

# LA FIN DU CHARBON AU MENU DU GOUVERNEMENT ALLEMAND ? TRADUCTION ET DÉCRYPTAGE DE L'ACCORD DE COALITION

**L'accord de coalition validé, les deux principaux partis de la République Fédérale d'Allemagne vont former un gouvernement. *The Shift Project* a traduit la partie dédiée à l'énergie et au climat de leur programme. Décryptage.**

Les premières échéances arrivent pour les objectifs climats du pays, et l'ambiance n'est pas à la fête. Certes, **l'Allemagne a réduit ses émissions de 27% par rapport à 1990**. Mais l'objectif d'une réduction de 40% en 2020, pourtant juridiquement contraignant en droit européen, semble hors de portée. L'État allemand sera-t-il attaqué devant la Cour de Justice de l'Union européenne, par un État membre ou par la Commission européenne, pour manquement à ses obligations ?

Le contrat de coalition reconnaît en tout cas la **difficulté d'atteindre l'objectif de -40% en 2020**, tout en affirmant celui de 55% en 2030. Un autre objectif, en ligne avec l'Accord de Paris et déjà adopté en France, apparaît aussi : celui d'« *atteindre au plus tard dans la deuxième moitié du siècle une quasi-neutralité au niveau mondial en matière de gaz à effet de serre.* »

Ayant pris acte de l'impossibilité d'atteindre l'objectif 2020, les deux partis ont d'abord annoncé vouloir le reporter. Mais cette annonce a déclenché en Allemagne un tollé parmi la société civile et les élus de tous bords. Le contrat propose la nomination d'une **commission spéciale pour approcher autant que possible de l'objectif 2020**, et atteindre à temps celui de 2030. Les conclusions de cette commission alimenteront le Parlement allemand, qui votera dès 2019 un projet de loi visant à permettre d'atteindre les objectifs 2030.

## Le charbon, une question électrique

La commission annoncée n'a pas uniquement mandat pour traiter des objectifs 2020 et 2030, elle a aussi le mandat spécifique de **planifier la fin du charbon** dans l'électricité, de **décider des mesures d'accompagnement** et de **prévoir le financement des mutations structurelles pour les régions touchées**. Peter Altmaier, le nouveau ministre de l'Économie et de l'Énergie au pragmatisme légendaire, sera-t-il l'artisan de la sortie de l'Allemagne du charbon ?

Le contrat de coalition n'annonce **pas d'objectif chiffré de réduction de l'usage du charbon** dans la production d'électricité. Cependant, l'objectif de renouvelables dans l'électricité, aujourd'hui de 50% en 2030, passe à 65% en 2030. Mathématiquement, le total du charbon et du gaz naturel (55% environ du mix actuel) ne pourra alors représenter plus de 35% de la production d'électricité en 2030 (soit **une baisse implicite d'un peu plus d'un tiers**). La part des renouvelables dans le mix électrique, aujourd'hui de 36%, doit donc doubler en 12 ans.

Des interrogations demeurent néanmoins, sur la part de gaz par rapport au charbon, la part de gaz renouvelable dans le mix gaz et le caractère véritablement bas-carbone du gaz renouvelable. Ou encore sur l'évolution des coûts de maintien de la stabilité du système électrique face à la montée des productions variables (raccordements, stockage, gestion de la demande et des pics de consommation, effacement, etc). Reste que **la perspective est désormais claire : de « non au nucléaire, oui aux renouvelables », on passe à « oui aux renouvelables, non au charbon ».**

### Une situation politique inédite

Lors des élections 27 septembre dernier, les sociaux-démocrates du SPD et les conservateurs de la CDU-CSU ont obtenu les pires scores de leur histoire. Avec 20,5% des voix, le SPD baisse de 5 points par rapport aux dernières élections fédérales en 2013. Avec 33% des voix, la CDU-CSU baisse de 8 points.

Après l'échec des négociations entre la CDU-CSU, les libéraux du FDP et les Verts à l'automne, les conservateurs et les sociaux-démocrates ont, non sans remous internes, accepté d'entamer les négociations en vue d'une coalition de gouvernement. La « Grosse Koalition » dans la langue de Goethe et « GroKo » pour les intimes se fait sur la base d'un accord de coalition : le « Koalitionsvertrag ». En Allemagne, ces accords déterminent les priorités gouvernementales des 4 prochaines années, et ont été jusqu'à maintenant véritablement appliqués.

### Un accord obtenu de justesse

Le 7 février dernier, les deux partis ont publié leur projet d'[Accord de coalition](#). Le projet a été validé le 26 février par la direction de la CDU, avec 97% d'approbation. Entre le 20 février et le 2 mars, les 464 000 adhérents du SPD étaient appelés à voter pour ou contre l'accord. Après une campagne difficile, le « oui » l'a finalement emporté à la large majorité de 66%.

La répartition des postes ministériels entre les deux partis est déjà connue, de même que l'identité de certains ministres. Aux sociaux-démocrates iraient le puissant ministère des Finances (Olaf Scholz, maire de Hambourg), l'Environnement dont fait partie la sûreté nucléaire et les Affaires étrangères. Aux conservateurs iraient la chancellerie (Angela Merkel, pour un quatrième mandat), le grand ministère de l'Économie et de l'Énergie (Peter Altmaier, proche de la chancelière et ancien directeur la chancellerie fédérale) et l'Agriculture (Julia Klöckner).

### Les mots de l'accord

95x	« Energie »	énergie
75x	« Klima »	climat
10x	« CO <sub>2</sub> »	CO <sub>2</sub>
5x	« Kohle »	charbon
1x	« Treibhausgas »	gaz à effet de serre

## Vers une planification concertée des secteurs à la traîne ?

Outre pointer vers la sortie du charbon, le contrat de coalition affirme la nécessité d'**agir particulièrement dans les secteurs des transports, du bâtiment et de l'industrie**, sans oublier le rôle de l'agriculture. C'est-à-dire que tous les secteurs doivent fortement contribuer pour que l'Allemagne atteigne ses objectifs. Une situation pas si différente de celle de la France, si on fait abstraction de l'électricité déjà largement décarbonée dont dispose l'hexagone, comme l'a rappelé le CESE dans son [avis du 28 février 2018](#).

Bonne nouvelle, le sujet des transports n'est pas résumé à celui des véhicules électriques, mais met en avant la nécessité de penser le système de mobilité dans son ensemble et de développer les formes de mobilités alternatives aux véhicules classiques. Le contrat annonce la mise en place d'une commission et consultation spéciale pour planifier un « futur de la mobilité » qui soit « abordable et durable », dans une **démarche similaire à celle des Assises de la mobilité en France**.

Seront particulièrement abordés « *la mobilité électrique, des transports publics et ferroviaires, des moteurs à explosion plus propres et efficaces, ainsi que la modernisation et la stabilisation des ressources dans le cadre du Forum national diesel* » et la politique du vélo dans le périurbain. Le ferroviaire rural sera renforcé et un **objectif de doublement du nombre de clients du train** est fixé pour 2030, alors que l'État Fédéral ne se concentrera « *pas sur la maximisation des profits, mais sur une maximisation significative du trafic ferroviaire* ». Le secteur du bâtiment fera l'objet d'une procédure de concertation et de planification similaire.

## Vers un prix franco-allemand du carbone sur le secteur électrique ?

Le contrat de coalition annonce aussi la volonté de promouvoir au niveau international « *un système de tarification du CO<sub>2</sub> qui soit autant que possible mis en place au niveau mondial, et qui comprenne en tout cas les pays du G20* ». Au niveau européen, le contrat met en avant la volonté de « *renforcer le système d'échange de quotas d'émission comme instrument pilote de la lutte contre le changement climatique* ». Y figure aussi le vœu d'une **coopération franco-allemande renforcée** « *sur la mise en œuvre de l'Accord de Paris* » et la poursuite engagements One Planet Summit. Un écho singulier à la [résolution commune](#) des parlements français et allemands du 22 janvier 2018 qui invitait plus spécifiquement « *à proposer des initiatives communes notamment en matière de prix du carbone* ».

Entre les lignes se perpétue cependant un paradoxe bien connu : affirmer d'un côté la nécessité d'être en avance et de renforcer le prix du carbone, donc son signal prix, et donc le niveau et la prévisibilité de ce prix pour maintenir cette avance ; mais affirmer en même temps la nécessité d'attendre que les autres États mettent en place les mêmes mesures pour les mettre en place à domicile. **Qui osera tirer le premier**, au risque d'être seul à court terme, et **au bénéfice de mieux préparer son économie à long terme ?**

L'Allemagne et la France pourront-ils s'accorder, par exemple, pour mettre en place conjointement un prix plancher du carbone sur la production d'électricité ? Beaucoup d'éléments économiques et environnementaux [plaident en faveur de cette solution](#), qui n'en demeure pas moins **politiquement difficile pour les dirigeants allemands**. Dernier témoin en date, le [Conseil économique de la CDU](#), qui dans un papier du 2 mars 2018 rejette fermement cette perspective alors que les appels favorables à ce prix plancher se multiplient en Allemagne.

## La transition énergétique au centre du jeu gouvernemental

Des deux côtés du Rhin, **le climat et l'énergie semblent être plus proches des priorités politiques** que par le passé. En Allemagne, le sujet a été au cœur des négociations entre conservateurs, libéraux et verts en octobre 2017 et aurait contribué à leur échec. Puis il a fait les titres de la presse allemande lors des hésitations des conservateurs et des sociaux-démocrates en janvier 2018. Angela Merkel, qui s'était fait connaître à la fin des années 2000 comme « Klimakanzlerin », entamera le 14 mars son quatrième mandat. En France, le climat est devenu un sujet présidentiel.

Pour réussir, nos gouvernements doivent prendre la mesure physique et économique de leurs ambitions pour le climat, et agir en conséquence. Hérauts internationaux du climat, **la Chancelière allemande et le Président français gagneraient à ce que les trajectoires d'émissions des pays qu'ils dirigent soient conformes à l'Accord de Paris**. Si nos deux pays échouent, ensemble ou séparément, qui y arrivera ?

Contact : Jean-Noël Geist, Chargé des affaires publiques, The Shift Project | [jean-noel.geist@theshiftproject.org](mailto:jean-noel.geist@theshiftproject.org)

Nous remercions les bénévoles de l'association The Shifters Olivier Descout, Clément Le Priol, Jean-Louis Clauzier, Bruno Clavier et Arnaud Leroy, qui ont réalisé la traduction du contrat de coalition.

# TABLE DES MATIERES

<b>LA FIN DU CHARBON AU MENU DU GOUVERNEMENT ALLEMAND ? TRADUCTION ET DÉCRYPTAGE DE L'ACCORD DE COALITION .....</b>	<b>1</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>3</b>
<b>CLIMAT-ÉNERGIE : SYNTHÈSE DE L'ACCORD DE COALITION DU 07 FÉVRIER 2018 .....</b>	<b>4</b>
VI. UNE ÉCONOMIE DE LA RÉUSSITE POUR LA PROSPÉRITÉ DE DEMAIN .....	4
IX. DES VILLES VIVABLES, DES RÉGIONS ATTRAYANTES ET DES LOGEMENTS ABORDABLES .....	6
XI. UN USAGE RESPONSABLE DE NOS RESSOURCES .....	6
<b>CLIMAT-ÉNERGIE : TRADUCTION DE PASSAGES CHOISIS DE L'ACCORD DE COALITION DU 07 FÉVRIER 2018 .....</b>	<b>9</b>
VI. UNE ÉCONOMIE DE LA RÉUSSITE POUR LA PROSPÉRITÉ DE DEMAIN .....	9
IX. DES VILLES VIVABLES, DES RÉGIONS ATTRAYANTES ET DES LOGEMENTS ABORDABLES .....	25
XI. UN USAGE RESPONSABLE DE NOS RESSOURCES .....	26
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>31</b>

## ***The Shift Project, think tank de la transition carbone***

*The Shift Project* est un think tank qui œuvre en faveur d'une économie post-carbone. Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et guidée par l'exigence de la rigueur scientifique, notre mission est d'éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique en Europe. Nous sommes soutenus par de grandes entreprises qui veulent faire de la transition énergétique leur priorité stratégique. Depuis notre création en 2010, nos travaux ont eu un impact notable sur l'élaboration des politiques publiques nationales et européennes.

## ***The Shifters, l'association des bénévoles du Shift***

*The Shift Project* est soutenue par une association de bénévoles. Les *Shifters* sont un réseau de bénévoles aux profils, expériences et compétences très variés, intéressés par la transition carbone de l'économie, qu'ils soient déjà actifs dans ce domaine ou non. Leur mission est triple : appuyer le think tank dans ses travaux, en mettant ponctuellement à disposition de l'équipe salariée leur force de travail et/ou leurs compétences ; s'informer, débattre et se former sur la décarbonation de l'économie ; diffuser les idées et travaux du think tank et développer de nouveaux réseaux pour la décarbonation de l'économie.

# CLIMAT-ÉNERGIE :

## SYNTHESE DE L'ACCORD DE COALITION DU 07 FÉVRIER 2018

### VI. UNE ÉCONOMIE DE LA RÉUSSITE POUR LA PROSPÉRITÉ DE DEMAIN

#### 1. Économie

##### Industrie

- Maintien/développement des chaînes de valeur de bout en bout, en assurant la rentabilité et le caractère proportionné des mesures, ainsi qu'en prévenant les « fuites de carbone ».
- Lancement d'un programme de promotion de la décarbonation dans l'industrie.
- Établissement du GNL, de l'électricité à quai et de l'hydrogène pour alimenter et propulser les navires (mers et fleuves)

##### Utiliser tous les potentiels d'innovation existants

- Création d'une initiative de transfert pour l'application des résultats de la recherche scientifique.
- Incitation fiscale à la R&D pour les PME
- Soutenir les investissements dans la digitalisation

##### Matières premières

- Renforcer la coopération internationale dans ce domaine (OMC, accords bilatéraux, coopération scientifique et technologique)
- Suivi par l'Agence Allemande des Matières Premières
- Soutien à la Commission européenne pour la mise en place d'un tel suivi à l'échelle européenne
- Renforcer les centres d'expertise en matières premières dans les chambres de commerce extérieur
- Promouvoir les mines en eau profonde
- Poursuite de l'exploitation économique des ressources du sous-sol allemand
- Soutien à l'industrie pour augmenter l'efficacité en ressources et le recyclage suivant le principe « bonne volonté avant régulation »

#### 3. Énergie

- Accords-cadres pour garantir la sécurité d'approvisionnement en énergie de l'industrie
- Objectifs : sécurité d'approvisionnement, accessibilité financière, compatibilité environnementale → maintenir les coûts les plus bas possibles
- Accès à l'énergie : développement de partenariats bilatéraux (y compris pour les ENR)
- D'ici 2030 : ~65% d'énergies renouvelables électrogènes (notamment pour les transports, les bâtiments, et l'industrie)
- D'ici 2020 : appels d'offres exceptionnels représentant 8–10 Mt CO<sub>2</sub>, y compris 4 GW d'éolien terrestre et PV + éolien en mer (quantité non précisée) – moitié en 2019, moitié en 2020, à condition que le réseau puisse les absorber
- Les collectivités territoriales doivent recevoir plus d'énergies renouvelables
- Développement/modernisation de la production combinée chaleur/électricité
- Développement accéléré du réseau, mieux synchronisé avec le développement des renouvelables + enterrément plus fréquent des lignes + quota d'appel d'offres pour cibler le développement du réseau au sud du goulot d'étranglement du réseau
- Redevances du réseau : application du principe pollueur-payeur
- Création d'un champ d'essai national d'éoliennes en mer.
- Stockage : développement du stockage de chaleur, de l'électricité et pour la mobilité + Institut Fraunhofer dédié + développement de l'industrie des cellules de batteries + développement de l'hydrogène.
- Utiliser les sites des centrales électriques fermées pour stocker la production des centrales existantes

- Objectif : réduire la consommation d'énergie de 50% d'ici 2050 (« Efficiency First ») ; stabilisation du financement des programmes d'efficacité énergétique au niveau actuel
- Recherche : financement public ciblé pour le développement des processus industriels bas-carbone et l'économie du cycle du CO<sub>2</sub> ; construction de « Living Labs » (ex. PtG, PtL).

