

Suivi de la mise en œuvre de la

Politique climatique fédérale

Rapport de suivi 2025

SEPTEMBRE 2025



Le présent rapport est disponible auprès du Service Public Fédéral (SPF) suivant :

SPF Santé, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement
Avenue Galilée 5/2 – 1210 Bruxelles

La situation et l'impact politique présentés dans ce rapport reposent sur les informations disponibles au 1^{er} mars 2025. La période couverte par ce rapport s'étend du 1^{er} juillet 2024 au 1^{er} mars 2025. Les développements récents dans le contexte politique européen ou belge, en particulier la mise à jour du Plan national énergie-climat (2021-2030) et les dispositions de l'accord de gouvernement (2025-2029), ne font pas l'objet du présent rapport.

Le gouvernement a pris acte de ce rapport le 3 octobre 2025. Il a été rédigé par le service Changement Climatique et révisé par les membres du gouvernement fédéral.

Date de publication : octobre 2025



Table des matières

Avant-propos	4
Résumé	6
Lexique	10
1 Cadre politique et contexte	11
2 Aperçu des feuilles de route	13
3 Analyse de la situation par domaine politique	18
<u>3.1</u> Fiscalité et finances	18
<u>3.2</u> Énergie	18
<u>3.3</u> Transport et mobilité	19
<u>3.4</u> Économie circulaire	20
<u>3.5</u> Bâtiments publics fédéraux	21
<u>3.6</u> Fonctionnement des entreprises publiques	21
<u>3.7</u> Coopération internationale	21
<u>3.8</u> Gouvernance climatique	22
<u>3.9</u> Adaptation	22
<u>3.10</u> Recherche	23
<u>3.11</u> Santé	23
<u>3.12</u> Politique sociale	24
4 Tableau récapitulatif de l'état d'avancement par feuille de route	25
5 Évaluation de la politique en matière d'émissions de gaz à effet de serre : mise à jour 2025	41
<u>5.1</u> Impact des mesures ou objectifs individuels	42
<u>5.2</u> Impact total attribuable à la politique climatique fédérale évaluée	44
<u>5.3</u> Fossé des politiques	47
6 Financement	49
7 Observations finales	59
Rapports de progrès	61

Avant-propos

Il y a dix ans, la communauté internationale signait l'Accord de Paris, dans lequel 195 pays se mettaient d'accord sur un accord mondial ambitieux sur le climat. Ce rapport sur la situation et l'impact de la politique climatique fédérale arrive à un moment charnière. Aujourd'hui, nous nous trouvons dans des eaux géopolitiques turbulentes, le retrait des États-Unis de l'Accord de Paris ayant, pour la deuxième fois, rebattu les cartes. Une grande majorité de pays et d'acteurs continuent de soutenir les objectifs de l'Accord de Paris. Et cela, ils le font non seulement parce que le changement climatique a de nouveau durement frappé le monde entier en 2024, mais aussi parce qu'il représente des risques importants en matière de sécurité.

Le rythme auquel le changement climatique perturbe les écosystèmes et menace les vies humaines et les infrastructures par le biais de phénomènes météorologiques plus extrêmes ne cesse de s'accroître. La Belgique n'est pas non plus épargnée par l'augmentation des vagues de chaleur, des sécheresses, des incendies de forêt et des inondations. L'inondation de la vallée de la Vesdre et la Vallée de l'Ourthe en 2021 en est l'exemple le plus visible.

Malgré un contexte géopolitique en pleine mutation, l'Europe maintient le cap en associant la lutte contre le changement climatique à l'agenda pour la compétitivité, tout en accordant une attention particulière à l'emploi et au développement. Le Clean Industrial Deal devrait aider l'Europe et ses États membres à atteindre les objectifs du Green Deal européen tout en retrouvant sa compétitivité. De nombreux dossiers législatifs, tels que la révision du système européen d'échange de quotas d'émission et le mécanisme d'ajustement CO₂ aux frontières CBAM, le renforcement des normes de CO₂ pour les voitures, la loi sur la restauration de la nature, les règles environnementales ou les règles relatives à l'agriculture durable, doivent être examinés à la lumière de cette nouvelle évolution.

La Commission européenne demande à la Belgique de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 47 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005, afin d'atteindre l'objectif européen d'une réduction de 55 % par rapport aux niveaux de 1990.

Le 18 juillet 2025, le gouvernement fédéral a approuvé la contribution fédérale au Plan national énergie et climat 2021-2030 (PNEC). Le même jour, le gouvernement flamand s'est également mis d'accord sur le 'Vlaams Energie- en Klimaatplan' (Plan flamand énergie et climat). Cela permettra enfin d'élaborer un PNEC définitif intégrant les contributions des gouvernements fédéral, flamand, wallon et bruxellois. Le PNEC, qui nécessite un effort commun à tous les niveaux politiques, définit les politiques et les mesures actuelles et supplémentaires visant à atteindre les objectifs énergétiques et climatiques. Un contrôle régulier devra montrer si les efforts collectifs de la Belgique s'avèrent suffisants.

En ces temps de désinformation et de *fake news*, la diffusion d'informations fiables et correctes sur le changement climatique et la politique climatique est plus importante que jamais. Le présent rapport de synthèse fait le point sur la politique climatique fédérale du 1^{er} juillet 2024 au 28 février 2025. Il accorde une place aux réductions de CO₂ de la politique climatique fédérale et aux réalisations et goulets d'étranglement dans le contexte international plus large. Bien entendu, les changements d'accents de notre accord de coalition fédéral auront un impact.

Le rapport de synthèse est le point d'orgue annuel du cycle politique pour le contrôle et le suivi de la politique climatique fédérale. Le changement climatique a un impact dans tous les domaines politiques. Par conséquent, ce rapport est le résultat d'une étroite collaboration entre le Service changements climatiques et les Services publics fédéraux et les institutions publiques concernés. Des progrès ont été réalisés. La politique fédérale reste un moteur important de la réalisation de la transition et de la facilitation des politiques climatiques des Régions.

Mais, il y a aussi des raisons de rester optimiste. L'adhésion à une politique climatique doit continuer à augmenter. Sachant que les coûts de production de l'énergie solaire et éolienne ont baissé ces dernières années, qui offre davantage de possibilités d'indépendance aux prosummateurs, il reste intéressant

aujourd'hui pour les citoyens et les entreprises d'investir.. Grâce à des mesures réfléchies et ciblées, comme un signal de prix favorable à l'électricité et aux combustibles neutres du point de vue du climat et défavorable aux combustibles fossiles, nous pourrions inviter les entreprises et les citoyens à adapter leur choix. Une politique climatique efficace n'est pas incompatible avec la protection du pouvoir d'achat, ni la compétitivité des entreprises.

L'importance d'une politique climatique ambitieuse, compétitive, inclusive et équitable n'a jamais été aussi élevée qu'aujourd'hui. Je suis convaincu qu'en unissant les forces et les efforts des autorités, des citoyens et du secteur privé, nous pouvons réaliser cette transition de manière à limiter l'impact palpable du changement climatique, à offrir des opportunités aux entreprises et à ne laisser personne de côté.

A blue ink signature, appearing to read 'J. Crucke', written in a cursive style.

Jean-Luc Crucke

Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Résumé

Ce rapport devrait couvrir la période allant de juillet 2024 à février 2025, pendant laquelle le gouvernement était en affaires courantes. Étant donné qu'un nouveau gouvernement est en place depuis février 2025 et qu'il a adopté un certain nombre de nouvelles orientations politiques, le présent rapport est un document transitoire qui traite de la mise en œuvre des mesures prises par le gouvernement précédent et, lorsque cela est utile à la lecture, mentionne les orientations politiques du nouveau gouvernement.

Le cycle politique fédéral, ancré dans la loi du 15 janvier 2024, constitue un instrument pour suivre factuellement la politique climatique fédérale. Ce rapport dresse chaque année l'état des lieux de la mise en œuvre des politiques et mesures fédérales, compilé sur la base des rapports de progrès reçus des départements et institutions publics fédéraux concernés. Ce suivi est effectué dans le cadre de la réalisation des objectifs fixés dans les plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat et/ou pour la mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'article 4, paragraphe 2, points a) et b), de la CCNUCC et article 5, paragraphe 2 de l'Accord de Paris.

Le rapport de synthèse dresse chaque année le bilan de la politique menée pour la **période allant du 1er mars au 1er mars de l'année suivante**. Au plus tard le 30 septembre, le ministre compétent pour le climat transmet ce rapport au Parlement. En raison de l'introduction légale du cycle politique, le présent rapport couvre exceptionnellement une période plus courte, allant du **1er juillet 2024 au 1er mars 2025**. Au cours de cette période de transition de moins d'un an, le gouvernement s'est en outre trouvé dans une situation de gestion courante.

Les départements fédéraux et les institutions publiques qui mettent en œuvre des politiques ayant un impact sur le changement climatique élaborent, dans le cadre de ce cycle politique, des feuilles de route reprenant les orientations et mesures qui contribuent à la réalisation des objectifs de la contribution fédérale au Plan National Énergie-Climat (PNEC). Ainsi, lorsque le niveau d'ambition évolue, qu'une politique arrive à son terme ou qu'une nouvelle politique est développée, les feuilles de route sont adaptées. Chaque feuille de route fait l'objet d'un rapport annuel sur l'exécution de la politique par le département concerné. Le Service Changement Climatique (SPF Santé publique) établit chaque année un bilan afin d'identifier des opportunités, d'améliorer la coordination et la cohérence des politiques, et d'aligner autant que possible la politique fédérale sur celle des Régions.

Le présent rapport montre que, dans de nombreux cas, les politiques reprises dans les feuilles de route sont exécutées conformément au calendrier convenu, tant au niveau de la mise en œuvre que du développement de nouveaux cadres juridiques ou de modifications législatives. À côté des réussites, il existe toutefois encore des retards et des obstacles notables dans différents chantiers politiques, petits et grands.

Une analyse d'impact approfondie de la politique fédérale mise en œuvre, dans un contexte institutionnel de compétences partagées, demeure complexe. Les chiffres relatifs à la réduction des émissions sont des estimations fondées sur les études les plus récentes. Les défis pour atteindre l'objectif national de réduction des émissions à l'horizon 2030 de -47 % dans le secteur ESR sont considérables. Les estimations disponibles de l'impact en termes d'émissions de la politique climatique fédérale donnent une indication (ordre de grandeur) de la contribution des mesures fédérales. Elles montrent que l'écart à combler d'ici 2030 ne sera réduit que partiellement par les mesures fédérales déjà adoptées. Une analyse intégrée des politiques climatiques régionales et fédérales est donc nécessaire. En tout état de cause, les estimations existantes appellent à une politique climatique résolue.

Fiscalité et finance

Le verdissement de la fiscalité reste un levier essentiel pour faciliter la transition énergétique. La déduction majorée pour investissements économeurs d'énergie ou respectueux de l'environnement, ainsi que pour les investissements dans la production et l'utilisation d'énergie renouvelable, est en vigueur depuis le 1er janvier 2025. Certaines mesures fiscales concernant l'utilisation des combustibles fossiles, les pompes à chaleur, la démolition et la reconstruction ont été réformées. La fiscalité des transports est également en cours de réforme, avec des ajustements concernant les taxes d'embarquement, le budget mobilité et la fiscalité des voitures de société. La déduction pour investissement « vert » est passée de 13,5 % à 40 % pour les petites et moyennes entreprises et à 30 % pour les grandes entreprises.

Energie

Grâce à la mise en œuvre de nouvelles normes de produits, l'énergie renouvelable dans le secteur des transports est encouragée. Des étapes supplémentaires restent néanmoins nécessaires pour atteindre les objectifs renforcés dans le cadre de la directive révisée sur les énergies renouvelables (REDIII). Parmi les points d'attention importants figurent les difficultés liées au développement de la ligne à haute tension Ventilus et son impact sur la planification de l'attribution de la première parcelle de la zone Princes Elisabeth, ainsi que le regain d'intérêt au sein du gouvernement pour le rôle de l'énergie nucléaire dans notre approvisionnement en électricité. La situation géopolitique montre la nécessité d'une résilience énergétique. L'impact du coût de la transition énergétique sur la compétitivité de nos entreprises et sur le pouvoir d'achat des ménages doit également être surveillé..

Transport et mobilité

Le transport reste le secteur dont les émissions continuent à augmenter. Depuis 2021, on observe en outre un transfert modal négatif dans le transport de marchandises par rail : les efforts de réduction des émissions sont annulés par la part croissante du transport de marchandises par route. Pour l'application de la réglementation européenne relative aux carburants durables pour l'aviation en Belgique, les administrations fédérales chargées de la mobilité, de l'énergie et de l'environnement ont été désignées comme autorités compétentes. La transposition juridique de l'inclusion du transport maritime dans la directive ETS est toujours en cours. En attendant la transposition juridique complète, la mise en œuvre se fait conformément aux procédures prévues par la directive. Ces procédures sont approuvées par la Commission nationale du climat.

Economie circulaire

La période de mise en œuvre du Plan fédéral d'action pour l'économie circulaire 2021-2024 est arrivée à son terme. Plusieurs actions ont été mises en œuvre avec succès, mais en raison d'une insuffisance budgétaire, l'impact de ces mesures sur les émissions de gaz à effet de serre, l'efficacité énergétique et la production d'énergie renouvelable n'a pas encore pu être étudié. Certaines initiatives ont entre-temps également été proposées au niveau européen. Un nouveau plan d'action est prévu pour 2025-2029. En ce qui concerne la politique des produits, l'Europe a révisé plusieurs ensembles législatifs, tels que le règlement sur les batteries et le règlement « Écoconception pour des produits durables ». La loi visant à promouvoir la réparabilité et la durabilité des biens a déjà été approuvée.

Bâtiments publics fédéraux

La rénovation énergétique du parc immobilier fédéral progresse trop lentement. Les contraintes budgétaires et le manque de personnel demeurent les principaux obstacles. Toutefois, le lancement du système européen

d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et le transport routier (ETS2), prévu à partir de 2027, devrait également constituer un levier pour accélérer la transition énergétique des bâtiments publics.

Fonctionnement des entreprises publiques

Il y a peu, voire pas de progrès vers plus de durabilité des entreprises publiques. Les formations sur les achats durables ou l'élaboration de clauses types dans les cahiers des charges ne disposent pas d'un budget suffisant. Des avancées ont été réalisées pour la transition du parc automobile vers des véhicules plus durables, mais avec de sérieux retards.

Coopération internationale

On observe une nette croissance de la contribution fédérale au financement climatique international public. Les priorités restent inchangées : l'adaptation au climat, une attention particulière aux pays les moins avancés, ainsi qu'un renforcement transversal des politiques climatiques dans les pays partenaires de la coopération gouvernementale. En revanche, la mobilisation de financements privés fluctue fortement. La répartition intra-belge des charges (2021-2024) a pris fin le 31 décembre 2024, rendant nécessaire un nouvel accord sur la répartition des montants entre entités afin de contribuer à la trajectoire menant à l'objectif de financement climatique international (NCQG) dans le cadre de l'Accord de Paris.

Gouvernance climatique

La loi du 15 janvier 2024 renforce la coopération entre les départements fédéraux et les institutions publiques en vue d'un suivi du développement, de la mise en œuvre et de l'évaluation des politiques, servant d'apport à l'actualisation de la contribution fédérale au PNEC. La collaboration avec le Bureau fédéral du Plan a été renforcée dans le cadre du développement d'un modèle énergétique. La nomination des membres du Conseil scientifique pour le climat n'est pas encore finalisée, ce qui empêche ce Conseil de formuler des avis sur la mise en œuvre de la politique climatique et sur l'affectation de la part fédérale des recettes de l'ETS.

Adaptation

Des progrès considérables ont été réalisés dans la mise en œuvre des mesures fédérales d'adaptation. Ainsi, des formations et des actions de sensibilisation ont été lancées, les risques climatiques sont progressivement intégrés dans les processus fédéraux, et plusieurs études ont été achevées ou sont en cours. Pour assurer un suivi approfondi des mesures fédérales d'adaptation, la feuille de route sur l'adaptation a été scindée en six feuilles de route distinctes, notamment concernant la protection des travailleurs, la résilience du milieu marin et une normalisation des produits adaptée au climat.

Recherche

L'accès aux données et projections climatiques pour le grand public a été considérablement simplifié. Le Centre belge du climat a lancé un catalogue en ligne regroupant des experts climatiques belges reconnus et a encouragé la participation des chercheurs belges à des programmes internationaux tels que le GIEC. L'harmonisation du pourcentage du budget fédéral de recherche consacré à l'énergie et au climat avec les standards internationaux sera mieux suivie grâce à une nouvelle feuille de route. La création et les missions du CERAC indépendant ont été définies juridiquement début 2025.

Santé

La santé constitue un nouveau domaine politique suivi dans le cadre du cycle politique. L'objectif est de réaliser un système de soins de santé neutre en carbone d'ici 2050, mais les moyens pour y parvenir font encore défaut. En 2025, une mesure de référence a été effectuée afin de dresser un état des lieux et un plan d'action pour la décarbonisation a été publié. Afin de rendre les soins de santé plus résilients face aux conséquences du changement climatique, une deuxième feuille de route a été élaborée, comprenant cinq mesures d'adaptation fédérales.

Politique sociale

Afin d'atténuer l'impact du prix du carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier (ETS2) sur les populations vulnérables, l'élaboration du Plan social pour le climat a été lancée, qui sera soumis à la Commission européenne dans les meilleurs délais. Une nouvelle feuille de route sur la lutte contre la précarité énergétique assurera le suivi de la mise en œuvre du Plan Climat Social.

Lexique

BIO: Société belge d'investissement pour les pays en développement

CBAM: *Carbon Border Adjustment Mechanism* (mécanisme d'ajustement carbone aux frontières), une taxe carbone sur les importations de producteurs étrangers visant à éviter les fuites de carbone (« *carbon leakage* ») au-delà des frontières européennes.

