

COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE
MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW

van

WOENSDAG 30 APRIL 2008

Voormiddag

COMMISSION DE L'ECONOMIE,
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'EDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES
ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE

du

MERCREDI 30 AVRIL 2008

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.29 uur en voorgezeten door de heer Bart Laeremans.
La séance est ouverte à 10.29 heures et présidée par M. Bart Laeremans.

Le **président**: Nous allons commencer, wel een kwartier later dan afgesproken. Ik hoop dat het geen gewoonte wordt in deze commissie.

01 Question de M. Christian Brotcorne au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le projet de taxation au kilomètre" (n° 4312)

01 Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de minister van Klimaat en Energie over "de plannen voor een kilometerheffing" (nr. 4312)

01.01 **Christian Brotcorne** (cdH): Monsieur le président, je vous prie tout d'abord de m'excuser pour mon retard, mais j'assistais à la commission des Relations extérieures, qui est simultanée à celle-ci, où se tient un débriefing sur la mission au Congo. Vous comprendrez qu'il est parfois un peu difficile d'organiser nos agendas.

Monsieur le ministre, ma première question a trait au projet de taxation au kilomètre. Vous n'ignorez pas que le ministre-président de la Région wallonne a exprimé cette position relativement nouvelle dans la perspective d'une taxation variable des automobiles en fonction des kilomètres parcourus. À l'instar de la Flandre et de Bruxelles, la Wallonie semble donc à présent favorable à ce système de taxation des véhicules utilisant les nouvelles technologies disponibles pour adapter la charge fiscale à la distance parcourue, voire même au type de parcours.

Ce système existe déjà pour les camions en Allemagne, aux Pays-Bas et au Grand-Duché de Luxembourg. Si la Belgique rejoint ce groupe, cela représentera un trafic encore plus important dans un espace continu, ce qui incitera peut-être à adopter une norme européenne.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

En tenant compte du fait que les Régions sont compétentes en matière de fiscalité automobile, quelle sera l'implication de l'État fédéral dans ce dossier? Quelle est votre position à ce sujet?

Y a-t-il un espace de concertation avec les pays voisins, notamment ceux qui pratiquent déjà le système avec les poids lourds?

À votre connaissance, ces pays ont-ils des projets concernant les voitures?

Ce mode de taxation innovant est-il ou pourrait-il être débattu au niveau européen en vue d'une possible harmonisation?

01.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Brotcorne, comme vous l'indiquez dans votre question, il s'agit d'une compétence régionale; il existe bien un espace de concertation Benelux, mais comme il est de compétence régionale, je n'y suis pas impliqué.

Au niveau européen, une proposition de directive concernant un cadre de taxation afin d'intégrer les émissions de CO₂ des voitures est en discussion au Conseil ECOFIN. Le ministre des Finances pourra vous en dire plus à ce propos.

Par ailleurs, à la demande des ministres régionaux de la Mobilité et de M. Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, ce sujet est inscrit sur la table du Printemps de l'environnement. J'espère donc que nous pourrions à cette occasion avoir un premier échange de vues, voire un accord sur cette technique dans le cas où elle rencontrerait un large assentiment.

Comme c'est une compétence régionale, il appartient aux Régions de se mettre d'accord.

01.03 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le ministre, il s'agit effectivement d'une compétence régionale, comme vous l'avez bien dit, mais peut-être le fédéral peut-il intervenir au niveau européen où une harmonisation serait souhaitable.

J'entends que vous me parlez à la fois de vos collègues Reynders et Schouppe à ce stade. Je pense que votre contribution pourrait également être intéressante, ne serait-ce que dans le cadre du Printemps de l'environnement. En effet, tout ceci participe peut-être à une meilleure gestion des gaz à effet de serre.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

Le **président**: Monsieur Brotcorne, cela vous conviendrait-il que votre collègue Schyns pose sa question maintenant vu qu'elle était déjà arrivée tout au début de la commission et qu'elle est pressée? Je vous remercie de votre accord.

02 Question de Mme Marie-Martine Schyns au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le tarif de nuit et de week-end de l'électricité" (n° 4907)

02 Vraag van mevrouw Marie-Martine Schyns aan de minister van Klimaat en Energie over "het nachten weekendtarief voor elektriciteit" (nr. 4907)

02.01 Marie-Martine Schyns (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je reviens simplement sur une réponse que vous avez apportée à une question orale de mon prédécesseur, Melchior Wathelet, et qui concernait les tarifs d'électricité de nuit et de week-end. Sa suggestion, qui nous paraît tout à fait intéressante, était de savoir s'il était possible d'étendre ce tarif de nuit et de week-end également aux jours fériés. Dans votre réponse, vous aviez précisé que vous demanderiez un avis à la CREG, notamment pour obtenir une analyse un peu circonstanciée sur la possibilité ou non de cette extension.

Monsieur le ministre, cet avis a-t-il été rendu? Une analyse vous a-t-elle été fournie?

02.02 Paul Magnette, ministre: Madame Schyns, je vous souhaite tout d'abord la bienvenue dans cette commission.

Conformément à ce que j'avais signalé à M. Melchior Wathelet en réponse à sa question orale n° 1640, j'ai en effet soumis pour analyse à la CREG la proposition qu'il avait formulée et, dans une étude du 6 mars dernier, la CREG a émis les observations suivantes.

D'abord, contrairement à l'extension du tarif de nuit au week-end, celle aux jours fériés aurait un impact très limité: 150 heures par an, c'est-à-dire 1,72% de la période totale sur un an. Il est peu probable dès lors que cette mesure tarifaire entraîne un important transfert des consommations, même si elle peut présenter un avantage pour les clients disposant d'un compteur bi-horaire.

Pour les gestionnaires de réseaux de distribution et les fournisseurs, les mesures pourraient créer une

légère perte de revenus puisque le nombre d'heures facturées au tarif de nuit augmenterait et ils souhaiteront certainement que leurs recettes globales demeurent inchangées. Cela susciterait une hausse des tarifs de jour et/ou de nuit, comme cela avait été effectué lors de l'extension au week-end à partir du 1^{er} janvier 2007. Il conviendrait alors de ne pas pénaliser les consommateurs disposant d'un compteur mono-horaire et de limiter les éventuelles adaptations à ceux qui bénéficient d'un compteur bi-horaire.

Sur le plan légal, il faut noter que l'extension du tarif de nuit au week-end avait donné lieu à l'adaptation par un arrêté ministériel du 21 décembre 2006 de l'arrêté royal du 11 juillet 2002 relatif aux tarifs de raccordement aux réseaux de distribution et d'utilisation de ceux-ci. Conformément à l'article 129 de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses, l'arrêté royal du 11 juillet 2002 ne reste toutefois en vigueur que jusqu'à l'année d'exploitation 2008.

Un nouvel arrêté royal devra donc être adopté très prochainement, sur la base de la loi de 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité, afin de créer le cadre réglementaire nécessaire à l'établissement des tarifs pluriannuels pour les années d'exploitation 2009 à 2012. En conséquence, je veillerai à ce que ce prochain arrêté tarifaire puisse inclure l'extension du tarif de nuit aux jours fériés légaux, de manière à réduire les consommations d'électricité durant les heures de pointe et à favoriser leur déplacement vers les périodes plus calmes.

Même si son impact sera nettement plus limité que celui de l'extension du tarif de nuit au week-end, cette mesure peut avoir un effet bénéfique au niveau des réseaux de transport et de distribution mais également et surtout au niveau de la production d'électricité. Reste à voir si nos concitoyens attendront le 1^{er} mai pour faire leur lessive!

02.03 Marie-Martine Schyns (cdH): Je ne manquerai pas de transmettre votre réponse aux personnes qui avaient interpellé celui qui est devenu un de vos collègues au gouvernement. Merci pour votre réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de M. Christian Brotcorne au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les émissions nocives des moteurs diesel" (n° 4461)

03 Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de minister van Klimaat en Energie over "de schadelijke uitstoot van dieselmotoren" (nr. 4461)

03.01 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le club automobile flamand VAB a publié très récemment les résultats d'une analyse consacrée aux effets nocifs des moteurs diesel comparés aux émissions des moteurs à essence. Le point de départ du propos est l'augmentation constante des achats de véhicules alimentés au diesel dans notre pays: aujourd'hui, ils représentent 80% des achats de véhicules neufs.