## 4. Transports

### Mobilité et environnement

- Promotion de la mobilité électrique, des transports publics et ferroviaires, des moteurs à explosion plus propres et efficaces.
- Promotion d'une transition de la flotte de véhicules des pouvoirs publics, des compagnies de taxis, des entreprises d'artisanat et des transports publics vers des technologies motrices bas-carbone et/ou zéro-carbone
- Encourager le transfert du trafic de banlieue vers le rail (Park&Ride).
- Développer la transition vers des moteurs bas-carbone pour les taxis et les véhicules utilitaires légers
- Installation d'au moins 100 000 points de recharge pour les véhicules électriques d'ici 2020, dont au moins un tiers de recharge rapide

### Ferroviaire

- Objectif : doubler le nombre de clients d'ici 2030, privilégier la maximisation du trafic et non les profits de la Deutsche Bahn (qui reste un groupe intégré)
- Création d'un réseau de fret de 740 kilomètres sur toute l'Allemagne
- Électrifier 70% du réseau
- Fonds fédéraux pour l'exploitation du réseau secondaire + promotion de la mobilité rurale

### Mobilité

- Développement de routes cyclables dédiées hors des villes (objectif de sécurité routière)
- Législation sur les véhicules entièrement autonomes (niveau 5) sur les infrastructures adaptées
- Recherche fédérale : plus de projets sur les services de mobilité, y compris pour protéger le climat.

### Aérien/maritime

- Libérer les aéroports et compagnies aériennes des coûts nationaux unilatéraux
- Développement des aéroports basé sur les besoins attendus de trafic
- Introduction à partir de 2020 du programme de « compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale » (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale
- Essais de carburants alternatifs et d'électricité + efforts pour réduire les émissions du transport aérien et maritime (programme de recherche aéronautique LUFO)
- Maintien du financement fédéral pour l'aéroport de Cologne-Bonn + Développement du fret aérien sur l'aéroport de Leipzig-Halle
- Développement de sources de propulsion maritimes alternatives (GNL, pile à combustible hydrogène, méthanol, électricité)

## 5. Agriculture et alimentation

### Bioénergie

- Stratégie de protection de la tourbe (lorsqu'elle est détruite au profit de cultures énergétiques)
- Développement des cultures énergétiques + accroissement du recyclage énergétique des déchets

### Agriculture/élevage

- Développer la PAC tout en la rendant plus efficace et plus facilement pilotable.
- Renforcement financier pour le développement rural afin de rendre les espaces ruraux attractifs
- Rejet des brevets sur les plantes et les animaux
- Rejet du clonage des animaux pour produire de la nourriture
- Interdiction des OGM en accord avec la directive « opt-out » de l'UE.
- Objectif de 20% de surfaces dédiées à l'agriculture écologique.
- Augmenter la culture de légumineuses à haute teneur en protéines

- Stratégie agricole pour une utilisation compatible avec l'environnement des produits phytosanitaires et dans ce cadre œuvrer pour la protection de la biodiversité, notamment des insectes.
- Utilisation de technologies numériques pour réduire l'utilisation de produits chimiques dans l'agriculture et l'élevage.

#### **Forêts/tourbières**

- Développement de l'exploitation durable et rentable de la forêt (« Waldstrategie 2020 »)
- Financement public de la recherche pour exploiter bois et foresterie comme contribution à l'atténuation du changement climatique
- Stratégie de protection de la tourbe (recherche de ressources alternatives)

#### **Pêche**

- Recherche d'une pêche durable en mer du Nord/Baltique, protection des stocks (mers et rivières), meilleure compétitivité de l'aquaculture

#### **Cultures énergétiques**

- Développement des cultures énergétiques (électricité, transports) par appels d'offres

## **IX. DES VILLES VIVABLES, DES RÉGIONS ATTRAYANTES ET DES LOGEMENTS ABORDABLES**

### **4. Innovation et efficacité dans la construction**

#### **Innovation et efficacité dans la construction**

- Meilleure efficacité énergétique et plus grand usage des énergies renouvelables dans les bâtiments
- Comptabilisation du CO2 jusqu'au niveau du quartier
- Regroupement des textes réglementaires sur les économies d'énergie et les énergies renouvelables dans le bâtiment en une seule loi sur l'énergie dans le bâtiment
- Objectif de maximisation du CO2 économisé par euro public dépensé
- Poursuite du programme de réhabilitation CO2 des bâtiments (y compris sur le remplacement des systèmes de chauffage inefficaces)
- Soutien fiscal de la rénovation énergétique des bâtiments (choix individuel entre subvention et réduction d'impôts)
- Décret et calendrier de rénovation thermique des bâtiments fédéraux
- Promotion du bois dans la construction

## **XI. UN USAGE RESPONSABLE DE NOS RESSOURCES**

### **1. Environnement et climat**

#### **Protection de l'environnement**

- Prolongation de la mise en œuvre de l'Agenda 2030, développement accru de la stratégie nationale de développement durable et du programme national pour une consommation durable
- Coopération européenne (y compris avec la France) en faveur de l'environnement (perte de biodiversité, destruction des forêts, pertes de sols arables, braconnage, commerce illégal d'espèces...). Faire usage des leviers de la présidence allemande de l'UE en 2020
- Promotion des économies d'eau dans l'agriculture + protection contre les inondations

#### **Protection de la nature**

- 30 000 ha en plus de territoires protégés
- Un fonds de soutien pour arriver à au moins 2% de territoire sauvage par Land
- Protection des milieux humides
- Plus de biotope en ville, et renforcement de la directive Natura 2000 et de son application
- Plus de collaboration avec les agriculteurs, sylviculteurs, pêcheurs, associations et scientifiques
- Éviter ou compenser les atteintes à la nature (y compris pour les renouvelables et le réseau électrique)

## Économie circulaire

- plus de recyclage
- lutte contre l'obsolescence programmée et pour la réparabilité
- éviter la pollution

## Pureté de l'air

- adapter la réglementation actuelle aux nouveaux standards

## Environnement et santé

- vigilance sur les polluants potentiels
- amélioration de la protection contre les rayonnements ionisants (création d'un centre de compétences protection des rayonnements et réseau électrique) et les champs électromagnétiques (antennes réseau mobile)

## Nucléaire

- poursuite de la sortie du nucléaire
- remise à plat du traité EURATOM : aucune subvention UE à de nouvelles centrales, arrêt de la participation de fonds souverains à des constructions de centrales à l'étranger
- déchets hautement radioactifs : recherche d'un site de stockage final : pour cela, vote d'une loi sur les données des géosciences (accessibilité des données) et détermination des emplacements exploratoires à ciel ouvert
- déchets faiblement et moyennement radioactifs : mis en service du site de Schacht Konrad (ancienne mine de fer, en Basse-Saxe) pour le stockage final
- stratégie de maintien à long terme des compétences et personnels pour l'exploitation, le démantèlement et la sécurité des installations nucléaires
- influence en UE : contrôles de sécurité, objectifs de sécurité ambitieux, et mise en place d'un système de contrôle mutuel tout en maintenant la responsabilité des États
- empêcher l'utilisation de combustibles nucléaires issus de la production allemande par des centrales à l'étranger

## Biodiversité

- Élimination progressive du glyphosate (sans date butoir)

## Climat

- Respect des objectifs climatiques nationaux, européens et de l'Accord de Paris
- Application intégrale du Programme d'action « Lutte contre le changement climatique 2020 » (Klimaschutz 2020) et du Plan de lutte contre le changement climatique 2050 (Klimaschutzplan 2050) ; mesures et objectifs applicables à tous les secteurs + compléments pour combler les manques
- Engagement à atteindre l'objectif de réduction pour 2030
- Maintien du « triangle d'objectifs » : Sécurité d'approvisionnement, Respect de l'environnement et Viabilité économique
- Mise en place d'une commission multipartite « Croissance, changement structurel et emploi », chargée d'élaborer des mesures pour :
  - réduire le déficit par rapport à l'objectif de 40% de réduction d'ici à 2020,
  - atteindre l'objectif de 2030 pour le secteur énergétique,
  - plan de réduction progressive et d'arrêt de la production électrique à partir de charbon (avec date finale) + mesures d'accompagnement (juridiques, économiques, sociales et de politiques structurelles)
  - protection financière pour les mutations structurelles dans les régions touchées + fonds de mutations structurelles financé sur le budget fédéral.
- Procédure parallèle pour la construction et le transport pour réaliser les objectifs 2030
- Accord avec les régions pour la réhabilitation des mines de lignite
- Renforcement du système d'échange des quotas d'émission, outil majeur de la lutte contre le changement climatique. Objectif : système de tarification du CO<sub>2</sub> mondial si possible, comprenant en tous cas les pays du G20
- Étroite collaboration franco-allemande

- Maintien de la compétitivité internationale des industries intensives en énergie, et protection complète contre les fuites de carbone
- Croissance du financement climat par l'Allemagne : augmentation des fonds pour l'APD

## 2. Aménagement du territoire

### Mers

- exploitation durable de la mer du Nord/Baltique relativement aux évolutions climatiques attendues



# CLIMAT-ÉNERGIE : TRADUCTION DE PASSAGES CHOISIS DE L'ACCORD DE COALITION DU 07 FÉVRIER 2018

Notes : les passages repris dans la synthèse sont surlignés en verts ; la traduction n'est valide qu'au premier ordre, et largement perfectible.

## VI. UNE ÉCONOMIE DE LA RÉUSSITE POUR LA PROSPÉRITÉ DE DEMAIN

### 1. Économie

(...)

#### Industrie

Avec une part de 24% de la valeur ajoutée brute, l'Allemagne dispose d'une industrie forte et efficace. C'est le véhicule de l'investissement, de l'innovation et de l'emploi et le noyau dur de l'entreprise allemande. Cette force de notre industrie et la préservation de chaînes de création de valeur aussi complètes que possible en Allemagne sont des fondements importants de notre compétitivité et de notre grande prospérité sociale. Nous voulons maintenir et développer les chaînes de valeur de bout en bout qui existent en Allemagne, et vont du secteur primaire intensif en énergie à la production de produits high-tech ou aux structures en grappes, de plus en plus performantes, de petites, moyennes et grandes entreprises et instituts de recherche. Dans la poursuite du développement de cet environnement économique, il convient d'assurer la rentabilité et le caractère proportionné et de prévenir les « fuites de carbone ». Pour ce faire, les entreprises ont besoin d'une sécurité de planification et juridique en matière de droit de l'environnement et de la planification, par exemple avec des procédures d'approbation plus rapides et plus simples et une mise en œuvre cohérente et complète de la réglementation de l'UE.

La numérisation des processus de production, la modernisation de la mobilité et l'utilisation de nouveaux matériaux et de technologies de production changeront de façon permanente les chaînes de valeur et créeront de nouveaux modèles d'entreprise reposant sur les données. Une politique industrielle tournée vers l'avenir est indispensable pour la transformation en une économie et une société numériques, durables et axées sur la croissance.

Pour atteindre les objectifs politiques ambitieux de protection de l'environnement et du climat, nous avons besoin de produits et de procédés modernes. Nous voulons lancer un programme de promotion de la décarbonation dans l'industrie. Ce programme sert à assurer la sécurité à long terme du secteur industriel allemand, renforce la compétitivité internationale des entreprises allemandes et crée des emplois durables en Allemagne.

Nous voulons poursuivre le dialogue intitulé « L'avenir de l'industrie » et le dialogue social dans les branches pour discuter et convenir d'importantes questions de politique industrielle future en concertation avec les partenaires sociaux, la science et la société.

Avec des usines intelligentes, nous sommes au début de la quatrième révolution industrielle. L'Allemagne s'est positionnée ces dernières années comme le pays leader mondial dans le domaine de l'industrie 4.0. À cette fin, nous voulons étendre les activités de la plate-forme Industrie 4.0, en abordant des sujets futurs spécifiques. Les objectifs centraux sont entre autres la création de standards ouverts et interopérables pour l'industrie 4.0 et des solutions viables pour la sécurité informatique.

Pour réussir la numérisation, l'Europe et l'Allemagne doivent veiller à ce que les technologies numériques et les savoir-faire soient disponibles dans les affaires, la science, la production et les processus. Pour cela, nous voulons soutenir spécifiquement le développement des technologies-clés et les centres de recherche et développement du numérique. Cela requiert une coordination et une coopération étroites entre les initiatives européennes et nationales.

Nous voulons poursuivre et étendre les programmes technologiques de recherche appliquée en cours qui promeuvent les technologies numériques de pointe comme l'informatique quantique, la robotique, les systèmes autonomes, la réalité augmentée (virtualisation 3D), la blockchain, le transfert de données en lumière visible et la maison intelligente. Dans le même temps, avec nos partenaires français, nous mettrons en place un centre public sur l'intelligence artificielle.

Nous voulons continuer à soutenir la microélectronique en tant que technologie clé de la digitalisation de l'économie, des réseaux haut débit 5G, de l'électromobilité et de la conduite automatisée et connectée, via la recherche et l'investissement dans le contexte européen. Nous voulons pour cela soutenir l'industrie et conserver toute la chaîne de valeur de l'électromobilité en Allemagne et en Europe. L'établissement d'une production de cellules de batterie est, pour l'Allemagne et l'Europe, un champ d'action important de la politique économique et industrielle. Nous voulons soutenir les réflexions de la Commission européenne sur le lancement d'un programme dans le secteur de la production de cellules de batteries (IPCEI). Afin d'accroître la compétitivité de l'Allemagne et de l'Europe, l'Allemagne participe également à d'autres projets d'intérêt européen commun.

L'allègement contribue de manière significative à une meilleure efficacité énergétique et de matériaux et donc à une meilleure protection de l'environnement et du climat. Par conséquent, nous souhaitons poursuivre et développer la recherche sur cette technologie clé pour que l'industrie puisse l'utiliser de manière cohérente et plus large, et pour que des coopérations intersectorielles soient étudiées. Nous voulons accorder plus d'attention aux « nouveaux matériaux » – comme les matériaux bioniques optimisés et les matériaux adaptatifs – et, surtout, étendre le financement de la recherche intersectorielle en mettant l'accent sur les PME. La transition vers une économie qui repose sur des ressources renouvelables devrait être davantage développée grâce à la bioéconomie. Pour cela, nous initierons rapidement un dialogue entre l'industrie et les acteurs sociaux sur des exigences différentes concernant les matières premières pour construire une plate-forme.

