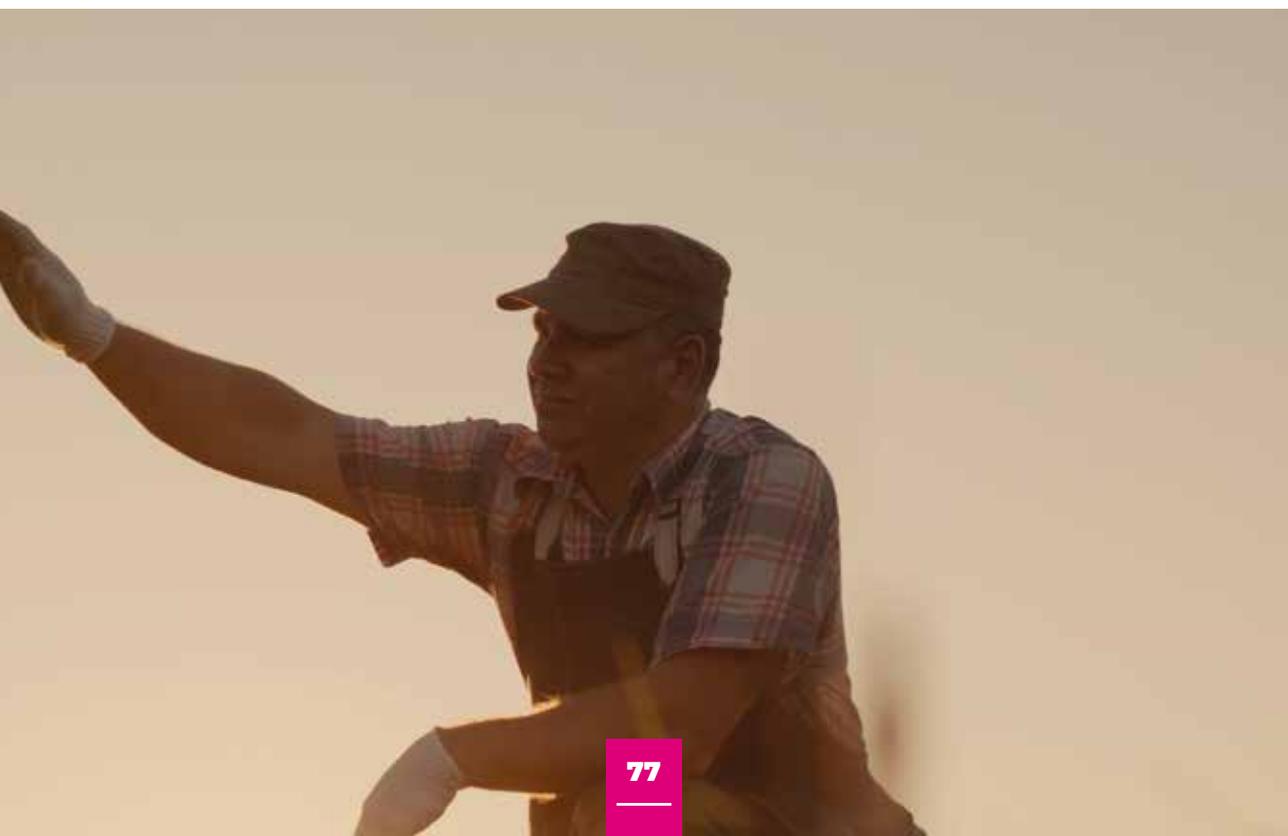
- Photovoltaïque. Les hangars et bâtiments agricoles constituent un capital photovoltaïque sous-exploité. La Région wallonne, avec le concours des Provinces, doit établir et piloter un plan spécifique en la matière.
- Biométhanisation. La Région wallonne confiera aux Provinces le pilotage d'un plan d'investissement

« 262 unités en 2030 », visant à mailler le territoire wallon. Ce programme vise au développement des circuits courts de l'énergie et au soutien à l'autoconsommation locale.

3. Adopter des stratégies de substitution. À cette fin, la Région wallonne veillera à :

- Valoriser les coproduits et les fourrages. Cette politique s'inscrit dans un programme de préservation et de développement de la filière bovine.
- En culture, il s'agit, d'une part, du remplacement de produits de protection des plantes par la mise en œuvre d'un désherbage mécanique et d'autre part, de la substitution d'engrais de synthèse par des engrais organiques issus (fumier, lisier, compost) ou pas de l'exploitation.

4. Soutenir la recherche. La Région wallonne doit renforcer son soutien à la recherche scientifique. Au vu des évolutions



climatiques récentes, la priorité ira à la sélection de nouvelles variétés robustes (sécheresse, évolution des températures...). Elle renforcera les moyens alloués au CRA-W et développera un monitoring de l'état des sols via les laboratoires provinciaux chargé de faire remonter les données des analyses, ce via une plateforme standardisée.

5. Acquérir des outils permettant de réduire les coûts de surveillance pour, in fine, améliorer les performances énergétiques des exploitations agricoles.

Dans ce but précis, la Belgique doit s'équiper de cartes satellitaires qui permettront des mesures de soutien plus ciblées, et fonction des résultats environnementaux observés.

6. Favoriser l'implantation d'exploitations neutres en carbone.

La Région wallonne et les Provinces soutiendront financièrement le développement d'exploitations visant spécifiquement à compenser l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre produites pour atteindre un bilan neutre en termes d'empreinte sur le climat. Dans ce cadre, il valorisera les biomasses produites par les cultures secondaires (inter-cultures) et les co-produits des cultures principales à des fins énergétiques, tout en valorisant le digestat d'unités de biométhanisation, et en minimisant l'utilisation d'intrants (produits de protection des plantes, engrais et carburant) qui induisent des émissions importantes de gaz à effet de serre. Cette dynamique doit s'inscrire dans le déploiement d'une vision systémique.

7. Réorienter l'AFSCA vers des missions transversales en matière de santé publique.

L'objectif est de soutenir le déploiement d'une alimentation en phase avec les objectifs du développement durable et neutre d'un point de vue sanitaire.

Soucieux de concilier préservation de l'environnement, rentabilité économique et limitation des effets émergents du changement climatique, DéFI

souhaite légaliser la culture du chanvre.