En général, les moteurs diesel modernes consomment moins et produisent donc moins de CO₂. Pour cette raison, ils sont avantagés par la politique d'incitants du gouvernement qui base la discrimination sur le seul rejet de dioxyde de carbone. Selon le VAB, cette approche est trop restrictive. En particulier, elle ne tient pas compte des autres polluants rejetés massivement par les mécaniques au diesel, notamment d'importantes quantités d'oxyde d'azote et de particules fines qui sont à l'origine de graves problèmes de santé publique: complications respiratoires, maladies cardio-vasculaires, etc.

Pour les particules fines, la solution technique existe et est déjà proposée par certains constructeurs, contre un supplément de prix non négligeable. Il s'agit de la mise en place d'un filtre à suie ou filtre à particules. Mais la politique actuelle ne tient pas compte de la présence d'un tel équipement. Et la proportion de véhicules neufs qui en sont équipés est très faible.

Toujours selon le VAB, "le gouvernement fédéral belge mène une politique contre-productive en octroyant un bonus aux voitures à faible rejet de CO₂, ce qui encourage les automobilistes à acheter une voiture diesel, laquelle est pourtant bien souvent démunie d'un filtre à particules. Or, les émissions de ce type de moteur sont plus toxiques que celles d'une voiture roulant à l'essence. Seule une voiture diesel sur sept ayant bénéficié en 2007 du bonus était livrée avec un filtre".

Certes, il ne faut pas remettre en question les objectifs de réduction des émissions de dioxyde de carbone et

les moteurs diesel peuvent y contribuer utilement, mais ne convient-il pas d'être plus ambitieux et de profiter de l'élan actuel pour faire d'une pierre deux coups en modulant les incitants gouvernementaux dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de généraliser les filtres à particules sur les moteurs diesel?

Il y a certes un surcoût, mais les sommes consacrées par nos compatriotes ou par leurs employeurs à l'achat d'une voiture neuve sont importantes et permettent d'envisager un effort environnemental, surtout si les autorités publiques les encouragent financièrement. Les enquêtes d'opinion récentes montrent d'ailleurs que la sensibilité de la population aux questions d'environnement se développe très vite. C'est l'occasion de joindre le geste à la parole!

Monsieur le ministre mes questions sont les suivantes.

1. Quelles sont, selon vous, les conséquences du nombre croissant de véhicules diesel en circulation, du point de vue de la protection de l'environnement et du point de vue de la santé publique?
2. Le gouvernement envisage-t-il de modifier sa politique actuelle pour encourager l'équipement des moteurs diesel avec des filtres à particules? Cela vous paraît-il souhaitable?
3. Y a-t-il actuellement des obligations spécifiques pour les camions en la matière? Ceux-ci sont en effet de gros consommateurs de diesel.
4. Selon mes informations, l'Union européenne a des projets de réglementation dans ce domaine à l'horizon 2011. Qu'en est-il? Pouvez-vous nous faire part des informations dont vous disposez à ce sujet?

J'imagine que, sur un point de ma question relatif à la fiscalité automobile, vous me direz qu'il relève aussi de M. Reynders. Je trouvais cependant utile que vous incluez un représentant du SPF Finances dans le cadre de votre Printemps de l'environnement car, très souvent, il apparaît que la fiscalité est un outil très important pour mener une réelle politique environnementale.

03.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Brotcorne, j'ai entamé des discussions fructueuses avec le secrétaire d'État à la fiscalité verte, M. Bernard Clerfayt, qui participera effectivement aux travaux du Printemps de l'environnement, en particulier à ceux liés à la mobilité, d'une part, et à l'énergie, d'autre part, deux secteurs pour lesquels l'instrument fiscal représente un élément important.

Pour en revenir aux véhicules diesel, il est incontestable qu'ils posent des problèmes de santé et d'environnement. Les particules et les oxydes d'azote entraînent des troubles pulmonaires et cardiaques. Les émissions d'oxyde d'azote entraînent également la formation d'ozone troposphérique. La réduction tant des pics de ces polluants que de la pollution structurelle de fond est un enjeu majeur.

Pour ces raisons, je m'engage fermement à modifier la politique actuelle en préparant cette année un Plan Air, qui vise à réduire tant les émissions de ces polluants que les pressions exercées par les secteurs et cibles sur lesquels nous pouvons agir au niveau fédéral: les moteurs, les carburants, les produits, les engins extérieurs et les appareils de chauffage.

Parmi ces mesures, l'accélération de la pénétration trop faible des filtres à particules, de série et de seconde monte, est une piste qui sera promue, comme le prévoit la déclaration gouvernementale. Proposer des incitants pour les véhicules qui anticipent la future norme EURO 5 est une piste que nous étudions.

Pour les véhicules déjà en circulation, j'étudie différentes options, sachant que la pose après coup d'un filtre n'est pas la solution la plus efficace en termes de réduction d'émissions; inciter au remplacement des véhicules les plus anciens et les plus polluants par un crédit direct à l'acheteur d'un véhicule neuf ou moins polluant l'est davantage.

Une réponse efficiente, en cours d'adoption au niveau européen, est de revoir les qualités environnementales du diesel pour répondre aux nouvelles exigences des moteurs et des systèmes de traitement des polluants.

En ce qui concerne l'utilisation des véhicules en ville et sans préjudice aux autres politiques menées pour favoriser la mobilité douce, le recours aux véhicules et carburants alternatifs (électriques, LPG ou encore à

essence mélangée) est une solution à envisager.

Les poids lourds immatriculés en Europe doivent respecter les normes d'émissions EURO. La limite d'émission de particules imposée aux poids lourds représente moins de 6% de la limite qui était imposée en 1993 (de EURO 1 à EURO 4).

Pour les véhicules neufs, les limites d'émissions de polluants sont réglementées par les normes EURO. La norme EURO 5 réduit de 80% pour 2011 les émissions de particules de chaque véhicule.

03.03 Christian Brotcorne (cdH): Je remercie le ministre pour ses propos encourageants, même s'ils renvoient à des constats, voire à des études. Ces dernières sont indispensables avant de déboucher sur des solutions techniques, pratiques et efficaces. Je suppose que nous aurons l'occasion d'y revenir dans les semaines et les mois qui viennent.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Christian Brotcorne au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la sécurité énergétique" (n° 4649)

04 Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de minister van Klimaat en Energie over "de energieveiligheid" (nr. 4649)

04.01 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, Elia, gestionnaire du réseau belge, a indiqué que des quantités record d'électricité ont été importées en Belgique pendant la première semaine d'avril. Je cite: "La Belgique a importé de l'ordre de 3.500 mégawatts sur un total de 12.275 mégawatts, soit quelque 29% de sa consommation à la pointe." L'énergie importée vient, on le sait, essentiellement de France et des Pays-Bas.

Cela s'explique par le fait que certaines centrales étaient momentanément indisponibles mais la société précise cependant que l'épisode démontre – je cite encore – "une dépendance importante de la Belgique vis-à-vis de l'étranger, pour son alimentation en électricité, en certaines circonstances. La Belgique reste un pays importateur de courant."

Par ailleurs, le principal producteur belge d'électricité est passé sous pavillon français. Après une rencontre avec le président Chirac en 2006, notre ancien premier ministre, M. Verhofstadt, avait annoncé que la Belgique disposerait d'une "golden share" – c'est-à-dire une action particulière offrant un droit de veto – dans la maison-mère d'Electrabel, le futur groupe GDF-Suez. Depuis, les Français tiennent un discours qui me paraît beaucoup plus circonspect et évoquent des difficultés d'ordre juridique liées à ce type de mécanisme.

Le sujet a été abordé lors de la rencontre du nouveau premier ministre, M. Leterme, avec son homologue français le 4 avril dernier, soit un jour après le pic d'importation – la coïncidence vous étonnera peut-être. On ne parle plus que très évasivement de la fameuse "golden share" mais plutôt d'une vague "instance commune d'échange d'informations"; ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

Ces deux événements, qui sont liés, me poussent à vous adresser les questions suivantes.

