

COMMISSIE VOOR DE  
VOLKSGEZONDHEID, HET  
LEEFMILIEU EN DE  
MAATSCHAPPELIJKE  
HERNIEUWING

COMMISSION DE LA SANTE  
PUBLIQUE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DU  
RENOUVEAU DE LA SOCIETE

van

du

WOENSDAG 05 JULI 2017

MERCREDI 05 JUILLET 2017

Voormiddag

Matin

La réunion publique de commission est ouverte à 10.14 heures et présidée par Mme Muriel Gerkens.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.14 uur en voorgezeten door mevrouw Muriel Gerkens.

**01** Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le G7 et la question du climat" (n° 18961)
- M. Daniel Senesael à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le retrait des États-Unis de l'accord de Paris sur le climat" (n° 19057)
- M. Jean-Marc Nollet à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le retrait des États-Unis de l'accord de Paris sur le climat" (n° 19060)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le retrait des États-Unis de l'accord de Paris sur le climat" (n° 19152)
- Mme Véronique Caprasse à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "les implications du retrait des États-Unis des accords de Paris sur le climat" (n° 19741)

**01** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de G7 en de klimaatkwestie" (nr. 18961)
- de heer Daniel Senesael aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de terugtrekking van de Verenigde Staten uit het klimaatakkoord van Parijs" (nr. 19057)
- de heer Jean-Marc Nollet aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de terugtrekking van de Verenigde Staten uit het klimaatakkoord van Parijs" (nr. 19060)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de terugtrekking van de Verenigde Staten uit het klimaatakkoord van Parijs" (nr. 19152)
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de implicaties van de terugtrekking van de Verenigde Staten uit het klimaatakkoord van Parijs" (nr. 19741)

**01.01** Daniel Senesael (PS): Bonjour madame la ministre. Cette question est évidemment inscrite depuis un moment à l'ordre du jour. Nous avons eu entre-temps une Commission Nationale Climat et la problématique a donc déjà été abordée. Je poursuis néanmoins la discussion que nous avons eue.

Je ne vous apprends rien: les États-Unis sont sortis, le 1<sup>er</sup> juin, de l'accord de Paris sur le climat. Cette décision a été jugée dangereuse et irrationnelle; elle a provoqué une onde de choc chez les 194 autres pays signataires de ce texte qui avait été considéré comme historique. On se souvient des différentes discussions qui ont eu lieu au sein de cette commission.

Après la déception, il est opportun et primordial d'analyser les conséquences précises du retrait américain et de mettre tout en œuvre pour remplir les objectifs de l'accord. Madame la ministre, disposez-vous de renseignements que la presse n'aurait pas encore divulgués en ce qui concerne ce retrait américain? Quand par exemple sera-t-il effectif? Y a-t-il eu des concertations européennes suite à la décision du président américain? Si ces concertations ont eu lieu, comment règlent-elles la sortie de l'Amérique de cet accord de Paris. Aux niveaux belge, européen et onusien, quelles sont les mesures qui seront prises pour consolider

l'acquis obtenu à Paris? C'est donc l'inquiétude, le désarroi parfois, et surtout la volonté de remplir les ambitions affichées à Paris. Comment cette problématique est-elle abordée au niveau fédéral?

**01.02 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, Donald Trump a décidé de retirer les États-Unis de l'accord climat. Au-delà de l'indignation, j'aimerais tout d'abord savoir quelles sont les mesures que la Belgique va prendre face à cet acte criminel au regard des générations futures mais aussi des millions de personnes qui souffrent déjà aujourd'hui des conséquences du dérèglement climatique. En plénière et dans ses réactions médiatiques, le premier ministre s'est montré ouvert à nos suggestions. Qu'en est-il concrètement? Quelles sont les mesures que vous avez prises ou comptez prendre? Quels actes ont été posés pour avancer en ce sens? J'évoque les mesures de droit financier et de droits socio-environnementaux aux frontières; c'est de cela qu'il avait été question en plénière et le premier ministre s'y était montré favorable.

Par ailleurs, pouvez-vous identifier les conséquences financières potentielles des déclarations de M. Trump quant à l'arrêt des contributions américaines à différents programmes et fonds onusiens liés au climat?