La mobilité – et donc l'industrie automobile – fait actuellement face à d'énormes défis. La protection du climat, le contrôle de la pollution atmosphérique, les nouveaux modèles d'affaires et de mobilité, ainsi que des marchés mondiaux en développement fortement divergents sont ici des aspects importants. L'objectif commun de la communauté mondiale, avec entre autres l'Accord de Paris, est la réalisation d'une mobilité à faible émission et neutre pour le climat. Pour cela, toutes les potentialités doivent être exploitées. Il est donc particulièrement important que la voie vers une mobilité durable soit ouverte à la technologie, sans que les technologies adoptées ne soient dictées par le politique. Les politiciens sont tenus de définir les bonnes conditions-cadres et les valeurs limites et de contrôler leur conformité. L'économie est mise au défi de développer les bonnes technologies et de mettre en œuvre les objectifs fixés conjointement par des modèles d'affaires et des produits innovants. Le succès de cette mutation est important pour la sécurité des emplois dans l'industrie automobile.

L'industrie aéronautique et aérospatiale a une importance stratégique pour une Allemagne de haute technologie. Nous voulons consolider et augmenter les ressources des programmes centraux correspondants de recherche au niveau national, et en particulier les programmes de recherche aéronautique. Pour pouvoir participer à des programmes internationaux sur les avions ou leurs moteurs, nous voulons continuer de soutenir le développement de nouveaux produits innovants en Allemagne. Nous sommes déterminés à préserver l'Agence spatiale européenne (ESA) en tant qu'organisation internationale indépendante et à la renforcer encore davantage. Nous voulons augmenter la participation des entreprises innovantes de taille moyenne dans les projets aéronautiques et aérospatiaux. Nous lancerons une loi sur l'espace pour fournir des investissements et une sécurité juridique aux activités spatiales privées.

Pour un pays orienté vers le commerce extérieur comme l'Allemagne, une économie maritime performante et compétitive à l'échelle internationale est d'une grande importance macroéconomique. Nous voulons mettre en œuvre les objectifs de l'Agenda maritime 2025 et développer les outils de promotion et de financement. Nous viserons la définition conditions de concurrence justes et équitables pour l'industrie navale allemande dans un environnement international. Nous classerons la construction navale de bateaux de surface comme une technologie-clé de l'Allemagne. Nous voulons établir le gaz naturel liquéfié (GNL), l'électricité à quai et l'hydrogène comme des systèmes de propulsion respectueux de l'environnement pour les navires en stimulant le transport maritime et fluvial. Nous visons une ratification rapide de la convention sur le travail dans la pêche (lutte contre la pêche illégale) et de la convention de Hong-Kong (normes environnementales et sociales dans le recyclage des navires). Les priorités du plan schéma directeur national des technologies maritimes (Nationalen Masterplans Maritime Technologien) seront réalisées de manière visible via des projets pilotes et de référence.

Dans le document sur les enjeux-clés de l'industrie de la sécurité et de la défense de 2015, le gouvernement fédéral a souligné la place de l'industrie et défini les technologies-clés. À cet égard, le niveau européen prend une importance croissante. Cela se reflète dans un grand nombre d'initiatives prises par l'industrie, les États membres et les institutions européennes pour renforcer les technologies clés dans ce domaine. Par une meilleure harmonisation de la demande dans les États-membres de l'Union européenne, nous voulons réduire la diversité actuelle des systèmes militaires, et, par des mesures incitatives en faveur d'un développement et d'une production commune, encourager la coopération et la consolidation de l'industrie de sécurité et de défense en Europe, au sein de l'OTAN et dans les pays alliés similaires. Nous voulons accompagner et soutenir cette voie en Europe. Dans le contexte des initiatives européennes dans ce domaine, nous continuerons à développer les pierres angulaires du gouvernement fédéral.

## Innovations

Notre prospérité dépend largement de la capacité d'innovation de l'économie allemande. Nous voulons utiliser tous les potentiels d'innovation existants et renforcer les entreprises. Nous voulons lancer une Initiative de Transfert pour aider les entreprises à appliquer les résultats de la recherche scientifique dans leurs produits et leurs procédures. Nous voulons en particulier introduire une incitation fiscale pour les petites et moyennes entreprises (PME) qui s'appliquera aux coûts de personnels et commandes liés à la R&D. Les mesures de soutien par projets pour les PME déjà existantes ne sont pas affectées par cette mesure. Les soutiens aux projets comme par exemple le Programme central pour l'innovation des PME (Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand, ZIM), la Communauté de Recherche Industrielle (Industrielle Gemeinschaftsforschung, IGF) et le soutien à la R&D par des organismes de recherche industrielle extérieurs (Innovationskompetenz – INNO-KOM) seront poursuivis et conduits de façon plus transparente et moins bureaucratique. Les innovations sociales ont notre soutien.

Nous voulons soutenir les investissements d'entreprise dans la numérisation. Nous vérifierons aussi si les tables d'amortissement pour les marchandises liées à l'innovation doivent être retravaillées.

Il est important d'utiliser le potentiel de l'économie de la culture et de la création pour faire de l'Allemagne un pays innovant. Nous voulons renforcer le German Motion Picture Funds.

## Politique concernant les matières premières

L'approvisionnement et l'accès sécurisé aux matières premières sont des facteurs décisifs pour l'économie. Nous voulons renforcer plus avant la coopération internationale dans le domaine des matières premières, entre autre au niveau de l'OMC, par des accords commerciaux bilatéraux mais aussi au niveau de la coopération scientifique et technologique. Nous voulons développer le suivi déjà existant des matières premières par l'Agence Allemande des Matières Premières avec une attention particulière pour les matières premières et produits intermédiaires dédiés aux technologies du futur (par ex. la mobilité électrique et la construction de véhicules légers). Nous soutenons la commission européenne dans la mise en place d'un système d'information sur les matières premières à l'échelle européenne. Nous voulons renforcer les centres d'expertise pour les mines et les matières premières dans les chambres de commerce international allemandes et sécuriser durablement leur financement dans le cadre du soutien au commerce extérieur. Nous voulons aussi examiner la création de nouveaux centres d'expertise en des lieux appropriés. Devant le besoin croissant en matières premières pour les hautes technologies, nous voulons promouvoir les mines en eau profonde et soutenir la conduite de tests pilotes pour les mines (Pilot-Mining-Tests). Nous nous engageons en faveur de la poursuite de l'exploitation économique des ressources du sous-sol allemand et de la sécurisation des investissements et planifications nécessaires. Nous soutenons les efforts de l'industrie pour augmenter l'efficacité en ressources et le recyclage (par exemple des métaux « critiques ») et nous voulons continuer de développer le programme national d'efficacité en ressources (ProgRess) suivant le principe « Bonne volonté avant régulation » („Freiwilligkeit vor Regulierung“).

(...)

## 2. Finances et impôts

(...)

D'après le plan budgétaire fédéral (51<sup>e</sup> plan financier), il est prévu de dépenser 1 392 milliards d'euros pour les années 2018 à 2021. En plus des mesures prévues, nous voulons utiliser les marges financières prévisibles des quatre prochaines années pour les dépenses prioritaires dans les domaines prioritaires suivants :

### Dépenses prioritaires dans les domaines prioritaires suivants

1. Investissements dans l'avenir : éducation, recherche, universités, digitalisation

Mesure	Cumul 2018–2021
Programme scolaire en journée complète / prise en charge à temps plein	2,0
Formations de reconversion dans le cadre de la formation professionnelle	0,35
Réforme de la BAföG ( <i>loi fédérale sur l'éducation réglementant l'attribution des bourses d'études, NdT</i> )	1,0
Pacte de nouvelle génération de l'enseignement supérieur (à partir de 2021)	0,6
Part du gouvernement fédéral pour atteindre progressivement la cible des 3,5% pour la R&D d'ici 2025	2,0
Développement du haut débit, pacte numérique pour les écoles (infrastructure <sup>1</sup> )	Fonds
<b>Total (milliards €)</b>	<b>5,95</b>

## 2. Famille, enfance et affaires sociales

Mesure	Cumul 2018–2021
Hausse des allocations familiales et des abattements fiscaux pour enfant (part du gouvernement fédéral)	3,5
Crèches (soutien financier et qualité)	3,5
Lutte contre la pauvreté des enfants via l'allocation pour enfant	1,0
Passeport d'intégration SGB II : Marché du travail social / Participation sociale	4,0
<b>Total (milliards €)</b>	<b>12,0</b>

## 3. Construction et habitat

Mesure	Cumul 2018–2021
Promotion accrue du logement social par le gouvernement fédéral en 2020-2021	2,0
Promotion fiscale d'une accession à la propriété plus large (AfA, rénovation énergétique du bâtiment, promotion de la propriété familiale)	2,0
<b>Total (milliards €)</b>	<b>4,0</b>

## 4. Conditions de vie équivalentes, agriculture, transports et communes

Mesure	Cumul 2018–2021
Augmentation des fonds dédiés à la Loi sur le financement du transport municipal (GVFG) 2020/21	1,0
Politique structurelle régionale / changement structurel de la politique du charbon	1,5
Zones rurales / agriculture	1,5
Poursuite des programmes des communes et des Länder	8,0
<b>Total (milliards €)</b>	<b>12,0</b>

## 5. Responsabilité internationale en matière de sécurité et de développement

Mesure	Cumul 2018–2021
Hausse des budgets de la défense et du quota d'APD	2,0
<b>Total (milliards €)</b>	<b>2,0</b>

## 6. Décharge des citoyens

Mesure	Cumul 2018–2021
Supplément pour la solidarité	10,0
<b>Total (milliards €)</b>	<b>10,0</b>

<sup>1</sup> Les autres mesures seront clarifiées dans le cadre de l'élaboration des budgets 2018/2019.

(...)

## 3. Énergie

Dans le secteur de l'énergie, nous voulons faire en sorte que la transition énergétique devienne le moteur de l'efficacité énergétique, de la modernisation, de l'innovation et de la numérisation dans les secteurs de l'électricité, du chauffage, de l'agriculture et des transports, sans mettre en péril la compétitivité internationale de l'industrie allemande. Pour cela, la sécurité d'approvisionnement dont l'industrie a besoin doit également être garantie de manière fiable par des accords-cadres adaptés au marché énergétique allemand. L'intégration de la transition énergétique dans le contexte européen ouvre la possibilité de réduire les coûts et d'exploiter les synergies. Nous voulons offrir des opportunités de croissance et d'emploi supplémentaires en Allemagne, et des opportunités d'exportation pour les entreprises allemandes sur les marchés internationaux. L'orientation centrale reste les trois objectifs de sécurité d'approvisionnement, d'accessibilité financière et de compatibilité environnementale.

Nous étendrons la coopération internationale en matière énergétique afin de tirer le meilleur parti du rôle de pionnier de l'Allemagne dans la transition énergétique et de soutenir la compétitivité des entreprises allemandes. Afin d'interconnecter l'économie allemande au reste du monde, nous utiliserons davantage le cadre international (par exemple le G7 ou le G20) et les institutions internationales de l'énergie (par exemple l'AIE ou l'IRENA). Nous développerons les partenariats bilatéraux en matière d'énergie dans le but de faciliter l'accès de l'industrie allemande au marché et de faire progresser la transition énergétique mondiale.

Une condition préalable à la réussite de la transition énergétique et de la protection du climat est un renforcement continu, déterminé, efficace, coordonné et progressivement orienté vers le marché des énergies renouvelables. Dans ce cadre, nous viserons une part d'environ 65% des énergies renouvelables d'ici 2030 et nous procéderons aux ajustements nécessaires pour atteindre cet objectif. Le développement des énergies renouvelables doit être aussi considérablement accru pour répondre aux besoins supplémentaires en électricité permettant d'atteindre les objectifs de protection du climat dans les transports, dans les bâtiments et dans l'industrie.

Des appels d'offres spéciaux sont prévus qui contribueront à hauteur de huit à dix millions de tonnes de CO<sub>2</sub> à atteindre l'objectif de 2020 en matière de changement climatique. Dans ce cadre, quatre gigawatts d'énergie éolienne terrestre et photovoltaïque ainsi qu'une contribution d'énergie éolienne offshore devront être ajoutés, la moitié étant effective en 2019 et l'autre en 2020. La condition préalable est la capacité des réseaux en question à absorber cette électricité supplémentaire.

Le défi consiste à mieux synchroniser les énergies renouvelables et la capacité du réseau. Nous nous en tenons à l'objectif d'une alimentation électrique uniforme sur l'ensemble de l'Allemagne. Nous introduirons une meilleure gouvernance régionale du développement des énergies renouvelables, et nous fixerons, pour les appels d'offres au sud du goulot d'étranglement du réseau, un pourcentage minimal sur tous les types de production. Nous assurerons désormais une diversité des intervenants, mais ils ne pourront participer aux appels d'offres que pour les projets approuvés en vertu de la loi fédérale sur le contrôle des émissions.

Par une orientation plus forte vers le marché, nous voulons promouvoir les investissements dans les énergies renouvelables vers les technologies de stockage et les concepts de commercialisation intelligents. L'objectif est de continuer à garantir la sécurité de l'approvisionnement dans toutes les régions d'Allemagne et de maintenir les coûts du système et de la Loi sur les énergies renouvelables (« Erneuerbare-Energien-Gesetz »/EEG) les plus bas possibles.

L'énergie éolienne en mer a un véritable intérêt pour l'Allemagne en matière de politique industrielle, et elle peut également contribuer à une réduction des coûts. Nous militons donc en faveur d'un champ d'essai national en mer, avec lequel nous explorerons le potentiel en mer pour la transition énergétique.