On estime qu'en Europe, environ 137 000 km² de terres agricoles sont contaminées à des degrés divers par les métaux lourds. Des terres qui ne peuvent dès lors plus être utilisées qu'à des fins de production non alimentaires. Parmi les aspects particulièrement intéressants du chanvre relevés par une équipe de chercheurs de l'UCL, on compte :

- sa capacité à extraire les métaux lourds du sol
- ses tiges, sources de fibres utilisées dans l'industrie du textile ou de la construction
- ses fleurs qui contiennent des substances, les cannabinoïdes, d'intérêts pharmaceutiques divers.

De plus, cette nouvelle entreprise permettra l'émergence d'une opportunité lucrative pour des agriculteurs en mal de diversification et de rentabilité.

Enfin, pour **DéFI**, il convient d'assurer une vigilance permanente sur les négociations des accords de commerce et d'investissements de l'Union européenne. Les intérêts des agriculteurs wallons doivent être considérés tout au long de la procédure de négociation, de signature et d'assentiment des accords européens. L'agriculture européenne en général ne peut servir de variable d'ajustement et de compensation pour servir les intérêts industriels ou autres.

En particulier les objectifs suivants doivent être gardés à l'esprit :

- le maintien du modèle agricole dit "ferme familiale" ;
- le maintien des normes européennes sans nivellement par le bas ;
- la garantie de l'application du principe de précaution, notamment pour les OGM.

Pour faire de l'agriculture notre alliée contre le réchauffement climatique, **DéFI s'engage à :**

130. Développer les différentes stratégies permettant de stocker le carbone dans nos sols

131. Veiller à ce que l'agriculture soit partie prenante de la transition énergétique

132. Adopter des stratégies de substitution aux produits chimiques

133. Soutenir la recherche scientifique dans les domaines de la botanique

134. Acquérir des outils permettant de réduire les coûts de surveillance pour, in fine, améliorer les performances énergétiques des exploitations agricoles

135. Favoriser l'implantation d'exploitations neutres en carbone

136. Réorienter l'AFSCA vers des missions transversales en matière de santé publique

137. Développer une filière de culture du chanvre, y compris textile, et encadrer ses usages



6. Mettre la technologie au service d'une agriculture soutenable

Avec le recul, on peut considérer que la PAC historique, avec ses quotas et ses prix garantis, a favorisé la croissance d'une agriculture productiviste, désormais concurrencée par la montée en gamme de pays émergents bénéficiant d'une meilleure compétitivité-coût.

Une insertion plus intelligente dans les échanges mondiaux oblige à ouvrir des voies différentes : l'autosuffisance, la valorisation de produits haut de gamme et l'export de produits différenciés à forte valeur ajoutée.

Cette reconfiguration passe notamment par une croissance guidée, de manière plus forte, par l'innovation et une montée en gamme technologique. Le secteur agricole, dans les pays riches, est engagé dans une série de révolutions technologiques (agriculture de précision, prédictif, bio-contrôle, édition génique et bien sûr robotique) qui va aiguïser la compétition et favorisera ceux qui auront su s'équiper – et en auront eu les moyens.

Dans ce contexte d'une agriculture plus capitaliste, l'investissement technologique devient ainsi un facteur clé de compétitivité. En ce sens, l'agriculture européenne tend à suivre le même chemin que l'industrie : le curseur se déplace du côté d'une plus forte intensité technologique et donc d'une plus forte intensité capitaliste.

DéFI entend permettre au secteur agricole de s'inscrire dans une dynamique porteuse d'emploi, intégrant l'ensemble des contraintes du secteur.

Dans le but de permettre au secteur agricole de s'inscrire dans une dynamique porteuse d'emploi, intégrant l'ensemble des contraintes du secteur, DéFI veut :

1. Soutenir financièrement la recherche-innovation autour de la robotique, le numérique et les biotechnologies, avec une enveloppe d'un milliard d'euros sur cinq ans. L'objectif est de garantir l'indépendance de la recherche dans ce secteur et de créer des connaissances et des savoir-faire agricoles ouverts.

2. Mettre en place une Banque Publique d'Investissement agricole. Elle doit avoir pour vocation de rendre plus d'autonomie aux agriculteurs et agricultrices au regard des choix d'investissement. En outre, on assiste à un important renouvellement des populations agricoles, avec l'arrivée de candidats à l'installation sans capital familial, souvent non issus du milieu agricole. Il convient de soutenir cette nouvelle génération.

3. Soutenir les investissements dans les nouvelles filières technologiques. Nous nous appuyons sur un mécanisme fiscal, visant un suramortissement à hauteur de 30% des investissements.

4. Mettre en place un programme d'accompagnement des agriculteurs et agricultrices. L'objectif est de créer cinq lieux de co-production (un par Province) de savoirs et d'innovation entre pairs pour les accompagner à l'utilisation des agroéquipements et favoriser l'innovation collective et ouverte. Une articulation sera mise en place avec les laboratoires provinciaux et le CRA-W.

5. Ré-employer les agroéquipements. Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'avenir de la filière des machines agricoles. En effet, il est source d'adaptations, d'économies et d'efficacité de la dépense publique.

6. Créer un portail numérique des données agricoles.

Pour une technologie au service d'une agriculture durable, **DéFI s'engage à :**

138. Soutenir financièrement la recherche-innovation autour de la robotique, le numérique et les biotechnologies

139. Mettre en place une Banque Publique d'Investissement agricole

140. Soutenir les investissements dans les nouvelles filières technologiques

141. Mettre en place un programme d'accompagnement des agriculteurs et agricultrices

142. Inciter au ré-emploi des agroéquipements

143. Créer un portail numérique des données agricoles





Faire du bien-être animal une valeur cardinale

Bien souvent, le bien-être animal est simplement réduit à la santé physique des animaux. Toutefois, considérer le bien-être animal implique autant les aspects physiques, physiologiques et mentaux.

