

# La transition vers une économie circulaire à Bruxelles sous l'angle de l'exnovation

## Quelles politiques de sortie du modèle linéaire ?

Workshop du 31/05/2021 - Compte rendu

Auteurs : Ela Callorda Fossati, Aurore Fransolet et Solène Sureau

<b>1. Contexte général</b>	<b>1</b>
1.1. Le projet GOSETE (Governance of the Sustainable Economy Transition: Challenges of Exnovation)	2
1.2. L'exnovation, un concept émergent pour pointer l'autre face des transitions	2
<b>2. Les objectifs du workshop : L'économie circulaire sous l'angle de l'exnovation</b>	<b>2</b>
<b>3. Un workshop basé sur une approche de 'serious game'</b>	<b>3</b>
3.1. Contexte	3
3.2. Stratégie à long terme de transition vers une 'économie 100% circulaire'	4
3.3. Le Conseil régional de la Transition	5
3.4. Séance exceptionnelle du Conseil régional de la transition pour la remise d'un avis sur des politiques de sortie de l'économie linéaire	6
<b>4. Travail en groupe sur les politiques de sortie du modèle linéaire</b>	<b>8</b>
4.1. Sortie de la construction linéaire	8
4.1.1. Les caractéristiques du système à exnover	8
4.1.2. Trois mesures phares d'exnovation	9
4.1.3. Au-delà des 'mesures phares'	11
4.1.4. Avis et conclusions de la table	11
4.2. Sortie de la gestion linéaire des D3E	13
4.2.1. Les caractéristiques du système à exnover	13
4.2.2. Trois mesures phares d'exnovation	14
4.2.3. Au-delà des 'mesures phares'	15
4.2.4. Avis et conclusions de la table	16
4.3. Sortie de la mobilité fondée sur la propriété privée et l'usage individuel	17
4.3.1. Les caractéristiques du système à exnover	17
4.3.2. Trois mesures phares d'exnovation	18
4.3.3. Au-delà des 'mesures phares', avis et conclusions de la table	19
<b>4. Conclusions</b>	<b>20</b>
<b>5. Participant·e·s</b>	<b>22</b>

## 1. Contexte général

### 1.1. Le projet GOSETE (Governance of the Sustainable Economy Transition: Challenges of Exnovation)

**GOSETE** un projet de recherche financé par Innoviris (Appel Prospective Research 2019) et mené conjointement par l'ULB (IGEAT) et la VUB (BuCo). Ce projet a débuté en février 2020 pour une durée de 3 ans. Dans ce cadre, nous menons des recherches sur le concept émergent d'**exnovation**, et son application à trois cas d'étude bruxellois, la Low Emission Zone, l'**économie circulaire** et le commerce de détail.

Notre recherche vise à analyser les principaux défis de la gouvernance de l'exnovation en Région bruxelloise, en évaluant la portée et l'ampleur de ses impacts environnementaux, sociaux et économiques. L'objectif est aussi d'organiser un débat sociétal large et inclusif sur le sujet. Le projet est interdisciplinaire dans la mesure où il combine les *Sustainability Transitions Studies*, l'évaluation de la durabilité et une analyse juridique.

### 1.2. L'exnovation, un concept émergent pour pointer l'autre face des transitions

Alors que les menaces environnementales, en partie irréversibles, apparaissent comme plus graves et plus urgentes qu'anticipé, force est de constater que le rythme de transformation de nos économies est trop lent; les objectifs en matière climatique sont loin d'être atteints et de nombreux autres problèmes s'aggravent (perte de biodiversité, pollutions de l'air et des eaux, etc.). Les politiques de transition se sont jusqu'à présent surtout concentrées sur le soutien direct aux innovations technologiques et sociales, telles que les technologies propres ou les différentes formes d'économie circulaire. Bien que nécessaire, le seul soutien direct aux innovations ne semble pas permettre de réaliser les transformations socio-techniques nécessaires : d'une part, leur diffusion est lente, et d'autre part, elles viennent se superposer au régime existant, au lieu de le remplacer. C'est sur cette base que les recherches en gouvernance des transitions se sont penchées sur l'autre versant de l'innovation: l'**exnovation**.

L'exnovation désigne **les processus de déstabilisation, de déclin et d'abandon des industries, technologies, business models et pratiques soulevant des problèmes systémiques de durabilité** (environnementaux, socioéconomiques, urbanistiques, etc.). La sortie des moteurs thermiques envisagée par Bruxelles comme suite à la Zone de basses émissions (ou LEZ), ou encore la sortie du nucléaire annoncée en Belgique en 2025, peuvent être considérées comme des politiques d'exnovation. A la différence des politiques de soutien à la diffusion des innovations ou des alternatives dites durables, ces politiques visent directement les modes de production et de consommation non durables, et leur sortie ou démantèlement.

## 2. Les objectifs du workshop : L'économie circulaire sous l'angle de l'exnovation

Les *business models* innovants de l'économie circulaire connaissent des freins importants à leur expansion. Porteurs de promesses de durabilité pour la Région, ces innovations ne se diffusent et ne se stabilisent que très lentement, malgré les mesures de soutien direct dont elles bénéficient (par ex. dans le cadre du cluster circlemade). La lenteur de la transformation du système économique, combinée à l'urgence associée à certains problèmes environnementaux, met en évidence la nécessité de mettre en œuvre, en complément aux mesures de soutien aux innovations circulaires, des mesures volontaristes visant à déstabiliser les modèles économiques linéaires (c'est-à-dire ceux fondés sur l'extraction de matière premières, la propriété privée et la production de déchets – plutôt que sur l'usage, le réemploi et la durabilité des matériaux). La littérature dans le domaine des

*Sustainability Transitions Studies*, et plus particulièrement les travaux sur les *policy mixes*<sup>1</sup>, invitent, en effet, à renouer avec l'idée de 'creative destruction' et à **élaborer des ensembles de politiques plus équilibrés** qui comprennent des politiques de soutien direct aux innovations durables (dimension 'creation'), mais aussi des politiques de déstabilisation des modèles et pratiques non durables (dimension 'destruction'), à savoir des politiques d'exnovation. Les politiques d'exnovation sont toutefois pratiquement absentes des stratégies de transition vers une économie circulaire à Bruxelles telles que le Plan Régional d'Economie Circulaire (PREC).

C'est dans ce cadre que s'inscrit ce workshop, dont l'objectif consiste à explorer, avec une série d'experts et d'acteurs de terrain, le mix de politiques d'exnovations susceptibles de soutenir le passage d'une économie linéaire à un modèle économique entièrement circulaire en RBC. Ce travail d'intelligence collective vise à mettre en lumière la perception qu'ont les experts et acteurs de terrain sur les effets attendus et les conditions d'implémentation de différentes politiques de sortie de l'économie linéaire. L'exercice vise à appréhender une large gamme de politiques de sortie du modèle linéaire et ne se limite dès lors pas aux interdictions et autres politiques de contrôle auxquelles est souvent réduite l'exnovation.

Lors du workshop, nous nous sommes focalisés sur trois secteurs/filières:

- 'Sortie de la construction linéaire'
- 'Sortie de la gestion linéaire des D3E'
- 'Sortie de la mobilité fondée sur la propriété privée et l'usage individuel'

### 3. Un workshop basé sur une approche de 'serious game'

En vue de stimuler la créativité et l'intelligence collective nécessaires pour identifier et analyser des politiques innovantes susceptibles de favoriser la sortie du modèle linéaire dans ces trois secteurs/filières, nous avons mobilisé une approche de 'serious game'<sup>2</sup>. Il s'agit d'un jeu de rôle dans lequel les participants sont invités à s'immerger dans une situation fictive. Afin d'aider les participants à entrer dans leur rôle, nous avons exposé la situation fictive sous forme de récit narratif accompagné de plusieurs outils visuels (ex. : fausses coupures de presse, documents politiques fictifs...). Le récit et les outils visuels sont exposés dessous.