1. Que faut-il en conclure?
2. La Belgique a-t-elle abandonné l'idée d'une action privilégiée lui accordant un droit de veto au sein du groupe qui chapeautera les centrales électriques installées sur son territoire?
3. Y a-t-il d'autres voies qui permettent de préserver les intérêts stratégiques du pays en termes d'approvisionnement électrique? Si oui, lesquelles?
4. Le recours à des importations régulières et importantes d'électricité, la seule énergie que nous pouvons produire sur place, vous paraît-elle acceptable et pertinente d'un point de vue stratégique?
5. Enfin, existe-t-il des scénarios catastrophe en la matière? Certains approvisionnements prioritaires sont-ils prévus? Cela est-il techniquement possible?

6. Que se passerait-il si les pays voisins, qui sont aussi nos principaux fournisseurs d'électricité importée, étaient touchés en même temps que nous par une catastrophe naturelle de grande ampleur ou par une panne en cascade? Je pense, par exemple, à ce qui s'est produit en Californie, bien qu'il me semble qu'il s'agissait là plus de la conséquence d'une dérégulation du marché que d'un incident technique.

04.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Brotcorne, des volumes d'importation d'électricité très importants ont, en effet, été constatés en ce début avril. Ils résultent d'un nombre élevé de révisions et d'indisponibilités d'installations de production d'électricité. Il s'agit donc d'un événement ponctuel, et non pas d'un phénomène récurrent, même si l'on observe actuellement un développement progressif des importations d'électricité dans notre pays. Cette amélioration des échanges d'électricité entre les pays européens constitue l'un des défis majeurs auxquels nous sommes confrontés en vue de créer un véritable marché régional de l'électricité, au niveau de la zone que les électriciens appellent "Central West Europe". Cet essor vise notamment à accroître la concurrence sur le marché belge.

Quant à la détention d'une action spécifique – "golden share" – au sein du futur groupe GDF-Suez, elle relève d'une autre priorité pour le gouvernement, à savoir qu'il convient de garantir la sécurité d'approvisionnement en électricité de notre pays, au moyen des installations de production situées sur le territoire belge.

Le Conseil des ministres a confirmé, lors de sa réunion du 20 mars 2008, que toutes les mesures devraient être prises afin que l'État belge puisse obtenir une "golden share" dans le groupe en fusion GDF-Suez. Cette "golden share" doit lui permettre, dans des cas exceptionnels et à des conditions rigoureusement décrites et acceptées par la Cour de Justice européenne, d'intervenir à l'encontre de décisions industrielles négatives vis-à-vis des installations de production d'électricité situées sur le territoire belge.

Outre l'introduction d'une "golden share", qui devra être notifiée à la Commission européenne et approuvée par celle-ci, le Conseil des ministres a prévu qu'un forum d'échange d'informations et de concertation devra être créé entre les États belge et français, d'une part, et entre l'État belge et le groupe en fusion GDF-Suez, de l'autre.

Par ailleurs, en vue de veiller à la sécurité d'approvisionnement en électricité du pays, je me permets de souligner que mon administration finalise en ce moment, en collaboration avec le Bureau fédéral du Plan, l'étude prospective Électricité 2008-2017. Cette dernière a pour but d'évaluer l'évolution de la demande d'électricité à moyen et long termes et d'identifier les besoins en moyens de production qui en résultent. Concrètement, le projet d'étude sera soumis dans les prochaines semaines à une étude d'impact environnemental et fera l'objet de consultations – dont une qui sera publique – et d'avis. L'étude prospective Électricité permettra de quantifier précisément les besoins en investissements, en fonction des différents scénarios analysés.

Il est bien évident que le sens même de cette étude, à l'instar de travaux similaires effectués par le passé – tels que le programme indicatif des moyens de production d'électricité de la CREG, la Commission énergie 2030, etc. – consiste à évaluer le risque de rupture d'approvisionnement, afin de pouvoir y répondre. Une image claire des besoins en moyens de production à moyen terme doit, en effet, offrir un cadre approprié aux investissements à opérer dans le secteur. Au cas où le marché ne répondrait pas correctement à la situation, l'autorité publique est légalement habilitée à agir sur les investissements par le biais d'appels d'offres.

Comme je l'ai souligné en guise d'introduction, le développement des importations et des exportations d'électricité, qui pourra être réalisé grâce notamment à une augmentation des capacités d'échange aux frontières et à un couplage des marchés au sein de la région "Central West Europe", favorisera la concurrence et, par voie de conséquence, une diminution des prix sur le marché belge. Ce développement des échanges constitue un complément aux mesures prises en vue de maintenir sur le territoire belge une infrastructure de production apte à répondre à l'évolution de la demande interne.

Au travers des différents contrats d'accès au réseau, impliquant tant les producteurs que les consommateurs, le gestionnaire de réseau de transport peut prendre toute mesure nécessaire au maintien de l'équilibre du réseau et donc de la sécurité d'approvisionnement. Si ces mesures devaient se révéler insuffisantes, l'autorité a toujours mis en place un plan de délestage qui peut être utilisé en ultime recours. Les producteurs d'électricité assument leurs responsabilités dans le cadre de ce système.

04.03 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le ministre, par rapport à la "golden share", j'ai bien entendu vos propos confirmant ce qui se passe, mais rien n'est acquis aujourd'hui.

Au niveau du gouvernement chargé de l'approfondissement de cette négociation, cette compétence relève-t-elle du premier ministre dans le cadre des relations qu'il pourrait avoir avec son homologue français ou êtes-vous, en votre qualité de ministre responsable, chargé de peaufiner cette approche avec GDF-Suez?

Par rapport à la concurrence, dont vous venez de faire état, les expériences en matière d'énergie ont démontré que la baisse des prix qu'on imagine ou la garantie d'une sécurité énergétique n'est pas nécessairement attachée au principe même de la concurrence. Il faut rester prudent. Vous nous annoncez cette étude. Je pense qu'il est effectivement intéressant d'en connaître les résultats et peut-être d'avoir un débat sur le sujet en commission, à l'occasion.

04.04 Paul Magnette, ministre: Monsieur Brotcorne, sur l'effet vertueux de la concurrence, vous ne devez pas me convaincre. J'ai dit, à de multiples reprises, combien je pensais qu'il ne s'agissait pas d'une solution miracle et combien je privilégiais les méthodes de régulation aux méthodes de libre concurrence sur le marché.

Pour ce qui est de la "golden share", la négociation est menée en parallèle par le premier ministre et moi-même, les contacts de haut niveau étant naturellement, comme c'était le cas sous le gouvernement précédent, conduits par le premier ministre.

04.05 Christian Brotcorne (cdH): C'est bien vous qu'il convient d'interpeller sur ce sujet?

04.06 Paul Magnette, ministre: Vous pouvez m'interpeller autant que vous voulez!

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Het volgende punt op de agenda zijn de samengevoegde vragen nr. 4721 van de heer Van Noppen, nr. 4817 van de heer Brotcorne en nr. 4827 van mevrouw Snoy over de agrobrandstoffen, de biobrandstoffen. De andere collega's zijn blijkbaar niet hier kunnen geraken. Zij zitten in andere commissies en zijn verontschuldigd, ten minste wat de heer Van Noppen betreft. In elk geval zullen we de vraag laten stellen.

Mijnheer Brotcorne, ik mag zeggen dat het deze commissie wel ten zeerste interesseert. Ook ikzelf heb daarover vragen gesteld bij de begrotingsbespreking. Het antwoord zullen we dus met aandacht beluisteren.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer **Christian Brotcorne** aan de minister van Klimaat en Energie over "het aanmoedigen van de productie van agrobrandstoffen" (nr. 4817)
- mevrouw **Thérèse Snoy** et d'**Oppuers** aan de minister van Klimaat en Energie over "de ontwikkeling van de agrobrandstoffen in het licht van de voedselcrisis" (nr. 4827)

05 Questions jointes de

- **M. Christian Brotcorne** au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'encouragement de la production des agrocarburants" (n° 4817)
- **Mme Thérèse Snoy** et d'**Oppuers** au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le développement des agrocarburants face à la crise alimentaire" (n° 4827)

05.01 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'Égypte, le Maroc, l'Indonésie, les Philippines, Haïti, le Nigeria, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Mozambique, la Mauritanie, le Sénégal, le Burkina Faso, ...; tous ces pays ont un point commun, malgré leur grande diversité: ils ont connu récemment des émeutes de la faim. Comment s'en étonner? Les prix des denrées agricoles flambent sur les marchés mondiaux et le déséquilibre se creuse entre l'offre et la demande. Dans ces pays, où une partie de la population vit déjà dans la précarité, les conséquences sont vite dramatiques.