CERAC: Centre d'analyse des risques liés au changement climatique

ESR: Règlement européen sur le partage de l'effort, qui répartit les efforts de réduction des émissions entre les 27 États membres pour les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas. Sur la base des obligations qui en découlent pour chaque État membre, ceux-ci élaborent leur Plan national énergie-climat (PNEC). Les secteurs ESR comprennent notamment les émissions résultant du transport intérieur, du secteur du bâtiment, du secteur agricole, du traitement des déchets et des petites installations industrielles¹.

ETS: Système européen d'échange de quotas d'émission. Ce système fixe un plafond d'émissions pour la production d'énergie, l'industrie intensive, l'aviation et le transport maritime en Europe. Un « droit d'émission » correspond à l'émission d'une tonne de CO₂. Le nombre total de droits d'émission disponibles est limité. Les entreprises soumises à la réglementation ETS doivent remettre chaque année autant de droits d'émission que de CO₂ émis et peuvent échanger les droits inutilisés à un prix de marché. Cela constitue une incitation à investir dans des solutions efficaces sur le plan énergétique et dans les énergies renouvelables. L'ETS couvre 40 % des émissions totales de l'UE et s'est avéré être un instrument efficace pour réduire ces émissions.

ETS2: Système européen d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et le transport. Le système, qui entrera en vigueur à partir de 2027, obligera les fournisseurs de carburant à remettre et échanger des droits d'émission. La répercussion de cette taxe carbone sur les consommateurs doit les inciter à investir dans des solutions de chauffage et de transport plus efficaces et renouvelables.

PNEC: Plan national énergie-climat

PFEC: Contribution fédérale au Plan national énergie-climat

SFPIM: Société fédérale de participations et d'investissements

PAM: *Policies and measures*, terme courant désignant les lignes de politique et les mesures dans le cadre des rapports européens et internationaux sur la politique climatique.

¹ Un aperçu de la part relative de chacun de ces secteurs dans l'inventaire belge des émissions de gaz à effet de serre et de l'objectif de réduction des émissions hors ETS de la Belgique est disponible à <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur> et <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/secteur-esr>

1

Cadre politique et contexte

Ce rapport devrait couvrir la période allant de juillet 2024 à février 2025, pendant laquelle le gouvernement était en affaires courantes. Étant donné qu'un nouveau gouvernement est en place depuis février 2025 et qu'il a adopté un certain nombre de nouvelles orientations politiques, le présent rapport est un document transitoire qui traite de la mise en œuvre des mesures prises par le gouvernement précédent et, lorsque cela est utile à la lecture, mentionne les orientations politiques du nouveau gouvernement.

2025 marque un tournant dans la politique climatique. Cela fait dix ans que la communauté internationale a adopté l'Accord de Paris. Pour la première fois, depuis cette année, un panorama des émissions par pays est disponible. De nouveaux engagements nationaux doivent permettre de limiter l'augmentation de la température à 2°C, et idéalement à 1,5°C. L'Accord fixe à la fois des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des objectifs en matière d'adaptation et de résilience climatique. Le changement climatique devient de plus en plus visible et tangible, et a frappé de manière sévère en 2024. Les risques croissants liés au changement climatique — en matière de sécurité, de migration, d'économie, de coopération au développement ou d'adaptation — ne passent inaperçus pour personne.

Au sein de l'Europe, la trajectoire engagée se poursuit et la lutte contre le changement climatique est désormais liée à un agenda de compétitivité. La présidente de la Commission Ursula von der Leyen souligne que, lors de son second mandat, elle maintiendra fermement le cap vers les objectifs climatiques européens. Le *Clean Industrial Deal* et le *Green Deal Industrial Plan*² visent à concilier climat et compétitivité.

En 2023, les émissions de gaz à effet de serre dans l'UE ont diminué de plus de 8 % par rapport à 2022 et de 37 % par rapport à 1990. En Belgique, les chiffres sont respectivement de 4 % et 31 %.³ Les travaux législatifs engagés depuis 2021 pour atteindre les objectifs européens en matière d'énergie et de climat à l'horizon 2030 ont été achevés⁴ et sont désormais déployés.

La Belgique n'a pas encore soumis à la Commission européenne la version définitive de son Plan national énergie-climat (PNEC) actualisé (PNEC 2021-2030). Les politiques et mesures fédérales sont conformes à l'objectif européen de réduction de 55 % par rapport à 1990. La contribution fédérale au PNEC, qui souligne comment le niveau fédéral contribue, dans le cadre de ses compétences, à la réalisation de l'objectif de réduction nécessaire de 47 % d'ici 2030 par rapport à 2005, comme le recommande la Commission européenne, a entretemps été mise à jour.

Une partie des recettes des taxes carbone européennes ETS et CBAM sont reversées aux États membres conformément aux directives européennes, qui doivent les utiliser intégralement pour financer la politique climatique. En raison des objectifs accrus en matière de climat, d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique, ainsi que des décisions relatives à l'ETS2, au CBAM et au SCF, un nouvel accord de coopération

² Pour plus d'informations, consultez https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan_fr

³ Pour plus d'informations, consultez <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/maps-and-charts/greenhouse-gases-viewer-data-viewers>

⁴ Le paquet « Fit for 55 » a été approuvé, à l'exception de la révision de la directive européenne sur la taxation de l'énergie.

sur le partage des charges doit être conclu. Cet accord de coopération régit la répartition des ressources et des obligations. Les travaux relatifs à cet accord n'ont pas pu être achevés durant la période couverte par ce rapport. Un accord sur la répartition des charges est toutefois urgent afin de financer les mesures visant à lutter contre le changement climatique et à compenser les efforts consentis par les citoyens et les entreprises dans ce domaine.

Depuis 2024, la loi fédérale relative à l'organisation de la politique climatique fédérale fournit un cadre pour le développement et le suivi de cette politique via des rapports de progrès. Ces rapports sont compilés et analysés dans le présent document. Le suivi annuel et la publication des dépenses et investissements réalisés avec les recettes fédérales du système ETS constituent également un instrument clé de la loi. Cela doit garantir que ces recettes soient entièrement utilisées pour la politique climatique et énergétique, afin de lutter contre le changement climatique et d'accompagner les citoyens et les entreprises dans la transition climatique et énergétique.

Les feuilles de route et rapports de progrès du cycle politique fédérale apportent une contribution essentielle à l'actualisation de la contribution fédérale au PNEC. Cette contribution a été actualisée par des lignes et mesures fédérales précisées et complétées, en tenant compte des recommandations de la Commission européenne⁵.

Les lignes directrices et les mesures contenues dans l'accord de gouvernement 2025-2029 constituent un cadre important pour le PFEC actualisé. À partir du prochain cycle politique en 2026, elles seront prises en compte dans l'évaluation de la politique climatique fédérale. Le PFEC actualisé ne fait pas encore partie de l'analyse présentée dans ce rapport, car il ne fait pas partie de la période considérée, qui s'étend du 1er juillet 2024 au 1er mars 2025.

S'appuyant sur le Plan fédéral d'adaptation et sur la première évaluation intermédiaire de fin 2024, le cycle politique actuel analyse également la politique fédérale d'adaptation. Grâce à de nouvelles feuilles de route affinées pour des domaines d'action spécifiques, le suivi systématique de la mise en œuvre de la politique d'adaptation déjà en cours est assuré. Ces feuilles de route offrent un degré de granularité plus élevé, permettant d'analyser et de suivre plus précisément les progrès et les points de blocage par domaine politique.

⁵ https://commission.europa.eu/publications/commission-recommendation-assessment-swd-and-factsheet-draft-updated-national-energy-and-climate-22_en

2 Aperçu des feuilles de route

TABEAU 1 : APERÇU DES FEUILLES DE ROUTE EXISTANTES ET DES NOUVELLES FEUILLES DE ROUTE

	Domaine	Ministre(s) compétent(s)	Ministre(s) concerné(s)
1.	Fiscalité et finances		
1A	Création d'une filiale « Relaunch for the Future » et d'un fonds pour la transition écologique	Ministre des Finances	
1B	Dividende Climat	Ministre du Climat	Ministre des Finances
1C	Stratégie fédérale de finance durable	Ministre des Finances, Ministre du Climat	
1D	Réforme de la fiscalité environnementale	Ministre des Finances	Ministre de la Transition environnementale
1E	Verdissement de la mobilité	Ministre des Finances, Ministre de la Santé	
2.	Énergie		
2A	Combustibles neutres en CO ₂ (biocarburants, e-carburants et H ₂)	Ministre de l'Énergie	Ministre du Climat
2B	Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales	Ministre de l'Énergie	
2C	Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique	Ministre de l'Énergie	
2D	Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord	Ministre de l'Énergie	Ministre chargée de la Mer du Nord
2E	Hydrogène et CO ₂ en tant qu'éléments dans la transition énergétique	Ministre de l'Énergie	

2F	Floating solar et parcs d'aquaculture	Ministre chargée de la Mer du Nord	Ministre de l'Énergie
2G	Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne	Ministre du Climat	Ministre de la Défense
3.	Transport et mobilité		
3A	Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050	Ministre chargée de la Mer du Nord	Ministre de la Mobilité
3B	Transfert modal : MaaS	Feuille de route gelée (sera reprise en 2026)	
3C	Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo	Ministre de la Mobilité	
3D	Promouvoir le vélo	Ministre de la Mobilité	
3E	Réforme du Code de la route	Ministre de la Mobilité	
3F	Optimisation du transport ferroviaire : fret	Ministre de la Mobilité	
3G	Optimisation du transport ferroviaire : passagers	Ministre de la Mobilité	
3H	Réduction de la consommation d'énergie de la traction ferroviaire et les émissions de CO ₂ associées	Ministre de la Mobilité	
3I	Vers une aviation net-zero émission en 2050	Ministre du Climat, Ministre de l'Énergie	Ministre de l'Économie
3J	Véhicules zéro émission	Ministre de la Mobilité	
4.	Économie (circulaire)		
4A	Économie circulaire : plan d'action fédéral sur l'économie circulaire	Ministre de l'Économie, Ministre chargé du Développement durable	
4B	Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen	Ministre chargé du Développement durable, Ministre de la Protection des consommateurs	Ministre de l'Économie
4C (NOUVEAU)	CBAM	Ministre des Finances	Ministre du Budget, Ministre du Climat
4D (NOUVEAU)	ETS	Ministre du Climat	Ministre chargée de la Mer du Nord
4E (NOUVEAU)	Ozone et gaz fluorés	Ministre du Climat	Ministre des Finances, Ministre de l'Économie
5.	Bâtiments publics fédéraux		

5A	Défense : rénovation énergétique	Ministre de la Défense	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat
5B	Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire	Ministre du Climat	
5C	Régie : réduction des superficies	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat	
5D	Régie : installation de panneaux photovoltaïques	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat	
5E	Régie : rénovation des infrastructures carcérales de détention	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat	Ministre de la Justice
5F	Régie : relighting	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat	
5G	Régie : rénovation énergétique	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat	
5H	DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux	Ministre des Finances	Ministre de la Défense, Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat
6.	Fonctionnement des entreprises publiques		
6A	Éco-conduite	Arrêté	
6B	Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie	Ministre de la Modernisation publique	Ministre chargé du Développement durable, Premier ministre
6C	Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)	Ministre de la Modernisation publique	Ministre chargé du Développement durable, Premier ministre
7.	Coopération internationale		
7A	Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international	Maxime Prévot	Ministre du Climat
8.	Gouvernance du climat		
8A	Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation	Ministre du Climat	Ministre de l'Energie
9.	Adaptation		
9A	Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédérales	Ministre du Climat	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat, Ministre de

			l'Économie, Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au développement, Ministre chargée de la Mer du Nord, Ministre de l'Intérieur, Ministre de la Défense, Ministre de la Santé, Ministre de la Protection des consommateurs, Ministre de l'Énergie
9B (NOUVEAU)	Résilience climatique pour la biodiversité	Ministre du Climat	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat, Ministre de la Défense
9C	Résilience climatique dans le milieu marin	Ministre chargée de la Mer du Nord	
9D (NOUVEAU)	Protection des travailleurs contre les effets du changement climatique	Ministre de l'Emploi	
9E (NOUVEAU)	Normes de produits adaptées au climat	Ministre du Climat, Ministre de l'Économie	
9F (NOUVEAU)	La santé des végétaux dans un climat en évolution	Ministre de l'Économie	
10.	Recherche		
10A	Belgian Climate Center	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat	Ministre du Climat
10B (NOUVEAU)	CERAC	Ministre du Climat	
10C (NOUVEAU)	Objectif Recherche et innovation Climat Énergie	Ministre de la Gestion immobilière de l'Etat	Ministre du Climat, Ministre de l'Énergie
11.	Santé		
11A (NOUVEAU)	Décarbonation des soins de santé	Ministre de la Santé	
11B (NOUVEAU)	Résilience au changement climatique dans le secteur de la santé	Ministre de la Santé	Ministre de l'Intérieur
12.	Politiques sociales		
12A (NOUVEAU)	Lutter contre la précarité énergétique dans le cadre d'une transition juste	Ministre de l'Énergie, Ministre chargé de la Lutte contre la pauvreté	Ministre du Climat

Nouvelles feuilles de route et feuilles de route clôturées

Avec l'introduction de la loi fédérale du 15 janvier 2024 relative à la gouvernance de la politique climatique fédérale, une révision des feuilles de route existantes a eu lieu pour la première fois depuis l'introduction du cycle politique en 2021.

- Les feuilles de route pour la promotion du vélo (3D) et la réforme du Code de la route (3E) sont achevées, ont atteint leurs objectifs et sont donc considérées comme terminées.
- Le ministère de la Défense a abandonné la feuille de route sur l'éco-conduite (6A), car aucun indicateur de suivi n'a été défini et les objectifs ne sont plus alignés sur les plans de la Défense concernant son parc automobile, ce qui rend la réalisation des objectifs impossible à déterminer.
- Les feuilles de route relatives à la Mobility-as-a-service (MaaS, 3B) et aux véhicules zéro émission (3J) ont été temporairement "gelées" : les objectifs n'ont pas été atteints et aucune politique ne sera mise en œuvre pour l'instant. En ce qui concerne la MaaS, le nouveau gouvernement fédéral travaille à l'élaboration d'une stratégie, après quoi la feuille de route sera réactivée en 2026.

Douze nouvelles feuilles de route ont été élaborées. Il s'agit en partie de politiques climatiques d'administrations qui ne faisaient pas encore partie de la Taskforce énergie et climat avant 2024 et dont les politiques n'avaient donc pas été incluses dans le cycle, tandis que d'autres feuilles de route comprennent des politiques et des mesures supplémentaires.

- La feuille de route existante sur les mesures d'adaptation fédérales a été approfondie et partiellement divisée en sous-domaines avec des feuilles de route distinctes pour permettre une analyse approfondie de la situation de la politique. Il est probable que cet approfondissement des rapports sur l'adaptation dans le cycle politique se poursuivra dans les prochaines années.
- Le SPF Santé publique a élaboré des feuilles de route sur la réduction des émissions de CO₂ dans les soins de santé et sur la résilience de certains aspects des soins de santé au changement climatique.
- De nouvelles feuilles de route ont également été incluses concernant le produit des enchères des quotas d'émissions, l'introduction du CBAM, les politiques relatives à l'ozone et aux gaz à effet de serre fluorés, les objectifs en matière de recherche sur le changement climatique et la politique sociale (transition juste).

3

Analyse de la situation par domaine politique

3.1 Fiscalité et finances

Le gouvernement a travaillé à l'élaboration d'une stratégie de finance durable afin de soutenir nos entreprises et nos PME dans une transition durable.

Dans le cadre de l'entrée en vigueur de la réforme de la déduction pour investissement le 1^{er} janvier 2025, les listes d'investissement pour les transports à zéro émission, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les investissements respectueux de l'environnement et une liste d'exclusion ont été approuvées en décembre 2024.

Dans son accord de gouvernement, le gouvernement fédéral a annoncé une réforme fiscale globale et a mis en avant quelques mesures fiscales, notamment un transfert des accises sur les produits énergétiques, l'augmentation de la TVA sur les combustibles fossiles, l'augmentation de la TVA sur la livraison et l'installation de chaudières à combustion, et l'extension du taux de TVA réduit pour la démolition et la reconstruction pour tous.

Les frais d'embarquement sur les vols à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union européenne seront harmonisés : 5 euros par personne et par billet. L'avantage concurrentiel du diesel professionnel par rapport aux pays voisins est maintenu. Le budget mobilité existant sera réformé pour devenir un budget mobilité pour tous et la nouvelle réglementation bénéficie d'un traitement (para)fiscal favorable. Pour les voitures de société, le déploiement de la disparition progressive des voitures à moteur à combustion, prévue pour 2024 se poursuit. L'accord de coalition comprend une extension de la déductibilité pour les voitures de société hybrides.

Pour les entreprises, il s'agit notamment d'aligner les accises sur l'électricité sur le minimum européen, d'abaisser les tarifs de transport d'électricité pour les industries à forte consommation d'énergie au niveau des pays voisins et d'augmenter la déduction pour investissement pour les grandes entreprises de 30 à 40 % afin de stimuler la transition énergétique et climatique.

3.2 Énergie

La transition vers davantage d'énergies renouvelables et donc vers la sécurité d'approvisionnement progresse à grands pas, même si la disponibilité variable de certaines de ces technologies pose des problèmes de stabilité du système. Des étapes importantes ont été franchies dans le développement de la zone Princess Elizabeth et de l'infrastructure de transmission nécessaire : la construction de l'île Princess Elizabeth a commencé, le permis environnemental pour la construction du lot 1 a été accordé et l'appel d'offres pour le premier lot est en cours de préparation.