Nous allons:

- Faire des efforts pour agrandir et moderniser les réseaux énergétiques. À cette fin, nous développerons un plan d'action ambitieux pour optimiser les réseaux existants et accélérer le développement des réseaux électriques. Il s'agit d'utiliser de nouvelles technologies et plus de digitalisation, ainsi qu'une meilleure coopération entre opérateurs de réseau, pour exploiter les réseaux existants de manière plus poussée. Nous mettrons à jour et nous simplifierons la Loi sur l'Accélération du Développement des Réseaux. Des incitations économiques sont également indispensables à l'optimisation du réseau ;
- Établir une meilleure acceptation de l'expansion du réseau et contribuer à son accélération en permettant plus souvent d'enterrer les câbles électriques, en particulier pour le courant alternatif, en premier lieu sur les points névralgiques qui sont techniquement les plus faciles à réaliser. Les accords politiques conclus par la présidence de nos partis (« Points-clés pour une mise en œuvre réussie de la transition énergétique ») le 1<sup>er</sup> juillet 2015 sont toujours valables ;
- Préparer sans délai l'ordonnance de mise en place de redevances d'utilisation du réseau de transport d'électricité uniformes à l'échelle nationale ;
- Grâce à une réforme des redevances sur le réseau, redistribuer les coûts selon le principe pollueur-payeur, en tenant dûment compte de l'efficacité du réseau, et offrir plus de flexibilité aux consommateurs d'électricité tout en maintenant la concurrence ;
- Tout en reconnaissant la responsabilité croissante des gestionnaires de réseau de distribution d'électricité, développer davantage le cadre réglementaire afin de soutenir les investissements dans des solutions intelligentes (digitalisation), en particulier dans le domaine des réseaux de distribution ;
- Dans le cadre d'une surveillance légale, évaluer régulièrement le caractère abordable de l'énergie et de la sécurité de l'approvisionnement. En outre, nous examinerons chaque année comment se développent les goulots d'étranglement du réseau et, à partir de début 2019, en déduire les actions qui s'imposent (tests de résistance) ;
- Assurer un meilleur équilibre des intérêts entre, d'une part, l'industrie des énergies renouvelables et, d'autre part, ce qu'exige la protection de la nature et les habitants, au sujet de la poursuite de l'expansion de l'énergie éolienne terrestre ;
- Au travers d'un règlement fédéral sur le développement des sources d'énergies renouvelables, impliquer plus fortement les collectivités territoriales dans la valeur ajoutée des installations d'énergies renouvelables et améliorer les possibilités d'implication des citoyens dans les projets sans que cela conduise à

- augmenter les coûts de développement des énergies renouvelables. Nous optimiserons la régulation du courant existante pour les locataires en évitant que les coopératives de logement perdent le mécanisme fiscal traditionnel pour permettre des modèles d'électricité durables pour les locataires ;
- Promouvoir l'interconnexion des secteurs de la chaleur, de la mobilité et de l'électricité avec les technologies de stockage. Pour cela, les connexions-cadres doivent être ajustées. Les services municipaux et les gestionnaires de réseau de distribution occupent une position clé dans l'interconnexion sectorielle du fait de leur proximité avec les fournisseurs d'énergie et les consommateurs, ainsi qu'avec les transports publics. En matière de stockage, nous voulons fournir une recherche et un financement appropriés. L'Allemagne doit devenir un pays leader de la production de cellules pour batteries. Nous voulons mettre en place un Institut Fraunhofer pour les technologies de stockage et y intégrer les compétences existantes. Nous voulons renforcer la technologie de l'hydrogène ;
  - Vérifier dans quelle mesure les sites de centrales électriques qui ne sont désormais plus nécessaires peuvent être utilisés pour les systèmes de stockage des grosses centrales thermiques. Nous allons vérifier et standardiser les différentes charges de stockage d'énergie. Nous offrirons la possibilité de stockage à plusieurs services en même temps, comme l'énergie d'équilibrage et l'électricité locataire. Nous soutiendrons le stockage de chaleur, en particulier pour les solutions de quartier et d'agglomération ;
  - Poursuivre le développement et la modernisation de la production combinée de chaleur et d'électricité afin qu'elle ait un avenir dans le cadre de la transition énergétique. Nous allons rendre la production combinée de chaleur et d'électricité moins intensive en carbone et plus flexible. Nous voulons développer les centrales de cogénération et les infrastructures de chauffage urbain, et les rendre plus efficaces ;
  - Réformer la planification et le financement des infrastructures énergétiques – y compris l'infrastructure existante de gaz et de chaleur pour le couplage de secteur – pour les coordonner et les rendre économes en énergie et rentables ;
  - Faire de l'Allemagne un lieu d'infrastructures GNL.

Avec une plus large implication, nous développerons une stratégie d'efficacité énergétique ambitieuse et intersectorielle pour le gouvernement fédéral et ancrerons le principe directeur « Efficiency First » dans le but de réduire la consommation d'énergie de 50% d'ici 2050. Nous approfondirons le Plan d'Action National pour l'Efficacité Énergétique (« Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz ») sur la base des résultats du Livre vert sur l'efficacité énergétique, et nous le mettrons en œuvre dès que possible. Nous voulons évaluer les programmes existants de promotion de l'efficacité énergétique et, si nécessaire, les optimiser de manière conviviale. Nous voulons stabiliser le financement au niveau actuel.

Nous concentrerons de plus en plus la recherche sur l'énergie vers la transition énergétique. En collaboration avec les entreprises et la science, nous allons créer de nouveaux formats de réseautage qui nous aideront à maintenir la valeur ajoutée et les esprits les plus brillants en Allemagne. Pour cela, nous voulons, entre autres :

- Fournir un financement public ciblé pour le développement de procédés industriels à faible émission de carbone ou pour l'économie du cycle du CO<sub>2</sub> dans le cadre de la recherche sur l'énergie,
- Soutenir le passage de la recherche à la démonstration et la commercialisation, et construire des « Living Labs » (par exemple sur le Power-to-Gas/Power-to-Liquid) comme autre pilier de la recherche sur l'énergie,
- Faciliter l'accès au financement de la recherche pour les start-ups.

## 4. Transports

La mobilité est le fondement central de la liberté individuelle et du bien-être social, de la croissance économique et de l'emploi dans toutes les régions. Nous voulons donc organiser une mobilité moderne, propre, sans barrières et abordable pour tous en Allemagne, et ainsi faire face aux défis sociétaux comme les évolutions démographiques, l'urbanisation, les liaisons entre zones rurales et la mondialisation. Pour renforcer la cohésion en Europe, nous améliorerons la mobilité transfrontalière. Nous voulons développer et moderniser davantage notre infrastructure et profiter des grandes opportunités offertes par les innovations numériques, comme la conduite automatisée et connectée, et les commandes alternatives pour tous les modes de transport.

### Financement et investissements dans les transports

Nous poursuivons la montée en puissance de l'investissement jusqu'à un niveau record pour les investissements dans les transports, au moins au niveau actuel (*sic*). Pour la sécurité de financement et de planification, le caractère pluriannuel des crédits budgétaires mis à disposition est assuré de manière durable. Dans le même temps, nous mettrons en place des instruments financiers pour contrer les reliquats budgétaires annuels. Nous

continuons à nous concentrer sur le fait d'économiser avant de lancer de nouveaux projets et de développer des projets existants.

Nous voulons financer de manière adéquate les projets prioritaires du Plan fédéral d'infrastructures de transport 2030. D'ici le troisième trimestre de 2018, nous évaluerons les projets ferroviaires répondant aux potentiels besoins, en tenant compte des calculs du département des transports. Dans le nouveau rapport sur l'état des infrastructures de transport, nous listerons en toute transparence les mesures prioritaires d'économie pour l'État fédéral.

Nous réaliserons les partenariats public-privé laissés inachevés entre la 1<sup>ère</sup> et la 3<sup>ème</sup> session, si leur rentabilité a été démontrée de manière transparente sur la base de la réglementation convenue avec la Cour fédérale des comptes. L'étude de rentabilité et les contrats de concession seront publiés sur Internet après avoir été attribués avec l'accord du concessionnaire.

Nous soutiendrons étroitement la création de la Société des infrastructures de transport en impliquant les organisations syndicales et les comités du personnel dans les décisions d'organisation. La possibilité pour les Länder de continuer à mettre en œuvre leurs plans doit être juridiquement sécurisée.

Nous voulons mettre en œuvre les conventions conclues entre le gouvernement fédéral et les Länder pour améliorer les transferts de financement des routes fédérales.

Une privatisation de l'infrastructure routière et de la société qui la gère reste exclue.

Nous nous en tenons à l'extension rapide du péage routier pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes sur toutes les routes fédérales, et nous fixerons un niveau de péage moyen pour les camions sur toutes les grandes routes fédérales sur la base du nouveau rapport sur les coûts d'infrastructure.

Nous allons relever le budget de la loi sur le financement des transports municipaux (GVFG) à un milliard d'euros par an d'ici 2021, puis le rendre plus dynamique chaque année pour financer les nouvelles mesures de construction et d'expansion.

## Une planification accélérée

Nous allons adopter une loi pour accélérer la planification et la construction. Ce faisant, nous voulons obtenir des améliorations significatives et encore plus de dynamisme dans les domaines du transport, de l'infrastructure, de l'énergie et du logement. Grâce à la participation précoce des citoyens, à une moindre bureaucratie et au déploiement de personnel ciblé, nous voulons planifier et construire plus rapidement nos voies de transport public. Nous voulons faciliter les projets d'infrastructure par des changements de dispositions légales. Ainsi, nous allons suivre les projets de transport sur l'ensemble de l'Allemagne et les douze points de la stratégie de planification accélérée du département des transports. Pour les projets sélectionnés dont l'intérêt public est exceptionnel, nous raccourcirons les procédures de planification et d'approbation et nous limiterons les procédures judiciaires administratives à une seule instance.

En outre, sur la base du droit européen, nous voulons revoir la portée des actions collectives et œuvrer pour la réintroduction de la forclusion au niveau de l'UE.

Pour cinq projets pilotes, nous voulons tester le droit de la construction à travers des lois définissant de nouvelles mesures. Nous voulons renforcer les outils d'approbation de la planification, en particulier pour les nouveaux bâtiments de remplacement et les mesures de réduction du bruit. En concertation avec les entreprises, nous ciblerons spécifiquement le recrutement de personnel spécialisé.

La méthode de planification numérique « Building Information Modeling » (BIM) réduit les coûts et minimise les risques de dépassement de coûts et de délais. Par conséquent, nous allons bientôt, dès que possible, utiliser la méthode BIM pour tous les nouveaux projets d'infrastructure de transport à planifier.

## Mobilité et environnement

Nous mettrons en place une commission impliquant les différents acteurs de la politique, du monde économique, des organisations environnementales, des syndicats et des Länder et régions concernées, chargée de préparer d'ici le début de 2019 une stratégie « Futur de la mobilité abordable et durable » avec un calendrier fiable. La mobilité – et donc l'industrie automobile – est actuellement confrontée à d'énormes défis. La protection du climat, le contrôle de la pollution de l'air, les nouveaux modèles économiques et de mobilité et les marchés mondiaux en développement fortement divergents sont à cet égard des aspects importants. L'accord de Paris sur le changement climatique et le plan d'action climat 2050 du gouvernement fédéral s'imposent à la politique de mobilité. Nous voulons atteindre les objectifs climatiques de Paris, en tenant compte des préoccupations sociales, en assurant la compétitivité industrielle et en garantissant une mobilité abordable. Cela nécessite tout un ensemble de mesures, par exemple la **promotion de la mobilité électrique, des transports publics et ferroviaires,**

des moteurs à explosion plus propres et efficaces, ainsi que la modernisation et la stabilisation des ressources dans le cadre du Forum national Diesel.

En collaboration avec les Länder et les communes, nous voulons considérablement accroître nos efforts pour améliorer la qualité de l'air, en particulier dans les centres-villes particulièrement pollués. Nous voulons éviter les interdictions de circuler et améliorer le contrôle de la pollution de l'air. Nous voulons soutenir les communes qui, dans leur politique pour limiter les émissions, et celles qui dans le cadre de leurs plans de qualité de l'air prévoient des mesures autres que des règles d'interdictions de circuler.

En particulier, nous voulons réduire davantage, à la source, les émissions de polluants provenant du trafic routier. Cela inclut – dans la mesure où cela est techniquement possible et économiquement justifiable – les améliorations techniques apportées aux véhicules existants. En 2018, nous prendrons des décisions en nous basant sur les résultats des études en cours sur les différentes rénovations matérielles du groupe de travail « Rénovation technique » et les autres décisions du « Sommet Diesel », ainsi que sur toutes les questions juridiques liées aux agréments, aux garanties et aux coûts, sur les décisions de justice et les conclusions des décisions judiciaires et sur les choix européens de mesures complémentaires et modifications techniques visant à réduire les émissions de NOx. À cet égard, nous nous sommes engagés à une approche conjointe et coordonnée du gouvernement fédéral, des Länder, des communes, des entreprises et des syndicats.

Dans les villes particulièrement touchées, nous voulons utiliser le fonds des plans de mobilité « Mobilité durable pour la ville » pour promouvoir la réduction de la pollution et les mesures qui y sont consacrés. Nous voulons poursuivre le programme d'urgence « Air Propre 2017–2020 ». Les programmes fédéraux et des Länder pourront se cumuler.

Nous voulons promouvoir la transition de la flotte de véhicules des pouvoirs publics, des compagnies de taxis, des entreprises d'artisanat et des transports publics vers des technologies motrices bas-carbone et/ou zéro-carbone en valorisant les programmes d'aide. En outre, nous voulons encourager le transfert du trafic de banlieue vers le rail (y compris par le Park&Ride). Nous voulons aussi changer le cadre réglementaire afin que les Länder et les communes soient en mesure d'adopter des directives contraignantes et des normes d'émissions pour le transport commercial de passagers comme les autobus, les taxis, les véhicules de location et les véhicules partagés, ainsi que les véhicules de transport de courrier et de colis. En même temps, nous voulons, pour les taxis et les véhicules utilitaires légers, développer la transition vers des moteurs bas-carbone grâce à la technologie, dans le cadre financier actuel en augmentant la prime d'achat existante en faveur des véhicules électriques, et développer des outils politiques alternatifs pour soutenir d'autres technologies.

Pour la surveillance des véhicules déjà sur le marché, nous allons mettre en place, vis-à-vis des constructeurs, un contrôle de conformité généralisé ainsi qu'un système efficace de sanctions pour non-respect des réglementations sur les émissions. Nous encouragerons la création de l'Institut allemand de mesure de la consommation et des émissions (Deutschen Institut für Verbrauchs- und Emissionsmessungen).

Nous voulons poursuivre le programme national d'innovation sur les technologies hydrogène et pile à combustible. Nous voulons développer les technologies de la stratégie « Mobilité et carburant » et augmenter leurs moyens de mise en œuvre. Nous voulons faire avancer les coopérations au sein de ce secteur et changer le cadre réglementaire, de sorte que l'on puisse utiliser de « l'hydrogène vert » ou de l'hydrogène en tant que combustible produit par des procédés industriels ou par la production de carburants classiques (par exemple, le gaz naturel). Nous voulons davantage développer le taux de biocarburants dans le carburant [Treibhausgasminderungsquote / THG-Quote] pour soutenir la production de biocarburants à base de déchets et de résidus ainsi que de plantes.

Dans le cadre de la fiscalité forfaitaire sur les voitures de société, nous introduirons un taux réduit de 0,5% du prix catalogue national pour les véhicules électriques (véhicules électriques et hybrides).

Nous voulons faire significativement progresser l'électromobilité (batteries électriques, hydrogène et pile à combustible) en Allemagne et, si nécessaire, étendre et compléter le soutien existant au-delà de l'année 2020. Nous voulons intensifier le développement d'une infrastructure de recharge et de réservoirs à l'échelle nationale. L'objectif est de rendre disponibles au moins 100 000 points de recharge pour les véhicules électriques d'ici 2020 – dont au moins un tiers devra être des bornes de recharge rapide. En outre, nous voulons encourager la construction de bornes de recharge privées. Pour une conversion durable des flottes de bus vers des systèmes moteurs alternatifs, il faut, en plus des véhicules, une infrastructure de recharge appropriée ainsi que des systèmes de gestion de service. Nous faciliterons juridiquement l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques par les locataires et les propriétaires. En outre, nous améliorerons les conditions légales pour l'utilisation de systèmes de paiement conviviaux.

Pour les véhicules électriques à usage commercial, nous introduirons une provision pour amortissement spéciale sur cinq ans de 50% dans l'année d'acquisition. Nous voulons en outre pérenniser le financement de conversion et d'achat de taxis électriques, d'autobus électriques, de véhicules utilitaires électriques et d'autopartage.



Nous voulons transformer la « plate-forme nationale pour l'électromobilité » existante en une plate-forme « futur de la mobilité », qui sera chargée de la poursuite du développement de l'industrie automobile. L'établissement d'une filière de production de cellules de batterie est pour l'Allemagne et l'Europe un domaine important de la politique économique et industrielle. Nous voulons ainsi soutenir l'industrie pour qu'elle conserve la filière de l'électromobilité en Allemagne et en Europe.