Ces enjeux ont focalisé l'attention lors des dernières assemblées de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international, tenues en ce mois d'avril. La FAO a également lancé un vibrant cri d'alarme. Il en a déjà été fait écho dans ce parlement.

La communauté internationale semble lentement prendre conscience que la situation de dépendance alimentaire chronique de certains pays, de certaines zones est plus risquée que prévu, que les marchés mondiaux des denrées alimentaires n'échappent pas à la spéculation et qu'en ces matières, la libéralisation et l'internationalisation des échanges peuvent être lourdes de conséquences.

Les causes de cette crise alimentaire sont connues et même étonnamment prévisibles: augmentation de la demande pour l'alimentation humaine, modification des habitudes dans les pays émergents, recul des cultures vivrières locales au profit du développement des produits d'exportation, souvent encouragé par les autorités politiques, ... Mais la dernière analyse de la FAO pointe aussi l'impact croissant des biocarburants: "L'association des prix élevés du pétrole et le désir d'affronter les questions d'environnement ont de fortes chances de stimuler la demande de matières premières, en particulier de sucre, maïs, colza, soja, huile de palme et autres oléagineux, ainsi que du blé, pour les années à venir."

En clair, développer les agrocarburants – le terme est plus approprié – accroît les tensions sur les marchés et stimule la hausse des prix. De plus, l'inflation provoque une compétition accrue entre les acheteurs et induit une sélection par le pouvoir d'achat; il ne faut pas être grand économiste pour comprendre que les pays plus pauvres qui achètent des céréales pour nourrir leur population sont en situation de faiblesse par rapport à ceux qui achètent pour produire des carburants.

Dans ce contexte, l'Union européenne a fait preuve d'un rare entêtement dans sa volonté d'imposer aux États membres une proportion de 10% d'agrocarburants dans les produits distribués à partir de 2020. La Commission en particulier semble sourde aux appels pressants de la FAO et de nombreuses organisations internationales. Et le président Barroso excluait encore l'an passé toute remise en cause des orientations européennes en la matière. Plus récemment, il a semblé toutefois assouplir un peu sa position en précisant qu'il avait demandé qu'on fasse "une étude de tous les aspects de l'utilisation des biocarburants: impact sur l'agriculture, sur les prix des produits alimentaires, sur le développement".

Après une rencontre avec le président de la Commission, notre premier ministre s'est récemment exprimé sur le sujet et a fait part de ses réserves sur le principe d'utiliser des produits alimentaires pour produire des carburants dans une situation de relative pénurie alimentaire.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si la Belgique a défini une position officielle en la matière? Le gouvernement a-t-il planché et tranché sur ce sujet?

Est-il souhaitable de soutenir encore le développement de la production d'agrocarburants compte tenu de la situation alimentaire mondiale?

Quelle est l'évolution de la production dans notre pays?

Comment fonctionne le système de subventionnement? Quels sont les montants qui y sont consacrés?

Connaît-on mieux la rentabilité pour les différents acteurs du secteur?

Des engagements contractuels fermes à long terme ont-ils été pris vis-à-vis du monde agricole et des industriels qui ont investi dans la filière?

Disposez-vous de chiffres relatifs au bilan CO₂ global des agrocarburants produits chez nous?

Est-il prévu d'aborder ce débat à l'occasion du Printemps de l'environnement?

Quel est l'état d'esprit des partenaires européens en ce domaine?

Le débat est-il amorcé au sein du Conseil européen de l'Énergie?

Quelle est la position défendue par la Belgique?

05.02 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question rejoint celle de M. Brotcorne. Je me réfère à un rapport international publié le 21 avril 2008 par la FAO, le PNUD, l'OMS, l'UNESCO et le PNUE, évaluant les sciences et technologies agricoles en faveur du développement. Ce rapport presse les pouvoirs publics à changer de paradigme en agriculture. Il examine les défis de l'agriculture, des biocarburants aux OGM, en passant par les savoirs agricoles et le changement

climatique. Je suppose que ce rapport sera pour vous aussi une base de travail pour l'ensemble de votre politique.

Pour ne pas être longue, je passe directement à ma question. Dans ce rapport, Guilhem Calvo souligne également les effets nuisibles des bioénergies: "non seulement elles détournent des terres destinées à l'alimentation, mais aussi elles nécessitent d'énormes ressources en eau". Jean Ziegler, rapporteur spécial des Nations unies, a été très dur dans ses propos en disant que la production massive de biocarburants était aujourd'hui un "crime contre l'humanité" du fait de son impact sur l'envolée des prix alimentaires. Marianne Lefort, auteur d'un des chapitres de ce rapport, estime que l'Union européenne doit absolument revoir sa politique en matière de biocarburants.

Président: Philippe Henry.

Voorzitter: Philippe Henry.

Monsieur le ministre, à la suite de l'évolution du coût des matières premières qui ne semble pas temporaire, face à cette concurrence entre les besoins alimentaires des pays du Sud et les besoins en énergie des pays riches, à ce changement de paradigme, pensez-vous que l'objectif des 10% de biocarburants tel que maintenu par la Commission soit encore acceptable? À quelles conditions? S'il est maintenu, quelle devrait être la part de production assurée par les États membres pour éviter de dépendre de produits importés en concurrence avec les besoins alimentaires des pays du Sud? Que pensez-vous de la demande de moratoire exprimée par les ONG belges et autres, en attendant qu'un système de certification valable puisse être mis au point?

Je vous ai déjà entendu parler des critères. Vous souhaitez que ces critères soient les plus élaborés et qu'ils concernent non seulement l'environnement mais aussi les aspects de droits sociaux. Est-il réaliste d'attendre que ces systèmes de certification soient mis au point? Ne vaut-il pas mieux décréter, dès aujourd'hui, un moratoire? Dans ce cas, quelle est l'acceptabilité de ce moratoire par rapport aux règles de l'OMC ou à d'autres contraintes que l'Union européenne doit respecter?

05.03 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, chers collègues, comme vous, j'ai suivi de très près ce dossier qui est monté en puissance au cours des dernières semaines et qui fait état de fortes préoccupations. J'ai d'ailleurs fait retracer l'historique du dossier et constaté que la Belgique était le premier pays, en février 2007, à avoir attiré l'attention de ses homologues européens au sein du Coreper sur les risques que présentait ce dossier.

Lors du dernier Conseil européen de l'Énergie auquel j'ai participé, en février dernier, j'ai rappelé combien nous étions attachés à un système de critères de durabilité rigoureux incluant non seulement des objectifs et des critères environnementaux, mais aussi sociaux. Depuis, la position de la Belgique n'a pas changé.

Dans le cadre de l'objectif européen de 10% de biocarburants pour 2020, la Belgique soutient le développement des biocarburants dits de seconde génération qui, pour leur majeure partie, valorisent des déchets. Il s'agit des déchets municipaux, agricoles ou sylvicoles. Ceux-ci seront soumis au même système de critères de durabilité européens que les biocarburants de première génération, dans le cadre des directives relatives aux énergies renouvelables et à la qualité des carburants.

Faut-il défendre le développement des biocarburants au départ des seules sources de biomasse alimentaire? Il faut, selon moi, nuancer les propos tenus par les médias. Bon nombre de paramètres concourent à la diminution des stocks de denrées alimentaires, à l'augmentation des prix et à la déstabilisation des marchés.

Les biocarburants ne sont pas responsables de l'ensemble de la crise que nous connaissons aujourd'hui. L'augmentation de la demande en matières premières agricoles des pays émergents comme la Chine et l'Inde constitue un facteur important. Une forte diminution de la production et des rendements agricoles dans certaines régions du monde et la spéculation sur les matières agricoles sont des facteurs tout aussi importants.

Pour ce qui est des quantités mises sur le marché en Belgique, en 2006, 1.100 m³ d'esterméthilique de colza ou de bio-diesel ont été proposés à la consommation. En 2007, le chiffre est passé à 117.000 m³, soit une part de 1% des carburants vendus. Les unités de production d'éthanol sont toujours en construction. Les plus avancées devraient démarrer à la fin du premier semestre 2008 et la dernière, au mieux, pour la fin de

l'année 2008.