**01.03 Marie-Christine Marghem**, ministre: Chers collègues, comme vous le savez, le président Trump a formellement annoncé, le 1<sup>er</sup> juin 2017, que les États-Unis se retireraient de l'accord de Paris. Cet accord est un tournant dans la politique climatique multilatérale. Cet accord de Paris est universel, ambitieux et contraignant. Ses dispositions contraignantes portent notamment sur le respect, par toutes les parties, d'un plan climat, la contribution des pays développés au financement d'un plan "climat" et un rapportage transparent en matière de politique climatique et de financement.

La teneur précise de plusieurs de ces obligations - en particulier d'ambitions des objectifs de réduction d'émissions ainsi que la hauteur des contributions financières - est fixée par les parties elles-mêmes au niveau national. Je déplore fortement la décision des USA et continue avec le gouvernement fédéral à soutenir l'accord de Paris, tout comme les autres pays signataires ainsi que de nombreuses autorités sous-nationales, villes et entreprises dans le monde et en particulier aux États-Unis puisque vous l'avez lu dans la presse. En effet, des États et des villes se sont manifestés pour réagir à l'annonce de Trump.

Par la voix du premier ministre, le gouvernement belge a eu l'occasion de communiquer clairement au président Trump lui-même le point de vue de la Belgique en la matière, point de vue auquel je me suis immédiatement ralliée après la déclaration du premier ministre.

Le ton politique du président Trump était clair mais il faut, toutefois, quelques détails supplémentaires pour formaliser, et vous l'avez bien perçu, le retrait des États-Unis de l'accord de Paris. En effet, selon l'article 28 de cet accord, une partie peut se retirer en le faisant savoir par écrit au plus tôt trois ans après l'entrée en vigueur de l'accord, soit après le 5 novembre 2019. Ce retrait sera alors effectif un an plus tard ou ultérieurement si une date différente a été définie. Jusqu'à ce que ceci ait lieu, les USA restent formellement partie à l'accord de Paris.

Quant à la volonté exprimée par le président Trump de renégocier Paris en fonction d'une réduction des engagements américains, je me réfère à la déclaration commune faite par l'Allemagne, l'Italie et la France ainsi que d'autres pays et leaders internationaux qui ont immédiatement signalé que cette voie était sans issue.

En outre, la période de novembre 2019 correspond à la fin du mandat de Donald Trump.

Il va sans dire que ceci est avant tout un sérieux revers pour tous les partisans d'une approche multilatérale des problèmes mondiaux, surtout dans le cadre de l'accord de Paris, où nous avons précisément réussi à obtenir que tous les pays développés et les pays en voie de développement, sur un pied d'égalité avec les associations et les entreprises, prennent cet accord.

Le niveau d'ambition de la politique climatique américaine est effectivement, d'après ces déclarations, revu à la baisse, ce qui risque d'élargir le fossé qui nous sépare de notre objectif de rester bien en dessous des 2 degrés Celsius.

Toutefois, l'impact réel des décisions de M. Trump est encore incertain. Nous avons eu l'occasion de l'évoquer en Commission Nationale Climat lors d'un échange auquel je participais avec M. Peter Wittoeck, qui est le directeur du service climatique. Les récentes déclarations de nombreuses autorités subnationales

et acteurs non étatiques aux États-Unis, la possibilité de recours en justice contre les plans de M. Trump et les récents développements encourageants en Chine et en Inde sont autant d'éléments qui pourraient atténuer l'impact de ce retrait.

Toutefois, il est inquiétant d'entendre que les contributions financières des États-Unis au soutien de la politique climatique dans les pays en développement cesseront. M. Trump a en effet annoncé que les États-Unis ne verseraient pas le solde de 2 milliards de dollars de contribution au Green Climate Fund, auquel s'était engagé le président Obama.

Le communiqué de Trump a été suivi d'une réaction forte, non seulement d'un grand nombre d'autres parties à l'accord de Paris mais également d'un grand nombre de villes, entreprises et États américains qui ont déclaré qu'ils poursuivraient l'exécution de l'accord. De son côté, la Fondation Bloomberg Philanthropies a annoncé qu'elle contribuerait à hauteur de 15 millions de dollars au budget du secrétariat de la Convention des Nations unies afin de rendre possible certaines de ses activités soutenant la politique climatique des pays en développement. C'est un fait tout à fait important à relever.