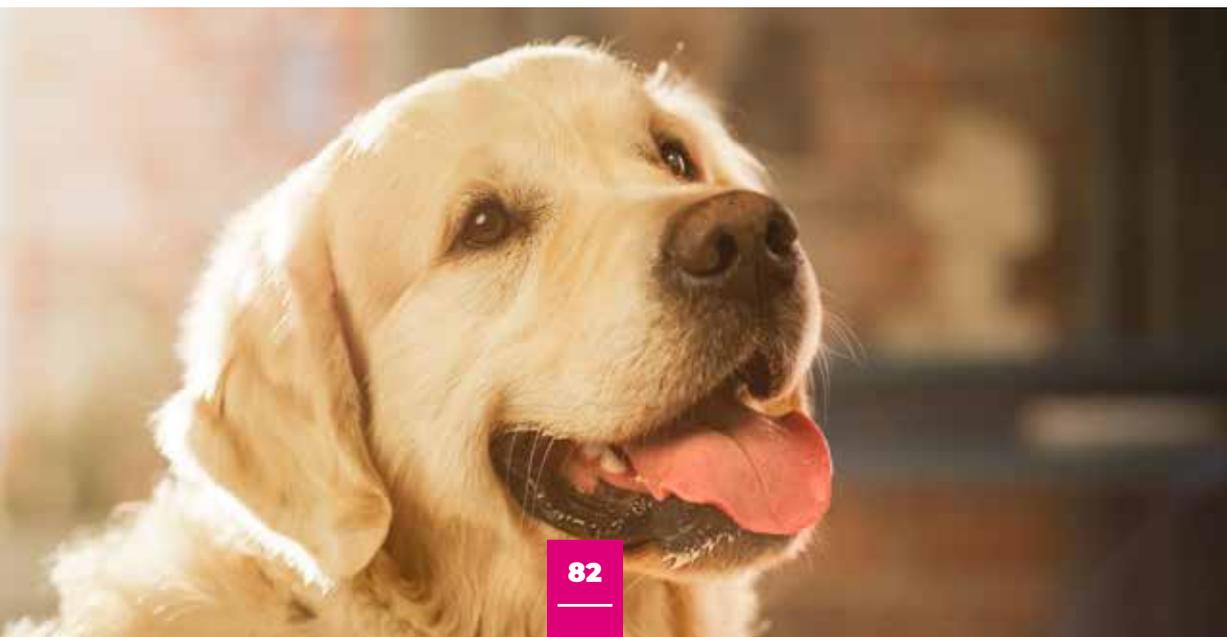
Aujourd'hui, les avancées scientifiques nous obligent à nous questionner sur nos devoirs vis-à-vis de ces êtres doués de sensibilité. En ce sens, le bien-être animal s'impose de plus en plus, au fil du temps, comme une valeur cardinale dans notre société, au niveau belge, européen voire international.

*La sentience est un concept relativement neuf qui émerge juridiquement dans différents pays du monde et que DéFI souhaite porter. Il va plus loin que la sensibilité puisqu'il désigne la « capacité à ressentir les émotions, la douleur, le bien-être, etc., et à percevoir de façon subjective son environnement et ses expériences de vie. » (définition introduite dans le dictionnaire Larousse en 2020). Notons que pour certains animaux (certains invertébrés), des recherches scientifiques doivent encore démontrer leur caractère sensible ou sentient.

1. Enseigner le respect des êtres vivants, dès le plus jeune âge

Véritable enjeu de société, le respect des animaux doit se développer dès le plus jeune âge, mais aussi auprès de tous professionnels pouvant être amenés à gérer des situations impliquant le bien-être d'un animal.

Le respect des êtres vivants doit être enseigné dès l'enfance, bien sûr, mais également à d'autres publics-clés tels que les étudiants des filières agricoles, les agents de police et gardien de la paix ou encore les magistrats.



Pour sensibiliser largement à la question du bien-être animal,
DéFI s'engage à :

144. Développer la formation des fonctionnaires de police, gardes forestiers et des gardiens de la paix au bien-être animal et à la législation en la matière

145. Éduquer à l'école l'empathie et le respect pour le vivant et en particulier les animaux en insistant sur leurs besoins (de santé, de comportement, physiologiques,...)

146. Développer une formation, sous l'égide de scientifiques et de vétérinaires, à la sensibilisation au bien-être animal pour les animaux d'élevage, de compagnie et la faune sauvage, sous forme de module en ligne accessible à tous

147. Mettre en place une formation obligatoire pour les particuliers qui souhaitent détenir plus de trois porcs, cinq chevaux, dix ovins (ou caprins), 150 poules pondeuses ou 200 poulettes. Des formations spécifiques doivent également être exigées pour certains animaux sauvages ou élevages professionnels

2. Le droit et la science comme référence **pour améliorer le bien-être animal**

Le bien-être animal se définit selon l'ANSES comme « **l'état mental physique positif lié à la satisfaction de ses besoins physiologiques et comportementaux ainsi que de ses attentes. Cet état varie en fonction de la perception de la situation par l'animal, une bonne santé, un niveau de production satisfaisant pour les animaux de rente ou une absence de stress ne suffisent donc pas pour justifier un état de bien-être satisfaisant, il faut aussi se soucier de ce que l'animal ressent, des perceptions subjectives déplaisantes, telles que la douleur et la peur, et rechercher les signes d'expression d'émotions positives (satisfaction, plaisir...).** »

Les premières lois interdisant la cruauté envers les animaux sont nées dans les pays anglo-saxons et européens au XIXe

siècle, avant de s'étendre aux autres pays du monde au XXe siècle. À partir des années 1960 est apparu un nouveau modèle législatif visant explicitement le bien-être animal. Peu après sont nés les instruments européens à ce sujet. Ceux-ci visent désormais à réglementer l'élevage, le transport, l'abattage et l'expérimentation animale, afin de réduire les souffrances des animaux, désormais reconnus par l'Union européenne comme des êtres sensibles, dont le bien-être doit être protégé.

Aujourd'hui, le droit nous permet d'atténuer la souffrance animale plutôt que de susciter un bien-être réel, mais c'est en avançant dans cette direction que le droit deviendra, pas à pas, un outil efficace pour améliorer le sort des animaux.

La science du bien-être animal, qui a déjà près de quarante ans, a été élaborée à partir des disciplines suivantes : l'éthologie, la physiologie, la pathologie, la biochimie, la pharmacologie, la génétique, l'immunologie, la nutrition, les neurosciences cognitives et l'épidémiologie vétérinaire. Ces connaissances scientifiques doivent être à la base de toute politique pertinente en termes de bien-être pour

les animaux. Les législations en vigueur doivent évoluer en vue de

- prendre en compte l'évolution des connaissances scientifiques
- mettre en œuvre un cadre légal dans les domaines où le législateur n'est pas encore intervenu (pension pour chevaux, utilisation des calèches, bars à animaux, etc.).