Pour le rail, nous voulons appliquer un programme complet de soutien qui comprend l'électrification des lignes, ainsi que l'achat de voitures et d'infrastructures de recharge/de réservoirs. Nous voulons soutenir le transport ferroviaire de voyageurs par des subventions d'investissement dans des voitures hybrides à pile à combustible, y compris l'équipement et le réaménagement des dépôts et la construction et l'exploitation de stations de ravitaillement en hydrogène. Afin d'augmenter la rentabilité des bus électriques, nous voulons, comme pour les trains, les exempter du prélèvement au titre de la Loi sur les énergies renouvelables (« Erneuerbare-Energien-Gesetz »/EEG).

## Transport ferroviaire

La ponctualité, le bon service et la haute qualité doivent être la marque des chemins de fer en Allemagne. Avec un pacte ferroviaire de politique et d'économie, nous voulons attirer deux fois plus de clients ferroviaires d'ici 2030, et ce faisant, entre autres, déplacer davantage de marchandises vers un rail respectueux de l'environnement. Nous voulons rendre permanente la mise en œuvre des mesures du plan directeur pour le fret ferroviaire. Les chemins de fer doivent à leur tour investir dans plus de service, plus de fiabilité et plus d'innovation.

Nous mettons en œuvre les mesures prioritaires pour créer un réseau de 740 mètres à l'échelle de l'Allemagne pour les trains de marchandises d'ici 2020.

Nous voulons promouvoir la digitalisation du rail, y compris sur les voies ferrées très chargées, et soutenir le développement du contrôle et des systèmes de sécurité européens ETCS, des postes d'aiguillage électroniques et la reconversion des locomotives à travers le pays. Nous voulons soutenir l'automatisation du transport de marchandises et la conduite autonome des trains rail grâce à la recherche et un soutien public.

D'ici 2025, nous voulons électrifier 70% du réseau ferroviaire en Allemagne. Avec une nouvelle initiative de financement, nous voulons électrifier les lignes ferroviaires régionales. De plus, nous voulons permettre une plus grande mobilité sans obstacle. Un projet clé est le programme visant à promouvoir l'accessibilité dans les gares.

Nous voulons dédier des fonds fédéraux à l'exploitation du réseau ferré secondaire et lancer un programme de promotion de la mobilité rurale. Nous voulons garder des gares et des arrêts dans les régions.

Nous voulons développer un ensemble de moyens avec lesquels les autorités de transport puissent accélérer les projets de transport ferroviaire transfrontaliers d'une importance particulière (par exemple des nœuds de transport ferroviaire pour les trains de banlieue à usage mixte, le trafic ferroviaire interurbain, ainsi que des liaisons ferroviaires transfrontalières stratégiques).

Nous voulons commencer à promouvoir les chemins de fer non fédéraux. Nous voulons changer la Loi sur le croisement des lignes de chemin de fer et des routes pour réduire la part municipale du financement sur les lignes TEN.

Nous voulons engager les Länder, les municipalités et la Deutsche Bahn en tant que partenaires pour un programme de promotion des « Mille Gares » qui augmente l'attractivité des plus petites gares et implique les installations ferroviaires et l'environnement des gares. Nous voulons entre autres promouvoir la rénovation des bâtiments des gares.

En tant que propriétaires de Deutsche Bahn AG, nous ne nous concentrons pas sur la maximisation des profits, mais sur une maximisation significative du trafic ferroviaire.

Nous restons fidèles à un groupe Deutsche Bahn AG intégré. Nous refusons une privatisation des chemins de fer. Le réseau ferroviaire et les gares font partie des services publics. Les choix des points du réseau sur lesquels les investissements futurs se feront pour maintenir et développer l'infrastructure ferroviaire doivent être faits par le gouvernement fédéral indépendamment de tout profit qui serait fait par des tiers privés.

Dans les statuts de la Deutsch Bahn Netz AG, de la Deutsch Bahn Station & Service AG et du groupe Deutsch Bahn dans son ensemble, nous fixerons des objectifs économiques tels que l'augmentation de la part de marché ferroviaire et engagerons les conseils d'administration à la réalisation des objectifs.

Nous voulons renforcer les structures et le personnel de l'autorité responsable du transport ferroviaire et de ses autorités subordonnées dans le secteur des transports, et nommer un haut-commissaire du gouvernement fédéral pour le transport ferroviaire.

Afin de réduire les coûts et d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire, nous souhaitons poursuivre la réduction des prix des péages ferroviaires.

Nous évaluerons la loi de régulation ferroviaire. Nous voulons conclure un nouvel accord de performance et de financement avec Deutsche Bahn AG (LuFV III). Un critère de qualité essentiel est la disponibilité du réseau. En outre, nous voulons créer des incitations pour une gestion conviviale des chantiers de construction dans le réseau ferroviaire.

Nous vérifierons comment le trafic de voitures individuelles peut être exploité économiquement.

Nous allons promouvoir la mise en œuvre de la loi allemande. Nous préférons mettre en œuvre l'extension prévue et les nouvelles mesures de construction. Notre objectif est de renforcer nettement le trafic ferroviaire longue distance cadencé, ce qui comprend également une expansion de l'offre dans les grandes villes et les régions, de sorte que plus de gens profitent directement de trajets longue distance. C'est la politique qui doit déterminer la feuille de route optimisée. Cette feuille de route inclut également les nécessaires lignes de fret efficaces. Sous les auspices du Ministère fédéral des transports, les entreprises d'infrastructure, les entreprises de transport ferroviaire longue distance, les Länder avec les autorités chargées du transport ferroviaire de passagers et le public, y compris les associations de passagers et des consommateurs devraient être impliqués dans ce processus. L'extension de l'infrastructure doit être alignée sur le calendrier souhaité.

Nous adapterons les dispositions légales sur les marchés publics pour que les districts et municipalités puissent exiger que les employés existants conservent leur emploi, leurs conditions sociales et de travail lors de transferts vers d'autres opérateurs.

Dans le domaine de la mobilité, nous serons guidés par la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées. L'État fédéral accompagne le processus de transport de personnes sans frontière jusqu'en 2022.

## Plus de sécurité routière et de mobilité 4.0

Nous nous sommes engagés dans une « Vision Zéro », ce qui signifie réduire à zéro le nombre de morts sur la route à moyen terme. C'est pourquoi nous voulons lancer un programme de suivi après l'expiration du « Programme de sécurité routière 2011 ». Nous mettrons en œuvre des projets d'amélioration de la sécurité routière, tels que les « lignes de protection pour les cyclistes hors de la ville » que nous voulons particulièrement soutenir. Nous voulons mieux équiper les autorités de surveillance du gouvernement fédéral afin d'augmenter la densité des contrôles. Pour augmenter la sécurité routière, nous utiliserons l'utilisation légale qu'offrent les aides techniques modernes comme les Alcolocks. Après l'introduction du nouveau système de points, une évaluation du catalogue des amendes est nécessaire.

Nous profiterons des grandes opportunités offertes par les innovations numériques telles que la conduite automatisée et connectée. La numérisation du système de transport nécessite non seulement de gros investissements dans l'ingénierie du trafic, mais aussi l'expansion des technologies de l'information et de la communication. Nous veillerons à ce que la couverture à large bande de tous les modes de transport soit assurée dans les années à venir et que l'Internet mobile rapide (5G) soit développé par les entreprises de télécommunications. Dans la mise aux enchères des fréquences, nous soumettrons les dispositions correspondantes pour l'approvisionnement et la couverture nationale.

Pour que les véhicules autonomes dans l'espace public puissent être testés et utilisés en toute sécurité sur le côté droit, nous créerons des clauses expérimentales ou des exemptions. À la fin de la législature, nous allons créer les exigences légales pour les véhicules entièrement autonomes (niveau 5) sur les infrastructures adaptées. Nous voulons mettre à l'épreuve les règles de responsabilité dans l'utilisation de systèmes autonomes (comme les véhicules autonomes ou les robots) dans le but de combler d'éventuels manques imminents de responsabilité.

Nous voulons continuer l'expansion de la télématique routière et mettre en place des systèmes intelligents de guidage de stationnement. Pour cela, nous allons développer une « loi de la route numérique ».

Nous voulons continuer le développement réussi des « Autoroutes numériques des champs d'essai » et soutenir les champs d'essai numériques sur la route (en particulier dans les villes), le rail et les voies navigables (« conduite autonome sur l'Elbe » – Elbe 4.0). Nous prescrivons des systèmes obligatoires d'assistance au conducteur comme des systèmes de freinage d'urgence ou des assistants d'arrêt pour les camions et les autobus qui ne peuvent pas être coupés, et nous vérifierons l'obligation de moderniser les systèmes d'alerte de distance inter-véhicules.

Nous voulons que les usagers des transports publics puissent voyager sans argent liquide via un billet électronique (e-ticket) – de préférence avec une application sur leur smartphone – sur les réseaux de transport public du pays. Nous améliorerons l'interconnexion des modes en fournissant une meilleure information en temps réel. Dans le cadre de l'enregistrement des véhicules sur Internet (i-Kfz), nous introduirons le réenregistrement et la réécriture sur Internet.

Les données sont la matière première du 21<sup>e</sup> siècle. Nous voulons simplifier la mobilité des personnes et le transport des marchandises à travers de nouvelles applications de données ouvertes. Dans le même temps, la transparence peut être établie grâce à des données ouvertes et à la fraude, par ex. en combattant efficacement les manipulations des compteurs kilométriques.

Les citoyens doivent s'assurer que leurs données sont protégées en tout temps et ne sont pas utilisées contre leurs intérêts. Afin d'assurer la protection des données et la sécurité des données dans la conduite automatisée, nous présenterons un projet de règlement au Bundestag.

## Transport aérien

Nous voulons un cadre équitable conforme aux réglementations européennes et internationales pour l'industrie aéronautique. Il s'agit notamment de la mise en œuvre du concept d'aviation, **qui libère nos aéroports et compagnies aériennes des coûts nationaux unilatéraux.** Nous avons commencé l'année dernière.

**L'expansion de la capacité basée sur les besoins des aéroports doit également être possible à l'avenir. L'industrie de l'aviation est appelée à faire face efficacement aux inconvénients causés par les émissions.**

Les contrôles de sûreté de l'aviation sont une tâche régaliennne. Par conséquent, l'État doit assumer une plus grande responsabilité structurelle et partager les coûts de la sécurité humaine qui se sont accrus ces dernières années. Dans le même temps, nous évaluerons la perception et la répartition des tâches et de l'organisation existantes pour la sûreté de l'aviation, et nous élaborerons des propositions conceptuelles afin de les rendre plus uniformes et efficaces en Allemagne.

**Nous soutenons la décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'introduire l'outil mondial sur le changement climatique CORSIA à partir de 2020.** Nous allons promouvoir des technologies aéronautiques innovantes. Nous travaillerons au niveau national, européen et international pour réduire les émissions de l'aviation et du transport maritime, les deux secteurs contribuant aux objectifs climatiques internationaux. Nous voulons davantage développer les connexions entre le programme de recherche aéronautique (LUFO) et l'environnement et la durabilité, et assurer un meilleur financement de la recherche et des essais sur les carburants alternatifs pour le transport aérien, ce qui inclut l'équipement des aéroports au réseau électrique. Pour l'aviation, nous voulons promouvoir la recherche et le développement dans la production et l'utilisation de carburants alternatifs à base d'électricité.

Nous voulons institutionnaliser la coopération politique industrielle avec les autorités fédérales, celles des Länder, les syndicats de l'aviation et du commerce pour renforcer l'innovation et la compétitivité du secteur aérien en Allemagne et l'accompagner d'une conférence qui se tiendra à rythme régulier au niveau fédéral.

La sécurité des personnes doit également être assurée en augmentant l'utilisation commerciale et privée des drones. Nous continuerons à en développer le cadre légal. Nous comptons en particulier sur l'enregistrement, les procédures d'approbation simplifiées et les innovations techniques (telles que le géorepérage). Nous voulons influencer le contrôle du trafic aérien allemand, pour que soient rapidement publiés les dégazages de kérosène en vol sur leur site Web.

**Nous maintenons la participation du gouvernement fédéral à l'aéroport de Cologne-Bonn.** Tous les participants sont appelés à contribuer à l'achèvement rapide du nouvel aéroport BER de la capitale.

Nous réduirons considérablement la période d'approbation pour les arrivées et les départs de vols affrétés ad hoc. Pour cela nous renforcerons le Service fédéral d'aviation. Nous voulons étendre les droits d'atterrissage d'avions cargo sur l'aéroport de Leipzig-Halle et, plus généralement, en faire un aéroport d'interconnexion pour l'industrie du fret aérien dans les conventions et documents associés sur le transport aérien.

Nous soutenons la proposition d'amendement de la Commission européenne pour la réglementation européenne des droits des passagers.

## Transport maritime

Nous renforcerons durablement le système global des ports et des voies navigables grâce à un meilleur réseautage conceptuel. Pour promouvoir la localisation maritime, nous voulons évaluer et développer les outils de financement. Nous voulons mettre en œuvre de manière cohérente le concept de port national. Le centre maritime allemand (DMZ) sera établi en tant que point de contact central.

Nous renforcerons l'Alliance Maritime avec la participation des syndicats. Nous recevrons un savoir-faire maritime en Allemagne et renforcerons notre éducation maritime. Les effets de l'offensive de décharge pour le drapeau allemand sont en cours d'évaluation. Si nécessaire, nous voulons ajuster le paquet global – y compris l'encouragement de lieux de formation. Nous continuerons à faire progresser l'optimisation et la modernisation de l'administration d'État des pavillons. Cela inclut la révision et, si nécessaire, l'ajustement des structures

existantes ainsi que le traitement entièrement électronique des procédures jusqu'en 2020 ainsi que la modernisation urgente de la législation maritime.

**Au niveau national, nous souhaitons renforcer et consolider nos initiatives technologiques en faveur des propulsions et sources d'énergie alternatives dans les transports maritimes et portuaires (GNL, hydrogène / pile à combustible, méthanol, électromobilité).**

Dans le secteur portuaire, l'abaissement de la surtaxe au titre de la loi sur les énergies renouvelables et l'utilisation de véhicules économes en énergie en font partie. Nous fournissons une liaison électrique nationale à quai pour les ports allemands. Nous nous sommes engagés à une obligation d'utilisation uniforme à l'échelle européenne. L'application uniforme de la loi et la gestion de l'approbation correspondante en ce qui concerne le GNL sont d'une grande importance dans les ports.

Nous voulons conduire les technologies numériques et les opérations automatisées dans le transport maritime, les ports et la chaîne d'approvisionnement maritime (par exemple, le champ d'essai numérique du port de Hambourg).

Nous voulons étendre le programme de financement « Innovative Port Technologies » au-delà de 2020. Notre objectif est que les ports utilisent encore mieux leurs atouts dans le futur – par exemple en tant que « ports allemands ».

Afin de renforcer la compétitivité du transport par voie navigable, nous souhaitons supprimer les frais de transport pour l'utilisation des voies navigables (à l'exception du canal de Kiel).

Nous voulons continuer et élargir le programme de financement « Modernisation durable des bateaux de navigation intérieure ». Nous voulons également promouvoir des systèmes de propulsion alternatifs dans la navigation maritime et intérieure ainsi que des projets pilotes pour des concepts de propulsion et des carburants alternatifs. En collaboration avec l'industrie, nous élaborerons un plan directeur pour la navigation intérieure. Les composants importants seront la modernisation et le respect de l'environnement de la flotte, les systèmes d'incitation et l'infrastructure/logistique. Nous voulons présenter un concept de différenciation tarifaire pour promouvoir une flotte moderne et durable. Nous mettrons rapidement en œuvre la réforme de l'Administration des voies navigables et des transports maritimes (WSV).