Les opérateurs, qui assurent le mélange des biocarburants fossiles avec des biocarburants, peuvent bénéficier de l'application d'un taux réduit d'accises à la pompe. Il n'y a pas de moyens budgétaires alloués à la promotion des biocarburants en Belgique.

Les bio-diesels agréés sont produits au départ de 90% de biomasse d'origine européenne (colza) et de moins de 10% d'huile de palme ou de soja et d'huile de friture recyclée. Le colza est cultivé en France, en Allemagne, en Pologne et en Tchéquie. Quant à l'huile de palme, et sur base d'un taux moyen d'incorporation de 4% dans les matières premières, 4.700 m³ d'huile de palme sont nécessaires, ce qui représente approximativement la production de 200 hectares.

Aucune étude n'a encore été réalisée. Il est évident que la hausse globale du prix des denrées agricoles entrave fortement le déploiement des filières de biocarburants de première génération, notamment pour des questions fondamentales de sécurité et de souveraineté alimentaire.

La loi du 10 juin 2006 prévoit que les unités de production de biocarburants assurent leur sécurité d'approvisionnement en matières premières agricoles. Ces contrats ont une durée de trois ans.

Le critère d'émissions de CO₂, couplé à l'analyse du cycle de vie, a été central lors de l'attribution des quotas alloués aux différents producteurs et soumis à défiscalisation. À ce titre, nous pouvons affirmer que la loi de 2006 a été pionnière en Europe, anticipant en quelque sorte l'exigence actuelle de critères de durabilité en cours de développement au niveau européen.

Il est également prévu chez nous un monitoring lors du fonctionnement des installations. La question des critères de durabilité des biocarburants sera abordée lors du Printemps de l'environnement, tant sous l'angle des changements climatiques que sous celui de la perte de biodiversité.

Dans le cadre de l'objectif des 10% de biocarburants en 2020, les États membres et la Commission européenne soutiennent le développement de biocarburants de seconde génération d'ici 2015. À l'instar de l'opinion publique, ils sont bien conscients de la controverse actuelle en ce domaine, de même que le Parlement européen. Cependant, la discussion reste centrée, à ce stade, sur la mise au point d'un système rigoureux de critères de durabilité, et pas encore sur un moratoire, lourde décision qui signifierait une suspension de la législation actuelle.

Oui, le débat est bien mené conjointement au Conseil européen de l'Énergie et au Conseil européen de l'Environnement, auxquels je participe - avec mes collègues régionaux quand il s'agit du second. Vous savez que les positions de la Belgique font toujours l'objet d'une longue concertation interne, qui assure une unité de vue parfaite et excellente.

Le Conseil des ministres européens de mars 2007 s'est fixé comme objectif d'atteindre 10% de biocarburants. La Belgique soutient cet objectif qui est intégré à la production de 20% d'énergies renouvelables dans les conditions indiquées. La Belgique et le Conseil ont fortement soumis les 10% à trois conditions: la maîtrise de notre mobilité et l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules – il ne s'agit pas de rester inactifs, mais d'instaurer de nouvelles technologies sans toucher à l'organisation fondamentale de la mobilité -; le développement de critères de durabilité robustes, harmonisés et contrôlables; le développement de biocarburants dits de seconde génération.

05.04 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions que nous allons examiner dans le détail. Vous faites référence à des principes que je partage entièrement: la sécurité et la souveraineté alimentaires des pays producteurs, les critères de durabilité. C'est avec raison que vous dites devoir insister pour que ce soient, demain, des agrocarburants de seconde génération. En effet, on a beau dire que d'autres critères interviennent dans la problématique de la pénurie alimentaire actuelle, il est clair que la production en l'état d'agrocarburants pèse aussi, même si ce n'est qu'un peu, sur cette situation et vient donc l'aggraver.

Il est anormal et illégitime de continuer dans cette voie. Par contre, très rapidement - il y a vraiment urgence en la matière - si nous avons été des pionniers en 2006, nous pouvons encore l'être demain en intervenant de manière efficace et urgente auprès notamment des autres pays de l'Union européenne afin que ces agrocarburants de seconde génération deviennent vraiment la règle dans les meilleurs délais et que ce soient

eux qui nous permettent de participer à cet objectif de production à concurrence de 10% à l'horizon 2015-2020.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. Je relève que vous avez mis l'accent sur la maîtrise de l'énergie, cela me fait plaisir. Je pense qu'une des premières choses qu'il faut se demander, c'est comment émettre moins de gaz à effet de serre et comment consommer moins d'énergies fossiles pour nos voitures et pour nos camions. Il faut mener une politique de maîtrise de la mobilité et de diminution des kilomètres parcourus.

La question des émissions des véhicules se pose également et j'espère que vous allez être ferme et que la Belgique sera pionnière dans la négociation sur la directive obligeant les constructeurs de voitures à diminuer les émissions de CO₂, le plus vite possible et de façon contraignante. Ce qui se passe avec la France et l'Allemagne, qui bloquent le processus actuellement, est inacceptable. Il me semble qu'il faut réduire notre demande, ce sera un début de solution.

Je pense également qu'il faut globaliser le problème au niveau international. Il faut certes se poser la question des agrocarburants et de l'appel d'air que l'Europe provoque pour le moment et qui encourage les pays du Sud à se jeter dans des spéculations, à la limite, aux dépens de leurs populations. Mais cela ne concerne pas seulement les agrocarburants, cela concerne aussi les productions de soja ou de maïs qui sont exportées pour nourrir notre bétail.

Il y a une négociation très importante en cours à l'OMC. Va-t-on vers une libéralisation des marchés des produits alimentaires, libéralisation complète comme le veut l'OMC, ou peut-on résister, comme certains pays le font actuellement, pour défendre des principes de soutien à l'agriculture et de souveraineté alimentaire? J'espère que la Belgique pourra se mettre du côté des pionniers à ce niveau-là.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Tinne Van der Straeten aan de minister van Klimaat en Energie over "de groep van experts aangeduid om het probleem te onderzoeken van groene stroom die niet op het net kan worden aangesloten" (nr. 4591)

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Klimaat en Energie over "de aanpassing van de distributienetten aan de groene stroom" (nr. 4668)

06 Questions jointes de

- Mme Tinne Van der Straeten au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le groupe d'experts chargé d'examiner le problème de l'électricité verte qui ne peut être raccordée au réseau" (n° 4591)

- M. Willem-Frederik Schiltz au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'adaptation des réseaux de distribution au courant vert" (n° 4668)

06.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, volgens Eandis is ons distributienet verzadigd en geraakt er nog nauwelijks groene stroom op het net. Het probleem zou zich vooral voordoen in de Noorderkempen, de regio waaruit ik afkomstig ben. Volgens Eandis kunnen er hierdoor geen warmtekrachtcentrales meer worden aangesloten op het net. Er is zo'n boom van decentrale elektriciteitsopwekking dat volgens Eandis de distributienetten stilaan niet meer zijn opgewassen tegen die plotse toename. Volgens uw verklaringen bent u op de hoogte van het probleem en zou u met een groep deskundigen het probleem onderzoeken. Dat zou stroken met de regeerverklaring die voorziet in een decentralisering van het net.

Ik heb een aantal concrete vragen. Ten eerste, wie zetelt er in de groep deskundigen? Wat is de opdracht die deze groep deskundigen heeft gekregen? Wanneer komt die met voorstellen?

Ten tweede, wat is de link van deze groep deskundigen met de in uitvoer zijnde prospectieve studie?

Ten derde, wat is de stand van zaken van de prospectieve studie? Is het eerste ontwerp ondertussen klaar? Hebt u hierover ondertussen de netbeheerder al geraadpleegd? Is de interdepartementale commissie voor duurzame ontwikkeling daarover al geraadpleegd? Is het eerste ontwerp al bezorgd aan de CREG voor advies?

Ten vierde, kan de minister het ontwerp van de studie en tevens de terms of reference bezorgen aan de parlementsleden, alleszins de leden van deze commissie?

Ten slotte, wat is de implicatie op het ontwikkelingsplan nu de prospectieve studie slechts begin 2009 klaar zou zijn?

06.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de aanloop naar mijn vraag is nagenoeg identiek en ik zal die dus overslaan.