2.1. Animaux de compagnie

Près d'une famille belge sur deux possède un animal de compagnie. Si les bienfaits de la présence des animaux de compagnie à nos côtés n'est plus à démontrer, il est en revanche fondamental de continuer à travailler pour une meilleure prise en compte du bien-être animal de nos animaux de compagnie en collaboration avec les autorités, les vétérinaires, les éleveurs, les refuges et les associations.

Lutter contre les abandons, c'est notamment responsabiliser les personnes qui souhaitent acquérir un animal de compagnie, tant sur les besoins de l'animal que sur le coût de sa prise en charge.

Pour cela, des outils doivent être mis en place tels que :

- le **permis de détention**. Nous souhaitons revoir le modèle wallon pour donner à ce permis un véritable contenu tant à Bruxelles qu'en Wallonie. En fonction de l'espèce concernée, il doit être délivré sur base d'une formation, d'un examen ou autre. Il sera possible de le retirer en cas d'infraction en matière de bien-être animal. De plus, un délai de réflexion de 7 jours est imposé entre la délivrance de ce nouveau certificat et l'achat ou le don de l'animal, tout comme le remplissage d'un formulaire de question sur la gestion de l'animal.
- des **consultations vétérinaires** précédant l'achat ou l'adoption,
- l'obligation de suivre des **cours d'éducation canine**,
- la **lutte contre les achats impulsifs et l'interdiction de vente d'animaux en animalerie**. Il faut également mieux encadrer les dons et ventes de particulier à particulier.

Il est nécessaire aussi de travailler avec les sociétés d'élevage canines et félines pour modifier leurs règlements et critères de sélection. En effet, ces animaux dit hypertypés résultent en réalité d'une sélection qui fixe des sujets qui expriment des caractéristiques physiques ou comportementales préjudiciables à leur bien-être. Sous la pression d'effets de mode en particulier, la production de types extrêmes se traduit à terme par une modification des normes raciales.

Enfin, il faut également renforcer la lutte contre la prolifération des chats errants, en s'inspirant ici, comme le propose le conseil bruxellois du bien-être animal de la législation flamande. Pour cela, il faut augmenter les subsides accordés par commune pour lutter contre leur prolifération qui est nuisible au bien-être du chat mais aussi à la faune sauvage. Il faut également soutenir directement les acteurs et actrices de terrain (trappeuses) qui réalisent un énorme travail aux côtés des autorités locales dans la prise en charge de ces animaux. Objectif zéro animal errant !

Pour améliorer concrètement le bien-être des animaux de compagnie, **DéFI s'engage à :**

148. Revoir le système de permis wallon de détention d'un animal de compagnie et le généraliser à Bruxelles.

149. Faire reconnaître la formation et le statut d'éducateur / éducatrice canin.

150. Stériliser les chats errants et mettre en place une gestion réfléchie de leur soin et nourrissage.

151. Travailler avec les sociétés d'élevage canines et félines pour encadrer les pratiques de sélection de races hyper typées nuisibles au bien-être des animaux. Soutenir la mise en place d'un outil permettant aux éleveurs d'encoder dans une base de données les animaux reproducteurs et de vérifier si l'accouplement d'animaux serait susceptibles de générer des tares génétiques.

152. Mettre fin aux pratiques de contrebande de chiots et des importations d'animaux de compagnie à faible bien-être.

153. Créer des cimetières pour animaux.

154. Créer un fond pour la prise en charge par des vétérinaires des animaux blessés sur la voie publique permettant des interventions rapides et efficaces tout en rémunérant correctement les personnes impliquées. Mettre également en place une procédure régionale unique en concertation avec les communes pour la prise en charge des animaux errant sur la voie publique.

155. Garantir un nombre suffisant de zones pour chiens en liberté de qualité dans l'espace public en milieu urbain sur base d'un plan d'amélioration du maillage des espace liberté pour chien et l'éducation canine respectueuse du bien-être animal permettant une bonne intégration dans la société

156. Mettre en place des fiches d'informations obligatoires sur les besoins spécifiques des NAC (nouveaux animaux de compagnie) lors de la vente (besoins des animaux, origine, âge...)





2.2. Animaux d'expérimentation

Historiquement, on pratiquait des expérimentations sur les animaux sans se soucier de leur souffrance puisque seul le progrès scientifique importait. Depuis, de nombreuses questions éthiques ont été soulevées et des méthodes alternatives à l'utilisation des animaux se sont développées. **DéFI** souhaite limiter drastiquement l'expérimentation animale, et développer les alternatives partout où c'est possible.

À cet égard, élaborée en 1959, la règle des 3 R constitue le fondement de la démarche éthique appliquée à l'expérimentation animale en Europe et en Amérique du Nord. Ce principe vise à la réduction, au remplacement et au raffinement des expériences conduites avec des animaux, et se doit d'être appliqué à tout projet qui utilise des animaux.

Pour limiter l'expérimentation animale, **DéFI s'engage à :**

157. Assurer le maintien et la mise à jour d'un cadastre des méthodes alternatives au niveau belge et européen pour continuer à réduire drastiquement l'utilisation d'animaux pour des expériences.

158. Soutenir au niveau européen une stratégie qui permettrait de sortir progressivement le plus possible de la pratique de l'expérimentation animale en fixant des objectifs chiffrés.

159. Demander un audit à la Commission Européenne afin de permettre de comparer le fonctionnement des commissions d'éthique et d'envisager l'augmentation du nombre de personnes extérieures siégeant dans les comités d'éthique des organisations qui effectuent des expérimentations animales ou l'instauration d'un comité d'éthique indépendant par région.

160. Développer la formation aux alternatives à l'expérimentation animale et à l'application de la règle des 3 R (réduire - remplacer- raffiner) notamment en revoyant les formations universitaires et renforçant les obligations de formation continue.

2.3. Animaux d'élevage

Aujourd'hui, en Belgique comme dans le reste de l'Europe, les modes d'élevage industriels prédominent. L'Homme se tourne de plus en plus vers des systèmes agricoles et d'élevages ultra productifs, déconnectés de la terre et niant totalement la nécessité d'une vie harmonieuse et équilibrée avec le monde animal et la planète.