Cette déclaration a créé un enthousiasme renouvelé pour exécuter les engagements de Paris. C'est la seule réponse appropriée à faire dans ce genre de cas. Si l'enthousiasme de Paris était peut-être, aux yeux de certains, en train de s'endormir, là il a été réactivé de fort belle façon par cette déclaration. Ceci concerne uniquement la déclaration, car du point de vue financier, vous voyez qu'il y aura des impacts. Je ne manquerai pas d'examiner avec mes collègues du gouvernement fédéral, des Régions et nos partenaires européens quelles initiatives politiques supplémentaires seraient susceptibles d'avoir un effet positif sur ce dossier.

L'annonce du président Trump signifie la fin du rôle de leader joué par l'administration américaine sous Obama en préparation de la conférence de Paris. Les signaux constructifs issus du sommet réunissant l'Union européenne et la Chine, il y a quelques semaines, montrent que les deux partenaires renforceront leur collaboration en la matière. La décision du Canada, de la Chine et de l'Union européenne d'organiser une réunion commune en septembre, qui remplacera probablement *de facto* la réunion du Major Economies Forum on Energy and Climate (MEF) créé et présidé par les États-Unis sous Obama, indique que la politique isolationniste du président Trump aura surtout pour effet de miner l'influence de son pays dans le débat. Quant au contenu précis et au rôle de ce forum, il faut encore y réfléchir en concertation avec le Canada et la Chine.

Je me permettrais de conclure sur un message clair qui a une importance aussi pour les questions suivantes: il ne fait aucun doute que la Belgique continuera d'apporter avec une ténacité renouvelée sa contribution à une politique climatique multilatérale ambitieuse afin de préserver le développement durable de la planète et les droits humains, notamment pour les plus vulnérables partout dans le monde. Les événements de ces derniers jours n'ont fait que renforcer mondialement cette conviction, particulièrement pour la Belgique.

**01.04 Daniel Senesael (PS):** Merci, madame la ministre, pour avoir brossé le tableau des différents actions et réactions qui se sont déroulées depuis ce 1<sup>er</sup> juin dernier. Comme vous, nous nous réjouissons des réactions des autres pays dans la poursuite de la mise en œuvre de cet accord de Paris et de ses ambitions. D'autres, avec enthousiasme et volonté farouche, se sont inscrits dans la dynamique pour honorer ces engagements de Paris.

Vous avez rappelé qu'un partenaire mondial important, la Chine, peut aussi résolument s'inscrire dans la marche en avant.

Vous parlez des moments où le retrait peut être effectif; et un an plus tard, vous évoquez le 5 novembre 2019. Vous me dites, ou j'ai mal compris, que c'est la fin du mandat du président Trump. Or, je pense que c'est en 2020. Vous prenez donc en considération l'année supplémentaire. D'accord. Ainsi, c'est bien clair dans mon esprit.

Je vous invite vraiment à ce que la Belgique, même si ce n'est pas un pays de l'envergure de la Chine, puisse aussi être un acteur privilégié, au sein de l'Union européenne, pour poursuivre les engagements pris. Si nous pouvons trouver un momentum politique pour réactiver notre volonté, nous n'en serions que plus satisfaits encore.

**01.05 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je note les conséquences financières. Deux milliards pour le Green Fund et le financement de l'organisation. Bloomberg avec 15 millions. Admettez que cela ne compense pas tout.

Je note surtout que si vous déplorez cette sortie, pour le reste, concernant les mesures, vous en êtes au stade de l'examen. Voilà plus d'un mois que les déclarations ont été faites. En séance plénière, le premier ministre avait montré une ouverture. Mais vous, à votre niveau, continuez à "examiner les mesures". J'espère que vous communiquerez rapidement les mesures qui seront prises, ne fût-ce que les actions que vous menez pour qu'au niveau européen aussi, des mesures concrètes puissent être prises. Je reviendrai avec cette proposition de droits de douane sociaux et environnementaux pour les pays qui se mettent en dehors de l'accord de Paris.

J'attendais que vous confirmiez, à tout le moins, ce que le premier ministre avait dit en séance plénière sur ce volet, et que vous précisiez les premières démarches entreprises pour le faire porter au niveau européen ou en tout cas, entre des pays membres de l'Union européenne.

Malheureusement, une fois de plus, je reste sur ma faim.