#### 3.1. Contexte

Le 1<sup>er</sup> Octobre 2021, une conférence de presse de l'OMS a officiellement annoncé la **fin de la pandémie** qui a paralysé l'économie mondiale pendant près de deux ans. Dans la foulée et dans l'euphorie générale, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de lancer une initiative innovante afin de stimuler une relance durable, à savoir, la mise en place d'une '**économie 100% circulaire**' à Bruxelles à l'**horizon 2050**.

---

<sup>1</sup> Kivimaa P. & Kern F., 2016. Creative destruction or mere niche support? Innovation policy mixes for sustainability transitions, *Research Policy*. 22/10/2015. vol. 45, n°1, pp. 205–217.

<sup>2</sup> Voir par ex.: Bontoux L., Bengtsson D., Rosa A. & Sweeney J.A., 2016. The JRC Scenario Exploration System - From Study to Serious Game. *Journal of Futures Studies*, 20, 3, p. 93-108



### 3.2. Stratégie à long terme de transition vers une 'économie 100% circulaire'

Dans cette perspective, le Gouvernement a initié le développement d'une **Stratégie à long terme** visant à assurer le passage d'une économie linéaire à un modèle entièrement circulaire. Cette stratégie de transition comprendra des **mesures de soutien aux innovations durables**, mais aussi, de nombreuses **mesures d'exnovation** visant à favoriser la sortie de l'économie linéaire.



### 3.3. Le Conseil régional de la Transition

Le développement et la mise en œuvre de ces mesures repose sur un **processus participatif expérimental**. Le Gouvernement bruxellois a, en effet, institué le **“Conseil régional de la Transition” (CRT)**, un nouvel organe de concertation qui rassemble **une grande diversité d’acteurs de la transition**, en ce compris, des représentants des fédérations d’entreprises, des syndicats, des ONG environnementales, du monde associatif, mais aussi des acteurs porteurs de projets innovants durables, des scientifiques et des citoyens de tous âges et de tous horizons. Le nouveau conseil est également composé de représentants des pouvoirs publics locaux, régionaux et fédéraux afin de favoriser le dialogue et la coordination entre différents niveaux de pouvoir. Au vu de votre rôle dans la transition, chacun d’entre vous a été invité à devenir membre de ce conseil.

Des travaux préparatoires menés au sein du Conseil régional de la transition ont déjà permis d’identifier une série de **politiques et mesures susceptibles de composer la stratégie de transition vers une économie 100% circulaire**. En tant que membre du conseil, vous êtes invités à remettre un **avis à l’attention du gouvernement** sur ces politiques et mesures.



### 3.4. Séance exceptionnelle du Conseil régional de la transition pour la remise d'un avis sur des politiques de sortie de l'économie linéaire

Aujourd'hui, le 31 mai 2022, le Conseil régional de la transition se réunit pour une séance dédiée aux politiques de **sortie de la mobilité fondée sur la propriété privée et l'usage individuel**, de **sortie de la construction linéaire** et de **sortie de la gestion linéaire des D3E**.

Afin de préparer l'avis du conseil sur ces différentes politiques, vous êtes répartis en **trois groupes de travail thématiques**.

La préparation des avis en groupes de travail est dirigée par un **président**. Son rôle est de présenter les questions à l'ordre du jour, de distribuer la parole équitablement, de veiller à ce que chacun respecte le temps de parole qui lui est accordé et, si nécessaire, de recentrer le débat, et ce, en toute impartialité. Bonno est le président du groupe de travail mobilité, Ela préside le groupe de travail D3E et je préside celui sur la construction.

Chaque groupe de travail nomme aussi un **secrétaire** et un **rapporteur**. Le rapporteur sera invité, à la fin de la séance en groupe de travail, à présenter en plénière l'avis préparé par son groupe. Le secrétaire prendra des notes afin d'aider le rapporteur à formuler les principales conclusions de la discussion du groupe de travail.

Chaque groupe de travail reçoit une grille **visant à faciliter la discussion et la formulation d'un avis** sur les politiques et mesures. La grille comprend trois politiques d'innovation spécifiques à chaque secteur/filière. Ces politiques ont été définies sur la base de vos réponses aux questions qui vous étaient soumises lors

d'inscription au workshop, d'entretiens exploratoires avec des experts de l'économie circulaire à Bruxelles et de recherches documentaires. Les trois politiques ont été sélectionnées de façon à couvrir trois des quatre types de politiques d'exnovation définies par Kivimaa et Kern (2016) à savoir, les **politiques de réduction du soutien** au modèle linéaire (i.e.: suppression de subsides, de financements ou d'avantages fiscaux favorisant certaines pratiques linéaires), les **politiques de contrôle** (i.e.: implémentation de taxes ou de normes visant à décourager, voire interdire, certaines pratiques linéaires) et les **réformes structurelles** (i.e.: réformes structurelles de la législation visant à favoriser la sortie du modèle linéaire) . Pour chaque politique, vous êtes invités à identifier ses effets attendus ainsi que les conditions pour la rendre applicable et acceptable.

Politique	Description	Type	Effets attendus	Conditions d'implémentation
Politique 1		Réduction du soutien au modèle linéaire		....
Politique 2		Politique de contrôle		...
Politique 3		Réforme structurelle		...

## 4. Travail en groupe sur les politiques de sortie du modèle linéaire

### 4.1. Sortie de la construction linéaire

#### Participant·e·s au groupe de travail

<b>Estelle</b>	Castadot	Hub.brussels - ecobuild.brussels
<b>Hervé</b>	Camerlynck	FEBELCEM
<b>Giulia Caterina</b>	Verga	ULB
<b>Laurent</b>	Schiltz	Confédération Construction Bruxelles-Capitale
<b>Gilles</b>	d'Oultremont	ELICO srl
<b>Helene</b>	Dubois	homegrade.brussels
<b>Corinne</b>	Bernair	Bruxelles Environnement
<b>Ambroise</b>	Romnée	ICEDD
<b>Benoit</b>	Dassy	CSC
<b>Valentin</b>	Vassart	Service public de Wallonie
<b>Alexia</b>	Meulders	Confédération Construction Bruxelles-Capitale
<b>Aurore</b>	Fransolet	GOSETE team

#### 4.1.1. Les caractéristiques du système à exnover

- Étalement urbain
- Extraction et utilisation de matières premières non renouvelables (ex. : calcaire, sable...) et non renouvelées (ex. : bois) comme matériaux de construction
- Consommation de ressources non renouvelables (énergie, eau) en phase de construction/rénovation des bâtiments (i.e.: sur chantier)
- Efficacité/efficacité économique en phase de construction/rénovation des bâtiments, notamment via des procédés industriels, le recours à la main d'œuvre la moins cher quel que soit son origine, le travail au noir, ou encore la sélection des entrepreneurs de constructions uniquement sur la base de leur prix (sans prise en compte de sa gestion environnementale ou circulaire de l'entreprise, du chantier, des matériaux).
- Inefficacité en phase d'utilisation des bâtiments (i.e.: beaucoup d'espaces inoccupés)
- Construction de bâtiments non réversibles dont l'usage ne peut être changé (ex. : transformation de bureaux en logements) sans transformations majeures. Ces bâtiments sont dès lors soumis à un risque accru d'obsolescence fonctionnelle.
- Construction de bâtiments non démontables, notamment via l'utilisation de matériaux composites. Les éléments de ces bâtiments ne peuvent être extraits en vue d'être réparés, réutilisés ou recyclés. En fin de vie, les bâtiments non démontables sont démolis plutôt que déconstruits/désassemblés.
- Démolition de bâtiments
- Production de déchets de construction/rénovation et de démolition (+/- 30% des déchets de la RBC)



- Spéculation immobilière, indissociabilité du bâti et du foncier

### 3.1.2. Trois mesures phares d'exnovation

#### Mesure 1: Suppression des incitants fiscaux pour la démolition et la reconstruction

Cette politique vise à supprimer le taux réduit de TVA à 6% pour la démolition de bâtiments et la reconstruction de logements qui a été appliqué à l'ensemble du territoire belge en janvier 2021 en vue de favoriser l'acquisition à moindre coût d'un logement neuf et d'accélérer la rénovation du parc immobilier. Le taux normal de 21% sera réinstauré.