A coup de "révolutions génétiques" et "d'innovations agronomiques", les animaux sont devenus des machines vivantes - suivant les règles de la chimie et de la physique - surtout soumises aux lois de l'économie.

Afin de maximiser le rendement, certains abattoirs mettent à mort le plus possible d'animaux, le plus rapidement possible, ce qui n'est pas sans conséquences, entre autres, sur le bien-être animal.

Pour DéFI, il faut revoir à la baisse la capacité maximale d'animaux par abattoir.

Cela implique d'améliorer les techniques d'abattage et la formation du personnel, d'investir dans la modernisation, d'harmoniser les pratiques, de contrôler et de sanctionner, le cas échéant. Cela implique aussi de s'assurer que les techniques imposées d'étourdissement soient exécutées dans les règles de l'art et que le nombre actuel de ratés baisse plus que significativement afin que les animaux ne souffrent pas davantage.

À titre indicatif, l'INRA (l'institut national français de recherche pour l'agriculture) évalue entre 6 et 16% les étourdissements ratés sur les bovins. Lorsque l'on sait que, chaque année en Belgique, 900.000 bovins sont abattus pour être consommés, on mesure davantage l'importance d'auditer et d'encadrer de manière stricte le processus. Il conviendra également de poursuivre les études sur la faisabilité de l'abattage à la ferme.

DéFI tient à souligner cependant que les exploitations agricoles ont fortement

évolué ces dernières années, les normes également. Ces efforts réalisés par les producteurs se doivent d'être mis en évidence

De même, il nous paraît juste de mieux encadrer tous les types d'abattage en Belgique. Depuis des années le Conseil du Bien-être des Animaux a conclu que « l'abattage sans étourdissement est inacceptable et engendre une souffrance évitable pour l'animal ». Si un consensus scientifique se dessine sur cette question, il est également important de rappeler que toutes les techniques d'abattage, classiques ou rituelles, n'ont pas les mêmes exigences et que celles-ci doivent être périodiquement ré-évaluées. Il est par ailleurs utile de rappeler que l'on enregistre davantage de souffrance chez les bovins. Or, l'électronarcose / étourdissement réversible n'est pour le moment opérationnel que pour les bovins de moins de 12 mois. Il y a dès lors lieu de prendre toutes les situations en compte, mettre en place une procédure stricte, scrupuleusement contrôlée, et progresser dans la recherche d'une solution technique permettant à la fois de réduire la souffrance animale et respecter la liberté de culte.

Par ailleurs, si les récents arrêts de la Cour européenne de Justice et de la Cour Constitutionnelle confirment que l'ingérence de cette mesure sur la liberté de culte n'est pas disproportionnée en démocratie, il y a aussi lieu de rappeler que la raison pour laquelle les décrets wallon et flamand ont été validés, c'est parce que la liberté de culte reste garantie par la possibilité pour ceux qui souhaitent encore manger halal ou casher d'acheter de la viande issue d'abattages rituels avec étourdissement réversible – si les cultes concernés acceptent cette méthode d'étourdissement – ou, à défaut, d'importer de la viande provenant d'un abattage sans étourdissement à l'étranger. Dès lors que l'on est soucieux du bien-être animal,

mieux vaut tenter de trouver un système conciliant bien-être animal et liberté de culte en Belgique, que de fermer les yeux sur les impacts environnementaux, sociaux, économiques et sur le bien-être animal d'une production non contrôlée à l'étranger. Enfin, s'il n'est pas acceptable que sur une question aussi fondamentale, des normes de souffrance animale diffèrent entre les trois régions du pays, il importe que la norme appliquée tienne compte de la problématique dans sa globalité et soit évaluée en ce sens.

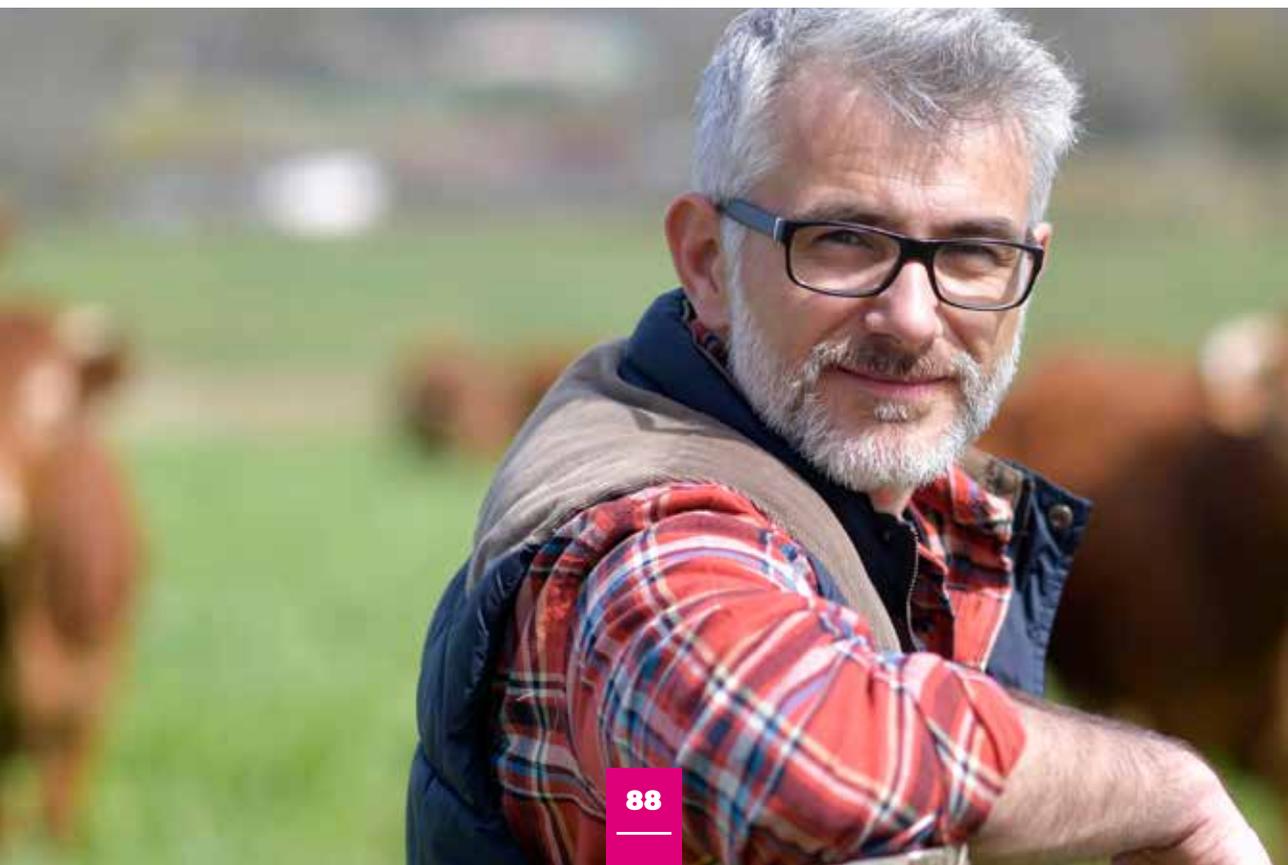
Pour rappel, ce sont quelque 12 millions de bêtes (hors volaille) qui sont abattues annuellement en Belgique (11 millions de porcs, 900.000 bovins, 130.000 moutons et agneaux). Quelques 40.000 bêtes sont abattues selon le rite halal et 900 selon le rite casher au sein des abattoirs d'Anderlecht, derniers abattoirs autorisant l'abattage sans étourdissement en Belgique.