**01.06 Marie-Christine Marghem**, ministre: Nous sommes en forme dès le matin, comme vous le savez. Ceci mis à part, je voudrais quand même dire ceci. Vous vous en rendez bien compte; je le sens à travers votre réponse: la Belgique ne peut pas agir seule. Il est évident que si de mesures sont à proposer, elles le sont dans un cadre européen. Vous faisiez référence aux douanes. Mais entre les pays européens, il n'y a pas, que je sache, de frontières douanières, et donc, la douane concerne l'Union européenne. S'il faut imaginer des mesures ou les mettre en oeuvre, cela ne peut se faire qu'au travers de l'Union européenne et au sein de celle-ci.

**01.07 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): La Belgique ne peut pas agir seule. Elle doit agir au sein de l'Union européenne. Mais qu'a-t-elle fait, depuis un mois, au sein de l'Union européenne pour agir? C'était ma question, justement. Et il n'y a rien à ce sujet dans la réponse.

**01.08 Daniel Senesael** (PS): (...)

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **02 Questions jointes de**

- **M. Daniel Senesael à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "les objectifs climatiques de la Belgique" (n° 19108)**
- **Mme Karin Temmerman à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "la réduction des objectifs climatiques belges" (n° 19116)**
- **M. Jean-Marc Nollet à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "la volonté de la ministre de revoir à la baisse les objectifs climatiques de la Belgique" (n° 19167)**
- **Mme Leen Dierick à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "l'objectif de réduction des gaz à effet de serre pour la Belgique" (n° 19237)**
- **Mme Véronique Caprasse à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "les implications du retrait des États-Unis des accords de Paris sur le climat" (n° 19741)**

## **02 Samenveogede vragen van**

- **de heer Daniel Senesael aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de Belgische klimaatdoelstellingen" (nr. 19108)**
- **mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het terugschroeven van de Belgische klimaatdoelstellingen" (nr. 19116)**
- **de heer Jean-Marc Nollet aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het voornemen van de minister om de Belgische klimaatdoelstellingen naar beneden bij te stellen" (nr. 19167)**
- **mevrouw Leen Dierick aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de reductiedoelstelling voor broeikasgassen voor België" (nr. 19237)**
- **mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de implicaties van de terugtrekking van de Verenigde Staten uit het klimaatakkoord van Parijs" (nr. 19741)**

La **présidente**: Mme Dierick est excusée. Mme Caprasse, votre question a été inscrite à ce point-ci parce que son contenu est plus proche de cette question-ci.

**02.01 Daniel Senesaël** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, vous avez déclaré, le mardi 6 juin, vouloir revoir les objectifs climatiques de la Belgique à la baisse. Selon vous, la Commission européenne ne tient pas assez compte du fait que la Belgique est "un pays de transit avec beaucoup de poids lourds étrangers et avec une infrastructure vieillissante."

Suite à votre sortie, le premier ministre a jugé nécessaire de préciser que vos déclarations ne représentent "pas la position du gouvernement".

Madame la ministre, quelle est la position du gouvernement fédéral concernant le respect des objectifs climatiques de la Belgique? Celle-ci a-t-elle évolué suite à l'intervention du premier ministre?

**02.02 Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag ligt in dezelfde lijn als eerdere vragen van vandaag. Ik wil echter om een precisering vragen.

"Make the future great again." Dat was wat de premier op 1 juni antwoordde toen ik en vele andere collega's hem vroegen of ons land, in tegenstelling tot de Verenigde Staten, het klimaatakkoord van Parijs zou respecteren. De premier was zeer duidelijk. De akkoorden van Parijs zijn belangrijk, zelfs fundamenteel voor de toekomst. Ze zijn bijzonder ambitieus. Er kan geen twijfel over bestaan: ons land steunt volledig de implementatie van de toekomstige belangrijke akkoorden, zoals gepland.

Zes dagen later zaaide u en/of uw woordvoerster echter twijfel. De door Europa opgelegde doelstelling van 35 % minder uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 vond of vindt u te hoog gegrepen. U zou daarom onderhandelingen willen opstarten met Europa om de Belgische klimaatdoelstellingen te verlagen.

Gelukkig floot de premier u onmiddellijk terug, mevrouw de minister. Ook in de plenaire vergadering van 8 juni was hij duidelijk: "Wij zijn ambitieus. Wij zijn coherent. Wij zullen er alles aan doen om onze doelstellingen te halen."

Nu de mist hopelijk weggetrokken is en er duidelijkheid verschaft werd door uw grote baas, rest nog de volgende vraag. *What's next?* Ik zou u daarom de volgende vragen willen voorleggen.