Des entreprises belges et internationales seront mises en concurrence pour l'obtention des concessions. La nécessaire infrastructure réseau a fait l'objet d'une grande attention de la part du gouvernement, du parlement et des médias, en raison du coût plus élevé que prévu de l'île Princesse Elisabeth.

En ce qui concerne la sécurité d'approvisionnement, la loi du 26 avril 2024 relative à l'énergie nucléaire prévoit la prolongation de 10 ans de la durée de vie des centrales nucléaires de Doel 4 et Tihange 3.

La transposition de la directive européenne sur les énergies renouvelables (RED III) a été retardée en raison de la formation du nouveau gouvernement. Le registre relatif au commerce des unités renouvelables est en place, mais il devra être mis à jour en raison d'une modification de la législation.

Sur le front de la recherche et de l'innovation, un neuvième appel à projets du Fonds pour la transition énergétique a été lancé, qui a donné lieu à 69 propositions de projets portant sur les énergies renouvelables en mer du Nord, la sécurité de l'approvisionnement et l'équilibre du réseau. Pendant sa phase de fonctionnement, le fonds a permis de mener à bien des projets qui renforcent la position de la Belgique dans le domaine de la recherche et de l'innovation.

Le Conseil d'État a estimé, après un recours introduit par l'autorité flamande, que la loi fédérale sur l'hydrogène pouvait rester largement inchangée. Un arrêté royal sur le plan de développement rapproche également un peu plus la réalisation du réseau hydrogène. Par ailleurs, il n'existe pas encore de cadre de financement pour les projets de la dorsale de l'hydrogène. L'appel à projet Hydrogen to Belgium a débouché sur un projet qui bénéficiera d'un soutien financier.

En ce qui concerne la feuille de route « Floating solar et parcs d'aquaculture », une étude de marché a été réalisée pour une plateforme de démonstration avec des panneaux solaires flottants en mer. Le Fonds pour la transition énergétique et divers fonds européens ont également permis des avancées technologiques qui pourront être intégrées dans un futur appel d'offres. Un appel d'offres innovant pour un projet pilote sera publié fin 2025 dans le cadre du plan belge de relance et de résilience.

De nouvelles technologies radar et un système d'antennes fixes ont permis de réduire davantage les zones de protection autour des radars primaires du trafic aérien. Cette mesure lève un obstacle important à l'implantation d'éoliennes à proximité des aéroports.

3.3 Transport et mobilité

Le secteur des transports est le seul secteur dont les émissions continuent d'augmenter en Belgique. Le transport routier est responsable de 96 % de ces émissions. Au cours des trois dernières années, le nombre de voitures en leasing a continué d'augmenter⁶, et seulement 3 % des entreprises proposent déjà à leurs collaborateurs disposant d'une voiture de société une alternative plus durable sous la forme d'un budget mobilité⁷.

D'ici fin 2024, la Belgique était censée introduire une MaaS (Mobility as a Service) généralisée, mais cette feuille de route a été suspendue dans l'attente d'une réorientation politique, ce qui ne facilite pas l'intégration tarifaire générale des transports publics.

Aux fins de l'application des obligations nationales découlant de la réglementation européenne relative aux carburants d'aviation durables, les administrations fédérales chargées de la mobilité, de l'énergie et de l'environnement ont été désignées comme autorités compétentes auprès de la Commission européenne. Dans l'attente d'une transposition juridique complète, la mise en œuvre du ETS Maritime se fait conformément aux procédures prévues par la directive.

Les effets combinés de l'utilisation accrue d'un modèle de train plus économe en carburant (M7) et de l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les trains ont eu pour conséquence, qu'en 2024, l'impact sur les gaz à effet de serre et la consommation totale d'énergie par les chemins de fer sont restés quasi identiques à ceux de l'année précédente.

Depuis 2021, le fret ferroviaire enregistre *un transfert modal* négatif : les efforts de réduction des émissions sont compensés par l'augmentation de la part du transport routier de marchandises, ce qui entraîne une hausse des émissions de CO₂. Plusieurs obstacles jouent un rôle à cet égard, notamment la redevance

⁶ +11 % sur trois ans : chiffres de l'Office national de sécurité sociale (ONSS)

⁷ Budget mobilité : le budget mobilité fédéral, également appelé budget mobilité légal, est un incitant belge qui permet aux travailleurs d'échanger leur voiture de société ou leur droit à une voiture de société contre un budget qu'ils peuvent dépenser pour des options de mobilité alternatives et durables. L'adoption d'un budget mobilité fédéral n'entraîne pas, par ailleurs, de frais supplémentaires pour l'employeur.

d'infrastructure (péage) que les transporteurs de marchandises doivent payer pour utiliser les chemins de fer, et le manque de flexibilité dans la réservation des sillons.

Le transport ferroviaire de passagers affiche également une tendance négative, avec, depuis la crise du COVID-19, une baisse de la proportion de la population qui prend le train. L'effet précis sur le transfert modal (*modal shift*) n'est pas clair, car la crise sanitaire a encouragé le télétravail, réduisant ainsi les déplacements domicile-travail. Des analyses plus spécialisées sont nécessaires pour estimer correctement l'impact sur les émissions de CO₂.

En outre, la SNCB n'a pas mis en œuvre la deuxième phase du plan de transport 2023-2026 en décembre 2024 comme c'était prévu. En raison, entre autres, d'une pénurie de conducteurs de train, il a été décidé de limiter l'extension de l'offre de trains. L'augmentation du nombre de passagers prévue pour 2025 sera donc reportée à après 2027, dans l'espoir que le personnel recruté d'ici là sera suffisant. À l'origine, il était prévu d'augmenter de 7,4 % le nombre de kilomètres parcourus par les trains sur trois ans, l'objectif étant d'augmenter d'un tiers le nombre de passagers d'ici 2032. La question qui se pose maintenant est de savoir si le calendrier actuel sera suffisant pour répondre à cette ambition.

3.4 Économie circulaire

En ce qui concerne les feuilles de route sur l'économie circulaire, des avancements sont constamment réalisés. Le Plan d'action fédéral pour l'économie circulaire 2020-2024 a été finalisé et la mise en œuvre des mesures qu'il contient fait l'objet d'un suivi. Un rapport d'évaluation a été préparé et remis au Ministre du climat, chargé du Développement durable.

Certaines mesures du plan d'action et de la politique sur les produits et de la législation en matière de production également traitées au niveau européen se chevauchent. Parmi les dossiers en cours dont la mise en œuvre est encore en préparation ou fait l'objet d'un suivi, nous citerons les règlements européens sur les batteries et *Ecodesign for Sustainable Products* (l'écoconception pour des produits durables), ainsi que la nouvelle loi fédérale visant à promouvoir la réparabilité et la durabilité des biens.

D'autres initiatives, telles que les directives de l'UE sur les *End-of-life vehicles* (véhicules hors d'usage) ou les *Green Claims* (allégations écologiques) sont encore en cours de négociation. En raison d'un manque de budget, une étude sur l'impact de ces mesures sur les émissions de gaz à effet de serre, l'efficacité énergétique et la production d'énergie renouvelable n'a pas encore pu être réalisée.

La nouvelle feuille de route sur l'ozone et les gaz fluorés s'appuie sur les politiques existantes aux niveaux international, européen et national. Depuis les années 1980, l'UE applique des règles de plus en plus strictes pour lutter contre les émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (ODS). Le règlement révisé relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone (UE) 2024/590 vise à réduire davantage les émissions et à simplifier les règles. Des mesures de contrôle strictes visant à prévenir les activités illégales seront mises en œuvre grâce à un système de licence simplifié à partir de 2025, intégré dans le bureau de douane commun de l'UE pour un suivi en temps réel des importations et des exportations.

Le règlement européen révisé 2024/573 sur les gaz fluorés est également partiellement en vigueur depuis mars 2024, mais certaines mesures ne sont entrées en vigueur que le 1^{er} janvier 2025. Ce règlement vise une réduction plus rapide et plus ambitieuse des gaz fluorés par le biais d'un système de quotas, l'objectif étant leur élimination totale d'ici 2050.

En Belgique, la mise en œuvre est préparée en concertation avec les Régions et d'autres autorités fédérales par le biais d'un groupe de travail spécifique au sein du Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE). Les règles ont été étendues à d'autres catégories de produits, par exemple, les inhalateurs doseurs utilisés dans le traitement des maladies respiratoires, et comprennent des mesures de prévention des émissions plus strictes au niveau de la conception, du transport, de l'installation, du service, de la maintenance et de la démolition. Le renforcement du monitoring, y compris du contrôle douanier par le biais du Guichet unique de l'UE pour les douanes, et les interdictions progressives doivent encourager les secteurs à se tourner vers des technologies à faible impact environnemental. Ces règles stimulent l'innovation et créent de nouvelles opportunités pour l'industrie européenne.

3.5 Bâtiments publics fédéraux

Le taux de rénovation actuel est insuffisant pour atteindre l'objectif de neutralité climatique des bâtiments publics fédéraux. Les efforts en matière de Défense progressent régulièrement, mais le manque de fonds et de personnel d'exécution entrave la réalisation des objectifs. Au niveau de la Régie des Bâtiments, le manque de budget et de personnel est encore plus prononcé, ce qui entraîne des retards importants dans les projets de construction et de rénovation. Cependant, des progrès sont également réalisés en matière de comptage de l'énergie, de compteurs intelligents, de réduction des superficies et de déploiement de panneaux solaires. La facilité DRFM, en particulier, est essentielle pour la rénovation d'une grande partie du patrimoine de la Défense et de la Régie des Bâtiments. La SNCB et Infrabel font un peu plus de progrès en ce qui concerne l'extension du registre de l'énergie et des audits énergétiques, le déploiement du système de gestion de l'énergie et la mise en place progressive de l'infrastructure de recharge dans les gares.

Pour tous les gestionnaires des bâtiments, le manque de personnel, en particulier le manque de personnel technique et de personnel qualifié pour contrôler la consommation, le financement inadéquat et les circonstances extérieures telles que l'augmentation des prix de l'énergie et des matières premières, continuent d'entraver la mise en œuvre des investissements et, par conséquent, la réalisation des objectifs.

3.6 Fonctionnement des entreprises publiques

Peu ou pas de progrès ont été réalisés pour rendre les entreprises publiques qui font l'objet de ces feuilles de route plus durables. L'écoconduite de la Défense a déjà été mise à l'arrêt au cours du cycle politique précédent, ce qui n'a pas donné lieu à un rapport de progrès. Pour la première fois, le SPF BOSA a organisé une formation spécifique sur les TIC durables destinée aux acheteurs. Le budget alloué à ces formations est cependant insuffisant. La mise à disposition de clauses types relatives au développement durable qui peuvent être utilisées dans les cahiers des charges nécessite également davantage de moyens. La mise en œuvre ne s'est donc pas améliorée de manière significative par rapport au retard déjà signalé lors du cycle politique précédent.

Des mesures ont également été prises pour durabiliser la flotte, mais plusieurs parties du calendrier de mise en œuvre ont pris un retard considérable. Au niveau des Services publics fédéraux et des institutions publiques l'achat de voitures fonctionnant à l'énergie fossile ne devrait plus être possible depuis le 1^{er} juillet 2024, mais la sensibilisation et le contrôle de cette obligation font défaut. Des discussions exploratoires sur une base de données des véhicules des services publics fédéraux, également prévue par cette circulaire, ont été entamées. La Cour des comptes effectue un audit sur la mise en œuvre de la circulaire 307 septies qui a introduit ces obligations.

3.7 Coopération internationale

Pour la période 2021-2024, le gouvernement fédéral s'était engagé sur un montant annuel moyen minimum de 100 millions d'euros de financement climatique international. Un objectif supplémentaire était d'atteindre un objectif de croissance de 150 millions d'euros d'ici 2025.

Pour l'année 2023, le gouvernement fédéral a rapporté un montant de 216,03 millions d'euros de financement pour le climat, ce qui correspond à une forte augmentation par rapport aux 130,9 millions d'euros rapportés pour 2022. Cela signifie que l'objectif de 150 millions d'euros a été atteint deux ans plus tôt que prévu. En outre, 490 millions d'euros de financement privé international pour le climat ont été mobilisés en 2023 par le biais d'interventions publiques. La contribution à la mobilisation de ressources privées peut fluctuer fortement mais ne devrait plus descendre en dessous d'un certain plancher, compte tenu de l'ancrage du climat dans le nouveau contrat de gestion de BIO en 2024-2028.

Le budget du Green Climate Fund (GCF) a été porté à 150 millions d'euros pour la période 2024-2027, soit une augmentation de 50 %. Les deux derniers projets multilatéraux liés au climat ont démarré en 2024 (PNUD au Burundi et UNESCO à Yangambi). En outre, un nouveau programme de coopération gouvernemental avec le Sénégal, doté d'un budget total de 40 millions d'euros pour la période 2024-2029, a été approuvé en 2024. La coopération gouvernementale avec le Mozambique et le partenariat climat au Sahel sont tous deux en cours de mise en œuvre, tout comme d'autres programmes dans lesquels le climat a été intégré. Les priorités restent

inchangées : l'adaptation au climat, l'accent mis sur les pays les moins avancés et le renforcement transversal des politiques climatiques dans nos pays partenaires africains.

3.8 Gouvernance climatique

Conformément à la loi du 15 janvier 2024, le cycle politique fédéral constitue la dorsale du suivi, de l'évaluation et du renforcement de la politique climatique fédérale par le biais d'un cadre politique efficace et régulier. En même temps, ce cycle politique permet aux ministres compétents de contribuer, dans leur domaine, aux objectifs climatiques du paquet "Fit-for-55" (Ajustement à l'objectif 55) et aux développements ultérieurs de l'UE.

Le gouvernement en affaires courantes n'a pris aucune décision concernant les dépenses et les investissements liés à la part fédérale des revenus ETS de 2025.

Le Comité permanent indépendant d'experts scientifiques pour le suivi et l'évaluation de la politique climatique fédérale le Conseil scientifique du climat –, est en cours d'établissement, en application de la loi et de son arrêté royal.

3.9 Adaptation

Des progrès significatifs ont été réalisés dans la mise en œuvre des mesures d'adaptation fédérales dans huit domaines politiques. Ainsi, des actions de formation et de sensibilisation ont été lancées, les risques climatiques sont intégrés dans les processus fédéraux et plusieurs études ont été réalisées ou sont en cours. Une évaluation finale suivra en 2026. Six nouvelles feuilles de route ont été élaborées pour le suivi approfondi des mesures d'adaptation fédérales.

Pour renforcer la résilience climatique de la biodiversité, le projet BiodiversiScape ancre la biodiversité dans la gestion des propriétés et domaines fédéraux. Une note stratégique 2024 a été préparée avec une phase pilote de 2024 à 2027.

Pour renforcer la résilience climatique du milieu marin et protéger la biodiversité et les écosystèmes marins contre le changement climatique, des actions sont notamment menées en mer. Il s'agit notamment de l'établissement de zones destinées à protéger l'intégrité des sols et d'un projet pilote de restauration active des bancs d'huîtres.

Pour protéger les travailleurs contre l'impact du changement climatique, des politiques sont élaborées qui mettent l'accent sur les risques, la sensibilisation et la prévention des maladies, en accordant une attention particulière aux groupes vulnérables.

Les normes produits adaptées au climat pour les matériaux de construction et les biens de consommation, ainsi que la fourniture d'informations à leur sujet, font l'objet d'un suivi. Une étude sur l'impact du changement climatique sur les produits de construction a été lancée en 2024. Parallèlement, le système belge de déclaration environnementale des produits est en cours d'évaluation.

La santé des végétaux dans un climat en mutation se concentre, quant à elle, sur les espèces nuisibles qui menacent l'agriculture et l'environnement. Une plateforme de notification, gérée par le SPF Santé publique, Natuurpunt, Natagora et l'AFSCA, traite les notifications qui sont examinées sur place. La plateforme joue également un rôle dans la prévention et la sensibilisation.

Le Centre indépendant d'analyse des risques du changement climatique (CERAC) a été créé pour renforcer la résilience nationale face au changement climatique. Il développe des analyses de risque approfondies, les examine au regard des politiques menées, et rapporte au Conseil national de sécurité. Fin 2024, un cadre méthodologique définissant les concepts clés et une méthodologie basée sur les normes européennes et internationales a été publié. L'analyse des risques proprement dite a commencé début 2025.

3.10 Recherche

Le récent rapport d'activité du Centre Belge du Climat met en lumière trois aspects du programme global.

Premièrement, l'accès du grand public aux données et projections climatiques belges a été considérablement simplifié, en collaboration avec le CERAC. Une réalisation qui s'inscrit dans le droit fil de l'ambition de développer un portail de données ouvertes. Un projet a été sélectionné pour être financé par le Service Copernicus sur le changement climatique, qui vise à mettre en place de nouveaux services climatiques.

Deuxièmement, le Centre belge du climat a publié un catalogue en ligne qui présente 443 experts belges reconnus en matière de climat. Cette initiative renforce la visibilité de l'expertise scientifique et favorise la collaboration. Le Centre belge du climat a aussi encouragé l'implication des chercheurs belges dans des programmes internationaux tels que le GIEC.

Troisièmement, le Centre belge du climat a organisé plusieurs événements pour renforcer le dialogue entre les scientifiques, les entreprises, les décideurs politiques et d'autres parties prenantes. Il a aussi joué un rôle dans le jury de sélection des membres du Conseil scientifique du climat, dont il assure également le secrétariat.

3.11 Santé

Pour avoir une idée des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des soins de santé, le groupe de travail « Low Carbon and Sustainable Health systems », une collaboration de toutes les administrations liées à la santé et à l'environnement en Belgique, a commandé une mesure de référence et une feuille de route pour la décarbonation à l'horizon 2050. En février 2025, ces rapports ont été publiés ensemble sous le nom d'« Opération Zéro ».

La mesure de référence donne un aperçu de la manière dont les émissions du secteur des soins sont réparties ainsi que des sources et des types de prestations de soins à l'origine de la plus grande part des émissions. Le plan d'action propose des recommandations pour les actions futures.