Pour **DéFI**, il faut accompagner la transformation des exploitations vers des structures favorisant le bien-être animal

et le quotidien des éleveurs. En termes d'infrastructures, il faut lier l'octroi de subsides d'investissement au respect des normes de bien-être animal, et aux bâtiments favorisant l'expression naturelle des comportements des animaux d'élevages.

En termes de pratiques, il convient de mettre un terme à la castration à vif des porcelets (en Flandre et en Wallonie) et à l'utilisation de certains produits pour le gavage des porcs (en Wallonie), et broyage des poussins mâles en filière de poules pondeuses (en Flandre et à Bruxelles). Enfin, il est temps d'interdire le gavage des oies et canards (En Wallonie), et de déterminer un label de production d'un foie gras éthique qui utilise des méthodes alternatives de production autre que le gavage et respectueuses des animaux.

En toute logique, il faut également réformer l'étiquetage des aliments afin qu'il soit plus facile pour les consommateurs d'acheter des aliments qui correspondent à leurs valeurs.

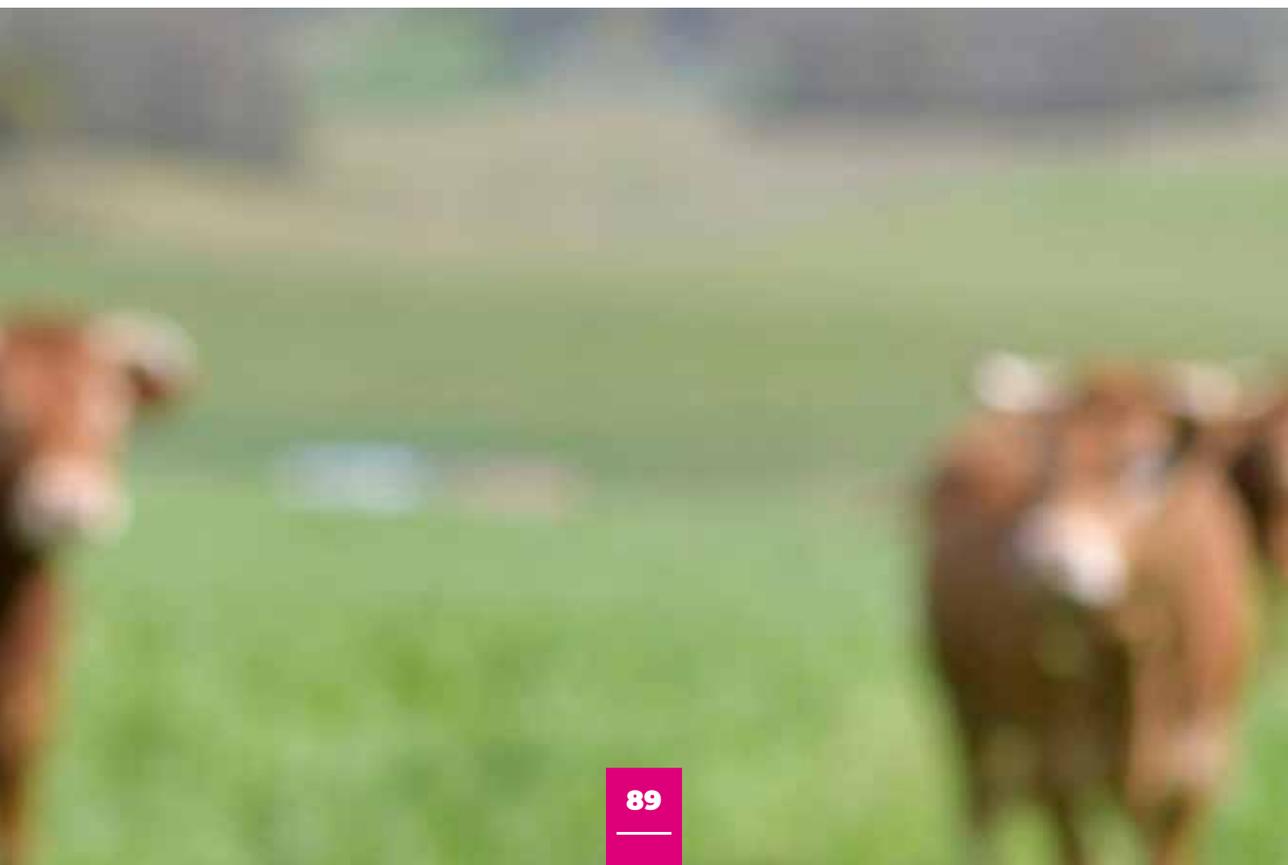


En France, un Comité national d'éthique des abattoirs a été mis en place en 2017 afin de réaliser une analyse des attentes sociétales, de donner un avis sur la politique publique, de débattre de l'évolution des règles relatives à l'amélioration de la protection animale en abattoir et de jouer un rôle dans le suivi de leur mise en œuvre. Afin d'atteindre ces objectifs, ce Comité a formulé des recommandations selon cinq ambitions :

- le renforcement des bonnes pratiques en faveur de la protection animale en abattoir et l'amélioration de l'efficacité des contrôles officiels ;
- l'acquisition, la gestion et la valorisation des qualifications professionnelles ;
- le recensement, le suivi, l'aménagement et le fonctionnement des abattoirs ;
- l'information du consommateur ;
- la recherche.