Pour l'utilisation des voies navigables et des ports, il faut également des règlements juridiques clairs et compréhensibles, à travers entre autres un code maritime moderne.

Nous voulons établir de nouvelles priorités et les soutenir en fonction de la circulation des voies navigables fédérales qui servent uniquement le tourisme ou le sport. Nous nous efforçons de développer de nouveaux concepts pour les voies d'eau individuelles avec les états et régions fédéraux.

## Transport et logistique

Nous continuerons à œuvrer pour des conditions de concurrence uniformes et équitables dans l'ensemble de l'UE et à optimiser les mécanismes de contrôle appropriés.

Il ne peut y avoir de fraude sociale ni de dumping social dans nos rues. Nous développerons donc des règles de responsabilité plus claires tout au long de la chaîne logistique. Dans ce contexte, nous accompagnerons également de manière critique l'initiative de l'UE « L'Europe en mouvement ». Les critères importants sont l'application de la directive sur le détachement des travailleurs et la réglementation des salaires minima. Le cabotage ne peut être prolongé davantage. Nous allons créer des outils efficaces pour contrôler le cabotage. En outre, les fourgons commerciaux dont le poids brut est inférieur à 3,5 tonnes doivent à l'avenir être soumis aux dispositions de la loi sur le transport routier.

Nous voulons renforcer davantage le transport combiné.

Nous voulons assurer la position de leader du transport de marchandises et de la logistique en Allemagne avec un « Programme d'Innovation Logistique 2030 ». Nous souhaitons également renforcer le réseau de transport de marchandises et de logistique et poursuivre l'initiative marketing « Logistique made in Germany ». Nous soutenons une initiative de formation pour les conducteurs professionnels.

L'harmonisation des péages reste une partie du financement de nos utilisateurs. Avec l'industrie, nous prendrons des mesures ciblées pour remédier efficacement à la pénurie de travailleurs qualifiés. Pour un meilleur contrôle, nous travaillons au niveau européen pour introduire un connaissement électronique européen. En outre, nous voulons doter les autorités de surveillance du transport routier de marchandises, en particulier l'Office fédéral des transports de marchandise, d'effectifs adéquats.

Nous allons accélérer et améliorer les pratiques d'octroi de licences pour les transports lourds et de grande capacité.

La gestion de la circulation sur nos autoroutes à l'épreuve de la circulation comprend également la mise en place d'espaces de stationnement pour le transport routier, en fonction des besoins, de sorte que les temps de conduite et de repos puissent être maintenus. Par conséquent, nous voulons continuer à investir dans l'expansion de l'espace de stationnement pour les camions sur les installations de service des autoroutes fédérales.

Nous voulons également promouvoir des projets de recherche stratégique et de démonstration sur les concepts innovants de mobilité et de logistique.

## Recherche et développement

À l'avenir, la recherche sur la mobilité financée par le gouvernement fédéral s'intéressera de plus en plus à l'ensemble des services de mobilité, y compris la politique climatique ainsi que les aspects sociaux et sociologiques. Pour plus d'efficacité, nous voulons regrouper la recherche sur la mobilité au sein du ministère des Transports.

Nous voulons créer un programme de recherche indépendant pour le transport ferroviaire et prendre l'initiative de créer un centre allemand de recherche sur le transport ferroviaire, qui devrait être mis en place en tant qu'institution de recherche axée sur la pratique, technique et scientifique. Nous voulons aussi encourager la recherche de bruit sur la piste et mettre en place un projet pilote « LärmLab 21 » dans plusieurs régions touchées par le bruit pour tester des méthodes pour une meilleure protection contre le bruit et de lancer un processus de dialogue plus intense avec toutes les parties prenantes.

Pour explorer et atténuer les risques météorologiques spatiaux sur notre infrastructure technique, le gouvernement fédéral et les gouvernements des États veulent aider à construire un centre météorologique spatial mondial avec l'aide des structures existantes.

## 5. Agriculture et alimentation

Notre but est une agriculture durable et étendue, aussi bien écologique que conventionnelle. Une agriculture durable et la protection de la nature ne sont pas antinomiques. Nous voulons bénéficier d'une agriculture multifonctionnelle, paysanne, entrepreneuriale, familiale et enracinée régionalement. Les évolutions socialement exigées dans l'agriculture et les attentes nouvelles des consommateurs nécessitent un soutien financier, national et européen.

### Politique agricole commune (PAC)

Cela nécessite de poursuivre le développement de la PAC tout en la réajustant. Nous aspirons à maintenir la dotation budgétaire au niveau européen. Mais les structures de soutien après 2020 doivent être mieux ciblées et être orientées plus facilement. Nous voulons moins de bureaucratie et plus d'efficacité pour une agriculture compétitive qui produit des aliments sains de façon durable. À cet égard, la protection des animaux, de la nature et du climat ainsi que le maintien de standards sociaux sont d'intérêt général et doivent être favorisés. À côté de la stabilisation des revenus, l'utilisation des moyens financiers doit être mieux orientée vers cet objectif. À ce sujet nous faisons attention aux terres à faible productivité avec des sols de faible valeur.

### Soutien au développement rural

Nous voulons des espaces ruraux attractifs. Dans l'objectif de relever les défis de la démographie et des services publics, la mission commune (réunissant les Länder et l'état fédéral) d'amélioration de la structure agricole et de protection des côtes sera complétée par un renforcement financier pour le développement rural. Les moyens financiers actuels seront conservés. Nous voulons atteindre l'égalité des conditions de vie grâce à un plan de soutien élargi et, dans cette perspective, renforcer le bénévolat.

### Génie génétique

Nous rejetons les brevets sur les plantes et les animaux ainsi que le clonage d'animaux à des fins de production de nourriture. Nous tenons à la pureté des semences. Nous allons interdire les cultures OGM uniformément au niveau fédéral (directive Opt-Out de l'UE). À la suite de la décision, encore en suspens de la cour de justice européenne (CJEU) sur les technologies de culture issues de la biologie moléculaire, nous allons adopter une réglementation, aussi bien au niveau européen que national, qui garantit le principe de précaution et la liberté de choix.

### Renforcer l'agriculture écologique et la stratégie « Protéine »

[NdT: stratégie visant à développer la culture de légumineuses ayant un fort apport en protéines]

Sur la base de la stratégie pour le futur « Agriculture Écologique », nous allons continuer de développer l'agriculture écologique pour atteindre une part surfacique de 20% à l'horizon 2030 en fonction de la demande et par le développement de la recherche. Dans le cadre du projet d'essai Best Practice, nous voulons encourager les

projets régionaux de création de valeur ajoutée et de commercialisation, par exemple les réseaux agricoles solidaires.

Nous voulons augmenter l'attractivité de la culture de légumineuses à haute teneur en protéines en continuant à développer la « Stratégie protéine ». Nous continuerons de protéger efficacement les prairies qui contribuent à protéger le climat. Nous examinerons le délai de 5 ans pour la reconversion des terres arables en prairies.

Nous voulons soutenir les initiatives pour mettre en place des circuits de livraisons de matières agricoles (par ex. huile de palme, cacao et soja) n'induisant pas de déforestation.

Par souci de protection du climat nous examinerons la capacité d'allocations ou d'autres formes de soutiens financiers aux cultures en zone humide.

## Stratégie agricole et protection des insectes

Nous appliquerons la stratégie agricole pour une utilisation des produits phytosanitaires compatible avec l'environnement et la nature, et nous la compléterons avec des soutiens financiers aux mesures d'applications de la « Stratégie nationale pour la biodiversité », et en particulier en ce qui concerne la protection des insectes. La protection des abeilles nous tient particulièrement à cœur. Nous présenterons cette stratégie avant le milieu de la législature.

Afin d'accélérer la procédure d'autorisation des produits phytosanitaires, nous renforcerons les administrations concernées en personnel. Nous veillons à une plus grande transparence des procédures d'autorisation des produits phytosanitaires et principes actifs au niveau national comme au niveau européen. Nous renforcerons la recherche pour élargir la gamme des moyens de protection des plantes innovants et existants (également dans l'agriculture écologique). Nous incluons dans cette stratégie l'horticulture, la vigne ainsi que la sylviculture. Nous compléterons la stratégie agricole par un programme d'innovation pour des méthodes digital-mécaniques, par exemple pour lutter contre les mauvaises herbes et décompacter les sols. Cela doit contribuer à réduire efficacement l'utilisation de produits phytosanitaires chimiques.

## Utiliser les opportunités de la digitalisation

Avec une politique de digitalisation progressive nous allons améliorer les opportunités futures de nos industries agricole et forestière, de l'horticulture et de la viticulture ainsi que de la pêche. Nous utiliserons le potentiel de la digitalisation dans la production agricole, par exemple pour réduire l'utilisation de produits phytosanitaires, d'engrais et de médicaments dans les élevages d'animaux mais aussi pour favoriser la collecte de données obligatoires. Cela se fera en accord avec les thématiques de l'interface de données et de formats standardisés. Les données produites avec des moyens publics doivent être rendues disponibles gratuitement et dans des formats appropriés. En sus des conditions cadres pour une responsabilité collective de l'état, des industries et des sociétés doivent être développées. Nous empêcherons que des données sensibles ou spécifiques à des entreprises soient cédées sans contrôle à des tiers.

Les métiers verts doivent devenir plus attractifs et adaptés au futur. En particulier dans le domaine de la numérisation de l'agriculture et de la sylviculture nous allons travailler en coopération avec les Länder, la corporation et les partenaires sociaux pour développer une stratégie de formation.

## Bien-être animal, labels de bien-être animal et élevage – L'Allemagne devrait être leader en matière de bien-être animal.

(...)

## Protection des terres

Notre objectif est de réduire de moitié l'utilisation des terres d'ici 2030, jusqu'à un maximum de 30 hectares par jour. Nous examinons par quels outils de planification et économiques supplémentaires l'objectif peut être atteint.

Le gouvernement fédéral soutient les Länder dans la modification des exigences du droit foncier en vue d'une structure agricole équilibrée et de la prévention des investissements non agricoles. Dans ce contexte, les règles d'attribution des zones restantes de la Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) doivent être révisées. Les jeunes agriculteurs et les créateurs d'entreprises devraient bénéficier d'une attention particulière.

Nous examinons dans quelle mesure les propriétaires touchés peuvent être mis à contribution dans la création de valeur de l'expansion du réseau ; si nécessaire, les paiements récurrents sont une possibilité.

## Forêts et foresterie

La foresterie multifonctionnelle est une utilisation importante des terres en Allemagne. Avec la Charte pour le bois 2.0, nous voulons élargir notre politique forestière axée sur le développement durable et rentable. Nous voulons poursuivre la Stratégie forestière 2020 en tant que ligne directrice centrale, complétée par l'idée de biodiversité.

Nous voulons créer un centre de compétences pour la forêt et le bois dans la branche d'activité du ministère fédéral de l'Alimentation et de l'Agriculture (BMEL). Dans le cadre de toutes les activités contre le changement climatique, la recherche sur la foresterie et le bois doit à l'avenir faire l'objet d'un financement public de la recherche. Les activités internationales conjointes devraient être encouragées.

## Chasse

Nous reconnaissons la chasse comme une forme d'utilisation durable et nous voulons continuer à la renforcer. Nous créerons des réglementations nationales pour la certification des munitions de chasse avec un effet d'abattage optimal avec une réduction simultanée du plomb, un certificat de tir, l'éducation et les tests des chasseurs et des fauconniers.

## Viticulture

Pour assurer que l'industrie vinicole allemande reste bien préparée à l'avenir et qu'elle préserve les paysages culturels allemands typiques, nous mettons en œuvre les changements dans la loi européenne sur l'étiquetage du vin. Dans le contexte de la concurrence internationale, nous encourageons la culture d'origine axée sur la qualité, la protection internationale de ces appellations et le développement durable de la viticulture, en particulier dans les pentes raides et escarpées. L'expansion des droits de plantation de vignes devrait continuer à être restrictive.

## Horticulture

Nous renforçons les entreprises du secteur horticole, avec la volonté de poursuivre le programme fédéral d'efficacité énergétique et de développer une stratégie de protection de la tourbe dans le but de fournir des alternatives respectueuses du climat pour réduire la part de la tourbe qui est détruite.

## Pêche, pêcheries et aquaculture

Après le Brexit, nous voulons aussi maintenir une pêche durable en mer du Nord et en mer Baltique, et accorder une attention particulière à l'environnement marin et la protection des stocks halieutiques. Nous voulons renforcer la pêche durable en mer et dans les terres, renforcer la compétitivité de l'aquaculture et en promouvoir un usage durable et moderne.

## Pâturage du bétail

L'élevage touche aussi bien à l'environnement, à la culture et au social qu'à la préservation de la biodiversité et du paysage culturel. Concernant le loup, la sécurité des personnes est notre plus grande priorité. Nous demandons à la Commission européenne d'examiner le statut de protection du loup en fonction de l'état de sa population pour pouvoir la réduire si nécessaire. Indépendamment de cela, le gouvernement fédéral développera un catalogue approprié de critères et de mesures pour le prélèvement de loups. À cette fin, nous travaillons avec la science pour développer des critères appropriés pour un prélèvement légal. Nous voulons que les loups qui franchissent des clôtures de pâturage soient blessés et que ceux qui deviennent dangereux pour les humains soient prélevés.

## Bioénergie

La bioénergie contribue à atteindre les objectifs climatiques dans le secteur de l'énergie et des transports. Nous voulons davantage développer le stock de plantes bioénergétiques via des appels d'offres. Nous allons augmenter le recyclage des déchets et accroître l'usage des plantes à fleurs.

## Lait

La production de lait revêt une importance majeure pour l'agriculture allemande, notamment en ce qui concerne la gestion des prairies à l'échelle nationale. Nous voulons développer des mesures et des outils pour être, à l'avenir, mieux préparés à des crises graves sur le marché du lait. En particulier, nous considérons que la modernisation des liens d'approvisionnement est ici une étape importante.

## Sécurité sociale agricole

Nous sommes attachés à un système de sécurité sociale agricole indépendant et nous voulons conserver un système performant et abordable.

## Commerce agricole international

Environ un tiers de la production de l'agriculture, de l'horticulture et de la viticulture allemande est exporté. Nous souhaitons donc développer davantage le soutien aux petites et moyennes entreprises de l'industrie agroalimentaire en leur donnant un large débouché aux marchés internationaux.

Le commerce équitable exige un équilibre entre les questions économiques, environnementales et sociales. Les produits agricoles produits en Allemagne ne doivent pas être produits et exportés aux dépens des pays en voie de développement. Nous souhaitons renforcer la coopération internationale en matière de projets et de recherche agricole et nutritionnelle, ainsi que la coopération avec les organisations internationales, en particulier la FAO et l'OIE, dans les différents domaines de compétences du Ministère fédéral de l'alimentation et de l'agriculture.

## Nutrition et protection de la santé du consommateur

Du champ à l'assiette, nous voulons promouvoir un mode de vie sain et durable, lutter contre les maladies liées à la nutrition et renforcer la protection de la santé du consommateur. En Allemagne, les risques pour la santé tels que l'obésité, l'obésité et les maladies cardiovasculaires, augmentent. Cela a des conséquences négatives majeures sur la qualité de vie des personnes touchées, et entraîne des coûts élevés pour le système de santé et le système social. Nous voulons augmenter le niveau d'appréciation de la nourriture dans la société. Les aliments ont leur valeur et ne devraient pas être vendus comme des produits d'appel. Nous voulons aider à préserver la diversité des producteurs – en particulier les PME – et des aliments de haute qualité, et à réduire le gaspillage alimentaire. Nous soutiendrons les nouvelles start-ups dans le secteur alimentaire. Nous attachons une grande importance à l'éducation nutritionnelle.