Ik wil premier Michel graag geloven als hij zegt dat België voor de ambitieuze doelstellingen zal gaan. Vorige week was hiervoor de eerste test. De Europese Raad heeft toen zijn positie over de energie-efficiëntiedoelstelling verduidelijkt. De Raad zal het voorstel van de Commissie voor 30 % volgen, maar heeft wel het woord "bindend" geschrapt en nieuwe achterpoortjes toegevoegd aan de verplichting tot energiebesparing. Ik heb het hier over artikel 7. Mijn vraag hierover is de volgende. Welke houding heeft België aangenomen bij de stemming over die drie punten?

Zal ons land de doelstelling alsnog wel als bindend interpreteren?

Om de EU-doelstellingen te halen, is er dringend nood aan een energiepact. Tijdens de commissie van 13 juni lichtte u de timing hiervan toe. Is er sindsdien al opnieuw contact geweest met de regionale overheden? Zal deze timing onverwijld worden aangehouden?

Hoe zit het met de timing van ons nationaal klimaat- en energieplan dat we van Europa moeten opstellen? Wat is de planning om tot een *draft* te komen tegen januari 2018 en tot een finaal plan tegen januari 2019?

**02.03 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, j'aimerais aussi savoir de manière très précise, en fait, comment les choses se sont déroulées autour de cette communication. J'aimerais savoir ce qui a amené votre porte-parole à annoncer dans les journaux *De Standaard* et *Het Nieuwsblad*, quelques jours après les déclarations fracassantes de Donald Trump dont nous parlions dans la question précédente, que la Belgique allait assouplir ses ambitions climatiques, et qu'il fallait renégocier avec la Commission au-delà de la flexibilité déjà obtenue et ne pas respecter nos promesses de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2030, puisque vous les estimiez exagérées et ne tenant pas compte du fait que nous ne serions qu'un pays de transit.

Comment en est-on arrivé là? Soyons clairs, madame la ministre, vous ne pouvez pas invoquer la surprise

du coup de téléphone matinal reçu un jour de congé, puisque le journaliste a précisé avoir eu un second contact téléphonique en soirée, et qu'à l'occasion de ce contact, votre porte-parole a non seulement confirmé mais a été plus concrète encore, ce qui laisse supposer qu'elle s'est documentée auprès de ses collègues, au sein du cabinet, voire auprès de votre chef de cabinet ou de vous-même.

Je reviens donc avec ma question: comment en est-on arrivé à de telles déclarations? Qui a validé une telle ligne? Qui a donné un tel contenu à porter par votre porte-parole? À quoi ces déclarations font-elles aussi écho? Je me permets d'insister, car le mardi matin, dans le programme *De Ochtend*, votre porte-parole maintient ses propos, ce qui indique clairement qu'à ce moment, personne, dans votre équipe, ne semble offusqué par la lecture du contenu des articles.

Comment de telles déclarations ont-elles été rendues possibles? Est-ce, comme certains médias l'ont évoqué, lié à une position que vous défendez dans des concertations informelles?

J'aimerais aussi savoir quelle a été l'intervention du premier ministre. À quelle heure l'avez-vous eu au téléphone? Comment avez-vous politiquement interprété son nouveau rappel à l'ordre?

Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps pour avoir une clarification suffisante venant de votre cabinet?

Sur le fond, on sait que vous avez déjà personnellement critiqué par le passé l'objectif assigné à la Belgique et plaidé pour un objectif de - 31,3 %, voire moins. À l'époque, vous aviez exactement les mêmes propos que ceux tenus il y a quelques jours par votre porte-parole, ceci pouvant expliquer cela. Depuis quand avez-vous abandonné cette ligne critique de demande d'assouplissement et rejoint, sans plus aucune réserve, le chiffre retenu par la Commission? Est-ce le 6 juin, suite à l'importance des réactions et/ou à l'intervention du premier ministre? Quelle est *in fine* votre position sur le chiffre retenu de moins 35 % comme objectif pour la Belgique? Quelles sont, à la date du 5 juin, les dernières positions connues à ce sujet chez vos collègues au sein du gouvernement fédéral et au niveau régional? Cela nous permettra de mieux comprendre comment la position que vous avez tenue à cette date a pu être construite.