#### Mesure 2 : Interdiction de construire des bâtiments non démontables

Cette politique vise à interdire la construction de bâtiments non démontables, à savoir, des bâtiments dont on ne peut extraire les composants afin de les entretenir, les réparer, les réutiliser ou les recycler. Elle s'appliquera aux nouvelles constructions, aux reconstructions et aux transformations. Toute demande de permis d'urbanisme devra être accompagnée d'un plan de démantèlement du bâtiment. Les projets de construction de bâtiments qui ne satisfont pas aux critères de démontabilité se verront refuser l'octroi du permis.

#### Mesure 3: Réforme de la fiscalité

Cette politique vise à taxer davantage tous les produits d'importation et/ou biens de consommation neufs (en ce compris les matériaux de construction). La tarification sera modulée de façon à refléter les coûts environnementaux des produits dans leur prix de vente. Cette réforme sera accompagnée d'une réduction de la fiscalité sur le travail visant à favoriser les activités intensives en main d'œuvre.

#### Effets attendus et conditions d'implémentation des 'trois mesures phares'

Politiques	Effets attendus	Conditions d'implémentation
<b>1. Suppression des incitants fiscaux pour la démolition et la reconstruction</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Efficacité environnementale de la mesure variable d'un bâtiment à l'autre</b> (i.e. : dans certains cas, la rénovation est environnementalement plus efficace que la démolition/reconstruction, et, dans d'autres, c'est l'inverse)</li> <li>• Risque de favoriser le développement de <b>nouvelles constructions sur des sols non bâtis</b>, et, par conséquent, l'<b>étalement urbain</b></li> <li>• Impact négatif potentiel sur l'amélioration de l'<b>efficacité énergétique</b> du parc de logements que la TVA à 6% vise à stimuler</li> <li>• Impact négatif sur la réduction du <b>travail au noir</b> dans le secteur de la construction que la TVA à 6% vise à stimuler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Évaluer</b> (éventuellement avec l'outil TOTEM) si, pour un bâtiment donné, il est plus efficace, d'un point de vue environnemental, de rénover ou de démolir et reconstruire et <b>maintenir la TVA à 6% dans les cas où la démolition/reconstruction est l'option environnementalement la plus efficace.</b></li> <li>• Adoption de <b>mesures visant à rendre les démolitions/reconstructions circulaires</b> (ex.: obligation de réaliser un inventaire des ressources)</li> </ul>
<b>2. Interdiction de construire des bâtiments non démontables</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement d'<b>habitudes en matière de pratiques de construction circulaire</b> si cette mesure est appliquée dans un premier temps uniquement dans les marchés publics (voir conditions d'implémentation)</li> <li>• Augmentation du <b>coût de la construction</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégration d'<b>autres critères</b> que la démontabilité, tels que la réversibilité, la modularité, la longévité, la réutilisation de matériaux (i.e. : '<b>bâtiments non démontables</b>' → '<b>bâtiments non circulaires</b>')</li> <li>• Développer des <b>projets pilotes</b> afin de mieux comprendre les effets et les conditions</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'augmentation du coût de la construction peut entraîner une hausse du <b>prix des logements</b> à acheter ou à louer et, par conséquent, une réduction de <b>l'accès à un logement</b> de qualité</li> <li>• L'augmentation du coût de la construction peut freiner la <b>rénovation énergétique</b> des bâtiments</li> </ul>	<p>d'implémentation de cette mesure</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réfléchir à l'opportunité de développer un <b>certificat 'bâtiments circulaires'</b> avant de mettre en œuvre des normes de construction circulaire</li> <li>• Réfléchir à l'opportunité d'établir des <b>seuils</b> plutôt qu'imposer directement du '100% démontable/circulaire'</li> <li>• Dans un premier temps, application de ces critères uniquement dans les <b>marchés publics</b>, ce qui pourrait créer des habitudes en matière de pratiques de construction circulaire et, à terme, rendre plus acceptable l'application de la mesure à l'ensemble des constructions.</li> <li>• Accompagner cette mesure d'une amélioration de la <b>flexibilité des règles des marchés publics</b> de façon à permettre aux entreprises de proposer de la démontabilité, du réemploi etc.</li> <li>• Accompagner cette mesure d'un <b>développement des formations</b> à destination des <b>travailleurs du secteur de la construction</b> (pour qu'ils apprennent à construire de manière démontable, réversible...), mais aussi à destination des <b>travailleurs des services publics</b> qui doivent analyser les demandes de permis/appels d'offres.</li> <li>• Accompagner cette mesure d'une meilleure <b>accessibilité économique des techniques de construction circulaire</b></li> </ul>
<p><b>3. Réforme de la fiscalité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Internalisation des externalités</b> environnementales des matériaux de construction</li> <li>• Modification de notre <b>vision sur la valeur des produits et services</b> disponibles ('écologiques' <i>versus</i> 'neufs')</li> <li>• <b>Déploiement des pratiques de construction circulaire</b> si la réduction de la fiscalité sur le travail s'applique exclusivement aux activités de construction circulaire (voir conditions d'implémentations)</li> <li>• Hausse du <b>coût des matériaux de construction</b> pouvant entraîner une augmentation des coûts de la construction<sup>3</sup></li> <li>• L'augmentation du coût de la construction peut entraîner une hausse du <b>prix des logements</b> à acheter ou à louer et, par</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener une <b>réflexion sur les externalités environnementales</b> à internaliser (i.e. : tout chantier, même circulaire, génère du bruit, de la poussière, du transport de matériaux...)</li> <li>• Mener une <b>réflexion sur la possibilité d'internaliser les coûts sociaux</b> en plus des externalités environnementales</li> <li>• Mener une <b>réflexion sur l'étendue des activités qui bénéficieront de la réduction de la fiscalité sur le travail</b> (i.e. : ensemble des activités ou uniquement les activités circulaires ?)</li> <li>• Mener une <b>réflexion sur comment il faudrait diminuer la fiscalité sur le travail de façon à rendre le travail local déclaré concurrentiel</b> par rapport au 'travail importé' de pays à bas salaire ou au travail au noir.</li> <li>• Veiller à ce que la réforme de la fiscalité soit <b>neutre pour le budget de l'État</b> de façon à ce que celle-ci ne réduise pas le budget de la</li> </ul>

<sup>3</sup> NB: La question de la potentielle compensation de la hausse du prix des matériaux de construction par la baisse de la fiscalité sur le travail n'a pas été abordée lors de l'atelier.