Le SPF Santé publique vient de présenter une feuille de route visant à mettre en place un système de soins de santé neutre en carbone d'ici 2050. Si les ressources nécessaires sont débloquées, il entend travailler sur ces actions en tant que coordinateur du groupe de travail Low Carbon : (1) une mesure systématique des émissions du secteur de la santé en collaboration avec les Communautés et les Régions, (2) un plan d'action pluriannuel avec les mêmes acteurs, (3) la réduction de l'empreinte carbone des hôpitaux qui, selon l'étude, sont responsables de 55 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur de la santé, (4) la prise de conscience et la sensibilisation du secteur de la santé à son empreinte carbone par des explications sur des substituts plus respectueux du climat, de stratégies d'achat différentes ou d'un ajustement des comportements, et (5) le verdissement des transports dans le système de santé, d'une part par l'électrification de la flotte pour les transports nécessaires, et d'autre part par la promotion de modes de transport alternatifs.

Afin de mieux protéger les soins de santé des effets du changement climatique, une nouvelle feuille de route a également été élaborée qui contient cinq mesures fédérales sur l'adaptation des soins de santé. La première mesure concerne une version actualisée du plan d'urgence hospitalier (PUH), qui intègre les risques sensibles au climat. Des analyses des risques ont été réalisées pour les hôpitaux critiques, et un plan de gestion de crise et un fil conducteur à suivre en cas d'intervention d'urgence suivront dans les prochaines années.

Une deuxième mesure améliore le fonctionnement des numéros d'appel 112 et 1733, en investissant dans le personnel et les outils numériques. En outre, une troisième mesure introduit le Belgian Incident Tracking System (BITS), qui relie des bracelets aux données médicales et aux systèmes d'information des hôpitaux. Le BITS sera encore élargi pour inclure des outils d'évacuation, de visibilité des capacités hospitalières et de coopération avec la Défense.

La quatrième mesure concerne la reconnaissance des hôpitaux en tant qu'infrastructures critiques, avec les ajustements y afférents et un nouvel outil de gestion de la relation client pour la coordination de crise. Enfin, le plan d'intervention médicale a également été révisé, afin de rendre les interventions d'urgence plus efficaces et plus sensibles au climat. Ces mesures jettent les bases d'un système de santé plus résilient.

3.12 Politique sociale

Une nouvelle feuille de route pour la lutte contre la précarité énergétique met l'accent sur le suivi de la précarité énergétique au niveau individuel, l'élaboration de nouvelles politiques et la fixation d'objectifs futurs. L'objectif est de mieux étudier l'impact des prix de l'énergie sur l'augmentation des inégalités dans le modèle social belge, en tenant compte des études menées et des statistiques compilées par Statbel, l'institut national de statistique.

L'arrêté royal du 19 avril 2024 fixe des critères pour estimer le nombre de ménages en situation de précarité énergétique. Cet arrêté consacre la définition de la précarité énergétique de la directive 2023/1791 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relative à l'efficacité énergétique et modifiant le règlement (UE) 2023/955.

Dans ce contexte, le tarif social de l'énergie a été renforcé par l'introduction d'un tarif social pour les réseaux de chaleur et a été temporairement étendu à une catégorie supplémentaire d'ayants droit. Une prime tarifaire sociale a également été développée qui est destinée aux consommateurs de systèmes de chauffage collectif dans les maisons multifamiliales.

Le groupe de travail Fonds social pour le climat de la Commission nationale Climat, chargé d'élaborer le plan social pour le climat et de mener des consultations publiques à cet égard, a poursuivi ses travaux. Des mesures ont été prises pour identifier les ménages vulnérables, les usagers des transports et les micro-entreprises comme bénéficiaires potentiels du Fonds social pour le climat. Une étude a aussi été réalisée par le Bureau fédéral du Plan sur l'impact de la mise en œuvre du système européen d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et les transports sur ces groupes cibles. Les parties prenantes ont été invitées à donner leur avis sur l'impact potentiel sur les groupes cibles vulnérables et sur les mesures potentielles.

4

Tableau récapitulatif de l'état d'avancement par feuille de route

Cette année, la notation des feuilles de route a été modifiée afin de rendre l'évaluation de la situation plus transparente et plus nuancée. Le code alphabétique, utilisé jusqu'au rapport de synthèse 2024 inclus, est abandonné au profit d'une évaluation par pictogrammes.

Légende 2025

	Dans les temps / achevé
	Retardé / goulets d'étranglement
	Très retardé / obstacles importants
	Mauvaise direction
	Données insuffisantes / en attente

Légende 2024

A	Bien avancée, tant dans la phase de développement que dans celle de la mise en œuvre
B	Avancements partiels, mais retard dans la mise en œuvre
C	Retards importants en matière de planification et, par conséquent, peu ou pas d'avancement

	Domaine	Situation au niveau de la mise en œuvre	Bilan 2024	Bilan 2025
1.	Fiscalité et finances			
1A	Création d'une filiale « Relaunch for the Future » et d'un fonds pour la transition écologique	Deux des trois objectifs de la feuille de route ont été atteints et l'entreprise est opérationnelle. Le troisième objectif, à savoir l'élaboration d'une stratégie d'investissement pour le fonds de transition écologique, n'a pas encore été atteint.	A	✓
1B	Dividende Climat	La mise en place d'un Dividende Climat doit être analysée.	C	?
1C	Stratégie fédérale de finance durable	Le projet TSI est achevé et publié sur le site web de la DG Reform de la Commission européenne. Des pistes pour l'adoption d'une stratégie fédérale de finance durable ont été développées. Le gouvernement prévoit la mise en œuvre d'une stratégie de finance durable qui soutient nos entreprises et nos PME dans la transition durable.	B	!
1D	Réforme de la fiscalité environnementale	Malgré l'absence de réforme fiscale globale, certaines mesures fiscales concrètes ont été prises et ont eu un impact sur les objectifs climatiques. Les listes pour la déduction pour investissement durable ont été approuvées en décembre 2024.	A	!
1E	Verdissement de la mobilité	Poursuite de la mise en œuvre de la réforme des voitures de société. L'accord de coalition prévoit une révision du régime transitoire pour les voitures hybrides (déductibilité plus longue) et une réforme du budget mobilité.	A	✓
2.	Énergie			
2A	Combustibles neutres en CO2 (biocarburants, e-carburants et H2)	Le registre des énergies renouvelables a été lancé le 1 ^{er} janvier 2024 et fait l'objet d'améliorations constantes. Un projet de loi portant modification de la loi du 31 juillet 2023 concernant les normes de produit pour l'intégration d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les carburants fossiles destinés au secteur du transport, dans le cadre de la transposition de la directive UE sur les énergies renouvelables 2023/2413 est prêt. En raison de la formation du nouveau gouvernement, le projet de loi n'a pas encore été soumis et les prochaines étapes ont été reportées fin 2025. Le registre existant a déjà été mis à jour avec les nouveaux secteurs, mais devra encore être adapté au moment de l'entrée en vigueur de la modification de la loi.	A	!
2B	Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans	Un neuvième appel à projet du Fonds pour la transition énergétique a été lancé en novembre 2024. Il a donné lieu à 69 propositions de projets dans les axes thématiques « sources d'énergie renouvelables dans la zone économique	A	!

	le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales	exclusive belge de la mer du Nord et biocarburants » et la « sécurité d'approvisionnement et l'équilibre des réseaux » définis dans l'appel à propositions.		
2C	Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique	La feuille de route a été ajustée en fonction de l'élaboration et de l'approbation du cycle du prochain plan de développement (2028-2038), étant donné que toutes les étapes de la mise en œuvre ont été franchies avec l'approbation et la publication du plan de développement du réseau de transport d'hydrogène et du plan de développement du réseau de transport d'électricité 2024-2034. Ce dernier plan est en cours d'exécution. Les scénarios communs pour le prochain plan de développement du réseau de transport d'électricité et pour le prochain plan de développement du réseau de transport d'hydrogène seront finalisés d'ici la fin de l'année 2025. Un premier comité de coopération sur le prochain plan de développement a été organisé avec Elia, le SPF Économie, le Bureau fédéral du Plan et la CREG. Dans le cadre du comité de coopération, les travaux relatifs au prochain plan de développement du réseau de transport d'hydrogène ont également été lancés avec Fluxys, le SPF Économie, le Bureau fédéral du Plan et la CREG.	A	
2D	Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord	L'objectif de la feuille de route était de parvenir à une production supplémentaire d'un minimum de 3,15 GW et d'un maximum de 3,5 GW dans la zone Princesse Elisabeth, à un repowering de la zone Est et à la construction d'une île énergétique dans la zone Princesse Elisabeth. Fin 2024, l'emplacement, la taille et le nombre de parcelles pour une concession de domaine ont été fixés par arrêté ministériel. En juin 2024, la procédure d'octroi des concessions de domaine pour la construction et l'exploitation a été établie par arrêté royal. En novembre 2024, un permis d'environnement a été accordé pour la première parcelle, pour une puissance maximale de 735 MW. Enfin, un premier appel d'offres pour cette parcelle a été lancé le 25 novembre 2024.	A	
2E	Hydrogène et CO ₂ en tant qu'éléments dans la transition énergétique	Après l'introduction d'un recours par l'autorité flamande contre la loi fédérale Hydrogène, le Conseil d'État a estimé que cette dernière pouvait rester largement inchangée moyennant quelques adaptations au niveau des définitions. La transposition du paquet gaz européen clarifiera encore la répartition des compétences. Un AR a été adopté pour un plan de développement du réseau	A	

		d'hydrogène. Plusieurs projets du Fonds pour la transition énergétique concernant l'hydrogène ont été finalisés au cours de Q4 2024 et Q1 2025. L'appel à projets Clean Hydrogen to Belgium a été clôturé au cours de Q2 2024. Un projet bénéficiera d'un soutien financier. L'appel à projets « Clean Hydrogen for Clean Industry » a été retiré à la suite d'un recours introduit par l'autorité flamande. Le cadre de financement de la dorsale de l'hydrogène (première phase) doit encore être finalisé, de sorte que les engagements budgétaires (importants) n'ont pas encore pu être déterminés.		
2F	Floating solar et parcs d'aquaculture	Au cours de l'été 2024, une étude de marché a été réceptionnée qui devait mener à une plateforme de démonstration de panneaux solaires flottants en mer. À côté de cela, les fonds européens (Horizon 2020, Interreg, Horizon Europe) ont soutenu plusieurs projets de démonstration basés sur des concepts technologiques similaires ou différents. Le Fonds pour la transition énergétique contribue également à la recherche et au développement de la phase de développement, par le biais du projet SWiM (Solar and Wind Energy in the Belgian Marine Zone). Un texte d'appel a également été rédigé en vue d'un appel d'offres innovant pour un projet pilote dans le cadre du plan belge de relance et de résilience, dont la publication est prévue fin 2025.	A	
2G	Réduction des contraintes aéronautiques au développement de l'énergie éolienne	La mise en œuvre de la feuille de route progresse comme prévu. Skeyes et la Défense ont conclu des accords sur le déploiement et la gestion des technologies radar et appliquent ces critères communs depuis juillet 2024. Les études sur les radars simulent de nouvelles technologies telles que la bande X, une technologie qui peut réduire les zones de protection autour des systèmes radar. Skeyes a poursuivi ses travaux relatifs à l'extension d'un système d'antennes fixes sur l'ensemble du territoire. Ce système s'est avéré beaucoup moins sensible aux interférences des éoliennes. Cet investissement permettra de réduire les études d'impact radar demandées par le secteur de l'énergie éolienne et entraînera une réduction des zones de protection des radars primaires. En outre, le passage à des trajectoires de vol basées sur des satellites permettra d'affiner les procédures de vol, ce qui permettra de réaliser des progrès supplémentaires sur une base ad hoc. Le quatrième contrat de gestion de skeyes, publié le 28 juin 2024, indique à nouveau que skeyes étudie la possibilité de supprimer les obstacles au	A	

		déploiement des énergies renouvelables dans la mesure du possible, sans compromettre la sécurité du trafic aérien.		
3.	Transport et mobilité			
3A	Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050	La transposition juridique de l'inclusion du transport maritime dans la directive ETS est toujours en cours. En attendant la transposition juridique complète, la mise en œuvre se fait conformément aux procédures prévues par la directive. L'objectif de la stratégie OMI 2023 de concernant les technologies, les carburants et/ou les sources d'énergie à émissions de GES neutres ou quasi nulles est qu'ils représentent au moins 5 % de l'énergie utilisée dans le transport maritime à l'horizon 2030. Les ports belges ne sont pas encore prêts pour cela. En outre, le 1 ^{er} janvier 2025, le gouvernement fédéral a introduit une réforme de la déduction pour investissement, y compris au niveau des transports zéro émission (voir également la feuille de route 1.D).	B	
3B	Transfert modal : MaaS	Une vision MaaS devait être mise en œuvre en Belgique pour le 31/12/2024, ce qui n'a pas été le cas. Cette feuille de route a été suspendue par le nouveau gouvernement dans l'attente d'une réorientation de la politique.	B	 
3C	Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo	Le précédent Plan d'action fédéral pour la promotion du vélo a été mené à bien. Le nouveau gouvernement fédéral a décidé de ne pas modifier la numérotation malgré le fait qu'il s'agisse d'un nouveau Plan d'action pour la promotion du vélo qui n'a pas encore été publié au moment de la publication du présent rapport. Par conséquent, le Service changements climatiques n'est actuellement pas en mesure de faire des commentaires sur l'évolution de la situation au niveau de cette politique.	B	
3D	Promouvoir le vélo	La politique de cette feuille de route a été finalisée.	A	
3E	Réforme du Code de la route	La politique de cette feuille de route a été finalisée.	A	
3F	Optimisation du transport ferroviaire : fret	L'objectif de cette feuille de route est d'encourager le transfert modal du transport de marchandises. Objectif concret : doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030. Cependant, les analyses réalisées par le SPF Mobilité et Transports montrent une baisse du nombre de tonnes-km de marchandises sur le	A	

		rail depuis 2021 et donc un transfert modal négatif. Conséquence : les émissions de CO₂ sont plus élevées qu'auparavant. Un projet d'optimisation de l'attribution des sillons pour le transport des marchandises dépend encore de l'issue des discussions au niveau européen. Cela nécessite aussi un nouveau cadre législatif. Pour les projets pilotes en matière de déploiement de carburants alternatifs et/ou de solutions de traction, un cadre d'action national, incluant le rail, doit être développé au plus tard le 31/12/2025.		
3G	Optimisation du transport ferroviaire : passagers	L'objectif des actions reprises sur cette fiche est d'augmenter le nombre de passagers des trains, pour arriver à une part modale de 15 % d'ici 2040 contre 8 % actuellement. La SNCB n'a pas exécuté la deuxième phase du plan de transport 2023-2026 en décembre 2024 comme prévu, et cela, en raison d'une pénurie de conducteurs de train. Le plan de transport initial prévoyait une augmentation de 7,4 % du nombre de kilomètres parcourus en train sur une période de trois ans. L'objectif contractuel était de stimuler la croissance du nombre de passagers (+30 % d'ici 2032). L'augmentation du nombre de passagers initialement prévue pour 2025 est maintenant reportée à après 2027. Il n'est pas inconcevable que cela puisse compromettre les ambitions de croissance.	A	 
3H	Réduction de la consommation d'énergie de la traction ferroviaire et les émissions de CO ₂ associées	Le nombre moyen de kilomètres parcourus par le modèle de train M7, plus économe en énergie, est passé de 6 % en 2023 à 9 % en 2024. Par ailleurs, en 2024, la SNCB couvrira plus de trains-kilomètres. Les effets combinés conduisent à un niveau de consommation totale d'énergie (en MWh) à peu près constant et à un impact sur les GES lui aussi à peu près constant. La baisse au niveau de l'utilisation des trains diesel a été incluse dans le contrat de service public 2030 de la SNCB : « Cette coordination vise à mettre en œuvre l'exploitation du réseau avec des trains à batterie à l'horizon de 2030, pour réduire et à terme, supprimer la consommation d'énergie fossile pour le transport de voyageurs ». Rien n'a été rapporté concernant la mise en œuvre de ce point, et plus précisément sur les trains à batterie. La SNCB a introduit une demande de	A	

		financement concernant la construction de l'infrastructure pour les trains à batterie électrique sur la ligne Charleroi-Couvin.		
3I	Vers une aviation net-zero émission en 2050	Le règlement européen ReFuel Aviation a été mis en œuvre par le biais d'un accord de coopération, qui définit les responsabilités des différentes entités. En outre, la subvention de 2 millions d'euros destinée à financer la mise en œuvre de projets pilotes visant à fournir des carburants aéronautiques durables (Sustainable Aviation Fuels (SAF)) à l'aéroport Brussels Airport ne sera pas épuisée d'ici 2024. Il a donc été décidé de prolonger la durée de cette subvention. L'objectif reste d'encourager les compagnies aériennes à utiliser ces carburants. En ce qui concerne la réduction de la consommation de kérosène pendant le roulage dans les aéroports, les compagnies aériennes sont encouragées, si possible, à couper un des moteurs après l'atterrissage. Des essais ont été réalisés pour la première fois avec un « Taxi bot », qui permet au pilote d'effectuer une partie du trajet de roulage sans utiliser les moteurs principaux. La rédaction d'un livre blanc présentant une vision d'avenir pour l'aviation belge n'est pas encore terminée.	B	!
3J	Véhicules zéro émission	Des retards considérables sont observés par rapport au calendrier prévu initialement. Le règlement de l'UE approuvant la suppression des nouvelles voitures équipées d'un moteur à combustion à partir de 2035 a été adopté en mars 2023. Il y est demandé à la Commission d'identifier des options pour les États membres qui ont l'ambition de supprimer progressivement les moteurs à combustion interne avant 2035. En 2024, conformément à cette feuille de route, le Service changements climatiques a commandé une étude de faisabilité sur des pistes juridiques potentielles. Aucune suite n'a été donnée à cette étude. Cette politique ne figure pas dans le nouvel accord de coalition et elle est donc considérée comme « gelée ».	C	?
4.	Économie (circulaire)			
4A	Économie circulaire : plan d'action fédéral sur l'économie circulaire	Les étapes de conception, d'approbation, de mise en œuvre et d'achèvement des mesures du Plan d'action fédéral pour l'économie circulaire 2021-2024 ont été achevées fin 2024. Outre l'état d'avancement et la mise en œuvre des mesures, l'absence de budget pour une étude d'impact a été constatée. Des initiatives	A	!