Ik wil daarbij echter wel nog opmerken dat de aanpassingen die aan het distributienet nodig zouden zijn om effectief extragroene stroom op het net te kunnen brengen, veel tijd zullen vragen en veel kosten zullen vergen.

Mijn bronnen bij Eandis spreken over het integraal doorrekenen van die aanpassingskosten aan de consument. Ik ben in dat geval heel bezorgd over het effect op de prijs voor de consument.

Zoals mevrouw Van der Straeten al zei, staat in het regeerakkoord inderdaad vermeld dat de regering de uitbouw van een net voor gedecentraliseerde elektriciteitsproductie zal ondersteunen.

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Welke middelen zal u aanwenden om de aanpassing van het distributienet te ondersteunen?

Ten tweede, wanneer zal u, gezien de hoogdringendheid van het probleem, concrete actie kunnen ondernemen?

Ten derde, de Thorntonbank is voor België het baken om aan de eisen van de Europese Commissie inzake het 20/20-percentages groene stroom tegemoet te komen. Is er een bedreiging voor bedoelde stroomcapaciteit? Is er een bedreiging dat voornoemde capaciteit niet op het net zou kunnen worden gebracht?

06.03 Minister Paul Magnette: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van der Straeten, mijnheer Schiltz, deze groep van experts omvat de experts van Eandis en Elia, beheerders van het distributie- en transmissienet. De opdracht van deze groep bestaat uit het onderzoeken van de problemen om de gedecentraliseerde eenheden aan te sluiten op de netten en voorstellen te doen.

Thans verdiept deze groep zich in de analysefase van enkele projecten, maar zijn er nog geen verslagen of conclusies voorgelegd. Het is alleszins de bedoeling om concrete voorstellen uit te werken voor de bevoegde regelgevende instanties en overheden op gewestelijk en federaal vlak, waarbij mijns inziens rekening zal moeten worden gehouden met de technische en financiële haalbaarheid van de projecten, de duurzaamheid ervan en de manier van verrekening of solidariseren in de transportnet- en/of distributienettarieven.

Met betrekking tot de aansluitingen en aanpassingen van de distributienetten zijn, zoals u weet, de Gewesten bevoegd, zodat ik daar momenteel geen middelen voor heb of acties voor kan ondernemen. Zodra ik de voorstellen of conclusies van de groep van experts heb ontvangen, zal ik nagaan wat er binnen de federale bevoegdheden en in samenspraak met de gewestelijke bevoegde overheden of diensten mogelijk is. De conclusies van de werkzaamheden van deze groep van experts zullen geen werkelijke invloed hebben op de prospectieve studie, aangezien deze laatste geen aanbevelingen doet inzake de lokalisering van de eenheden die moeten worden in gebruik genomen.

Het eerste project van prospectieve studie is bijna voltooid. Aangezien de resterende werkzaamheden nog moeten worden gefinancierd met de 400.000 euro die voorzien zijn in het budget 2008 en laatstgenoemde nog niet werd goedgekeurd, werd de finalisering van het studieproject nog met enkele weken uitgesteld.

Het advies van de netbeheerder werd nog niet officieel gevraagd, maar hij werd betrokken bij de uitwerking van het studieproject. De interdepartementale commissie duurzame ontwikkeling werd nog niet geraadpleegd, aangezien het studieproject nog niet werd beëindigd. De CREG werd nog niet geraadpleegd in de zin van de wet, maar zij is wel betrokken bij de opmaak van een studieproject.

De elektriciteitswet bepaalt in artikel 3 dat de minister de prospectieve studie bezorgt aan de federale Wetgevende Kamers. Het betreft niet een studieproject, maar wel de studie die wordt overgedragen, namelijk de definitieve versie van het document, rekeninghoudend met de resultaten van de adviezen en raadplegingen die zijn voorzien in de elektriciteitswet, en deze van het milieurapport dat wordt opgelegd door de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu.

Toch zullen de volksvertegenwoordigers kennis kunnen nemen van het studieproject bij de publieke raadpleging, voorzien in artikel 14 van de wet van 13 februari 2006. Volgens artikel 13 van de elektriciteitswet wordt het ontwikkelingsplan voor de eerste maal opgesteld binnen de twaalf maanden na de goedkeuring van de prospectieve studie. De prospectieve studie zou moeten worden goedgekeurd in het begin van 2009. Het valt te noteren dat het ontwikkelingsplan eveneens moet worden onderworpen aan een milieu-effectenrapport, dit krachtens de wet van 13 februari 2006.

De aansluiting van de reeds vergunde projecten is opgenomen in het ontwikkelingsplan van transportnetbeheerder Elia voor de periode 2005-2012.

Het gaat om projecten met een maximumcapaciteit van 900 MW, met een aantal wijzigingen aan het bestaande net. De transportnetbeheerder Elia bestudeert tevens de versterking van het kustnet en de installatie van een marien net, waarbij rekening wordt gehouden met een aantal lopende en nieuwe initiatieven.

Elia is tevens actief betrokken bij het eerste studieprogramma European Wind Integration Study in ETSO, European Transmission System Operators. Ik zal er persoonlijk op toezien dat deze aspecten worden geïntegreerd in het volgende ontwikkelingsplan van het transportnet.

06.04 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Decentralisering van het net ligt u volgens het regeerakkoord en volgens uw verklaringen – bijvoorbeeld op het Zero Emission Event van Agoria – na aan het hart. Ik meen dat het dan ook wenselijk is dat u uw volle gewicht inzet opdat de prospectieve studie en het ontwikkelingsplan een beetje vaart krijgen.

Ik hoop, mijnheer de minister, dat u daar evenveel aandacht voor zult hebben als voor de ontwikkeling van het platform voor de vierde generatie kernreactoren, waarvoor in 2008 nog in geld is voorzien, maar waarvoor er vanaf 2009 een engagement is om dat op te nemen. Ik meen dat dit niet strookt met uw pleidooi voor de decentralisering van het net. Ik hoop van u in de komende maanden enige consequentie ter zake te ontdekken.

06.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Na deze nobele woorden, mijnheer de minister, rest mij alleen op te merken dat de bezorgdheid voor een goede energiemix, enerzijds, volgens de beleidsverklaring en anderzijds, volgens dit antwoord, stilaan gestalte begint te krijgen. Het blijven nog woorden maar ik neem uw bezorgdheid zeer ter harte en ik kijk uit naar de ontwikkeling van die projecten.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

07 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la publication d'une brochure d'information relative aux champs électromagnétiques et à la santé, et sur l'adaptation du site internet du SPF" (n° 4926)

07 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Klimaat en Energie over "de publicatie van een infobrochure inzake elektromagnetische velden en gezondheid, en over de aanpassing van de website van de FOD" (nr. 4926)

07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, j'ai déjà posé cette question à plusieurs reprises, mais Mme Onkelinx m'a récemment expliqué que ce problème n'était pas de son ressort. Je dois donc revenir vers vous, en avouant être quelque peu perturbée par cette confusion de compétences.

J'avais interrogé Mme Onkelinx, d'une part, sur la publication d'une brochure destinée au grand public et, de l'autre, sur le site internet. Elle m'a répondu de manière assez complète sur le premier point. Toutefois, j'é mets quelques réserves au sujet de cette réponse. En effet, il est question que la brochure d'information

ne prenne pas en compte le rapport Bio-initiative, paru en 2007. Je m'inquiète donc du degré d'actualisation de ce document. Elle m'a aussi dit que cette brochure serait disponible sur internet.

Au sujet du site internet "infogsm.be", j'avais posé des questions relatives à sa mise à jour. Certaines phrases manquent d'un élémentaire principe de précaution. Nous pouvons y lire: "Selon la recherche scientifique actuelle, les rayonnements des téléphones portables ne nuisent pas à la santé dans des circonstances normales. De plus, il ne faut pas craindre que le fait d'habiter à proximité d'antennes soit préjudiciable à la santé".

Que veut dire l'expression "circonstances normales?" Estimez-vous vraiment que la population belge se limite à des circonstances normales d'utilisation?

Pensez-vous que ce discours rassurant respecte le principe de précaution quand on sait que de jeunes enfants et des adolescents emploient leur gsm de façon répétitive et prolongée?