	<p>conséquent, une réduction de l'accès à un logement de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'augmentation du coût de la construction peut freiner la <b>rénovation énergétique</b> des bâtiments</li> <li>• L'augmentation du coût des matériaux de construction peut générer des <b>impacts négatifs sur l'économie locale</b> si elle ne concerne que les produits fabriqués localement (voir conditions d'implémentations)</li> </ul>	<p>sécurité sociale et des autres services rendus par les pouvoirs publics.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implémentation de la taxe environnementale au niveau <b>européen</b>, voire <b>mondial</b>, de façon à ne pas impacter négativement l'économie locale</li> <li>• Accompagner la taxe environnementale sur les biens de consommation neufs d'un <b>mécanisme d'ajustement aux frontières</b> pour les biens produits dans des conditions environnementales (et/ou sociales) défavorables</li> <li>• Accompagner la taxe environnementale sur les biens de consommation neufs d'une <b>réduction de la TVA sur les matériaux de réemploi</b></li> </ul>
--	---	--

#### 4.1.3. Au-delà des 'mesures phares'

Le groupe n'a pas eu le temps d'aborder la dernière question qui visait à identifier des mesures supplémentaires. Toutefois, lors de la discussion des trois mesures phares, **plusieurs politiques visant à favoriser les innovations circulaires ont été mentionnées** :

- Mesures visant à favoriser l'utilisation de matériaux de réemploi (ex.: réduction, voire suppression, de la TVA<sup>4</sup>, subsides...)
- Mesures visant à favoriser l'entretien, la maintenance et la réparation des bâtiments existants (i.e.: intervenir avant qu'il ne soient trop détériorés)
- Mesures visant à changer la perception de la valeur des produits (i.e.: développer une préférence pour les produits écologiques plutôt que pour les produits neufs)

De nombreux participants ont en effet souligné l'importance de mettre en œuvre des politiques d'innovation en complément aux politiques d'exnovation.

#### 4.1.4. Avis et conclusions de la table

De façon générale, les membres du groupe de travail sur la sortie de la construction linéaire s'accordent sur deux points. Premièrement, **aucune des trois mesures d'exnovation n'est applicable et acceptable telle qu'initialement proposée**. Les principales conditions d'implémentation identifiées pour les trois mesures sont résumées dans la suite de cette section. Le second point sur lequel s'accordent les membres du groupe de travail est **que ces mesures d'exnovation doivent impérativement être accompagnées de mesures visant à soutenir les innovations circulaires** (i.e. : 'bâton' et 'carotte'). Les mesures de soutien le plus souvent citées sont la baisse de la TVA sur les matériaux de réemploi et le développement d'une offre de formation adaptée.

##### **Mesure 1: Suppression des incitants fiscaux pour la démolition et la reconstruction**

La suppression du taux réduit de TVA à 6% pour la démolition de bâtiments et la reconstruction de logements est la mesure qui a suscité la plus vive opposition de la part des membres du groupe de travail. Outre ses impacts potentiellement négatifs sur les objectifs poursuivis par le gouvernement en instaurant un taux réduit de TVA à 6% pour la démolition/reconstruction (i.e. : relancer l'activité économique dans le secteur de la construction, favoriser l'accès à un logement de qualité pour tous, améliorer l'efficacité énergétique du parc de logements et réduire le travail au noir dans le secteur de la construction), la plupart des participants doutent de l'efficacité de la mesure au regard de l'objectif de sortie de l'économie linéaire. Ils expliquent que, pour certains bâtiments, si on considère la quantité de matériaux et d'énergie à utiliser en phase de chantier par

<sup>4</sup> Cette mesure a été proposée à de multiples reprises.

rapport au gain en matière d'efficacité énergétique, la démolition/reconstruction est une solution environnementalement plus efficace que la rénovation. C'est pourquoi, une condition d'implémentation de la mesure 1 soutenue par la plupart des membres consiste à soumettre les projets de démolitions/reconstruction à des études préalables d'impacts environnementaux afin d'évaluer s'il est plus efficace, d'un point de vue environnemental, de rénover ou de démolir et reconstruire. Dans le cas où la démolition/reconstruction est la solution environnementalement la plus efficace, le taux réduit de TVA à 6% pourrait être maintenu. La plupart des participants estiment par ailleurs que des mesures complémentaires devraient être mises en œuvre en vue de rendre les démolitions/reconstructions circulaires.

### **Mesure 2 : Interdiction de construire des bâtiments non démontables**

L'interdiction de construire des bâtiments non démontables a suscité des discussions à différents niveaux, à commencer par la portée de la mesure. La plupart des participants considèrent que, en se focalisant sur la démontabilité, la mesure dispose d'un champ d'action beaucoup trop restreint. Ils estiment effectivement qu'elle devrait intégrer d'autres critères de circularité, tels que la réversibilité, la modularité, la longévité ou encore la réutilisation de matériaux. Plusieurs membres estiment par ailleurs que la mesure pourrait entraîner une hausse du coût de la construction et, de ce fait, réduire l'accès au logement et freiner la rénovation énergétique des bâtiments. C'est pourquoi, dans un premier temps, la plupart des membres proposent d'appliquer la mesure 2 uniquement dans le cadre des marchés publics. Plus concrètement, les membres proposent d'intégrer des critères de circularité<sup>5</sup> dans les cahiers des charges de construction de bâtiments publics. Afin de rendre cette mesure applicable, plusieurs membres insistent sur la nécessité de développer une offre de formations adaptée à destination des travailleurs du secteur de la construction pour qu'ils apprennent à travailler de manière circulaire, mais aussi à destination des travailleurs des services publics qui seront amenés à mener des marchés publics intégrant des critères de circularité. L'imposition de critère de circularité dans les marchés publics devrait permettre le déploiement des pratiques de constructions circulaires et, par conséquent, accroître leur accessibilité. A terme, certains membres n'excluent pas la possibilité d'étendre ces critères à l'ensemble des projets de construction.

### **Mesure 3: Réforme de la fiscalité**

La plupart des membres du groupe de travail reconnaissent le potentiel de cette mesure par rapport à l'objectif de sortie de l'économie linéaire. L'intégration des externalités environnementales des produits dans leur prix de vente suscite toutefois une série d'appréhensions, notamment liées à ses impacts potentiels sur l'économie locale. Plusieurs membres craignent, en effet, que les matériaux de construction produits localement soient délaissés au profit de matériaux importés moins chers, car fabriqués dans des régions qui n'appliquent pas de taxe environnementale. Face à ce risque de concurrence déloyale, la plupart des membres estiment que cette mesure n'est applicable qu'au niveau européen, voire mondial. Un membre du groupe propose une autre solution, à savoir, l'établissement d'un mécanisme d'ajustement aux frontières pour les biens produits dans des régions qui n'appliquent pas de taxe environnementale. Par ailleurs, si les membres du groupe de travail ne s'opposent pas à la réduction de la fiscalité sur le travail, certains insistent sur la nécessité de veiller à ce que le *tax shift* soit neutre pour le budget de l'État de façon à ne pas réduire le budget de la sécurité sociale et des autres services rendus par les pouvoirs publics. Plusieurs membres mettent également en évidence une série de questions à clarifier, notamment celle de la définition des externalités environnementales (voire sociales) à internaliser et des activités qui bénéficieront de la réduction de la fiscalité sur le travail.