		européennes similaires ont depuis été proposées pour plusieurs de ces mesures. Pour plus d'informations à ce sujet, voir le point 4B ci-dessous. Cette évaluation n'ayant pas été effectuée, on ne dispose pas de chiffres sur l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre, l'efficacité énergétique et la production d'énergie renouvelable. Un successeur au lan européen de relance financière est également envisagé.		
4B	Extension/renforcement de la politique des produits au niveau national et au niveau européen	La politique des produits aux niveaux national et européen fait l'objet d'un suivi constant. Une série de paquets législatifs existants sont en cours de révision au niveau européen, notamment le règlement sur les batteries et le règlement sur l'écoconception des produits durables, mais il y a également un certain nombre de nouvelles propositions, par exemple, la loi sur les matières premières critiques (Critical Raw Materials Act). Son suivi en Belgique est coordonné par les réseaux du CCPIE. Une nouvelle législation a également été proposée au niveau belge. Il s'agit notamment de la loi du 17 mars 2024 sur la promotion de la réparabilité et de la durabilité des biens et de ses arrêtés royaux, bien que la priorité soit donnée à la mise en œuvre des initiatives législatives européennes. À ce niveau, il n'y a pas eu, non plus, d'évaluation de l'impact sur les gaz à effet de serre et l'énergie.	A	
4C (NOUVEAU)	CBAM	La nouvelle feuille de route CBAM traite du suivi et de la mise en œuvre du règlement (UE) 2023/956 .	-	NOUVEAU
4D (NOUVEAU)	ETS	La nouvelle feuille de route ETS traite de la transposition et de la mise en œuvre de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les compétences fédérales.	-	NOUVEAU
4E (NOUVEAU)	Ozone et gaz fluorés	La nouvelle feuille de route sur l'ozone et les gaz fluorés examine le mode d'implémentation des décisions prises aux niveaux international et européen en Belgique. La mise en œuvre du règlement révisé sur les substances appauvrissant la couche d'ozone ((UE) 2024/590) et du règlement sur les gaz fluorés ((UE) 2024/573) est préparée et suivie par les réseaux du CCPIE, au sein desquels toutes les entités sont représentées. Cela concerne, par exemple, l'étude des options relatives aux contrôles douaniers et aux obligations d'inspection.	-	NOUVEAU
5.	Bâtiments publics			
5A	Défense : rénovation énergétique	Le déploiement des compteurs intelligents se poursuit. Les nouveaux projets d'infrastructure suivent automatiquement les dernières normes. Pour l'instant, les	B	

		logiciels de contrôle de l'énergie n'existent encore qu'à petite échelle. Du retard a été pris au niveau de la mise en œuvre des contrats EPC. Le déploiement des panneaux solaires progresse bien, avec une capacité de pointe disponible prévue de 30,5 MWp d'ici 2025. Le manque de personnel et un financement insuffisant restent un problème pressant et menacent d'hypothéquer les engagements pris. La Défense a choisi de ne pas communiquer de données budgétaires pour ce cycle, car elle n'est pas encore en mesure de distinguer les dépenses liées au climat et à l'énergie des dépenses globales. Dès que ce sera le cas, cela améliorera la transparence.		
5B	Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire	Le cadastre énergétique des 178 bâtiments d'Infrabel a été complété et un tableau de bord a été mis en place pour surveiller la consommation d'énergie et d'eau. La SNCB a terminé le cadastre énergétique pour la Wallonie et Bruxelles, et terminera le cadastre flamand d'ici 2027. Plusieurs bâtiments de la SNCB et d'Infrabel dans toutes les Régions ont obtenu des certificats PEB NR. Les rénovations énergétiques se poursuivent régulièrement (remplacement des systèmes de chauffage au mazout, déploiement d'un éclairage 100 % LED d'ici 2032, isolation, rénovation des toitures,...). Plusieurs rénovations lourdes et nouvelles constructions ont été réalisées (gare de Rixensart, siège de Bluelines) et d'autres projets prévus ont avancé (permis de bâtir pour Fonsny). La SNCB a publié des contrats publics pour l'installation de panneaux solaires d'une capacité de 2,5 MWp, tandis qu'Infrabel prévoit une commande de 560 kWp en 2025. Aussi bien la SNCB (dans les parkings des gares) qu'Infrabel (pour les véhicules de service) progressent dans l'installation de bornes de recharge et l'électrification de leur flotte. Les problèmes de recrutement, les augmentations de prix et la complexité de la législation constituent un défi permanent pour plusieurs parties.	A	
5C	Régie : réduction des superficies	Plusieurs déménagements ont été retardés tandis que d'autres sont terminés. Une des difficultés réside dans le fait qu'en raison de la multiplicité des projets, les moyens sont encore plus dispersés. De nouvelles dates de fin ont été fixées pour le SPF Justice et le SPF Économie, respectivement le 30/06/2028 et le 30/06/2030.	B	
5D	Régie : installation de panneaux photovoltaïques	Il n'y a pas de changement significatif par rapport au cycle précédent. Du personnel supplémentaire a été recruté pour mettre en œuvre les projets, le cadastre a été mis en place et plusieurs études et projets ont été lancés.	A	

5E	Régie : rénovation des infrastructures carcérales de détention	La construction et la rénovation de plusieurs établissements ont encore été retardées en raison de pénuries de personnel, d'augmentations de prix, d'un manque de financement et de procédures d'appel. L'établissement de Paifve est retardé de plus d'un an et on ne connaît pas sa date de réception finale. Aucun budget n'a été communiqué.	C	
5F	Régie : relighting	Bien que des projets soient lancés systématiquement, on note un retard général dû au manque de ressources humaines et financières.	B	
5G	Régie : rénovation énergétique	La mise en œuvre des 12 projets pilotes, destinés à identifier les obstacles techniques et les solutions possibles pour la rénovation des bâtiments, ne se déroule pas comme prévu en raison du manque de personnel. La certification PEB se poursuit régulièrement dans toutes les Régions. Des audits énergétiques sont en cours, mais aucun nouvel audit ne peut être commandé pour l'instant.	C	
5H	DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux	La deuxième phase de la feuille de route en est au premier stade de sa mise en œuvre. Des contrats de travail types sont en cours de rédaction et un cahier spécial des charges est en cours d'élaboration pour le facilitateur de la facilité DRFM. Une étude de Tractebel a identifié un potentiel de réduction important lié à la feuille de route. Le programme DRFM a besoin de budgets et de règlements engagés jusqu'en 2069 pour des remboursements des crédits, car les économies d'énergie réalisées ne sont pas suffisantes pour couvrir tous les investissements. La fixation du budget pour l'ensemble du portefeuille d'investissement des bâtiments identifiés à réaliser par le biais du DRFM, ainsi que des procédures administratives lourdes, ont partiellement retardé cette phase.	A	
6.	Fonctionnement des entreprises publiques			
6A (ARRÊTÉ)	Éco-conduite	Cette feuille de route a été arrêtée car ses effets ne sont pas mesurables. Qui plus est, passer à des véhicules électriques rend redondant le contenu de cette feuille de route, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à une conduite plus économe en carburant.	C	
6B	Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie	Ces dernières années, le SPF de la Chancellerie, le SPF BOSA et l'IFDD ont tenté à plusieurs reprises de réviser la circulaire sur les « achats durables » du 16 mai 2014. Jusqu'à présent, ils ne sont pas encore arrivés à un texte consensuel. Des instructions politiques claires sont nécessaires concernant les principes ou critères que les acheteurs doivent suivre à moyen terme (5 à 10 ans) pour certaines	B	

		catégories de produits/services, par exemple les catégories les plus prioritaires de la liste d'urgence 2024. Pour la première fois, le SPF BOSA a organisé une formation sur les TIC durables spécifiquement destinée à la catégorie des acheteurs, mais il demande plus de budget pour organiser de nouvelles formations. Sur cette base, les acheteurs peuvent inclure dans leurs cahiers des charges plus de critères durables conformes au marché et ciblés. La mise à disposition de clauses types relatives au développement durable qui peuvent être utilisées dans les cahiers des charges nécessite également davantage de moyens. Les PAM relatives au verdissement du parc automobile fédéral ne progressent pas (voir la feuille de route distincte ci-dessous).		
6C	Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)	Les titulaires de postes de direction dans les SPF et les SPP peuvent opter pour un budget mobilité pour remplacer leur voiture de société. Ils ne sont cependant pas obligés de le faire, ce qui va à l'encontre de l'objectif. Un projet d'accord-cadre fédéral pour les nouvelles voitures zéro-émission a été préparé, après quoi les administrations fédérales pourront le signer dans les mois à venir. Sur la base de la circulaire 307 septies, depuis le 1 ^{er} juillet 2024, les institutions fédérales ne devraient plus pouvoir acheter de voitures fonctionnant aux énergies fossiles, mais il n'y a ni sensibilisation à cette obligation, ni aucun suivi de son respect. Des discussions exploratoires sur une base de données des véhicules du gouvernement fédéral ont été entamées, mais elles se heurtent à des obstacles juridiques. La mise en œuvre des étapes 3, 4, 5 et 6 de la feuille de route accuse un retard important.	C	
7.	Coopération internationale			
7A	Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international	Les différentes étapes du plan de mise en œuvre du financement international de la lutte contre le changement climatique sont en cours d'exécution. La contribution fédérale au financement international de la lutte contre le changement climatique enregistrait une nette croissance quantitative et est passée de 130,9 millions d'euros en 2022 à 216,03 millions d'euros en 2023 (les chiffres de 2024 ne seront pas disponibles avant l'automne 2025).	A	
8.	Gouvernance du climat			

8A	Gouvernance climatique : mise en œuvre, consolidation et participation	La loi du 15 janvier 2024 garantit un suivi efficace, régulier et transparent de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation des politiques. La composition du Conseil scientifique du climat, créé par cette loi, est en cours. Par conséquent, ce Conseil ne peut pas encore formuler d'avis sur la mise en œuvre de la politique climatique et l'utilisation de la part fédérale des revenus ETS.	B	
9.	Adaptation			
9A	Série de mesures d'adaptation fédérales/« Plan fédéral d'adaptation ».	La série des mesures d'adaptation fédérales, ou « Plan fédéral d'adaptation », a été adoptée et une évaluation intermédiaire a été réalisée fin 2024. Les mesures d'adaptation fédérales doivent rendre la Belgique plus résiliente au climat dans 8 domaines d'action : recherche, biodiversité, infrastructures, ressources naturelles, santé, gestion des risques et des crises, coopération internationale et sensibilisation. Le cas échéant, l'élaboration des mesures ou leur mise en œuvre sera coordonnée avec les Régions et les autres parties prenantes. La plupart des mesures sont « en bonne voie », mais certaines ont été retardées et/ou leur budget a été ajusté. Pour l'évaluation intermédiaire , toutes les administrations responsables ont été consultées afin de discuter de la situation et d'identifier les éventuels ajustements nécessaires. Les feuilles de route ci-dessous faisaient partie de la feuille de route 9A mais ont été scindées pour renforcer le suivi de l'avancement au niveau des 28 mesures.	B	
9B (NOUVEAU)	Résilience climatique pour la biodiversité	Une Taskforce composée de quatre partenaires fédéraux (Régie des Bâtiments, Infrabel, Défense et SNCB) a été mise en place et travaille à l'intégration de la biodiversité dans la gestion des domaines fédéraux. La note stratégique a été approuvée et certains projets ont été lancés. En outre, le site web a également été lancé et l'apprentissage en ligne est en cours de développement, de même que les premières vidéos.	-	NOUVEAU
9C (NOUVEAU)	Résilience climatique dans le milieu marin	Cette feuille de route comprend deux mesures qui contribuent à la restauration de la biodiversité et à la résilience des écosystèmes marins, à savoir l'instauration de zones de protection de l'intégrité du sol et la restauration active de la nature dans la partie belge de la mer du Nord. Dans le cadre de la première mesure, trois zones de protection de l'intégrité du sol ont été proposées et des négociations préliminaires informelles ont été lancées en 2023. La procédure formelle prévue à	-	NOUVEAU

		l'article 11 de la politique commune européenne de la pêche (PAC) a pu commencer en avril 2024. La deuxième mesure concerne un projet pilote de restauration des bancs d'huîtres qui comprend à la fois un suivi et des expérimentations.		
9D (NOUVEAU)	Protection des travailleurs contre les effets du changement climatique	Cette feuille de route a pour but d'identifier les actions visant à protéger le bien-être des travailleurs quand ils pourraient être exposés à de nouveaux risques sur le lieu de travail en raison du changement climatique. À côté de cela, une sensibilisation aux conséquences potentielles du changement climatique sur le bien-être des travailleurs s'avère indispensable de sorte que les employeurs et les services de prévention doivent y accorder l'attention nécessaire et suffisamment connaître la réglementation.	-	NOUVEAU
9E (NOUVEAU)	Normes de produits adaptées au climat	Des mesures relatives à la normalisation des produits et à la fourniture d'informations sur les matériaux de construction et les biens de consommation ont été lancées. Elles soutiennent la transition vers une économie circulaire et résiliente au changement climatique. Deux études sur la sensibilité au climat des produits de construction et l'amélioration de la transparence environnementale ont été lancées en 2024. La Belgique a également contribué à l'élaboration de nouvelles règles européennes en matière d'écoconception qui encouragent la réparabilité et la durabilité. Dans le cadre de la législation ESPR, des exigences circulaires sont prévues pour 19 groupes de produits d'ici 2026. Une attention spécifique est accordée à l'acier et aux textiles. La concertation entre les autorités par le biais d'une plateforme intra-belge favorise la mise en œuvre de normes durables dans le cadre de l'adaptation au climat.	-	NOUVEAU
9F	La santé des végétaux dans un climat en évolution	Depuis 2022, en collaboration avec l'AFSCA, le SPF SPSCAE, Natuurpunt et Natagora gèrent une plateforme de notification pour une sélection d'organismes de quarantaine. Les signalements suspects via Waarnemingen.be font l'objet d'un suivi et d'une enquête rapides. La mesure a été incluse dans la stratégie fédérale d'adaptation 2023-2026 et renforce la vigilance face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'agriculture, la faune et les cultures ornementales.	-	NOUVEAU

		La plateforme contribue à la santé des végétaux dans un climat en mutation grâce à la détection précoce, au suivi et à la communication ciblée. Cela permet de limiter la propagation des organismes nuisibles et d'impliquer activement le public.		
10.	Recherche			
10A	Belgian Climate Center	Le Centre Climat a progressé dans la mise en œuvre opérationnelle de ses objectifs. En particulier, la fourniture de données climatiques et de projections belges a été facilitée, un catalogue de 443 experts scientifiques belges reconnus a été mis en ligne et plusieurs événements ont été organisés.	A	
10B	CERAC (Centre d'analyse des risques liés au changement climatique)	Le CERAC (Centre d'analyse des risques liés au changement climatique) réalise actuellement sa première évaluation des risques (<i>First Risk Assessment, (FRA)</i>). Celle-ci devrait permettre d'identifier les risques liés au climat et à la biodiversité auxquels la Belgique est confrontée à moyen et à long terme, par ordre d'importance. Le rapport final est attendu en novembre 2025. Le CERAC mène également des analyses complémentaires afin d'obtenir un aperçu plus précis et plus spécifique de certains risques identifiés pour la Belgique. Enfin, le CERAC soutient la mise en œuvre d'une série d'obligations nationales, européennes et internationales en matière de sécurité et de résilience (par exemple, le plan national de résilience belge (Belgian National Resilience Plan), la mise en œuvre de la directive CER 2022/2557 et de la directive 2024/1265 pour l'évaluation des risques macrobudgétaires).		NOUVEAU
10C	Suivi de l'objectif Recherche & innovation Climat Énergie	Le gouvernement fédéral s'était engagée à consacrer 10 % de son budget de R&D à des projets liés au climat et à l'énergie. La présente feuille de route s'inscrit dans le prolongement de cet objectif. L'échange d'informations entre les instances concernées a permis de générer les premières synergies et d'identifier une première source d'incohérence entre les statistiques, mais d'autres solutions doivent encore être développées pour tous les problèmes identifiés.	-	NOUVEAU
11.	Santé			
11A	Décarbonation des soins de santé	Un rapport sur les émissions de gaz à effet de serre du système des soins de santé belge, « Operation Zero », a été publié pour la première fois en février 2025, après quoi le SPF Santé publique a élaboré, pour la première fois, une feuille de route visant à mettre en place un système de soins de santé durable et neutre en carbone d'ici 2050.	-	NOUVEAU

		Les premières actions visent à mesurer systématiquement les émissions, à élaborer un plan d'action pluriannuel et à réduire l'empreinte carbone des hôpitaux, notamment en verdissant les salles d'opération. Des efforts seront également déployés pour sensibiliser les professionnels de la santé et verdir les moyens de transport.		
11B	Résilience au changement climatique dans le secteur de la santé	Pour rendre les soins de santé plus résilients au changement climatique, une feuille de route contenant cinq mesures fédérales (PAM) a été élaborée. L'accent y est mis sur les plans d'urgence, la numérisation et l'infrastructure. Le plan d'urgence hospitalier a été révisé, le BITS est en cours de déploiement dans les services d'urgence et l'optimisation des numéros d'appel 112/1733 est en cours. La transposition de la directive européenne sur les infrastructures critiques a débuté en 2024. La révision du plan d'intervention médical a également repris. Des outils numériques, du personnel supplémentaire et la communication renforcent la préparation. L'échelonnement de certaines mesures a été ajusté en raison de ressources limitées, mais le déploiement se fait selon un calendrier réalisable jusqu'en 2029.	-	NOUVEAU
12.	Politiques sociales			
12A	Lutter contre la précarité énergétique dans le cadre d'une transition juste	Le tarif social pour l'électricité et le gaz naturel a été renforcé par une extension aux réseaux de chaleur et temporairement élargi pendant la crise énergétique pour inclure une catégorie supplémentaire d'ayants droit. On a aussi étudié comment arriver à un octroi automatique du tarif social plus efficient à l'avenir. Dans le cadre de la directive européenne sur l'efficacité énergétique, le gouvernement fédéral a développé des indicateurs de précarité énergétique destinés à mieux soutenir la politique. Pour cela, un groupe de travail technique CONCERE ad hoc sur les « indicateurs de précarité énergétique » a été créé dans lequel des acteurs fédéraux et régionaux collaborent. En outre, le gouvernement fédéral prévoit diverses mesures de soutien aux personnes en situation de précarité énergétique, notamment le Fonds Social Chauffage, le Fonds Social Énergie, le tarif social pour l'électricité, le gaz naturel et les réseaux de chaleur, la réduction sociale pour les installations collectives de gaz et le paiement échelonné des factures de mazout de chauffage. Pendant la crise énergétique, les fonds ont été renforcés par des fonds du budget général.	-	NOUVEAU

		En ce qui concerne l'élaboration du Plan social pour le climat, des mesures ont été prises pour identifier les groupes cibles vulnérables, l'impact de l'introduction du système européen d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et les transports sur les groupes cibles vulnérables et la préparation d'une liste restreinte de mesures potentielles. Une consultation publique a également été menée auprès des parties prenantes (universitaires, autorités locales, organisations de jeunesse, organisations sectorielles, ONG).		
--	--	--	--	--

5

Évaluation de la politique en matière d'émissions de gaz à effet de serre : mise à jour 2025

Plusieurs politiques et mesures fédérales ont un impact direct sur les émissions de gaz à effet de serre en Belgique. Le présent chapitre examine l'évaluation de ces impacts sous trois angles successifs : l'impact des mesures individuelles, l'impact total de toutes les mesures combinées et la relation entre l'impact total et nos objectifs nationaux de réduction des émissions.