Ce comité réunit notamment des professionnels du secteur, des associations de protection animale, des vétérinaires, des représentants des cultes et des chercheurs. Dans un esprit de dialogue constructif avec les différentes parties prenantes, il paraît nécessaire de créer pareille structure chez nous.

Enfin, il est urgent de **soutenir la profession vétérinaire**. Astreinte, charge administrative, harcèlement digital, agressions, la situation des vétérinaires belges est loin d'être idéale. Aujourd'hui, plus d'un vétérinaire sur quatre quitte la profession ou la Belgique dans les 3 ans qui suivent son installation. Il faut favoriser la création d'association vétérinaire pour maintenir un maillage efficace de praticiens de terrain épanouis dans leur profession et capables d'agir rapidement pour le bien-être des animaux.



Pour mettre en place des conditions d'élevage et d'abattage respectueuses des animaux, **DéFI s'engage à :**

161. Créer un Comité d'éthique animale en abattoir, regroupant les vétérinaires et experts scientifiques, les cultes, les secteurs agricoles, des boucheries et les associations de protection animale afin de constituer un espace de dialogue et travailler à des solutions concertées

162. Mettre en place, lors de tout abattage, un étourdissement ou procédé réduisant tout autant la souffrance des animaux en concertation avec le Comité d'éthique animale en abattoir.

163. Mettre en place, à chaque étape de l'élevage et l'abattage, une logique d'amélioration continue des conditions de vie et de mort des animaux, dans le respect des animaux et des éleveurs (audit, valorisation des bonnes pratiques, normes).

164. Encourager la poursuite de la formation des transporteurs d'animaux.

165. Améliorer la formation du personnel des abattoirs et des techniques d'étourdissement et d'abattage afin de veiller à ce qu'elles soient efficaces et réduisent considérablement les ratés

166. Soutenir la recherche et le développement de méthodes d'étourdissement plus efficaces et permettant de maintenir l'animal en bonne santé jusqu'à sa perte de conscience (exemple : la technique au laser...)

167. Renforcer l'autocontrôle dans les abattoirs, la gestion et les compétences du personnel en contact avec les animaux

168. Diminuer l'élevage en cage des animaux et, à terme, mettre fin à l'élevage industriel s'il ne respecte pas le bien-être des animaux

169. Accompagner la transformation des exploitations vers des structures favorisant le bien-être animal et le quotidien des éleveurs, et notamment mettre un terme à la castration à vif des porcelets, au broyage/gazage des poussins mâles et proposer une alternative acceptable au gavage des oies et canards

170. Interdire progressivement l'utilisation de dioxyde de carbone à forte concentration pour le gazage des porcs.

171. Accompagner la transformation des exploitations vers des structures favorisant le bien-être animal et le quotidien des éleveurs, et notamment mettre un terme à la castration à vif des porcelets en soutenant des alternatives tel que la biocastration, au broyage/gazage des poussins mâles. Il faut également faire pression au niveau européen pour soutenir la recherche scientifique afin de proposer une alternative acceptable au gavage des oies et canards.

172. Réformer l'étiquetage des aliments pour qu'il soit plus facile pour les consommateurs d'acheter des aliments qui correspondent à leurs valeurs

173. Soutenir la profession vétérinaire, entre autres, par une démarche d'aide à la création d'association de praticiens vétérinaires

2.4. Faune sauvage

Les questions de biodiversité et de bien-être animal sont intrinsèquement liées. La gestion de la faune sauvage, notamment, doit être abordée au regard de l'écosystème dans son ensemble. Ainsi, il nous semble indispensable de prendre en considération les espèces sauvages, y compris les invertébrés dans le Code wallon du bien-être animal, et de mettre en place un plan d'action spécifique pour les espèces sauvages menacées (exemple : chauves-souris en Région bruxelloise). Préserver cet équilibre impose également de renforcer la lutte contre les espèces envahissantes comme le raton laveur, le frelon asiatique... ou encore, en milieu urbain, le pigeon.

En Wallonie, il faut revoir le statut "nuisible" du renard, qui régule l'écosystème notamment en se nourrissant presque exclusivement de petits rongeurs : il est un "dératiseur" naturel fort utile et donc est nécessaire à la stabilité des cultures agricoles.

En Région bruxelloise, la sensibilisation contre le nourrissage des animaux sauvages doit être renforcée car cela contribue significativement au mal-être des animaux. La procédure de déplacement d'animaux sauvages tel que le renard doit être simplifiée pour pouvoir faciliter la gestion de cas problématiques tels que des animaux coincés en intérieur d'îlot.

En outre, le nourrissage du gibier constitue un problème sensible contribuant à la prolifération du gibier qu'il convient de régler. À titre d'exemple, le nourrissage reste autorisé pour le sanglier au sud du sillon Sambre-et-Meuse tandis qu'il est strictement interdit au nord de ce dernier. Si les chasseurs estiment qu'il est indispensable de les nourrir pour maintenir la population en forêt pour, ainsi, éviter les dégâts aux cultures, cela leur offre un avantage parce qu'ils sont plus aptes à se reproduire ou à passer l'hiver



alors que les étés chauds favorisent déjà des glandes nourricières importantes. De plus, si le sanglier a de quoi se nourrir, il va se reproduire davantage. C'est pourquoi **DéFI souhaite mettre fin au nourrissage du gibier sur l'ensemble du territoire des Régions bruxelloise et wallonne.**

Enfin, **DéFI** souhaite que soient orga-

nisées des Assises de la pêche et de la chasse pour dégager des mesures permettant un assainissement éthique de ces pratiques. La gestion de la faune sauvage doit se faire de façon scientifique, documentée, indépendante et transparente, dans le seul intérêt des espèces et de leurs équilibres.