Pour moi, un double problème se pose: d'une part, un manque d'actualisation du site; de l'autre, la cohérence des outils d'information. Le site "infogsm.be" a-t-il un lien avec le site dont a parlé Mme Onkelinx et sur lequel se trouvera cette brochure? Avez-vous l'intention d'intervenir, en tant que ministre de la Protection du consommateur, dans la production ou la diffusion de ces instruments?

Il paraît que le site "infogsm.be" a été conçu par une sous-commission dépendant de la Protection du consommateur. Comment est-elle composée? Qui gère le site susnommé? Pour en finir avec les rumeurs, quel rôle jouent les opérateurs dans la réalisation de ce site?

Enfin, je souhaitais connaître votre position sur la façon d'informer le consommateur au sujet des achats et de l'usage d'équipements qui l'exposent à des ondes électromagnétiques. En effet, au moment de la transaction, le consommateur reçoit très peu d'informations sur la puissance de l'appareil ou sur les conséquences en termes de santé. Dans d'autres domaines, vous êtes attentif à l'étiquetage, à la transparence, à certains défauts publicitaires. Là aussi, allez-vous prendre des initiatives? Allez-vous remettre en cause le principe selon lequel tant que le risque n'est pas prouvé, il ne faut pas en parler? C'est, en effet, la position actuelle de l'administration fédérale. Or si elle considère que les preuves n'existent pas, d'autres sources pensent le contraire. Cette position n'est donc pas neutre. Quels sont donc vos projets relatifs aux conditions de vente de ces produits en termes d'étiquetage, de publicité et d'information sur leurs risques sanitaires et sur leur empreinte écologique?

Voorzitter: Willem-Frederik Schiltz.

Président: Willem-Frederik Schiltz.

07.02 Paul Magnette, ministre: Madame Snoy, j'ai été souvent sensibilisé à cette question, puisque j'ai été ministre wallon de la Santé. J'ajoute qu'il s'agit d'un problème difficile. Car ce n'est pas tant la preuve du risque qui pose question, que l'absence d'un consensus scientifique. Dans de telles conditions, il est peu aisé d'établir un étiquetage contraignant. Nous pouvons en envisager un au sujet de l'empreinte écologique, mais pas à propos des risques pour la santé. Dans l'attente d'un tel consensus, nous prônons des mesures de prudence et de prévention telles que les recommandent les organes d'information dont vous avez parlé.

Le site internet que vous avez évoqué – "infogsm.be" – est exploité par la Commission de la sécurité des consommateurs, créée par la loi du 9 février 1994, relative à la sécurité des produits et des services, et qui est composée paritairement de représentants des organisations professionnelles et interprofessionnelles, des organisations de consommateurs et de travailleurs. Elle travaille de manière totalement autonome et est donc seule responsable du contenu du site qu'elle administre. Vous pouvez, par conséquent, vous adresser directement à elle pour de plus amples informations.

Pour ce qui concerne un lien éventuel entre le site "infogsm.be" et celui du SPF Santé publique, l'initiative devrait venir soit de ladite Commission soit – excusez-moi de vous renvoyer de nouveau à elle – de la ministre de la Santé publique; je vous promets de lui en parler pour éviter que vous vous sentiez baladée d'un ministre à l'autre.

L'une des tâches essentielles de la Commission est la participation à des campagnes de sensibilisation en matière de santé et de sécurité des consommateurs. Elle peut choisir librement de collaborer ou non avec le SPF Santé publique à cet effet.

Enfin, les mesures d'information en rapport avec les dangers éventuels de l'exposition à des ondes électromagnétiques pour la santé de nos concitoyens relèvent de la compétence de la ministre de la Santé publique.

07.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je reste toujours sur ma faim au sujet de la prise en compte du risque. N'allons-nous pas intervenir trop tard à force d'attendre qu'un consensus scientifique soit formé? Nous serons peut-être très loin dans une affaire d'épidémie de cancers du cerveau, par exemple. Bien entendu, j'espère me tromper. Néanmoins, des signaux d'alerte sont émis en si grand nombre par des sources scientifiques variées et internationales pour que nous diffusions des messages sur ce risque à travers des sites internet, des brochures d'information, dans les écoles et dans les commerces.

Encore une fois, que signifie "utilisation normale"? Nous avons bien vu que, pour les gens qui utilisaient intensément les gsm, des études épidémiologiques démontraient un risque élevé de tumeur au cerveau. Je vous concède que nous avons peu de recul scientifique, puisque cela fait à peine dix ans que nous employons ces appareils. Néanmoins, le risque est extrêmement élevé en termes de santé.

Je veux parler des problèmes au niveau du cerveau, aux cancers, aux problèmes de fertilité, à la maladie d'Alzheimer, etc. Je me réfère ici à différentes études qui ont été faites sur la question.

Il est vrai qu'il n'y a pas de consensus scientifique à ce sujet. Mais combien de temps faudra-t-il encore avant que des mesures de précaution ne soient prises? Je ne demande pas que l'utilisation du gsm soit interdite. Je demande simplement que des normes un peu plus strictes soient fixées et que l'on informe les gens afin qu'ils utilisent leur gsm avec prudence. Pour ma part, je me promène toujours avec un fil. Je ne mets jamais mon appareil contre mon oreille. Je pense que ce sont là des précautions élémentaires. Ce genre d'information devrait être véhiculé et en particulier à l'adresse des jeunes; je m'inquiète vraiment pour eux. On sait que le développement du cerveau n'est pas terminé avant 18 ans. Par ailleurs, la paroi du crâne des enfants est beaucoup plus fine que celle des adultes.

Je ne comprends donc pas cette espèce de retenue. J'interprète cet attentisme comme la conséquence d'une forme de lobbying. En effet, la peur est grande de mettre en cause le développement d'un secteur économique d'avenir. Mais, pour ma part, je pense qu'il pourrait très bien continuer à se développer malgré la mise en place de normes plus strictes visant à protéger le citoyen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 **Question de M. Philippe Henry au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la lisibilité de l'information concernant les émissions de CO₂ des véhicules dans la publicité" (n° 4933)**

08 **Vraag van de heer Philippe Henry aan de minister van Klimaat en Energie over "de leesbaarheid van de informatie inzake de CO₂-uitstoot van voertuigen in de reclame" (nr. 4933)**

08.01 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, rappelez-vous, sous le précédent gouvernement, je vous avais interrogé, ainsi que Mme Laruelle, à propos de l'affichage des émissions de CO₂ dans les publicités pour voitures. Je rappelais que l'argument écologique était très souvent utilisé dans différentes publicités comme argument commercial. Une vigilance particulière s'imposait donc par rapport à l'utilisation correcte du label écologique, à une forme de désinformation, de manipulation. Ce comportement est appelé "blanchiment écologique". Les citoyens croient acheter un produit écologique qui, en réalité, ne l'est pas ou moins que prévu.

Dans cette matière précise de l'affichage des émissions des voitures, un chercheur de l'université de Liège avait dénoncé, il y a quelques mois, le problème de la mention de la pollution des émissions des voitures, faisant référence à une directive européenne, selon laquelle ces indications devaient se trouver en caractères suffisamment grands. Différentes ONG européennes invitaient le consommateur à porter plainte. Chez nous, cette directive a été transposée dans le droit belge par l'arrêté royal du 5 septembre 2001, c'est-à-dire il y a déjà sept ans, et prévoyait que ces mentions devaient être "facilement lisibles et au moins aussi lisibles que la partie principale de l'information figurant dans le matériel promotionnel". Sur cette base, les caractères ne peuvent pas être tout ou trop petits.

D'une manière générale, toutes les publicités actuelles écrites ou d'affichage ne respectent pas cette obligation légale de l'arrêté royal. Dans mon interpellation d'il y a un mois, je relevais deux éléments qui posent problème: les termes "caractères facilement lisibles" et "partie principale des informations" sont sujets à interprétation. Pour nous, cela signifie que ces mentions doivent apparaître de façon suffisamment grande. Je ne reviendrai pas sur les différents détails techniques.

Différentes firmes reconnaissent cet état de fait. Ainsi, le constructeur Renault a-t-il reconnu dans une interview accordée au magazine "Que Choisir?", équivalent français de "Test-Achats": "Contactée, la marque admet bien entendu l'évidence. Pas plus que celle de ses concurrents, ses publicités ne sont conformes à la directive. Inutile de dire que l'évolution du dossier sera suivie de près par les industriels, que cette histoire belge ne fait pas vraiment rire."