S'appuyant sur le rapport de synthèse 2024⁸, la section 5.1 ci-dessous comprend une actualisation des estimations disponibles de l'impact sur les émissions des différentes mesures politiques ou des objectifs individuelles.

La section 5.2 ci-dessous estime l'ordre de grandeur de l'impact résultant d'une combinaison des mesures ou des objectifs évalués, après avoir évalué dans quelle mesure les estimations individuelles peuvent s'additionner (en raison des différences de méthodologie ou de champ d'application).

Enfin, la section 5.3 compare l'impact ESR total estimé de la politique et les réductions d'émissions exigées de la Belgique par l'ESR à l'horizon 2030.

Les mesures facilitantes, qui créent un cadre pour la réduction des émissions mais n'ont pas d'impact direct sur celles-ci, ne sont pas prises en compte dans le présent rapport.

En 2024, il n'existe pas de feuille de route pour l'énergie nucléaire et les carburants alternatifs (biocarburants et RFNBO). C'est pourquoi aucune analyse d'impact n'est disponible dans le cadre du cycle politique concernant l'impact de ces installations énergétiques sur les émissions de gaz à effet de serre. Avant le cycle politique de 2026, de nouvelles feuilles de route pourront être élaborées et les feuilles de route existantes mises à jour.

⁸ Service changements climatiques (2024). Suivi de la mise en œuvre des politiques climatiques fédérales 2021-2030 : Rapport de synthèse 2024. SPF Santé, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement – DG Environnement – Service changements climatiques. <https://climat.be/doc/rapport-de-synthese-gouvernance-2024.pdf>

5.1 Impact des mesures ou objectifs individuels

Pour chaque mesure évaluée, un scénario d'émissions sans mesure politique et un scénario d'émissions avec mesure politique ont été comparés afin d'estimer l'évolution de l'impact sur les émissions dans le temps (sur une base annuelle). L'addition de l'impact annuel sur les émissions donne une idée de l'ampleur de l'impact total de la mesure ou de l'objectif sur une période de plusieurs années (impact *cumulé* sur la réduction des émissions), par exemple la période allant de l'entrée en vigueur de la mesure à l'année 2030.

Afin d'évaluer la contribution de la politique fédérale à la réalisation de notre objectif national de réduction des émissions conformément au règlement européen sur le partage de l'effort (ESR), l'accent est mis sur l'impact des mesures ou des objectifs sur les émissions dans les secteurs auxquels s'applique cet objectif. Il s'agit principalement des émissions provenant des transports intérieurs, du secteur du bâtiment, du secteur agricole, du traitement des déchets et des petites installations industrielles (voir également le Lexique).

Une distinction est faite entre les évaluations selon le **type d'évaluation** et, pour les mesures évaluées, l'état d'avancement de la mise en œuvre de la mesure.

- En ce qui concerne le **type d'évaluation**, une distinction est faite entre l'impact d'une **mesure politique** (estimation de l'impact sur les émissions d'une mesure planifiée ou mise en œuvre⁹) par rapport au potentiel de réduction des émissions d'un **objectif politique** (impact estimé sur les émissions si un objectif politique prédéfini était atteint¹⁰).
- En ce qui concerne l'état d'avancement de la mise en œuvre, une distinction est faite entre des mesures adoptées et des mesures planifiées. Les **mesures adoptées** sont celles qui ont été inscrites dans la loi jusqu'au 1er mars 2025 (publication au Moniteur belge). Certaines **mesures planifiées** sont mentionnées lorsqu'elles ont été incluses avant le 1 mars 2025 dans un document de planification politique (l'accord de coalition 2025,...) et pour laquelle il existe un accord politique sur les modalités de mise en œuvre.

Le **TABLEAU 2** ci-dessous résume les estimations disponibles en matière de réduction des émissions des principales politiques et mesures fédérales adoptées ou planifiées (policies and measures, PAM's). Le tableau s'appuie sur le tableau 2 du rapport de synthèse 2024¹¹. Les estimations sont tirées d'évaluations politiques existantes ou ont été préparées par le Service fédéral changements climatiques.

9 Par exemple : l'impact sur les émissions résultant d'un ajustement juridique/législatif de la limite de vitesse sur les autoroutes.

10 Par exemple : l'impact estimé des émissions résultant de la réalisation de l'objectif politique consistant à « doubler la part modale du fret ferroviaire » (indépendamment des mesures concrètes).

¹¹ SPF Santé Publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement. (2023). *Suivi de la mise en œuvre des politiques climatiques fédérales 2021- 2030 : Rapport de synthèse 2023*. DG Environnement - Service changements climatiques. <https://climat.be/doc/rapport-de-synthese-gouvernance-2023.pdf>

TABEAU 2 : ESTIMATION DES PAM FÉDÉRALES SUR L'IMPACT CUMULÉ DES ÉMISSIONS JUSQU'EN 2030 : IMPACT ANNUEL JUSQU'EN 2030 ET IMPACT TOTAL POUR LA PÉRIODE 2021-2030 PAR PAM ET PAR STATUT DE MISE EN ŒUVRE. LES MESURES [ENTRE PARENTHÈSE] NE SONT PAS PRISES EN COMPTE DANS LE CALCUL DE L'IMPACT TOTAL, CAR ELLES FONT DOUBLE EMPLOI AVEC LES ESTIMATIONS D'IMPACT SUR LES ÉMISSIONS EXISTANTES.

État de mise en œuvre	Feuille de route: PAM	Secteur d'émission	Impact sur les émissions estimé (ktCO ₂ eq/an)										Total 2021-2030 (ktCO ₂ eq)	
	Scénario		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Adopté	1.D: Réduction du remboursement des accises sur le diesel professionnel : législation actuellement en vigueur (dernière modification en décembre 2023)													
	Minimum	ESR	0.0	132.7	132.7	132.7	132.7	132.7	132.7	132.7	132.7	132.7	132.7	1194
	Maximum	ESR	0.0	144.3	159.2	165.4	165.4	165.4	165.4	165.4	165.4	165.4	165.4	1461
	1.D: Taxe d'embarquement : décision 2022													
	Central	ETS	0.0	0.0	68.0	68.0	68.0	68.0	68.0	68.0	68.0	68.0	68.0	544
	1.D: [Réforme du régime pour les déductions pour investissements 2023-2024]													
	Central	ESR	0.0	0.0	0.0	285.7	285.7	285.7	285.7	285.7	285.7	285.7	285.7	2000
	1.E: Véhicules de société : Loi du 25 novembre 2021 (verdissement fiscal de la mobilité)													
	Central	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	302.8	524.4	679.8	800.0	907.4	907.4	3214
	2.D: Augmentation de l'objectif de capacité éolienne offshore de 4 GW (PNEC 2019) à 5,8 GW (décision 2021) en 2030													
	Central	ETS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1715.0	1715	
	5.A: Défense : amélioration gestion des données de la Défense avec des compteurs d'énergie intelligents													
	Central	ETS	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	20
	5.A: Défense : amélioration de l'efficacité énergétique													
	Central	ESR	0.4	0.4	1.9	2.9	4.0	20.6	21.7	22.7	23.8	24.8	24.8	123
	Central	ETS	0.1	0.1	0.5	0.9	1.3	5.9	6.3	6.6	6.9	7.3	7.3	36
	5.A: Défense: Production et consommation d'énergie renouvelable (solaire, réseaux de chaleur et étude de l'hydrogène)													
	Central	ETS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	23
	5.A: [Régie des bâtiments: réduction de la surface des bureaux]													
	Central	ESR	0.6	1.0	0.4	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	6
	Central	ETS	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	1
Total (adopté)	Minimum	ESR	0.4	133.1	134.5	135.6	136.6	456.1	678.7	835.2	956.4	1064.9	4531	
	Maximum	ESR	0.4	144.7	161.0	168.3	169.3	488.8	711.4	867.9	989.1	1097.6	4799	
	Central	ETS	2.1	2.1	70.6	70.9	71.9	76.5	81.8	82.1	82.5	1797.8	2338	
Planifié	1.D: Réforme de la TVA pour les systèmes de chauffage : 6% pour les PAC pour les nouvelles constructions (politique adoptée et engagement accord de coalition 2025 : prolongation jusqu'en 2030)													
	Central	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	8	
	1.D: Réforme de la TVA pour les systèmes de chauffage : 21% pour les chaudières fossiles pour les rénovations (engagement accord de coalition 2025))													
	Central	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	3.9	5.8	7.7	9.7	29	
	1.D: Réforme de la TVA pour la démolition-reconstruction: prolongation du taux réduit de 6% (engagement accord de coalition 2025)													
	Minimum	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	3.1	4.6	6.2	7.7	9.2	32	
	Maximum	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	9.4	18.8	28.2	37.7	47.1	56.5	198	
	1.D: Taxe d'embarquement : réforme (engagement accord de coalition 2025)													
	Central	ETS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.1	15.1	15.1	15.1	15.1	76	
	1.E: Véhicules de société : Allongement de la période de transition pour les véhicules hybrides (engagement accord de coalition 2025))													
	Minimum	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-11.2	-25.3	-37.0	-52.7	-57.8	-184	
	Maximum	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-1.4	-4.9	-9.0	-14.7	-18.3	-48	
	5.E: [Mise en œuvre du plan -cadre : rénovation des prisons vétustes afin de respecter les normes de performance énergétique]													
	Central	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	1.3	1.3	4	
	5.F: Régie des bâtiments: remplacer et rendre intelligent l'éclairage des bâtiments de la Régie													
	Central	ETS	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	3.1	3.1	3.1	3.1	13	
Total (planifié)	Minimum	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	-5.7	-15.8	-23.6	-35.3	-36.4	-115	
	Maximum	ESR	0.0	0.0	0.0	0.0	9.4	19.9	28.3	35.9	42.2	50.4	186	
	Central	ETS	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	15.3	18.2	18.2	18.2	18.2	88	
Objectif	2.G: Modification du contrat de gestion de Skeyes pour réduire les obstacles au développement des énergies renouvelables (objectif 2022, plan 2024)													
	Central	ETS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	189.0	378.0	567.0	756.0	945.0	2835	
	3.F: Doublement du volume de marchandises transporté par le rail à l'horizon 2030 (objectif 2020)													
	Central	ESR	13.0	78.0	144.0	209.0	269.0	334.0	390.0	443.0	504.0	554.0	2938	
	5.D: Régie des bâtiments: installation de 42000 m2 panneaux solaires													
	Central	ETS	0.0	0.2	0.4	0.6	0.7	0.9	1.1	1.3	1.5	1.6	8	
	5.G: Régie des bâtiments : rénovation énergétique du parc de bâtiments													
	Central	ESR	0.0	0.0	0.0	2.6	5.2	7.9	10.5	13.1	15.7	18.4	73	
	Central	ETS	0.0	0.0	0.0	1.1	2.3	3.4	4.6	5.7	6.8	8.0	32	
	6.A: [Réduction de la consommation de carburant de la Défense grâce à une conduite écologique]													
	Central	ESR	0.0	0.0	0.0	67.9	67.9	67.9	67.9	67.9	67.9	67.9	475	
Total (objectifs)	Central	ESR	13.0	78.0	144.0	211.6	274.2	341.9	400.5	456.1	519.7	572.4	3011	
	Central	ETS	0.0	0.2	0.4	1.7	3.0	193.3	383.7	574.0	764.3	954.6	2875	

5.2 Impact total attribuable à la politique climatique fédérale évaluée

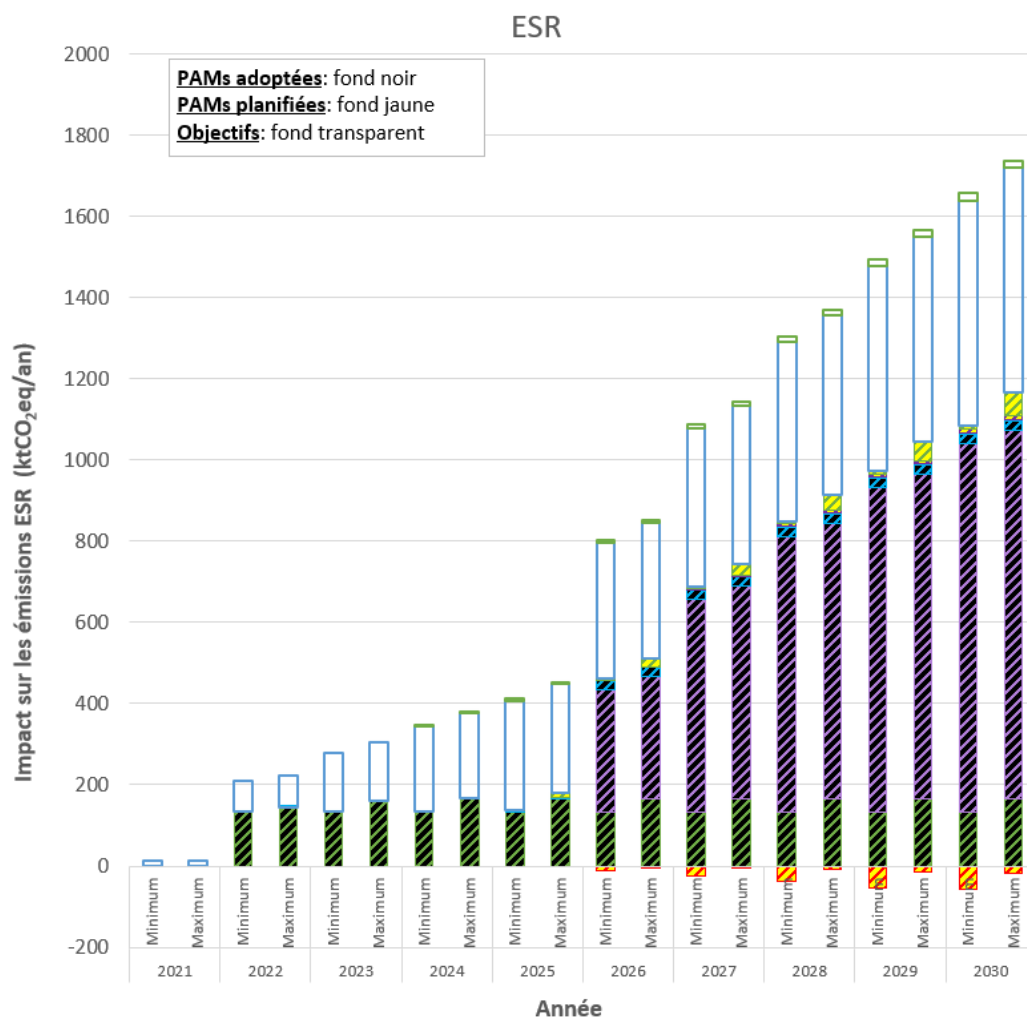
Deuxièmement, sur la base des estimations de l'impact sur les émissions des mesures ou objectifs individuels, l'ordre de grandeur de l'impact d'une combinaison de mesures et d'objectifs est évalué.

La modélisation sectorielle intégrée n'ayant pas été utilisée, il a été évalué si les méthodologies et les champs d'application utilisés pour les estimations d'émissions individuelles étaient suffisamment différents les uns des autres pour s'additionner sans risque de double comptage.

Bien qu'un certain nombre de mesures n'aient pas encore pu être évaluées, cette synthèse donne une idée de l'ordre de grandeur de l'impact combiné de certaines mesures et objectifs clés.