### Une nourriture saine

Le plan d'action « In FORM », éprouvé et en cours d'évaluation, qui se focalise sur les 1 000 premiers jours de la vie et les besoins particuliers des enfants et des personnes âgées, sera renforcé.

Pour la Stratégie nationale pour réduire le sucre, les graisses et le sel dans les produits finis, nous allons travailler sur un concept avec les parties prenantes pour définir des objectifs contraignants, scientifiques et un calendrier précis. En collaboration avec le commerce alimentaire, nous assurerons les possibilités de mise en œuvre pratique dans ce domaine. Dans le même temps, nous garderons un œil sur les besoins des entreprises artisanales.

La transparence et l'information des consommateurs devraient être assurées par un étiquetage alimentaire compréhensible et comparable afin de faciliter une alimentation équilibrée. Nous allons continuer à développer le système d'étiquetage nutritionnel des aliments transformés et emballés, en permettant la visualisation simplifiée des ratios, et à travers le lien avec le numéro de référence. Nous nous appuyons sur des systèmes déjà existants. Pour ce faire, nous allons examiner les conclusions du rapport de la Commission européenne d'évaluer les systèmes d'étiquetage volontaires existants et leurs effets. Nous allons, d'ici l'été, élaborer un modèle de consommation fondé sur la coopération avec les organisations alimentaires qui tient compte des intérêts particuliers des PME, et l'introduire dans le respect de la situation juridique de l'UE.

En ce qui concerne le fait que la Commission européenne doit fournir des profils nutritionnels dans le cadre de son programme REFIT, ces aliments traditionnels et les habitudes alimentaires de la population doivent être suffisamment pris en compte.

Au niveau européen, nous recherchons des critères juridiquement contraignants pour l'étiquetage des aliments végétariens et végétaliens.

Les appellations d'origine et les restrictions régionales existantes doivent être évaluées et développées et, si nécessaire, complétées de manière compatible avec le droit de l'UE. Il sera examiné, à la lumière de la décision de l'UE, dans quelle mesure les appellations d'origine peuvent être étendues à tous les produits animaux transformés.

Le gouvernement fédéral soutient les Länder, de sorte que les normes de la Société allemande de nutrition (DGE) seront présentées comme des normes minimales à l'échelle nationale dans les écoles, les centres de soins de jour et la restauration. Cela se fera en augmentant l'assistance aux sites de réseaux scolaires et l'expansion du « Centre national de la qualité de la nutrition dans les crèches et les écoles » (NQZ).

Nous poursuivons les efforts de réduction du gaspillage alimentaire de manière ciblée en intégrant toute la chaîne de valeur. Nous nous mettrons d'accord sur des objectifs de réduction du gaspillage alimentaire évitable dans l'industrie alimentaire. L'initiative « Trop bon pour la tonne » est en cours de développement dans une stratégie nationale avec les Länder. Nous vérifierons la date de péremption pour éviter de gaspiller de la nourriture. Nous encourageons également l'introduction d'emballages intelligents.

(...)



## IX. DES VILLES VIVABLES, DES RÉGIONS ATTRAYANTES ET DES LOGEMENTS ABORDABLES

(...)

### 4. Innovation et efficacité dans la construction

Le secteur de la construction est l'un des plus grands employeurs en Allemagne et, du point de vue de la concurrence internationale, performant et innovant. Nous voulons renforcer la compétitivité internationale du secteur de la construction, améliorer la qualification et la formation des professionnels, donner à l'industrie de la construction une sécurité en matière d'emploi et de développement économique, les aider à trouver des solutions innovantes et rendre l'administration de la construction plus efficace. Nous voulons libérer le potentiel de solutions compétitives et économiquement rentables, en particulier pour une construction respectueuse du climat, économe en ressources et abordable.

Pour atteindre les objectifs climatiques et accélérer la transition énergétique dans le secteur du chauffage, nous voulons faire davantage progresser l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables dans le secteur du bâtiment. Les principes d'économie, d'ouverture à la technologie, de simplification et la base du volontariat ont toujours de l'importance à nos yeux. Les économies visées de CO<sub>2</sub> peuvent également être comptabilisées au niveau du quartier.

Nous débureaucratiserons et simplifierons les textes réglementaires : nous rassemblerons les exigences de la réglementation sur les économies d'énergie (« Energieeinsparverordnung »/EnEV), de la loi sur les économies d'énergie (« Energieeinsparungsgesetz »/EnergieeinsparG) et de la loi sur la chaleur renouvelable (« Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz »/EEWärmeG) en une seule loi sur l'énergie des bâtiments modernes, et nous mettrons en œuvre les exigences de la législation de l'UE au 1<sup>er</sup> janvier pour les bâtiments publics et au 1<sup>er</sup> janvier pour tous les bâtiments (*sic*). Les exigences actuelles sur les bâtiments neufs et existants en matière d'énergie continueront donc de s'appliquer. En particulier, nous voulons éviter de nouvelles hausses de coûts pour les loyers immobiliers. En outre, nous introduirons une approche par quartier. Nous examinerons les avantages possibles d'un passage à une future législation sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Le passage éventuel devra être introduit au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier.

Nous voulons continuer à promouvoir la rénovation énergétique des bâtiments, réviser les programmes existants et mieux les coordonner. Ce faisant, nous voulons nous assurer que chaque euro public dépensé contribue à économiser autant de CO<sub>2</sub> que possible.

Nous voulons poursuivre le programme de réhabilitation des bâtiments vis-à-vis du CO<sub>2</sub>. Le remplacement des systèmes de chauffage anciens et inefficaces par des systèmes de chauffage modernes à haut rendement (y compris des chaudières à condensation) continuera d'être promu pour atteindre nos objectifs climatiques.

Nous voulons soutenir la rénovation énergétique des bâtiments par la fiscalité. Ainsi, nous offrirons à ceux qui le demandent le choix légal entre une subvention et une réduction de leur revenu imposable.

Nous prenons au sérieux le rôle d'exemple du secteur public dans le secteur du bâtiment. Nous voulons adopter un décret sur l'efficacité énergétique des bâtiments et un calendrier de rénovation énergétique concernant les propriétés fédérales, et les mettre en œuvre de manière cohérente dans le cadre de la planification financière. Ainsi, les objectifs de protection du climat doivent être atteints en tenant compte des exigences d'efficacité économique et de rentabilité.

Nous voulons développer le conseil en énergie et le rendre mieux adapté à ses clients.

Les innovations dans les technologies du bâtiment sont de plus en plus rapides. Les technologies de demain doivent désormais avoir leur chance face à la concurrence. Nous voulons donc promouvoir les innovations technologiques dans le développement de mesures qui permettent d'atteindre les objectifs climatiques dans le secteur du bâtiment.

Les travaux publics sont un facteur économique important. Ils favorisent en particulier les PME. Une réglementation sur les appels d'offres et contrats de construction (VOB) qui définit des règles de procédure justes, qui soit neutre vis-à-vis de la concurrence et qui soit soutenue par toutes les associations de construction, garantie de bons travaux de construction. Elle doit être sécurisée et revue pour être orientée vers l'utilisateur.

Le travail de la commission sur la réduction des coûts de construction, mise en place dans le cadre du « Pacte pour des logements et des constructions abordables », sera poursuivi. D'autres travaux seront menés sur les mesures à prendre pour mettre en œuvre ses recommandations visant à limiter les coûts de construction. Nous éviterons les mesures qui rendent la création de logements plus coûteuse. Les normes doivent être examinées pour leurs avantages et réduites dans la mesure du possible. En éliminant les réglementations superflues à tous les niveaux, nous voulons libérer le potentiel de réduction des coûts. Nous nous engageons à faire en sorte que

soit réalisée, pour toute nouvelle normalisation dans le domaine de la construction, une étude d'impact sur les coûts de construction et de logement qui serve de base pour décider si la norme sera introduite ou non et qui soit publiquement documentée (portail Internet). Nous nous efforçons de mieux harmoniser la réglementation sur le bâtiment en coordination avec les Länder, notamment en matière de protection contre les incendies. Le bâtiment produit en série et modulaire doit être développé dans le cadre du programme de recherche « Construction du futur » et testé dans des projets modèles. Nous voulons ainsi aider les Länder à introduire des permis de construire référentiels.

Nous voulons lancer une initiative conjointe avec l'industrie de la construction et les autres partenaires concernés pour élaborer un ensemble de mesures pour lutter contre les pénuries de main-d'œuvre.

Le programme de réforme de la construction fédérale doit être mis en œuvre rapidement. Au sein du gouvernement fédéral, le ministère de la Construction est responsable de la construction fédérale et des administrations fédérales travaillant pour le gouvernement fédéral. L'Office fédéral du bâtiment et de l'aménagement du territoire (BBR) doit être renforcé et doté du personnel nécessaire à l'assurance de la qualité de la construction fédérale.

Face au risque accru pour les actifs immobiliers du gouvernement fédéral en Allemagne et à l'étranger, nous voulons répondre par une protection constructive améliorée, en particulier pour les représentations allemandes dans les pays à fort potentiel de risque.

Nous voulons faire progresser la digitalisation de la construction et de la planification de chantier tout au long de la chaîne de création de valeur de la construction, en tenant compte des intérêts des PME et des petits bureaux de planification de chantier. Cela inclut la poursuite du développement de la Modélisation de l'Information du Bâtiment (BIM) pour tous les métiers de la construction et de la planification de chantier. Nous voulons utiliser davantage la BIM dans les projets de construction fédéraux.

La réglementation sur les honoraires des architectes et ingénieurs (HOAI) est un outil indispensable pour garantir la qualité du bâtiment et la culture du bâtiment, et une condition préalable pour une concurrence équitable en matière de prestation. Nous nous engagerons pour son maintien en Allemagne et au niveau européen. Nous voulons également assurer la qualité de la formation des architectes et des ingénieurs dans le futur.

Nous voulons poursuivre l'initiative de recherche « Construction du futur » et la développer au regard des sujets de la protection du climat et des concepts de construction neutres en CO<sub>2</sub>, du logement étudiant, de la construction abordable, de la digitalisation et de la construction en bois. En construisant avec du bois, nous voyons un potentiel de développement supplémentaire et nous voulons étudier les mesures qui permettraient d'éliminer les entraves et obstacles existants.

## XI. UN USAGE RESPONSABLE DE NOS RESSOURCES

### 1. Environnement et climat

Nous voulons préserver une nature intacte pour nos enfants et petits-enfants. Notre objectif est celui d'un environnement propre et d'une protection de la biodiversité. Pour ce faire, nous respecterons pleinement le principe de durabilité, et nous prendrons des mesures efficaces pour arrêter la disparition d'espèces, rendre l'utilisation des terres plus respectueuse de l'environnement, mieux protéger l'eau et les sols, garder un air propre et recycler nos ressources.

Nous défendons une politique climatique et environnementale qui réussit à associer préservation de la nature et protection des ressources naturelles à la réussite économique et la responsabilité sociale. Nous nous engageons à mettre en place une politique environnementale efficace, ouverte à la technologie et qui favorise l'innovation, que nous formons avec nos partenaires sociaux. Nous mettons intégralement en œuvre la législation de l'UE.

Nous montrerons qu'une protection climatique ambitieuse, une prospérité économique et un équilibre social sont compatibles. Avec la poursuite de l'expansion des énergies renouvelables et le retrait progressif, déjà très avancé, de l'énergie nucléaire, nous avons largement jeté les bases pour construire l'avenir. Nous allons à présent créer un nouveau système énergétique intégré constitué d'énergies renouvelables, d'efficacité énergétique, d'expansion accélérée des réseaux électriques, de réduction progressive de la production d'électricité issue de combustibles fossiles et de l'utilisation accélérée des technologies numériques. La compatibilité climatique et environnementale, la sécurité de l'approvisionnement et l'accessibilité financière sont les piliers de cette politique énergétique. Maintenir la compétitivité de notre économie est la condition fondamentale d'une transition énergétique réussie et, pour cela, que celle-ci devienne aussi un modèle de réussite à l'échelle internationale.

#### Environnement

La protection de l'environnement comme élément d'une politique globale de développement durable

L'action gouvernementale sera mesurée à l'aune de la mise en œuvre de l'Agenda 2030 et de la promotion du développement durable. Nous voulons développer davantage, de manière continue et ambitieuse, la stratégie nationale de développement durable.

Nous voulons développer davantage le programme national pour une consommation durable, et renforcer davantage le « centre d'expertise de la consommation durable ». Nous viserons à renforcer les normes environnementales de la directive européenne sur l'écoconception.

Afin de respecter l'effet d'exemplarité de l'administration publique, le gouvernement fédéral doit mettre en œuvre et développer davantage son « programme d'action en matière de durabilité ».

Nous soumettrons toutes les subventions – nouvelles et anciennes – à un examen constant conformément aux orientations en matière de subventions et au principe de durabilité.

## Protection de l'environnement au niveau européen et international

Les menaces mondiales sur l'environnement exigent une politique internationale forte en faveur de l'environnement. C'est pourquoi nous œuvrerons au renforcement des institutions environnementales internationales – en particulier en étroite coopération avec la France. Nous voulons augmenter le financement des politiques internationales en faveur de l'environnement. Nous nous opposons à la perte progressive de biodiversité, à la destruction des forêts et à la perte croissante de sols fertiles. Nous étendrons notre implication dans la protection internationale des espèces et contre le braconnage et le commerce illégal d'espèces sauvages. Une eau propre est le premier moyen de subsistance de tous les humains. Afin de prévenir les crises et de combattre l'exode de populations, nous voulons permettre l'amélioration de l'approvisionnement en eau au niveau local dans le cadre d'une initiative conjointe avec l'industrie allemande de l'eau, notamment en Afrique.

Nous utiliserons la présidence de l'UE en 2020 pour relever encore le niveau d'ambition de la protection européenne de l'environnement. Nous sommes attachés au principe européen de précaution. Nous voulons faire avancer l'Europe sur le chemin d'une économie durable.

## Protection des océans à l'échelle internationale

Nous lutterons contre la surexploitation des océans, et nous améliorerons la protection des océans, en particulier contre les déchets. Nous sommes attachés à l'établissement d'un réseau de zones protégées en haute mer et d'une Convention internationale pour la protection de la biodiversité pélagique, et nous soutenons la création de zones protégées en Arctique et en Antarctique. Afin de mieux protéger la mer du Nord et la mer Baltique, nous mettrons en place une gestion efficace des pêches récréatives dans les zones protégées ; nous plaiderons pour une réglementation efficace de la pêche au niveau européen et une meilleure promotion des techniques et pratiques de pêche plus respectueuses des écosystèmes. Des réglementations internationales doivent être élaborées pour que l'exploitation minière en haute mer soit respectueuse de l'environnement.

## Protection contre les inondations, protection de l'eau

Nous mettrons en œuvre et renforcerons le programme national de protection contre les inondations que nous équiperons de manière permanente pour les dix prochaines années. Par ailleurs, nous étendrons ce programme à la prévention des inondations et la protection du littoral. Nous continuerons de prendre en compte les intérêts des propriétaires fonciers.