Un peu plus tard, nous constatons que les plaintes qui ont été déposées auprès du Jury d'éthique publicitaire sont apparemment reportées à la rentrée de septembre sous justification que la Fédération belge de l'automobile et du cycle s'engagerait à compléter son code éthique à ce sujet. Un travail serait donc en cours avec le SPF Économie pour définir les normes précises pour la taille des caractères et les informations obligatoires relatives à la consommation de carburant et des émissions.

Cela me pose évidemment problème en termes d'application de la loi. Une directive existe et un arrêté d'exécution a été pris. Normalement le SPF Économie devrait être chargé de vérifier le respect de ces normes. Or l'administration ne dresserait procès-verbal que lorsqu'il y a absence complète de mention et non pas lorsque les caractères sont trop petits, ce qui ouvrirait la porte à une plainte contre la Belgique à la Commission européenne.

Quelques semaines après mes premières interpellations auxquelles je n'avais pas vraiment obtenu de réponses – il n'y avait pas non plus d'attribution claire entre Mme Laruelle et vous-même –, mes questions sont les suivantes.

Quelle est la justification du report de l'examen des centaines de plaintes reçues par le Jury d'éthique publicitaire? Cet organe est-il compétent? Remplit-il son rôle?

Confirmez-vous l'existence du travail en cours avec la FEBIAC concernant la taille des caractères dans ces publicités? Le SPF Économie est-il impliqué?

La FEBIAC annonce que ces nouvelles normes devraient être inscrites dans son code publicitaire avant l'été. Existe-t-il un agenda précis à ce sujet, même si on est, je le répète, sept ans en retard?

Comment expliquez-vous le fait que la loi ne soit pas respectée et soit uniquement laissée à l'interprétation du secteur? Pourquoi le SPF Économie ne dresse-t-il pas simplement les procès-verbaux, notamment lorsqu'il y a absence complète de la mention relative aux émissions et lorsque cette mention est en caractères trop petits?

08.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Henry, le Jury d'éthique publicitaire est un organe d'autodiscipline du secteur de la publicité en Belgique. C'est une émanation du Conseil de la Publicité qui n'est lui-même qu'une ASBL de promotion de la publicité. Je n'ai donc pas, en tant que ministre de la Protection du Consommateur, à justifier du report décidé par le Jury lui-même. Par contre, je m'en étonne et je le regrette.

Je m'en étonne car la fonction implicite de ce jury est d'éviter qu'on ne mette sur pied un organe de contrôle de la publicité. Pour ce faire, il me revient de démontrer qu'il remplit le rôle qu'il s'est attribué. Or, sa décision indique trop clairement qu'il entend choisir les cas où il accepte ce rôle. C'est bien entendu inacceptable.

Pour finir, il est bien regrettable que la majorité des décisions de ce jury soient souvent inefficaces car elles arrivent quand la campagne est terminée et se limitent à des recommandations sans injonction de l'arrêt d'une campagne. Je pense donc qu'en matière de publicité, encore plus qu'ailleurs, une attitude proactive est nécessaire. C'est la raison pour laquelle des négociations avec la FEBIAC ont actuellement lieu sur l'initiative du SPF Économie et de sa direction générale Contrôle et Médiation en particulier.

Le 4 avril 2008, la FEBIAC m'a adressé une lettre dans laquelle elle confirme compléter son code éthique en matière de publicité automobile par un volet relatif à la lisibilité et la visibilité des mentions obligatoires en

matière de consommation de carburant et d'émissions de CO₂. Ces nouveaux articles préciseront les obligations décrites en des termes plus généraux dans l'annexe IV de l'arrêté royal du 5 septembre 2001. La direction générale Contrôle et Médiation a fait savoir à la FEBIAC qu'elle attendait la proposition de texte pour fin mai 2008, afin d'y donner son accord.

Un code de conduite impose en effet des normes, plus faciles à contrôler, et le non-respect d'un code de conduite constitue une infraction à la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur.

La solution choisie sera d'ailleurs une première en Europe, la situation dans les autres États membres étant comparable, voire pire, ce qui a fait parler certains constructeurs d'une mauvaise histoire belge. Cette première européenne conduira en effet aux éclaircissements et améliorations demandés à bref délai.

Transmettre les dizaines de pro justitia rédigés par mon administration aux parquets compétents n'aurait, hélas, pas beaucoup de sens, étant donné que ces infractions ne sont pas considérées comme prioritaires par ces parquets et, par ailleurs, étant donné le manque de critères objectifs d'appréciation dans l'arrêté royal du 5 septembre 2001 relatif à la lisibilité et à la visibilité des mentions obligatoires.

Mon administration n'est toutefois pas restée inactive pour sanctionner les contrevenants en la matière. Étant donné les pourparlers en cours avec la fédération professionnelle, la FEBIAC, qui devraient conduire à une nette amélioration de la situation dans des délais très rapprochés, la direction générale Contrôle et Médiation a limité les procès-verbaux d'avertissement aux cas dans lesquels les mentions rendues obligatoires par l'arrêté royal faisaient défaut. Cela ne signifie pas non plus qu'elle ne regarde pas les autres, mais il est difficile de sanctionner durant des pourparlers. Il convient de manier avec souplesse la carotte et le bâton.

D'ailleurs, très récemment, il a été constaté des améliorations dans les insertions publicitaires de plusieurs grandes marques. La direction générale restera très attentive et veillera à l'amélioration sensible de ce code de conduite.

08.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'en déduis que vous êtes bien le ministre pleinement compétent pour cette affaire, ce qui est une bonne nouvelle.

08.04 Paul Magnette, ministre: (...)

08.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): J'avais adressé ma question au ministre compétent, sans savoir qui c'était.

08.06 Paul Magnette, ministre: L'avez-vous envoyée à plusieurs ministres?

08.07 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): J'ai indiqué "ministre" au singulier. J'ai laissé faire les relations entre le Parlement et le gouvernement à ce point de vue.

Je suis content d'avoir obtenu une réponse car cela devient compliqué si chacun se renvoie la balle.

Ce que vous avez dit est positif, si on aboutit à une clarification qui va pouvoir avoir force de loi puisque la situation actuelle ne respecte pas la loi. Si nous reprenons une certaine avance par rapport à d'autres pays, je ne peux que m'en réjouir. Mais cela ne m'empêche pas de regretter fortement que, depuis sept ans, la loi ne soit pas respectée, y compris chez nous, et qu'il y ait donc impunité. Cette situation n'est pas normale et de ce point de vue-là, je ne suis pas tout à fait convaincu de votre réponse par rapport au parquet. Je me demande dans quelle mesure il n'y a pas obligation légale, en tant qu'autorité administrative ou politique, de transmettre les infractions...

(...): (...)

08.08 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Je me demande dans quelle mesure l'État belge n'a pas obligation de transmettre la constatation d'infractions qui relèvent du pénal. Mais c'est encore une autre question.

Pour le reste, l'essentiel est ce qui se trouvera dans cet accord. C'est une chose de discuter avec le secteur,

et vous venez de dire qu'il était difficile de sanctionner et de négocier en même temps et c'est bien pour cela que c'est un problème.

Vivement que ce soit clarifié!

08.09 Paul Magnette, ministre: Pour être précis, on sanctionne ce qui est sanctionnable sur la base de l'arrêté royal et on négocie sur ce qui n'y figure pas et qui doit faire l'objet d'une négociation pour renforcer l'arrêté royal.

On ne dit pas de suspendre. Je ne voudrais pas qu'on dise qu'on suspend le contrôle de la loi le temps des négociations. Pas du tout. On applique la loi telle qu'elle est. Pour ce qui est des améliorations, on négocie.

08.10 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Je suis d'accord. Le problème se pose en termes d'interprétation. Ce qui est objectivable dans la législation actuelle n'est pas évident.

Pour conclure, il sera déterminant de voir le résultat qui sera accepté ou modifié par le SPF. Une chose est d'avoir une discussion en cours – ce n'est pas un problème en soi –; c'en est une autre de voir à quel résultat elle va aboutir. J'espère évidemment qu'il ne s'agira pas d'un recul par rapport à l'esprit de la réglementation actuelle.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 11.38 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.38 uur.