---

<sup>5</sup> Notons que les membres du groupe n'ont pas tranché sur le niveau de ces critères de circularité (i.e. : établissement de seuils ou imposition du 100% circulaire)

## 4.2. Sortie de la gestion linéaire des D3E

### Participant·e·s au groupe de travail

<b>Stephanie</b>	Thomaes	Bruxelles Environnement Département Déchets, service réglementation et REP En contact régulier avec Récupel
<b>Jean</b>	Mansuy	VUB - logistique inverse des D3E
<b>Muriel</b>	Sacco	ULB - D3E par l'économie sociale (Weeesoc)
<b>Laurent</b>	Drousie	Saw-B - en charge du réseau de facilitateurs clause sociale marchés publics
<b>Luc</b>	Deriez	Repair Together asbl - Coord des repair cafés de Bruxelles et Wallonie
<b>Lydie</b>	Gaudier	Cellule RISE du CEPAG/FGTB wallonne
<b>Silvia</b>	Doga	UCM -
<b>Ela</b>	Callorda Fossati	GOSETE team
<b>Ayana</b>	Dotaalieva	GOSETE team

### 4.2.1. Les caractéristiques du système à exnover

- Extraction et utilisation de matières premières non renouvelables (métaux, minerais)
- Obsolescence programmée ('vices des objets')
- Accélération de l'évolution technologique (ex. les EEE actuels ne seront pas compatibles avec la 5G et devront être renouvelés même s'ils fonctionnent)
- Conception/design déterminé par la recherche des coûts de production les plus bas (ex. les tambours de machine à laver en plastique sont moins chers mais cassent plus vite que ceux en métal, tout ce qui est collé pose des problèmes notamment pour le démontage des IT)
- Obsolescence marketing avec la publicité et sa volonté de toujours amener une nouvelle mode, tendance
- Coût du travail élevé relativement au coût des biens (importés/neufs). C'est un problème dès lors qu'une grande partie des processus nécessaires dans le réemploi sont très intensifs en travail manufacturé
- Dévalorisation du travail dans les D3E (enjeux de reconnaissance et redistribution)
- Le système de la responsabilité élargie des producteurs (REP) (ne respecte pas la hiérarchie des modes de gestion des déchets -priorité du recyclage sur le remploi-, système géré par des acteurs for profit qui cherchent à vendre le plus possible d'appareils plutôt qu'à rallonger la durée de vie des produits, objectifs de collecte non atteints et pas de sanctions, échecs en matière d'éco-conception)
- Quasi-monopole de la réparation pour les producteurs (législation européenne qui bloque le 'droit à la réparation pour tous', producteurs qui décrédibilisent les tiers qui font de la réparation et qui se déchargent alors de toute responsabilité)

- Système informel de gestion des D3E (quels traitements des D3E ? à qui ça profite?... )
- D3E incinérés (minoritaire à Bruxelles)
- Paradigme de la croissance économique

#### 4.2.2. Trois mesures phares d'innovation

##### Mesure 1: Fermeture de fours de l'incinérateur de Bruxelles-Energie

Cette politique vise à décroître le rythme d'incinération en RBC. Elle s'appliquera progressivement sur base d'objectifs chiffrés.

##### Mesure 2: Réallocation de la cotisation REP

Un pourcentage de la contribution REP sera désormais réalloué au réemploi.

##### Mesure 3: Réforme de la fiscalité

Cette politique vise à taxer davantage les biens (d'importation/neufs) (en ce compris les EEE). La tarification sera éco-modulée de façon à refléter les coûts environnementaux des produits dans leur prix de vente. Cette réforme sera accompagnée d'une réduction de la fiscalité sur le travail visant à favoriser les activités intensives en main d'œuvre.

#### Effets attendus et conditions d'implémentation des 'trois mesures phares'

Politiques	Effets attendus	Conditions d'implémentation
<b>1. Fermeture de fours de l'incinérateur de Bruxelles-Energie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Décroître le rythme d'incinération</b></li> <li>• <b>Effet faible/ anecdotique/ symbolique sur les D3E</b> (approx. 8% des D3E finissent dans les déchets résiduels)</li> <li>• <b>Risques d'effets pervers pour la gestion des déchets résiduels</b> (si la capacité d'incinération baisse et pas de baisse de la production de déchets résiduels)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesure qui doit être pensée par <b>une autre commission</b> en phase avec une stratégie de réduction des déchets résiduels (objectifs chiffrés)</li> <li>• <b>Garantir qu'il n'ait pas de régression dans la hiérarchie des modes de gestion des déchets</b> (les landfill sont déjà interdites/fortement limités)</li> </ul>
<b>2. Réallocation de la cotisation Responsabilité Elargie du Producteur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Priorisation de la réparation et du emploi par rapport au recyclage</b></li> <li>• <b>Diminuer les volumes de D3E</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auj. le réemploi est majoritairement financé par les politiques sociales (plutôt que par les politiques environnementales)</li> <li>• Auj. la cotisation Recupel est un frais de fonctionnement lié à un service privé (plutôt qu'une écotaxe) mais contrôlé par le public (délégation de service public)</li> <li>• Auj. absence de système de sanctions pour les producteurs qui n'atteignent pas l'objectif de collecte (65%)</li> <li>• Difficultés d'implémentation liées aux <b>réticences des producteurs</b></li> <li>• Le <b>fond</b> qui sera réalloué (à la prévention/réemploi/réparation...) doit être <b>géré par les autorités publiques régionales</b></li> <li>• Besoin d'un <b>accord de coopération inter-régional</b> pour contrer la tendance à la divergence des politiques de gestion des D3E entre les 3 régions</li> <li>• Difficultés d'implémentation liées à la</li> </ul>

		<p><b>réglementation européenne sur la REP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'implémentation est toutefois envisageable. Ça se fait déjà pour les piles (accord avec <b>Bebat</b> pour qu'une partie de la cotisation alimente un fonds destiné au réemploi)</li> </ul>
<p><b>3. Réforme de la fiscalité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'éco-modulation devrait orienter les <b>choix des consommateurs</b> vers l'achat des EEE plus durables</li> <li>Pour toute augmentation de taxes un point d'attention est le <b>risque d'effet pervers par rapport aux populations précarisées</b> (appauvrir les plus pauvres, déchets sauvages)</li> <li>Risque de <b>concurrence fiscale</b> (si l'augmentation des taxes n'est pas harmonisée/synchronisée entre les pays/régions)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aspect <b>l'éco-modulation</b> est prévu par la <b>directive européenne sur les DE3</b>. On voit déjà les réticences des producteurs (WEEE Forum)</li> <li><b>Compétences limitées de la région</b> en matière de réforme fiscale (taxes aux importations, TVA, contributions à la sécurité sociale...)</li> </ul>

#### 4.2.3. Au-delà des 'mesures phares'

D'autres mesures assimilées à des mesures d'exnovation ont été identifiées par le groupe de travail:

- En lien avec la mesure 2: la **mesure concernant la REP pourrait être plus radicale** et viser une nouvelle organisation de la responsabilité des producteurs avec un **meilleur partage de la responsabilité sur le bien sur toute sa durée de vie** (Product Stewardship) et pas seulement sur la production comme c'est actuellement le cas. Cette idée soulève toutefois des enjeux importants au niveau de l'implémentation (notamment la cohérence avec la législation européenne).
- En lien avec les mesures 2 et 3: Un **système de sanction vis-à-vis des producteurs** qui permette aux pouvoirs publics de sanctionner si les producteurs n'atteignent pas les objectifs (notamment en termes de collecte). Le système actuel avec des mécanismes d'approbation ou d'avis pour certains thèmes est insuffisant.
- En lien avec la mesure 2: La collecte de D3E à Bruxelles est très mauvaise et cela s'explique notamment par le caractère urbain de la région (moins de place dans les habitations, magasins, ou entreprises de traitement, habitat vertical, plus fort taux de non-possession de voitures...). **Aujourd'hui, les règles logistiques du système REP ne sont pas adaptées à la ville dense**. Par exemple, un magasin pour être un point de collecte Recupel doit répondre à des normes de surface (8 unités de stockage possibles). On pourrait réduire à 4 unités par exemple. **Il faut des règles pas spécifiques à Bruxelles, mais spécifiques à la ville**, des villes comme Namur ou Anvers pourraient également en profiter. L'étalement urbain ne devrait pas être le sous-entendu des questions logistiques des D3E.
- Mettre en place une **loi interdisant l'obsolescence programmée**, du même acabit que celle qui a été promulguée en France. La réglementation peut avoir des effets plus rapides et plus simples pour le citoyen-consommateur que les incitants fiscaux. C'est sûrement une mesure de niveau fédéral et pas du niveau de la région.
- Le fédéral devrait avancer sur **l'éco-conception** pour faire pression sur les producteurs (les **normes sur les produits** sont une compétence fédérale). En même temps, il faudrait renforcer le lobbying européen pour l'éco-conception car les producteurs sont des groupes internationaux.