Nous développerons des plans d'aménagement transnationaux de protection des personnes et de l'environnement le long de nos eaux d'ici 2021 pour mieux nous protéger des inondations.

En concertation avec le milieu agricole, nous viserons à économiser l'eau. Nous voulons davantage développer le système de taxe sur les eaux usées pour réduire la pollution de l'eau. Nous voulons, par une campagne publique, attirer l'attention sur les dangers du fait de se débarrasser de produits pharmaceutiques via les eaux usées, viser à ce qu'ils soient correctement manipulés et, en particulier, améliorer la protection de nos ressources en eau contre les produits chimiques.

Nous voulons davantage développer la stratégie allemande d'adaptation au changement climatique et fournir les ressources nécessaires à cette fin.

## Protection de la biodiversité

Nous avons pour tâche de faire de la protection de la biodiversité l'un des piliers de notre politique environnementale. En même temps, nous voulons accélérer la transposition de la stratégie nationale pour la biodiversité.

Nous poursuivrons le programme couronné de succès d'« héritage naturel national » sur 30 000 ha, dont 20 000 provenant des sociétés d'exploitations et d'administration des sols (Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH).

Nous voulons poursuivre le programme fédéral « biodiversité » et augmenteront les moyens pour le programme fédéral d'encouragement « chance.natur ». En collaboration avec les Länder, nous travaillerons sur un plan d'action commun pour les territoires protégés. Nous mettrons à disposition un fond « nature sauvage » avec pour objectif de soutenir les Länder dans l'application de l'objectif 2% de nature sauvage. Le programme fédéral « Allemagne pays bleu » sera poursuivi. Nous voulons réaliser une stratégie de protection des marais et appliquer les premières mesures durant cette législature. En ce qui concerne l'augmentation de la diversité des espèces et des biotopes en ville, nous voulons un Masterplan pour appliquer le livre blanc « du vert dans la ville ».

Nous lutterons de manière étendue contre la disparition des insectes. Avec le programme d'action de protection des insectes, nous souhaitons améliorer les conditions de vie des insectes. Nous voulons construire un centre scientifique de supervision de la biodiversité sous la supervision des ministères fédéraux de l'environnement et de l'agriculture.

Nous nous orienterons au niveau européen pour plus de moyens pour la protection de la nature, avec l'aide des zones Natura 2000, et grâce à un fonds indépendant européen de protection de la nature.

Nous initierons le dialogue entre paysans, chasseurs, pêcheurs, les associations de protections de la nature et les scientifiques, pour améliorer la protection de la faune et de la flore indigène et non indigène.

Notre objectif est d'éviter si possible les atteintes à la nature et aux paysages. Là où ce n'est pas possible, nous compenserons les dégradations, pour assurer la continuation des capacités du milieu naturel. Nous souhaitons créer un règlement de compensation fédéral contenant un ensemble de diverses mesures de qualité, pour préserver les marges de manœuvres des services d'homologations, lors de la construction des installations d'énergies renouvelables et de construction du réseau électrique de sorte à limiter au possible leurs impacts.

L'agriculture, la sylviculture et les pêcheries sont importantes au regard de la protection du climat et la préservation de la biodiversité. Nous voulons renforcer les mesures de protections en collaboration avec ces secteurs et développer l'utilisation des outils existants. Nous souhaitons faire avancer la protection, la conservation et le redéveloppement de forêts à l'échelle internationale, ainsi que son financement.

## Économie circulaire

Nous voulons continuer le développement du modèle allemand d'économie circulaire. Des taux de recyclage exigeants, la concurrence et la responsabilité vis-à-vis des produits doivent désormais former le cadre de notre action. Nous voulons aussi dans le cadre du paquet européen sur l'économie circulaire et de la stratégie plastique européenne, limiter les déchets et améliorer le recyclage. Améliorer les possibilités de recours aux matériaux recyclés, et tester les incitations et éventuellement les obligations possibles. Nous souhaitons aussi améliorer la responsabilité produit, c'est-à-dire que les fabricants doivent améliorer la durée de vie, la possibilité de réparer et le recyclage des produits.

Nous évaluerons le potentiel de recyclage des déchets tels que le vieux bois, les vieux textiles et les vieux pneus. Dans le débat entre l'usage unique (jetable) et le multi-usage (réutilisable), nous proposons de trancher sur des bases scientifiques et avec pour objectif la maximisation des bénéfices écologiques. C'est pourquoi nous poursuivrons le développement d'une base de bilans écologiques permettant de décider avec une méthodologie uniforme. Nous réaliserons ensemble avec le monde économique une « Stratégie nationale de recherche et d'innovation pour les technologies de protections des ressources ».

Nous voulons faire avancer la protection du sol en pratique et un cadre fédéral juridiquement contraignant et uniforme pour l'utilisation des déchets minéraux. Le règlement pour les matériaux de constructions et la protection du sol doit garantir un haut niveau de protection pour les êtres humains, le sol et les aquifères, en même temps qu'une solution pratique, efficace économiquement et évitant l'engorgement de leur moyen de traitement.

## Maintien de la pureté de l'air

Nous voulons rapidement abandonner la TA Luft pour s'adapter au niveau actuel de la technique.

## Environnement et santé

Pour des raisons de concurrence, nous veillerons sur le plan européen à ce que les produits non fabriqués dans l'Union européenne et importés pouvant contenir ou relâcher des substances potentiellement dangereuses soient soumis au règlement REACH. La procédure REACH est une solution adéquate et éprouvée pour réguler ces substances.

Nous souhaitons concrétiser l'amélioration de la protection de la santé des rayonnements ionisants de la loi Strahlenschutzgesetz 2017. Dans l'agence fédérale pour la protection contre les rayonnements, nous voulons créer un centre de compétences protection des rayonnements et réseau électrique. Nous voulons garantir la protection contre les champs magnétiques de la numérisation, particulièrement ceux dus à la construction des futures antennes pour le réseau mobile.

## Politique nucléaire

Nous poursuivrons de manière ciblée la sortie de l'énergie nucléaire d'ici la fin 2022. Pour la durée restante de production des centrales, l'impératif majeur reste la sécurité maximale, qui doit être assurée en permanence par tous les exploitants.

Nous voulons introduire dans la « procédure au principal » une procédure de consultation « en privé », afin que les documents soumis au secret puissent être introduits dans la procédure administrative principale pour démontrer le respect des conditions d'autorisation tout en assurant la préservation du secret.

Au sein de l'UE, nous nous engagerons pour que les objectifs du traité EURATOM concernant l'utilisation de l'énergie nucléaire soient adaptés aux défis de l'avenir. Nous ne voulons aucune subvention de l'UE pour de nouvelles centrales nucléaires. Nous voulons un arrêt strict de toutes les participations de fonds souverains (d'États de l'EU) à des centrales nucléaires à l'étranger.

Nous sommes favorables à une mise en œuvre rapide de la recherche d'un lieu de stockage final conformément à la loi sur le choix d'un site pour l'entreposage des déchets hautement radioactifs. Nous restons attachés à l'objectif fixé par la loi, qui est de définir l'emplacement d'ici 2031. Pour cela, la prochaine étape impérative est la détermination des emplacements exploratoires à ciel ouvert. Pour permettre l'accessibilité et la publication des données scientifiques nécessaires à cet effet, il est impératif que soit votée rapidement la loi sur les données des géosciences. La réalisation rapide de cette procédure est également dans l'intérêt des citoyens et des communes sur lesquelles se trouvent actuellement des sites d'entreposage temporaires. Il n'est pas question que ceux-ci deviennent des sites définitifs de fait.

Afin de permettre une élimination sans risque des quantités importantes de déchets faiblement et moyennement radioactifs déjà produits et le démantèlement rapide des centrales nucléaires, nous voulons que soit achevé et mis en service dès que possible le site de Schacht Konrad (ancienne mine de fer, en Basse-Saxe) qui servira de site de stockage final pour les déchets faiblement et moyennement radioactifs, mais aussi que soient réalisés au préalable les contrôles impératifs des produits. Un site de conditionnement est indispensable à la réalisation rapide des travaux d'entreposage, c'est pourquoi nous voulons la mise en place d'un site de ce type, et commencer sans délai les travaux de planification nécessaires à ce titre.

Nous allons élaborer une stratégie de maintien à long terme des compétences et des personnels techniques pour l'exploitation, le démantèlement, la sécurité des installations nucléaires, et pour le stockage intermédiaire et final.

Nous voulons que l'Allemagne exerce une influence durable en Europe en matière de sécurité des réacteurs, y compris après la sortie nationale de l'énergie nucléaire. Plusieurs pays voisins continuent d'utiliser l'énergie nucléaire. Au vu du vieillissement du parc des centrales nucléaires en Europe, nous voulons continuer de nous engager en faveur de contrôles de sécurité approfondis, d'objectifs de sécurité ambitieux dans l'UE, et pour la mise en place d'un système de contrôle mutuel tout en maintenant la responsabilité des États. Tous ceux qui veulent intervenir dans les questions de sécurité doivent pouvoir le faire. Pour cela, il est indispensable de maintenir le savoir-faire.

Les travaux de récupération des déchets de la mine de recherche d'Asse (Basse-Saxe) doivent être poursuivis en priorité. De même, la mise à l'arrêt du site de stockage final de Morsleben (Saxe-Anhalt) doit être menée à bien aussi rapidement que possible.

Nous voulons empêcher que des combustibles nucléaires issus de la production allemande ne soient utilisés dans des installations à l'étranger, dont la sécurité est incertaine du point de vue allemand. Nous vérifierons par conséquent la manière de parvenir à cet objectif de façon juridiquement sécurisée.

## Protection de la biodiversité

Au moyen d'une stratégie de réduction systématique, nous allons restreindre nettement le recours aux produits phytosanitaires contenant du glyphosate, avec pour objectif final de mettre fin définitivement à leur utilisation dès que possible. Pour cela, nous développerons, en collaboration avec les acteurs de l'agriculture, des alternatives dans le cadre d'une stratégie culturelle, et nous établirons une réglementation concernant une utilisation des produits phytosanitaires respectueuse de l'environnement et de la nature. Nous ancrerons les mesures juridiques nécessaires à cet effet dans un cadre conforme à la législation de l'UE.

## Climat

Nous nous engageons à respecter les objectifs climatiques nationaux, européens et ceux conclus dans le cadre de l'Accord de Paris sur la lutte contre le réchauffement climatique pour 2020, 2030 et 2050 pour tous les secteurs. Conformément à l'Accord de Paris, l'Allemagne s'engage à limiter le réchauffement global nettement en dessous de deux degrés, et si possible à 1,5°C, et à atteindre au plus tard dans la deuxième moitié du siècle une quasi-neutralité au niveau mondial en matière de gaz à effet de serre.

Nous appliquons intégralement le Programme d'action « Lutte contre le changement climatique 2020 » (Klimaschutz 2020) et le Plan de lutte contre le changement climatique 2050 (Klimaschutzplan 2050) avec les paquets de mesures et les objectifs applicables à tous les secteurs, et nous mettrons en place des compléments pour atteindre l'objectif climatique pour 2020 aussi rapidement que possible. Nous voulons dans tous les cas atteindre l'objectif de réduction pour 2030. Ceci devra être réalisé dans le respect du « triangle d'objectifs » Sécurité d'approvisionnement, Respect de l'environnement et Viabilité économique, mais aussi sans rupture structurelle et au moyen d'un net renforcement des efforts de développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique. Nous restons favorables à une politique climatique fondée sur les résultats scientifiques, technologiquement ouverte et efficace.

Nous mettrons en place une commission « Croissance, changement structurel et emploi », à laquelle participeront divers acteurs issus du monde de la politique, de l'économie, des associations environnementales, des syndicats, ainsi que des Länder et des régions concernés ; d'ici la fin 2018, cette commission élaborera, sur la base du Programme d'action « Lutte contre le changement climatique 2020 » et du Plan de lutte contre le changement climatique 2050, les éléments suivants :

- mesures visant à réduire autant que possible le déficit par rapport à l'objectif de 40 % de réduction d'ici à 2020,
- mesures permettant d'atteindre de manière sûre l'objectif de 2030 pour le secteur énergétique, y compris une analyse d'impact complète,
- un plan de réduction progressive et d'arrêt de la production électrique à partir de charbon, y compris une date finale ainsi que des mesures d'accompagnement juridiques, économiques, sociales et de politiques structurelles nécessaires
- la protection financière pour les mutations structurelles nécessaires dans les régions touchées, et un fonds de mutations structurelles financé sur le budget fédéral.

Une procédure doit être menée en parallèle pour le secteur de la construction et du transport. Cela nous permettra de poser les fondements pour atteindre les objectifs sectoriels pour 2030. C'est pourquoi nous voulons adopter une loi garantissant le respect des objectifs de lutte contre le changement climatique de 2030. Nous voterons en 2019 une application juridiquement contraignante.

L'État fédéral s'accordera également avec les régions concernées pour la poursuite de la réhabilitation des mines de lignite après 2022. L'Initiative Nationale pour la lutte contre le changement climatique sera poursuivie.

Renforcer le système d'échange de quotas d'émission comme instrument pilote de la lutte contre le changement climatique. Notre objectif est un système de tarification du CO<sub>2</sub> qui soit autant que possible mis en place au niveau mondial, et qui comprenne en tous cas les pays du G20. Nous allons nous saisir de l'impulsion donnée par la Résolution commune de l'Assemblée nationale française et du Bundestag allemand à l'occasion du 55<sup>e</sup> anniversaire du traité de l'Élysée le 22 janvier 2018 et nous poursuivrons en collaboration étroite, dans la ligne de l'amitié franco-allemande, la mise en œuvre de l'Accord de Paris de 2015 sur la lutte contre le changement climatique et des engagements du « One Planet Summit » de 2017.

Nous assurerons la compétitivité internationale des industries, notamment celles qui sont intensives en énergie, ce qui nous permettra de sécuriser des filières intégrées et de garantir une protection complète contre les fuites de carbone.

Nous reconnaissons la responsabilité allemande dans la lutte internationale contre le changement climatique et nous promovons la poursuite de la croissance du financement climat international par l'Allemagne dans le cadre de l'augmentation des fonds destinés à l'APD (aide publique au développement).

## 2. Aménagement du territoire

D'ici 2021, nous adapterons également les plans d'aménagement du territoire pour les zones économiques extérieures en mer du Nord et en mer Baltique pour assurer une exploitation durable des océans à la lumière des changements climatiques attendus.

## BIBLIOGRAPHIE

**CDU, CSU und SPD.** « Koalitionsvertrag, Ein neuer Aufbruch für Europa, Eine neue Dynamik für Deutschland, Ein neuer Zusammenhalt für unser Land, Berlin », 07 février 2018

**CESE.** « Comment accélérer la transition énergétique ? Avis sur la mise en œuvre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) », 28 février 2018

**Assemblée nationale et Bundestag.** « Pour un nouveau Traité de l'Élysée, accroître le rôle des parlements dans la coopération franco-allemande. Résolution commune de l'Assemblée nationale et du Bundestag allemand à l'occasion du 55<sup>ème</sup> anniversaire du Traité de l'Élysée », 22 janvier 2018

**Terra Nova.** « Accélérer la décarbonation : vers un prix minimum du CO2 pour l'électricité en Europe de l'Ouest », 29 août 2017

**Wirtschaftsrat der CDU.** « Energie-Agenda 2030 – Die Energiewende zum Treiber für Wachstum und Innovationen machen », 02 mars 2018



[www.theshiftproject.org](http://www.theshiftproject.org)