La **FIGURE 1** ci-dessous montre les réductions annuelles estimées des émissions totales dues aux mesures fédérales pour les secteurs ESR et ETS respectivement (les séries temporelles individuelles sont disponibles dans le **TABLEAU 2**). Là encore, une distinction est faite entre le type d'évaluation et l'état d'avancement de la mise en œuvre (voir section 5.1).

FIGURE 1 : ESTIMATION DE L'IMPACT ANNUEL TOTAL DES ÉMISSIONS DANS LES SECTEURS ESR ET ETS DES MESURES ET OBJECTIFS ADOPTÉS OU PLANIFIÉS JUSQU'EN MARS 2025 (2021-2030, kt Éq.CO₂)



■ Objectif - 5.G: Régie des bâtiments : rénovation énergétique du parc de bâtiments

□ Objectif - 3.F: Doublement du volume de marchandises transporté par le rail à l'horizon 2030 (objectif 2020)

■ Planifié - 1.E: Véhicules de société : Allongement de la période de transition pour les véhicules hybrides (engagement accord de coalition 2025)

■ Planifié - 1.D: Réforme de la TVA pour la démolition-reconstruction: prolongation du taux réduit de 6 % (engagement accord de coalition 2025)

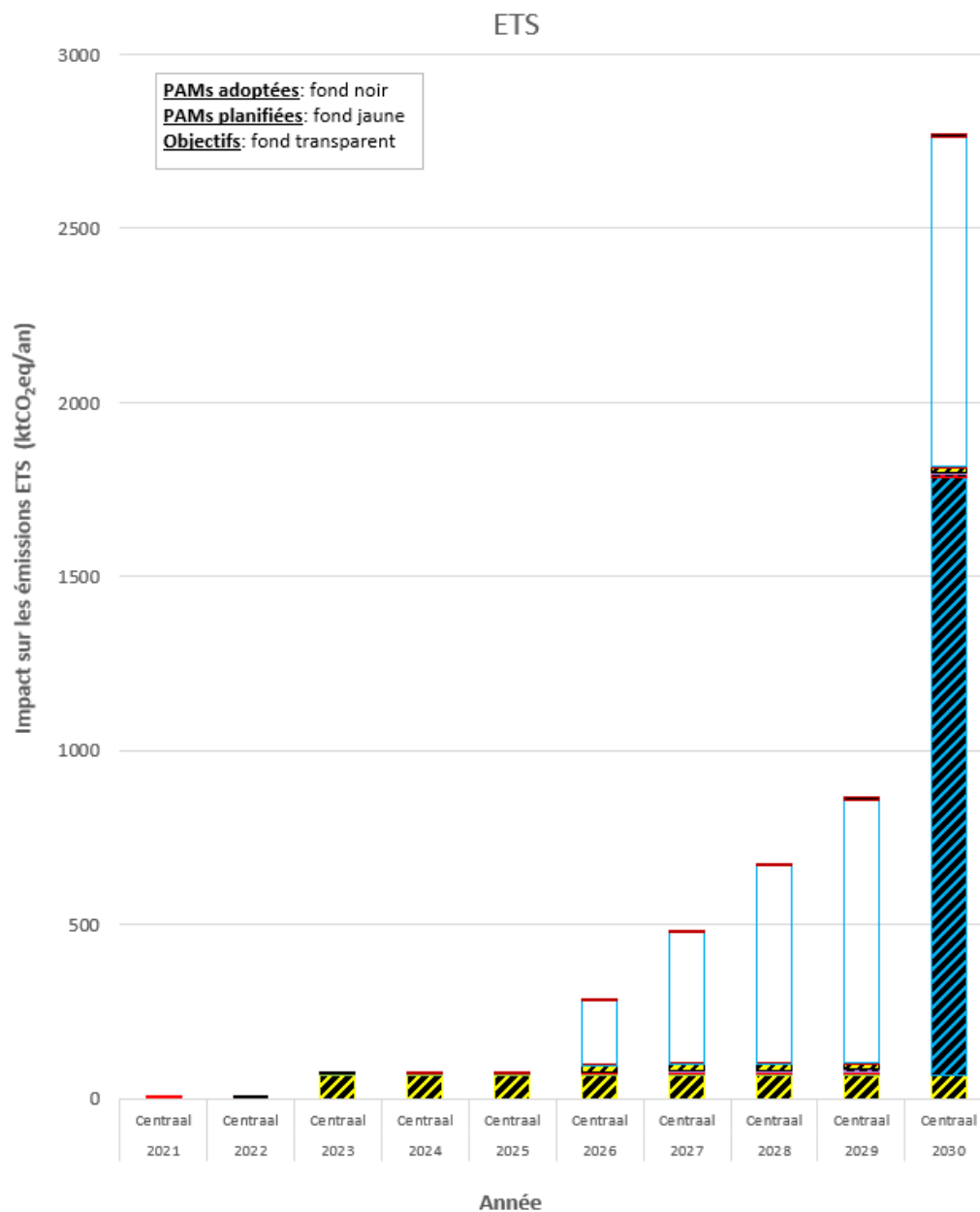
■ Planifié - 1.D: Réforme de la TVA pour les systèmes de chauffage : 21% pour les chaudières fossiles pour les rénovations (engagement accord de coalition 2025)

■ Planifié - 1.D: Réforme de la TVA pour les systèmes de chauffage : 6% pour les PAC pour les nouvelles constructions (politique adoptée et engagement accord de coalition 2025 : prolongation jusqu'en 2030)

■ Adopté - 5.A: Défense : amélioration de l'efficacité énergétique

■ Adopté - 1.E: Véhicules de société : Loi du 25 novembre 2021 (verdissement fiscal de la mobilité)

■ Adopté - 1.D: Réduction du remboursement des accises sur le diesel professionnel : législation actuellement en vigueur (dernière modification en décembre 2023)



- Objectif - 5.G: Régie des bâtiments : rénovation énergétique du parc de bâtiments
- Objectif - 5.D: Régie des bâtiments: installation de 42000 m2 panneaux solaires
- Objectif - 2.G: Modification du contrat de gestion de Skeyes pour réduire les obstacles au développement des énergies renouvelables (objectif 2022, plan 2024)
- Planifié - 5.F: Régie des bâtiments: remplacer et rendre intelligent l'éclairage des bâtiments de la Régie
- Planifié - 1.D: Taxe d'embarquement : réforme (engagement accord de coalition 2025)
- Adopté - 5.A: Défense: Production et consommation d'énergie renouvelable (solaire, réseaux de chaleur et étude de l'hydrogène)
- Adopté - 5.A: Défense : amélioration de l'efficacité énergétique
- Adopté - 5.A: Défense : amélioration gestion des données de la Défense avec des compteurs d'énergie intelligents
- Adopté - 2.D: Augmentation de l'objectif de capacité éolienne offshore de 4 GW (NEKP 2019) à 5,8 GW (décision 2021) en 2030
- Adopté - 1.D: Taxe d'embarquement : décision 2022

L'addition de ces estimations annuelles sur la période allant jusqu'à 2030 (voir les totaux dans le [TABLEAU 2](#) ci-dessus¹²) fournit une indication approximative des réductions d'émissions attendues grâce à toutes les politiques fédérales déjà planifiées ou mises en œuvre dans les secteurs ESR et ETS jusqu'en 2030.

5.3 Fossé des politiques

Cette section examine plus en détail l'impact prévisible de la politique climatique fédérale par rapport aux réductions des émissions belges requises par l'ESR à l'horizon 2030. Cette comparaison doit être considérée avec prudence car elle ne tient pas encore compte de l'impact potentiel sur la réduction des émissions des mesures qui n'ont pas encore pu être évaluées.

Il est important de mentionner ici que toutes les mesures et actions fédérales ayant un impact sur la politique climatique ou les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas incluses dans les feuilles de route. La liste des mesures analysées dans ce rapport n'est donc pas exhaustive. Le mélange de biocarburants et l'impact de l'énergie nucléaire ne sont pas abordés dans ce rapport.

En raison de la répartition des compétences en Belgique entre l'État fédéral et les Régions et de la nature intersectorielle des politiques climatiques, il n'est pas facile d'évaluer de manière cohérente et isolée l'impact des politiques fédérales sur les émissions de gaz à effet de serre dans les différents secteurs. En effet, les émissions sectorielles font l'objet d'initiatives et de tendances politiques à différents niveaux (international, européen, national, régional et local).

Pour se faire une idée de l'ordre de grandeur potentiel de la contribution de la politique climatique fédérale adoptée sur la réalisation de l'objectif national de réduction des émissions lié à l'ESR de -47 % d'ici 2030, la [FIGURE 2](#) ci-dessous présente l'impact total de la politique fédérale sur l'ESR par rapport à un scénario de référence ou « *business as usual* », un **scénario de référence** dans lequel la politique fédérale ne devrait pas être mise en œuvre.

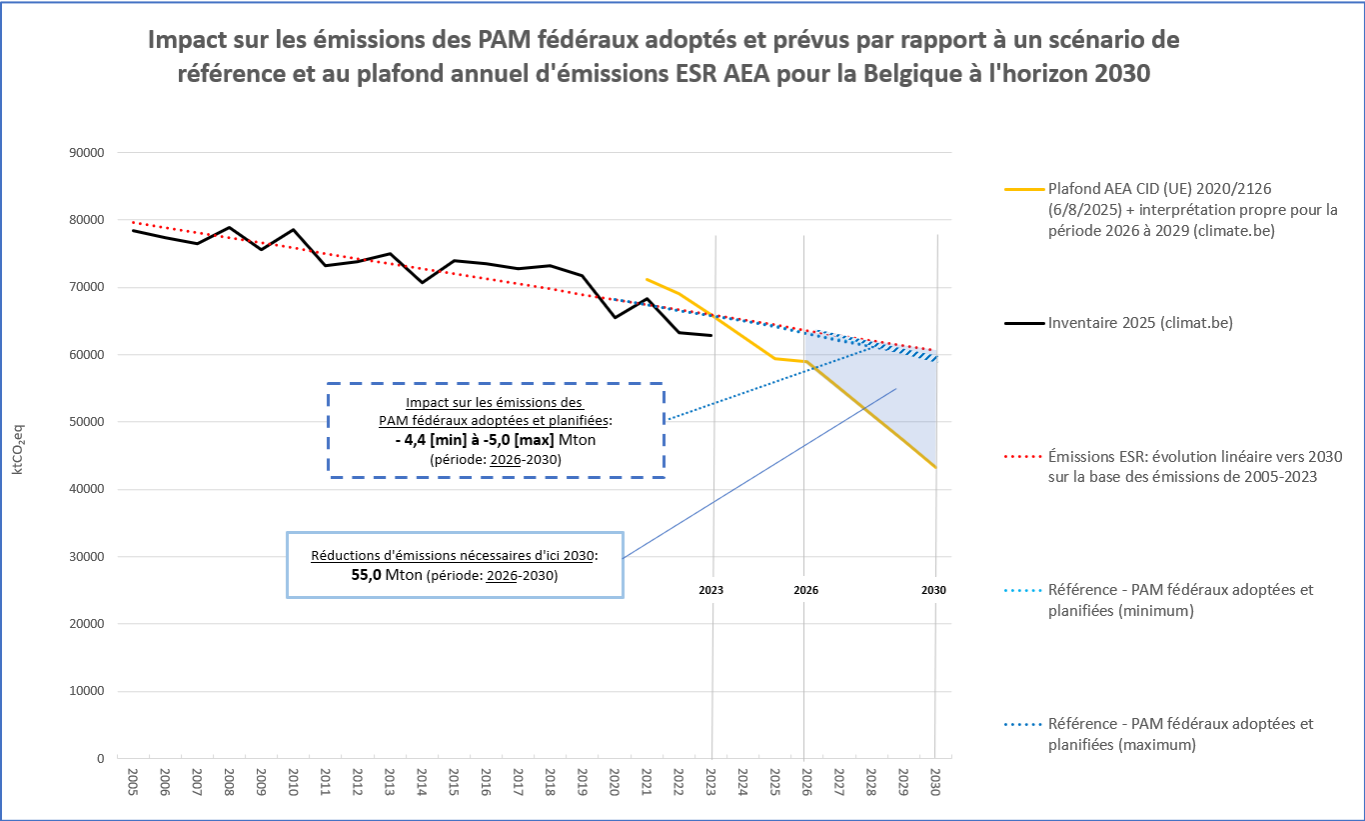
Comme scénario de référence approximatif, la **tendance des émissions d'ESR entre 2005 et 2023 (ligne noire continue) est prolongée de manière linéaire jusqu'en 2030 (ligne rouge en pointillés)**, en partant de l'hypothèse que nos émissions nationales évolueront selon cette tendance si les mesures politiques fédérales évaluées et adoptées ne sont pas prises en compte.

Si l'on compare ce scénario de référence (ligne pointillée rouge) aux émissions nationales annuelles maximales autorisées de GES (ligne jaune), on obtient une idée de l'ordre de grandeur des réductions d'émissions nationales nécessaires d'ici 2030. Entre 2026 et 2030, une réduction cumulative des émissions de **55,0 MtonCO₂eq** est nécessaire pour combler la différence entre le scénario de référence et nos émissions ESR maximales autorisées (zone bleu clair).

La contribution de la politique climatique fédérale adoptée et prévue dans le cadre du parcours de réduction à atteindre d'ici 2030 s'élève, pour la période 2026-2030, à **-4,4 à -5,0 MtonCO₂eq**, soit **8,0 % à 9,1 %** des réductions d'émissions ESR nationales totales nécessaires au cours de cette même période (zone en bleu vif).

¹² Les mesures entre [crochets] ne sont pas prises en compte dans le calcul de l'impact total par statut de mise en œuvre : voir la description méthodologique à l'annexe 3 pour plus d'informations.

FIGURE 2: PAMs FÉDÉRALES ADOPTÉES PAR RAPPORT À UN SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE APPROXIMATIF ET AU PLAFOND D'ÉMISSIONS D'AEA (ESR).



Données

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Plafond AEA CID (UE) 2020/2126 (6/8/2025) + interprétation propre pour la période 2026 à 2029 (climate.be)																	71142	69131	65896	62661	59426	58988	55054	51119	47185	43251
Inventaire 2025 (climat.be)	78393	77350	76454	78957	75556	78523	73248	73738	74989	70636	73942	73562	72828	73171	71686	65439	68327	63246	62810							
Émissions ESR: évolution linéaire vers 2030 sur la base des émissions de 2005-2023	79642	78880	78118	77355	76593	75831	75069	74306	73544	72782	72019	71257	70495	69733	68970	68208	67446	66684	65921	65159	64397	63635	62872	62110	61348	60585
Référence - PAM fédéraux adoptées et planifiées (minimum)																68208	67445	66551	65787	65024	64259	63184	62209	61298	60427	59557
Référence - PAM fédéraux adoptées et planifiées (maximum)																68208	67445	66539	65760	64991	64218	63126	62133	61206	60316	59438

6 Financement

Les rapports de progrès des feuilles de route donnent un aperçu des montants engagés et des besoins de financement signalés par les Services publics fédéraux et les institutions publiques concernés dans le cadre du cycle politique jusqu'en 2030. Pour certaines feuilles de route et certains domaines politiques, les besoins de financement sont importants.

Cette rubrique financière est descriptive et n'implique pas d'avis préalable sur la confection du budget. Les informations ont été compilées dans le **TABLEAU 3**, qui fait le point sur toutes les feuilles de route et résume les chiffres du budget communiqués au 1^{er} mars 2025 pour la période allant jusqu'à 2030 (en kEUR par an). Le tableau ne reprend que le montant engagé dans le budget et les éventuelles sources de financement externes. Dans certains cas, aucun budget engagé n'a été déclaré, mais des besoins budgétaires importants (CAPEX et OPEX) ont été signalés. Les couleurs verte et rouge indiquent respectivement une augmentation ou une diminution du budget engagé pour une feuille de route donnée au cours d'une année donnée par rapport aux chiffres communiqués lors du cycle politique précédent.

Le **TABLEAU 4** illustre l'évolution du budget entre les cycles politiques 2023 et 2024 par domaine et par feuille de route.

Affectation de la part fédérale des revenus ETS

La loi du 15 janvier 2024 relative à la gouvernance de la politique climatique fédérale stipule qu'un aperçu transparent de l'affectation de la part fédérale des revenus belges du système d'échange de quotas d'émission doit être publié chaque année. La directive ETS exige que les États membres affectent ces fonds exclusivement à la politique climatique et énergétique. Pour pouvoir prétendre à une part de ces fonds, les Services publics fédéraux et les institutions publiques peuvent soumettre des demandes de financement annuelles au début d'un nouveau cycle politique. Le Conseil scientifique du climat, une fois constitué, émettra un avis sur ces demandes de financement sur la base d'une analyse préliminaire effectuée par le Service changements climatiques.

Le 1 mars 2025, le Service changements climatiques a reçu 28 demandes de financement de la part du Ministère de la Défense, du SPF Mobilité, du SPF Affaires étrangères et du SPF Santé publique pour un montant total d'environ 212 millions d'euros, répartis sur une ou plusieurs années.