- **Interdiction de certaines pratiques commerciales** qui poussent les consommateurs à avoir des comportements compulsifs, non raisonnés.
- **Réforme des marchés publics**: il y a la clause environnementale qui existe pour les achats publics, et qui pourrait être plus contraignante (par ex. les pouvoir adjudicateurs devrait se justifier pourquoi ils ne mettent pas la clause, une approche différente en s’inspirant de ce qui existe dans certaines directives européennes). Cela serait une première étape qui permettrait aux pouvoirs adjudicateurs de réfléchir par rapport à l’implémentation d’une **clause de circularité** (qui anticipe le devenir du produit, qui n’en fait pas un déchet).
- **Intégration du système informel**

Autres types de mesures (soutien à l’innovation, incitants, sensibilisation, hybrides...):

- **Accès public aux 3E** dans une logique de limitation de l’accès privé au biens 3E et d’innovation sociale (comme dans le temps il existait des cabines téléphoniques ou comme il existe un service public de mobilité avec la STIB)
- **Sensibilisation à l’épreuve de l’aspect multiculturel et cosmopolite** de Bruxelles (pour les publics qui ne parlent ni FR ni NL et qu’il est important de toucher pour améliorer la collecte officielle)
- **Incitants fiscaux** pour le recours des citoyens à la réparation et au réemploi: abaissement de la TVA à 6% pour la réparation, soit un chèque réparation. Donner des mesures qui incitent les personnes à recourir à la réparation, au réemploi, par rapport à un appareil neuf. Il faudrait le mettre en place.

#### 4.2.4. Avis et conclusions de la table

##### **Mesure 1: Fermeture de fours de l’incinérateur de Bruxelles-Energie**

Le groupe D3E a consensuellement décidé de ne pas émettre un avis favorable sur cette mesure qui aurait un impact faible/anecdotique/symbolique sur les D3E. Le groupe ne s’oppose pas toutefois à la mesure. Il avise qu’il ne s’agit pas d’une mesure spécifique aux D3E, ni d’une mesure vraiment transversale. Les D3E peuvent se retrouver dans les déchets résiduels (dans le sac blanc), néanmoins une large part de ces déchets c’est des déchets organiques (près de 40%), donc c’est plus adapté d’y réfléchir dans le cadre d’un autre groupe de travail (incluant les acteurs plus directement concernés et impactés).

##### **Mesure 2: Réallocation de la cotisation Responsabilité Élargie du Producteur (REP)**

Le groupe émet consensuellement un avis favorable sur cette mesure qui devrait avoir un réel impact sur les D3E et formule un certain nombre de points d’attention par rapport à son implémentation (réticence des producteurs, création d’un fonds géré par le public pour la redistribution de la cotisation Recupel, besoin de concertation inter-régionale, cohérence avec la réglementation européenne, possibilité d’envisager une version plus radicale de la mesure avec le démantèlement/refondation de la REP).

##### **Mesure 3: Réforme de la fiscalité**

Le groupe émet également un avis favorable sur cette mesure qui semble de portée plus transversale et est en réalité composée de plusieurs sous-mesures qui sont plus ou moins dépendantes les unes des autres (fiscalité sur les biens neufs/importés, éco-modulation de la fiscalité, amendes, fiscalité sur le travail). Le groupe formule des points d’attention pour son implémentation (réticence des producteurs, besoin d’évaluation de son impact sur les personnes précarisées et sur les déchets sauvages par ex., limites de compétences régionales en la matière).

Enfin, le groupe D3E a identifié plusieurs mesures d’innovation supplémentaires (cf. 4.2.3).



### 4.3. Sortie de la mobilité fondée sur la propriété privée et l'usage individuel

#### Participants au groupe de travail

<b>Philippe</b>	Decap	SPF Mobilité et Transports
<b>Martin</b>	Lefrancq	Bruxelles Mobilité
<b>François</b>	Lohest	ICHEC
<b>Laurent</b>	Evrard	FEBELCEM
<b>Gerd</b>	de wilde	Makett
<b>Alice</b>	Van de Vyvere	ConcertES
<b>Piet</b>	Van Meerbeek	BRAL - Stadsbeweging voor Brussel/un mouvement urbain pour BXL
<b>Marie-Catherine</b>	Michaux	Fondation Roi Baudouin
<b>Bonno</b>	Pel	GOSETE team
<b>Wouter</b>	Achten	GOSETE team
<b>Solène</b>	Sureau	GOSETE team

#### 4.3.1. Les caractéristiques du système à exover

- En amont, une chaîne de valeur gargantuesque et internationalisée, avec beaucoup d'emplois, un puissant lobby, mais aussi sujette à des vulnérabilités d'approvisionnement (pénuries actuelles de puces électroniques dans le secteur automobile)
- Car-dependency: la voiture/conduire comme extension de la sphère privée, de la personnalité, d'un mode de vie individualisé
- Amalgame entre voiture personnelle et liberté, comme amalgame entre cigarette et liberté. Voiture personnelle comme quelque chose qui nous donne des moyens d'action libre (de se déplacer, etc.), sans considérer les inconvénients/les effets secondaires de l'omniprésence de la voiture. La vraie liberté, le vrai droit est celui de se déplacer, pas d'être propriétaire d'une voiture.
- Régime fiscal des voitures de société (voiture comme salaire indirect individualisé, distinction selon le statut professionnel)
- Privatisation de l'espace public urbain, notamment pour le stationnement
- Etalement urbain: aménagement du territoire conçu sur base de cette conception de la mobilité, qui fait que nous avons consommé tout l'espace disponible du fait que les lieux d'habitat peuvent être éloignés des lieux de travail

#### 4.3.2. Trois mesures phares d'exnovation

##### Mesure 1. Suppression du régime de la 'voiture salaire'

Cette mesure vise le retrait d'un avantage fiscal qui est favorable au régime automobile et qui suppose une mise à disposition pour certains salariés de voitures pour usage individuel/quasi-illimité.

##### Mesure 2. Réduction du nombre de places de parking pour les voitures individuelles

Il s'agit d'une mesure de contrôle qui vise la dimension infrastructure/espace du régime automobile.

**Mesure 3. Campagne de sensibilisation** (pour la 'culture du partage' /MaaS?)

Cette mesure vise notamment la dimension culturelle et idéologique du régime automobile.