Pour une gestion de la faune sauvage durable et respectueuse, **DéFI s'engage à :**

174. Revoir la liste des espèces protégées, envahissantes ou de déprédation (animal occasionnant des dégâts), et mettre en place des plans d'actions adéquats pour préserver l'équilibre des écosystèmes et préserver la biodiversité.

175. Sensibiliser à la problématique du nourrissage des animaux sauvages.

176. Assainir et encadrer les pratiques de chasse et pêche dans le seul intérêt des espèces et de leur équilibre et renforcer l'information en termes de période de chasse avertissant les promeneurs des passages interdits

177. Intensifier la lutte contre la surpopulation des sangliers qui constituent une menace pour les cultures, la biodiversité et qui sont source de troubles de voisinage.

178. Mettre en place une ou des études permettant de dégager des pistes de solution respectueuse du bien-être animal pour la gestion des animaux prédateurs (pigeon, rat,...)



2.5. Animaux dits de divertissement

En ce qui concerne les zoos et parc animalier, le respect dont doivent bénéficier les êtres vivants et la satisfaction des besoins physiologiques et éthologiques des animaux est fondamentale. La captivité d'animaux sauvages n'est à ce titre jamais idéale. Cependant elle existe et la plupart des animaux s'y retrouvent incapables de réintégrer leur milieu naturel un jour. DéFI souhaite limiter le nombre de parcs animaliers et continuer à s'assurer que la question du bien-être des animaux des parcs animaliers et zoos soit être centrale. Le rôle pédagogique des parcs animaliers n'est également pas toujours suffisamment développé, l'information concernant les espèces qui y sont détenues, doivent être repensées en vue d'une mission pédagogique de meilleure qualité.

Pour une gestion respectueuse des animaux dit de divertissement, **DéFI s'engage à :**

179. S'assurer qu'au regard de l'évolution des connaissances scientifiques, les normes de détention des animaux soient en adéquation avec le bien-être animal et motiver la réflexion autour de programmes éducatifs de qualité à destination du public.



3. Pas de bien-être animal sans contrôles et sanctions efficaces

Garantir le respect du bien-être animal passe immanquablement par la possibilité de sanctionner plus fermement la maltraitance. Cela implique la mise en place

- d'une directive de politique criminelle établissant les priorités du Parquet pour les infractions en matière de bien-être animal,
- de divisions « bien-être animal » clairement identifiées au sein de chaque zone de police et à qui la population pourrait s'adresser en première ligne,
- d'une augmentation du nombre d'inspecteurs vétérinaires dans les cellules « bien-être animal » des régions wallonne et bruxelloise.

Les sanctions contre la maltraitance des animaux domestiques doivent s'assortir de peines éducatives notamment lorsque les faits sont commis en présence d'un enfant. Un "stage de sensibilisation à la prévention et à la lutte contre la maltraitance animale" pourra être prononcé par le juge comme peine alternative ou complémentaire à une peine de prison (ou à une sanction administrative).

Parmi les infractions, il est nécessaire de mieux réprimer la zoophilie et la zoopornographie sur les animaux domestiques ; l'enregistrement et la diffusion sur internet de sévices graves, d'actes de cruauté ou d'atteintes sexuelles sur un animal domestique sont notamment visés.

Enfin, il nous paraît nécessaire de mieux contrôler et sanctionner le commerce en ligne. Les instances européennes et internationales jouent un rôle clé à ce niveau. Il faut porter auprès d'elles la nécessité de prévoir un cadre spécifique et la possibilité d'obtenir la suppression immédiate des annonces illégales.



Pour sanctionner les comportements et pratiques non respectueuses du bien-être animal, **DéFI s'engage à :**

180. Mettre en place et développer les moyens humains et structurels nécessaires au constat et à la répression de la maltraitance animale, tant en la première ligne des services de police qu'au sein du Parquet

181. Lutter contre l'enregistrement et la diffusion de séquences vidéo de maltraitance animale

182. Contrôler le commerce en ligne d'animaux

183. Développer la technique du client mystère (mystery shopping) par des personnes assermentées en vue de contrôler le respect des dispositions en matière de commerce et d'encadrement des activités impliquant des animaux

4. Le lien positif entre l'homme et l'animal

Nous l'avons bien vu avec la crise du Covid, nos compagnons à quatre pattes ont été de précieux réconforts. Ce lien positif entre l'homme et l'animal peut encore être accentué pour le bien-être de tous. Il est encore par exemple aujourd'hui trop compliqué de garder son animal en maison de repos ou sur son lieu de travail. Pourtant, des études démontrent que l'animal apaise, favorise la tranquillité et la concentration et facilite la communication sociale.

Promouvoir les actions qui renforcent le lien positif entre l'homme et l'animal en reconnaissant les bienfaits de la présence de l'animal à nos côtés dans le respect de celui-ci.

Faciliter la présence d'un animal de compagnie au sein de notre société passe notamment par

- la création d'espaces de liberté pour chien en ville,
- la gestion des animaux des personnes hospitalisées,
- la sensibilisation à la présence et l'utilité du chien d'assistance dans l'espace public
- l'intégration de la présence d'un animal dans les maisons de repos et les écoles.
- la poursuite des projets pilotes d'intégration de chiens de soutien émotionnel dans les commissariats ou encore les centres de jours et d'hébergement pour les personnes porteuses de handicap ou les centres de santé mentale.
- protéger l'intérêt de l'animal en cas de divorce, séparation, de décès ou d'incapacité du maître.

Pour renforcer le lien positif entre l'humain et l'animal,
DÉFI s'engage à :

184. À faciliter la présence d'animaux de compagnie dans les différents espaces de vie

185. Protéger l'intérêt de l'animal en cas de divorce, séparation, de décès ou d'incapacité temporaire du maître.

186. Reconnaître la formation des éducateurs canins et des éducateurs canins spécialisé dans la formation des chiens d'assistance.

187. Reconnaître la formation en médiation animale et la rendre obligatoire pour des personnes souhaitant introduire un animal dans un cadre pédagogique, récréatif ou thérapeutique.







Siège national

Chaussée de Charleroi, 127
1060 Saint-Gilles

tél 02 538 83 20

fax 02 539 36 50

courriel defi@defi.eu



Bureau wallon

Chemin du Stocquoy, 1
1300 Wavre

courriel bureauwallon@defi.eu

defi.be