TABLEAU 3 : BUDGET ENGAGÉ ET SOURCES DE FINANCEMENT EXTERNES, COMME RAPPORTÉ DANS LES RAPPORTS DE PROGRÈS DE CHAQUE FEUILLE DE ROUTE (EN K€UR)

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	SOURCE	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. FISCALITÉ ET FINANCES	A. Création d'une filiale « Relaunch for the Future » et d'un fonds pour la transition écologique		€ 500.000	€ 250.000								
		Privé	€ 500.000	€ 250.000								
	B. Dividende Climat											
	C. Stratégie fédérale de finance durable											
	D. Réforme de la fiscalité environnementale		-€ 190.000	-€ 117.000	-€ 63.400	€ 181.700	€ 244.800	€ 239.100	€ 235.600	€ 235.600	€ 235.600	€ 235.600
	E. Verdissement de la mobilité			-€ 5.328	-€ 24.510	-€ 58.612	-€ 99.002	-389,670,00	€ 434.400	€ 1.427.680	€ 1.471.020	€ 1.669.360
2. ÉNERGIE	A. Combustibles neutres en CO ₂ (biocarburants, e-carburants et H2)				€ 600	€ 100	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200
	B. Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales		€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 15.940	€ 25.000					

	C. Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique											
	D. Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord	RRF										
	E. L'hydrogène et le CO ₂ , en tant qu'éléments de la transition énergétique	RRF		€ 628	€ 30.253	€ 36						
	F. Parc solaire et aquatique flottant											
	G. Réduction des contraintes aéronautiques liées au développement de l'énergie éolienne			€ 6.750								
3. TRANSPORT ET MOBILITÉ	A. Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050											
	B. Transfert modal : MaaS		€ 60	€ 62	€ 66	€ 82	€ 85	€ 90	€ 90	€ 90	€ 90	€ 90
	C. Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo											
	D. Promouvoir le vélo					€ 85	€ 86	€ 86	€ 86	€ 86	€ 86	€ 86
	E. Réforme du Code de la route			€ 150								
			€ 177.948	€ 168.954	€ 169.741	€ 178.100	€ 205.004	€ 301.906	€ 301.906	€ 301.906	€ 301.906	€ 301.906

	F. Optimisation du transport ferroviaire : fret	Plan de relance de BE		€ 18.851	€ 24.126	€ 28.864						
		RRF	€ 28.688	€ 19.778	€ 7.609	€ 13.707	€ 10.477					
		Autres sources	€ 6.708	€ 2.230	€ 670	€ 49	€ 47	€ 851	€ 851	€ 851	€ 851	€ 851
		Financement complémentaire	€ 15.145	€ 9.674	€ 4.349	€ 5.557	€ 56.227	€ 41.188	€ 41.188	€ 41.188	€ 41.188	€ 41.188
	G. Optimisation du transport ferroviaire : passagers		€ 373.299	€ 340.952	€ 359.025	€ 418.646	€ 442.200	€ 617.403	€ 617.403	€ 617.403	€ 617.403	€ 617.403
		Plan de relance de BE		€ 20.977	€ 48.340	€ 62.503						
		RRF	€ 91.249	€ 69.759	€ 19.713	€ 16.783	€ 10.465					
		Autres sources	€ 12.034	€ 99	€ 6.522							
		Financement complémentaire	€ 1.062	€ 3.244	€ 6.138	€ 3.642	€ 99.673	€ 77.552	€ 77.552	€ 77.552	€ 77.552	€ 77.552
	H. Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO ₂ associées		€ 32.738	€ 24.906	€ 36.190	€ 31.869	€ 55.903	€ 79.721	€ 79.721	€ 79.721	€ 79.721	€ 79.721
		RRF	€ 4.250	€ 4.984	€ 767							
		Autres sources publiques	€ 4.250	€ 4.984	€ 767							
	I. Objectif d'émissions nettes nulles dans l'aviation en 2050			€ 1.600	€ 2.740			€ 400				
	J. Véhicules zéro émission											
4. ÉCONOMIE	A. Plan d'action fédéral pour l'économie circulaire			€ 1.126	€ 1.758							
		Plan pour la reprise et la résilience		€ 4.667	€ 4.667	€ 4.667	€ 4.667	€ 4.667				

	B. Élargir / renforcer la politique des produits au niveau fédéral et européen					€ 125.000						
5. BÂTIMENTS PUBLICS	A. Défense : rénovation énergétique											
		Financement par des tiers investisseurs	€ 0	€ 8.722	€ 8.722	€ 37.002	€ 63.129	€ 78.922	€ 99.906	€ 120.890	€ 141.874	€ 162.859
	B. Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire				€ 6	€ 23	€ 19	€ 39	€ 39	€ 39	€ 39	€ 39
	C Régie : réduction des superficies		€ 4.937	€ 8.648	€ 31.976	€ 31.870	€ 12.768	€ 12.786	€ 8.542	€ 1.037	€ 1.037	
	D Régie : Installation de panneaux photovoltaïques		€ 595	€ 66	€ 329	€ 629						
	E. Régie : rénovation des infrastructures carcérales de détention											
	F. Régie : Relighting		€ 2.109	€ 772	€ 1.991	€ 1.426						

	G. Régie : Rénovation énergétique			€ 2.613	€ 2.613	€ 2.613	€ 2.613					
		Autres sources		€ 5.718	€ 23.825	€ 42.581	€ 42.940	€ 7.129				
	H. DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux								€ 684	€ 899	€ 759	€ 0
6. ENTREPRISES PUBLIQUES	A. Écoconduite			€ 510	€ 520	€ 530	€ 541	€ 574	€ 574	€ 574	€ 574	€ 574
	B. Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie				€ 119	€ 54						
	C. Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)											
7. COOPÉRATION INTERNATIONALE	A. Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international		€ 99.849	€ 130.893	€ 216.035							

8. GOUVERNANCE DU CLIMAT	A. Gouvernance climatique : mise en œuvre, ancrage et participation					€ 300	€ 45	€ 45	€ 45			
9. ADAPTATION	A. Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédérales											
	B. Résilience climatique pour la biodiversité											
	C. Résilience climatique dans le milieu marin											
	D. Protection des travailleurs contre les effets du changement climatique											
	E. Normes de produits adaptées au climat											
	F. La santé des végétaux dans un climat en évolution											
10. RECHERCHE	A. Belgian Climate Center			€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00					
	B. CERAC											
	C. Suivi de la recherche & de l'innovation Climat Énergie											
11. SANTÉ	A. Décarbonation des soins de santé											
	B. Résilience au changement climatique dans le secteur de la santé											
12. POLITIQUES SOCIALES	A. Lutter contre la précarité énergétique dans le cadre d'une transition juste											
TOTAL		€ 1.689.921	€ 1.266.989	€ 949.265	€ 1.147.746	€ 1.179.888	€ 1.462.660	€ 1.898.787	€ 2.905.716	€ 2.969.900	€ 3.187.429	

TABLEAU 4 : ÉVOLUTION DU BUDGET 2023 - 2024 (EN KEUR)

DOMAINE	FEUILLE DE ROUTE	▲ 2023-2024 (domaine)	▲ 2023-2024 (feuille de route)
1. FISCALITÉ ET FINANCES	A. Création d'une filiale « Relaunch for the Future » et d'un fonds pour la transition écologique	€ 789.870	€ 0
	B. Bonus Climat		€ 0
	C. Stratégie fédérale de finance durable		€ 0
	D. Réforme de la fiscalité environnementale		€ 400.200
	E. Verdissement de la mobilité		€ 389.670
2. ÉNERGIE	A. Combustibles neutres en CO ₂ (biocarburants, e-carburants et H ₂)	-€ 481.766	€ 600
	B. Fonds de transition énergétique : soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le cadre de la transition énergétique au sein des compétences fédérales		€ 25.000
	C. Adapter l'infrastructure du réseau de transport à la transition énergétique		€ 0
	D. Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord		-€ 129.283
	E. L'hydrogène et le CO ₂ , en tant qu'éléments de la transition énergétique		-€ 384.833
	F. Floating solar et parcs d'aquacultures		-€ 10.750
	G. Réduction des contraintes aéronautiques liées au développement de l'énergie éolienne		€ 6.750
3. TRANSPORT ET MOBILITÉ	A. Vers un transport maritime à émissions nettes nulles d'ici à 2050	-€ 5	€ 0
	B. Transfert modal : MaaS		€ 0
	C. Plan d'Action fédéral pour la Promotion du vélo		€ 0
	D. Promouvoir le vélo		€ 0
	E. Réforme du Code de la route		€ 0
	F. Optimisation du transport ferroviaire : fret		€ 0
	G. Optimisation du transport ferroviaire : passagers		€ 0
	H. Réduction de la consommation d'énergie de traction ferroviaire et des émissions de CO ₂ associées		€ 0
	I. Objectif d'émissions nettes nulles dans l'aviation en 2050		-€ 5
	J. Véhicules zéro émission		€ 0
4. ÉCONOMIE	A. Plan d'action fédéral pour l'économie circulaire	€ 127.559	€ 2.559
	B. Élargir / renforcer la politique des produits au niveau fédéral et européen		€ 125.000
	A. Défense : rénovation énergétique	-€ 1.557.728	-€ 1.529.483

5. BÂTIMENTS PUBLICS	B. Réduction de la consommation d'énergie hors traction du transport ferroviaire		€ 0
	C Régie : réduction des superficies		€ 0
	D Régie : Installation de panneaux photovoltaïques		-€ 2.068
	E. Régie : rénovation des infrastructures carcérales de détention		€ 0
	F. Régie : Relighting		-€ 5
	G. Régie : Rénovation énergétique		-€ 28.515
	H. DRFM : Financement de la rénovation énergétique des bâtiments publics fédéraux		€ 2.342
6. ENTREPRISES PUBLIQUES	A. Éco-conduite	-€ 327	€ 0
	B. Les marchés publics durables : impulsion vers une transition décarbonée de l'économie		-€ 327
	C. Verdissement de la flotte de véhicules des pouvoirs publics (objectif zéro émissions)		€ 0
7. COOPÉRATION INTERNATIONALE	A. Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international	-€ 178.223	-€ 178.223
8. GOUVERNANCE DU CLIMAT	A. Gouvernance climatique : mise en œuvre, ancrage et participation	€ 435	€ 435
9. ADAPTATION	A. Adopter un ensemble cohérent de mesures d'adaptation fédérales	€ 0	€ 0
	B. Résilience climatique pour la biodiversité		€ 0
	C. Résilience climatique dans le milieu marin		€ 0
	D. Protection des travailleurs contre les effets du changement climatique		€ 0
	E. Normes de produits adaptées au climat		€ 0
	F. La santé des végétaux dans un climat en évolution		€ 0
10. RECHERCHE	A. Belgian Climate Center	€ 2.000	€ 2.000
	B. CERAC		€ 0
	C. Suivi de la recherche & de l'innovation Climat Énergie		€ 0
11. SANTÉ	A. Décarbonation des soins de santé	€ 0	€ 0
	B. Résilience au changement climatique dans le secteur de la santé		€ 0
12. POLITIQUES SOCIALES	A. Lutter contre la précarité énergétique dans le cadre d'une transition juste	€ 0	€ 0

Par rapport au cycle politique précédent, les observations suivantes peuvent être faites.

- Le total des montants engagés et des autres sources de financement déclaré au titre du cycle politique 2024 pour la période 2021-2030 a légèrement baissé par rapport au cycle politique précédent.
- Des augmentations des budgets engagés sont constatées au niveau des feuilles de route sur la réforme de la fiscalité environnementale (1D) et le verdissement de la mobilité (1E). Des baisses significatives sont ensuite observées pour l'hydrogène et le CO₂ en tant qu'éléments dans la transition énergétique (2E), la rénovation énergétique au niveau de la Défense (5A) et la contribution quantitative et qualitative au financement climatique international (7A).
- Les feuilles de route Renforcer la capacité offshore de la mer du Nord (2D), Rénovation énergétique au niveau de la Défense (5A) et DRFM (5H) font état de besoins d'investissement importants. Dans le cas de la feuille de route 5H, la facilité DRFM elle-même constitue la principale réponse à ce besoin budgétaire. Le besoin d'investissements pour la partie du patrimoine fédéral rénovée par l'intermédiaire de la DRFM est satisfait par l'obtention de financements de tiers, ce qui constitue la mission principale du programme DRFM. Les amortissements des intérêts et du capital sur une longue période sont remboursés grâce aux bénéfices réalisés sur la facture énergétique après la rénovation.
- Pour la rénovation des bâtiments publics fédéraux, le manque chronique de financement reste la principale pierre d'achoppement pour atteindre les objectifs d'efficacité énergétique et de réduction des émissions. Toutefois, il convient de nuancer la forte baisse du montant engagé pour la Défense (environ 1,5 milliard d'euros) par rapport à l'augmentation significative enregistrée au cours du cycle politique précédent. La Défense choisit, pour des raisons de transparence, de ne communiquer que les montants liés aux engagements pris en matière de durabilité et donc de ne pas indiquer le coût total de la rénovation. Pour l'instant, elle n'est cependant pas encore en mesure d'isoler ces coûts des coûts totaux, de sorte qu'aucun budget engagé n'a été communiqué. De même, pour la feuille de route 5C (réduction des superficies), des montants importants relevant de nouveaux plans directeurs n'ont pas encore été inclus dans le tableau.
- La même nuance s'applique à la feuille de route 7A (Contribution quantitative et qualitative au financement climatique international). Le précédent rapport de synthèse de la politique climatique fédérale contenait des chiffres cibles/estimations. Le présent rapport inclut désormais les chiffres réels.
- Pour la feuille de route 2E (Hydrogène et CO₂ en tant qu'éléments dans la transition énergétique), les budgets engagés (qui seront élevés) n'ont pas encore été déterminés, car le cadre de financement de l'infrastructure de la dorsale doit encore être précisé.
- La feuille de route 5H (Design, Renovate, Finance & Maintain) fait état, pour la première fois, de crédits d'engagement. Pour pouvoir mettre en œuvre le portefeuille de rénovation actuel, parallèlement aux économies réalisées sur les factures d'énergie, de nouveaux engagements resteront nécessaires jusqu'en 2069.
- Les investissements prévus pour l'optimisation du transport ferroviaire, tant pour les passagers que pour le fret, sont maintenus. Les budgets engagés dans le domaine des transports et de la mobilité restent pratiquement stables. Aucune des nouvelles feuilles de route n'a encore communiqué de budgets engagés.

7

Observations finales

La loi du 15 janvier 2024 a consacré le cycle politique fédéral comme l'épine dorsale de la politique climatique. Le renforcement de l'analyse d'impact des politiques et une plus grande transparence sur l'utilisation de la part fédérale des revenus du système d'échange de quotas d'émission sont en voie d'être abordés de manière structurelle.

Avec le début du prochain cycle politique, le 1er mars 2026, les feuilles de route et les rapports de progrès seront à nouveau actualisés. Ce sera l'occasion d'élaborer de nouvelles feuilles de route plus précises, qui tiendront compte des dispositions du PFEC révisé et de l'accord de coalition 2025-2029. Les progrès rapportés au cours du prochain cycle politique refléteront alors la nouvelle politique. Chaque ministre concerné sera invité à réviser les feuilles de route existantes d'ici cette date, à proposer de nouvelles feuilles de route si nécessaire et à demander le financement des politiques prévues dans ces feuilles de route.

Cela se fera dans le cadre de la définition de politiques et de mesures supplémentaires à différents niveaux politiques. Au niveau européen, le lancement du système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et le transport routier en 2027 jouera également un rôle important dans la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques. À partir de cette date, on s'attend à ce que l'introduction de ce prix du carbone entraîne une hausse des prix des combustibles de chauffage et à la pompe. L'incitation par les prix qu'elle introduit dans les ventes de combustibles fossiles pour le chauffage et le transport devrait conduire à davantage d'investissements dans l'électrification et les modes de chauffage et de déplacement durables. Cela accélérera la transition énergétique et permettra aux consommateurs d'échapper à la hausse des prix entraînée par le système.

Avec l'introduction de l'ETS2, il devient essentiel de mener une politique sociale proactive en matière de climat par la mise en œuvre rapide du Plan social pour le climat et au déploiement ciblé des ressources du Fonds social climat. Le transfert des accises fera l'objet d'une étude plus approfondie. Comme dans d'autres États membres européens, pour compenser l'impact sur les ménages et les micro-entreprises les plus vulnérables, le gouvernement fédéral et les Régions mettront en œuvre des politiques d'accompagnement et d'incitation par le biais du Plan social climat notamment. Des décisions importantes doivent également être prises concernant l'affectation du part fédéral des revenus des enchères ETS2 après leur répartition intra-belge.

L'accélération de la transition énergétique permet des avancées. Les feuilles de route montrent les progrès réalisés dans le développement du premier lot pour l'énergie éolienne offshore, la mise en œuvre de la loi sur l'hydrogène et des énergies renouvelables dans les transports. Mais il y a aussi des goulets d'étranglement. La dorsale de l'hydrogène nécessite un cadre de financement solide et il faut accélérer l'infrastructure du réseau.

Le secteur des transports reste un des plus grands défis. Une rupture de tendance est nécessaire pour réduire définitivement les émissions de façon significative.

Le taux de rénovation des bâtiments publics fédéraux reste trop faible. La facilité DRFM offre des perspectives, mais le financement à long terme doit être assuré. Il est également nécessaire de renforcer les capacités de la Régie des bâtiments et de la Défense afin qu'ils puissent effectuer et suivre les investissements nécessaires de manière optimale. Le suivi et le reporting sur leurs activités doivent également être améliorés.

En raison de la granulation croissante de l'adaptation, les mesures fédérales d'adaptation individuelles font l'objet d'un suivi attentif en ce qui concerne, entre autres, la biodiversité, l'environnement marin et la santé. Bien que ces mesures doivent encore être ancrées dans les politiques sectorielles, elles doivent pouvoir bénéficier du financement nécessaire et faire l'objet d'une évaluation.

Il est également important à souligner que la Commission européenne fera des propositions en 2026 sur le paquet de mesures permettant d'atteindre l'objectif climatique de l'UE pour 2040 qui pourront avoir une implications sur la définition des prochaines feuilles de route lors du prochain cycle de gouvernance. Le résultat des négociations autour de ce paquet déterminera également la contribution de la Belgique aux objectifs climatiques de l'Europe après 2030.

Rapports de progrès

Les rapports de progrès de toutes les feuilles de route existantes pour la période couverte par le présent rapport peuvent être consultés dans leur intégralité [via ce lien](#).

.be