**Effets attendus et conditions d'implémentation des 'trois mesures phares'**

Politiques	Effets attendus	Conditions d'implémentation
<b>1. Suppression du régime de la 'voiture salaire' ou voiture de société</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déstabilisation du régime automobile (retrait de soutien)</li> <li>Réduire la demande de voitures</li> <li>Élimination d'un facteur d'inégalités entre salariés</li> <li>Risque de créer des problèmes d'accès à la mobilité si des mesures compensatoires ne sont pas implémentées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficultés d'implémentation liés à un cadrage 'sortie de la propriété de la voiture', car la voiture de société est l'<b>exemple type où l'utilisateur n'est pas propriétaire</b>, même si c'est un usage individuel quasi-illimité</li> <li>La suppression de cet avantage/incitatif devra être <b>compensée</b> par d'autres incitatifs (ex.: <b>budget mobilité</b> qui garantit le droit à la mobilité et qui supporte par ailleurs les business models qui fonctionnent pour la mobilité partagée)</li> </ul>
<b>2. Réduction du nombre de places de parking pour les voitures individuelles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gains d'espace public dans les rues et places</li> <li>Difficultés pour se garer (temps perdu) si le nombre de voitures ne diminue pas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mesure utile mais insuffisante qui doit être implémentée en phase avec d'autres mesures notamment 'spatiales' et de 'sensibilisation'</li> <li>Réduire aussi la place dédiée à la <b>circulation</b> de la voiture, en plus de la place dédiée au parking.</li> <li>Accompagner cette mesure de campagnes d'information/sensibilisation imagées montrant la place occupée par la voiture (i.e.: 1 voiture = 5 vélos)</li> </ul>
<b>3. Campagne de sensibilisation</b> (pour la 'culture du partage'/MaaS?)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déstabilisation du régime automobile (notamment dans sa dimension culturelle et idéologique)</li> <li>Risque de développement de monopoles pour certains services de mobilité partagée et l'uberisation de notre mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actions de <b>sensibilisation contre la voiture en propriété</b> plutôt que pour la voiture partagée (car politique d'exnovation, la fin de la publicité pour les voitures, la fin du salon de l'auto)</li> <li>OU actions de sensibilisation qui viennent <b>soutenir la voiture partagée et la MaaS</b> et la montrer comme qqch qui peut concurrencer la voiture individuelle au niveau du temps de déplacement</li> <li>Promouvoir une mobilité partagée mieux définie et conçue au niveau de ses objectifs et de sa <b>gouvernance démocratique</b>. Besoin de mieux cadrer quelle mobilité partagée on soutient (qui la contrôle, qui en est propriétaire) et <b>quelle société on souhaite</b> (bénéfices sociaux - qualité de vie, emploi, distribution des richesses)</li> </ul>

**4.3.3. Au-delà des 'mesures phares', avis et conclusions de la table**

Plutôt que de se pencher sur des mesures d'exnovation supplémentaires, la commission a décidé de travailler et d'émettre un avis sur une vision plus holistique des enjeux d'exnovation. Ainsi, elle rejoint une préoccupation

centrale de la recherche émergente en exnovation<sup>6</sup>: une **nouvelle perception du problème** est une condition préalable nécessaire au changement, avant même la formulation de l'agenda politique proprement dite de mesures volontaristes d'exnovation.

Le groupe de travail s'accorde pour dire que:

- Les trois 'mesures phares' d'exnovation ne vont pas assez loin, sont d'ambition limitée
- Il faut bien définir quel système de mobilité on veut développer
- Il faut également définir quel type de développement urbain on veut et ne pas isoler la mobilité des autres thématiques

Dans ce sens, le groupe de travail a formulé une série de recommandations:

- Besoin de penser en termes de 'liberté de se déplacer' et de '**droit à la mobilité**' plutôt qu'en termes liberté d'avoir une voiture ou droit à la voiture
- Besoin de penser en termes de **gains de temps sur les déplacements** (et la performance supérieure d'un service Mass par rapport à la voiture propriétaire)
- Besoin de réduire le nombre et la longueur des déplacements (Stratégie ASI - **Avoid**, Shifting, Improve), d'avoir des politiques 'd'évitement' de la nécessité d'aller dans un centre commercial à l'autre bout de la ville pour aller faire une course. Une politique d'exnovation consisterait à **sortir des centres commerciaux/en interdire la construction** car c'est ça qui a un effet sur la manière dont on se déplace. Cela revient à réfléchir en termes d'exnovation de la nécessité de certains déplacements et donc selon une perspective sociétale.
- Une mobilité courte distance du type '**ville de 15 minutes**' suppose qu'on n'isole pas la mobilité des autres thématiques. Il faut développer d'autres politiques, des politiques économiques, de mise à l'emploi/activation par exemple qui permettent de réduire les déplacements de par leur fort ancrage territorial (ex. l'expérimentation **territoires zéro chômeur de longue durée** en France).
- Au-delà de la sortie de la propriété individuelle de la voiture, la question qui doit être posée est celle de **la propriété de tout ce qui permet de se déplacer** et de la gouvernance qui lui est associée. Pourquoi ne pas aller vers plus de transport public? Une mobilité 'partagée' où les moyens de transport (ou ce qui permet de se déplacer en général, y compris les données) appartiennent ou sont contrôlés par deux ou trois grandes sociétés privées internationales, qui génèrent/captent du profit avec, est-ce vers quoi on veut aller? Dans ce sens, il faut une **réforme structurelle inspirée du mouvement des communs**, pour une gouvernance démocratique décentralisée et collaborative.

## 4. Conclusions

La première partie de la **discussion** en plénière portait sur les conclusions des différentes tables. Un participant suggérait que **les ambitions du groupe construction n'étaient pas très élevées**, proches du statu quo, 'toute idée de modification systémique, ou réglementation supplémentaire est rejetée'. Au contraire, le groupe

---

<sup>6</sup> Stegmaier, P., Visser, V.R. & Kuhlmann, S. The incandescent light bulb phase-out: exploring patterns of framing the governance of discontinuing a socio-technical regime. *Energ Sustain Soc* 11, 14 (2021).

mobilité trouvait que les mesures d'exnovation qui lui ont été proposées n'allaient pas assez loin (pas assez systémiques) et le groupe D3E a quant à lui proposé plusieurs mesures d'exnovation supplémentaires.

La discussion a alors tourné sur les raisons pouvant expliquer le positionnement du groupe de la construction. Tout d'abord, **les personnes qui étaient autour de la table (notamment des représentants des entreprises du secteur) mènent déjà ensemble une réflexion** où il y a des feuilles de route qui sont discutées et les trois mesures proposées ont déjà été réfléchies dans ce cadre. Un participant explique alors que si le discours apparaît comme nuancé c'est parce que les points d'attention sont connus de sorte que **les mesures d'exnovation sont considérées comme inapplicables en l'état**. Un des points d'attention souligné de manière récurrente est celui de l'impact des mesures d'exnovation sur le **coût de la construction** et ses répercussions sur **l'accessibilité au logement** alors que la situation est déjà tendue à Bruxelles. Les mesures suggérées de 'sortie du modèle linéaire' pour la construction pourraient **aussi entrer en conflit avec un autre objectif : l'amélioration de la performance énergétique** des bâtiments et l'augmentation du taux de rénovation.

La proposition du groupe de la construction pointe le **rôle d'exemple que doivent jouer les pouvoirs publics en tant qu'adjudicateurs de marchés**. Les pouvoirs publics ont à priori la possibilité de faire des choix stratégiques et budgétaires pour construire (bâtiments et infrastructure) de manières plus circulaires en mettant des clauses dans le cahiers de charges. Cela devrait avoir des **effets d'entraînement**: lancer la machine, créer des filières de réemploi... Dans ce sens, les acteurs de la construction soulignent l'importance d'une **transition par étapes**. L'idée de transition par étapes est plus généralement associée au **degré de maturité des alternatives**. Un participant exprime un besoin de certitude quant au fait que les alternatives soient là et de façon suffisante pour répondre à la demande, avant d'implémenter des mesures d'exnovation. Un autre participant explique qu'on a besoin d'actions d'exnovation et d'actions d'innovation et que **la dichotomie ne doit plus exister entre innovation et exnovation** ('ce n'est pas seulement accepter de payer plus cher les briques, c'est ce que l'on met en place en termes d'innovation et d'exnovation pour arriver à ce que les briques de remploi soient majoritaires').

Enfin, si les participants peuvent facilement s'entendre sur l'objectif de 'sortie du modèle linéaire' pour la construction, la discussion sur des mesures concrètes d'exnovation révèle des modes différents d'y penser la complexité, voire des désaccords.

La dernière partie de la discussion en plénière portait sur le quatrième type de politique d'exnovation défini par Kivimaa et Kern (2016), à savoir, les politiques visant à impliquer d'avantage les acteurs innovants dans les processus politiques (en les intégrant dans les organes de concertation et de conseil existants ou en créant de nouveaux forums à cet effet) en vue de favoriser les transitions durables. Nous avons demandé aux participants leur avis sur la mise en place 'réelle' d'un **Conseil régional de la transition** composé d'acteurs 'traditionnels' (fédérations d'entreprises, syndicats...), mais aussi d'acteurs porteurs de projets innovants durables et de citoyens.

Certains participants se sont montrés favorables au développement d'une **concertation plus ouverte sur la transition impliquant tous les acteurs concernés, en ce compris les citoyens**. Les participants estiment toutefois qu'il n'est pas nécessaire de créer de nouvelles commissions d'avis à cet effet, car il en existe déjà beaucoup. D'autres pistes ont été évoquée, notamment la création d'un groupe de travail (éventuellement permanent) sur la transition au sein de Brupartners ou du Conseil de l'Environnement ainsi que l'organisation de sessions ouvertes d'échanges sur la transition entre les parlementaires et différents acteurs (ex. : processus participatif sur l'éducation organisé en Flandre). Un participant a par ailleurs émis certaines réserves quant à la faisabilité et la pertinence de la participation citoyenne.

Indépendamment de la mise en place d'un Conseil régional de la transition, plusieurs participants ont souligné l'importance de **l'anticipation** et de la **planification**. Ils expliquent qu'il est essentiel de fixer des **objectifs à long**

**terme en matière d'exnovation** afin que tous les acteurs concernés par ces processus de déclin puissent s'y préparer. A ce titre, la politique de sortie des moteurs thermiques a été citée comme exemple.

Finalement, des participants ont également mis en évidence la nécessité de **lever les tabous autour de l'exnovation** et souligné l'importance de mener un dialogue public et/ou publicisé autour de la transition portant à la fois sur l'innovation et sur l'exnovation.

## 5. Participant·e·s

Nom	Prénom	E-mail	Organisation	Fonction	Expertise
Bernair	Corinne	cbernair@environnement.brussels	Bruxelles Environnement	Gestionnaire de projet en économie circulaire	Coordination de la thématique construction dans le cadre du PREC
Camerlynck	Hervé	h.camerlynck@febelcem.be	FEBELCEM	Directeur	Ciment, béton, rôle dans l'économie circulaire
Castadot	Estelle	ecastadot@hub.brussels	Hub.brussels - ecobuild.brussels	Conseillère Construction circulaire	18 mois chez ecobuild - conseillère
d'Oultremont	Gilles	info@elico.be	ELICO scrl	Patron	Rénovation de bâtiment en milieu urbain
Dassy	Benoit	benoit.dassy@acv-csc.be	CSC	Service étude	Aspects sociaux des enjeux environnementaux, économique, d'aménagement du territoire et de mobilité
de wilde	Gerd	gerd@makett.be	Makett	Founder	Matchmaking
Decap	Philippe	philippe.decap@mobilite.fgov.be	SPF Mobilité et Transports	Attaché à la Direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire. Direction Mobilité. Service stratégie. Cellule ITS.	Systèmes de Transport Intelligents
Deriez	Luc	luc.deriez@repairtogether.be	Repair Together asbl	Coordinateur	
Dogà	Silvia	silvia.doga@ucm.be	UCM	Conseillère lobby	Matières "environnementales"
Drousie	Laurent	l.drousie@saw-b.be	Saw-B	Chargé de missions Mapu avec Clause Sociale	Membre du Réseau des facilitateurs Clause Sociale en RBC et RW
Dubois	Helene	helene.dubois@homegrade.brussels	homegrade.brussels	Conseiller	Architecte
Evrard	Laurent	l.evrard@febelcem.be	FEBELCEM	Responsable Environnement	

Nom	Prénom	E-mail	Organisation	Fonction	Expertise
Gaudier	Lydie	lydie.gaudier@cepag.be	Cellule RISE du CEPAG/FGTB wallonne	Coordinatrice - Conseiller	Economiste, master en gestion de l'environnement - coordinatrice de la cellule RISE depuis 2010 - axes de travail: transition juste (climat, économie circulaire, énergie, ...): co-organisation d'une formation sur l'EC avec ETUI en 2017, participation au comité d'accompagnement de l'étude menée par la FRB "L'emploi circulaire en Belgique - Analyse de référence de l'emploi dans l'économie circulaire en Belgique"
Lefrancq	Martin	mlefrancq@sprb.brussels	Bruxelles Mobilité	Expert smart mobility	Mobilité partagée, MaaS, électromobilité, micromobilité
Lohest	François	francois.lohest@ichec.be	ICHEC	Chercheur sur Brufonctionnel	Économie de la fonctionnalité - Transitions
Mansuy	Jean	jean.mansuy@vub.be	VUB	Doctorant	Business models circulaires, logistique inverse (des D3E)
Meulders	Alexia	ams@cnc.be	Confédération Construction Bruxelles-Capitale	Conseillère économie circulaire – Coordinatrice de la Plateforme Réemploi	
Michaux	Marie Catherine	michaux.m@kbs-frb.be	Fondation Roi Baudouin	Project Coordinator	Nous suivons la thématique EC de près et soutenons des projets et études dans ce cadre. Nous avons aussi un rôle plus d'observation de ce qui se fait sur le terrain/dans le milieu de la recherche afin de toujours pouvoir mettre autour de la table les acteurs les plus pertinents pour la thématique
Romnée	Ambroise	ar@icedd.be	ICEDD	Project manager	Expert en économie circulaire dans la construction
Sacco	Muriel	Muriel.Sacco@ulb.be	ULB	Chercheuse	Économie sociale/économie circulaire, projet WEEESOC (D3E)
Schiltz	Laurent	lsz@cnc.be	Confédération Construction Bruxelles-Capitale	Secrétaire général	Expertise dans la connaissance du secteur de la construction en général. Connaissance étendue des principes de l'économie circulaire et de leur application sur le terrain (chantiers de construction)

Nom	Prénom	E-mail	Organisation	Fonction	Expertise
Thomaes	Stephanie	sthomaes@environnement.brussels	Bruxelles Environnement	Département déchets - Cellule REP et Réglementation	Juriste, personne de contact DEEE
Van de Vyvere	Alice	alice@concertes.be	ConcertES	Conseillère politique	Conseillère junior chez ConcerteES, organisme de concertation des organisations représentatives de l'économie sociale
Van Meerbeek	Piet	piet@bral.brussels	BRAL	Stafmedewerker	Burgerinitiatieven, commons en cocreatie
Van Mol	Joris	jorisvanmol@gmail.com	UCLL	Chercheur	Durabilité, projet WEEESOC (D3E)
Vassart	Valentin	valentin.vassart@spw.wallonie.be	Service public de Wallonie	Chargé de projet en économie circulaire	Déploiement de la stratégie Circular Wallonia
Verga	Giulia Caterina	giulia.caterina.verga@ulb.be	ULB	Architecte et chercheuse	Secteur de la construction et ville 'circulaire'
<a href="#">Full team Gosete</a>					