Par ailleurs, quelle est la position officiellement défendue par la Belgique au sein du processus européen? De quand date-t-elle? Nous savons que le fédéral n'est pas seul à la manœuvre dans ce dossier.

J'aimerais aussi identifier les suites que vos homologues régionaux ont décidé de donner à cet épisode catastrophique pour l'image de la Belgique. Il se dit qu'ils souhaitent mettre les choses au point au sein de la CNC au sujet de votre capacité d'encore parler au nom de la Belgique. Qu'en est-il exactement?

Plus généralement, j'aimerais connaître votre analyse de ce nouveau couac et les leçons politiques que vous en tirez. Ce n'est en effet pas la première bourde d'importance que vous – ou votre cabinet – commettez. Je ne pense pas utile de refaire la liste que la presse a dressée, d'autant moins que mon temps de parole est largement écoulé.

**02.04 Véronique Caprasse (DéFI):** Madame la ministre, les dirigeants du G7 ont reconnu, le 27 mai dernier, leur incapacité à trouver un terrain d'entente avec les États-Unis au sujet de la lutte contre le réchauffement climatique. De la sorte, ils ont témoigné de la fragilité des accords de Paris, qui prévoient une réduction des gaz à effet de serre d'au minimum 35 % d'ici 2030 et impliquent, dès aujourd'hui, d'élaborer des politiques climatiques nationales ambitieuses.

Le retrait évoqué par les États-Unis desdits accords s'est malheureusement mué en dramatique certitude, reléguant au second plan la nécessité d'opérer une véritable et sérieuse "décarbonisation" de nos économies.

Les déclarations de votre porte-parole relatives à une éventuelle remise en cause des engagements fédéraux et aux approches développées par votre cabinet à l'endroit des institutions européennes ont ajouté le trouble à la stupéfaction. Le premier ministre a, depuis lors, rappelé son attachement aux objectifs de la COP21 - sans rassurer totalement quant à la portée précise de cette intervention. Il revient, quoi qu'il en soit, au gouvernement fédéral d'impulser une véritable dynamique disruptive et de prendre des mesures tangibles qui présenteront aux citoyens et entrepreneurs des balises claires et pérennes, seules susceptibles d'accroître les investissements publics et privés nécessaires.

Le Pacte énergétique, que nous appelons de nos vœux et réclamons depuis plusieurs mois, doit dessiner un

premier cadre réglementaire. L'année 2017 doit entériner cet engagement, sachant qu'au-delà de cette échéance, il deviendra plus périlleux d'enregistrer des résultats substantiels.

Madame la ministre, je tiens à vous poser trois questions. Quel est, à ce jour, l'état d'avancement des négociations et quelles sont les orientations retenues au cours des discussions que vous êtes chargée de mener avec les représentants des partenaires sociaux?

Pouvez-vous garantir que le gouvernement fédéral instaurera à brève échéance une taxe carbone, laquelle constitue la meilleure voie vers une transition énergétique? Si oui, de quel ordre sera-t-elle?

Troisièmement, le gouvernement va-t-il revoir la fiscalité relative aux véhicules de société qui constitue un privilège qui n'a pas d'équivalent en Europe (25 % du volume des gaz à effet de serre émane des transports et singulièrement de certains types de véhicules), afin de faire preuve d'une volonté de fiscalité environnementale beaucoup plus affirmée?

**02.05 Marie-Christine Marghem**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, tout d'abord, pour bien remettre le cadre au clair, je vais reprendre un historique de la situation technique qui concerne ce dossier et que j'ai déjà eu l'occasion de faire à plusieurs reprises.

Le Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 - le gouvernement fédéral s'est installé quelques jours avant - a convenu d'un cadre énergie-climat 2030. L'Union européenne s'est engagée dès lors à réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % à l'horizon 2030 et tous les États membres participeront à cet objectif contraignant. Cet engagement ambitieux a été pris dans la perspective de la COP21 à l'époque où l'Union européenne et les États membres ont joué un rôle crucial pour l'adoption de l'accord de Paris sur le climat, en décembre 2015. Cela a permis de démontrer au reste du monde que l'Union européenne était décidée à prendre le *lead* contre le réchauffement climatique.

Cet objectif de 40 % se décline de la manière suivante: - 43 % dans les secteurs couverts par le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne, dit système ETS, et - 30 % dans les secteurs non couverts par le système ETS, donc ce qu'on appelle le système non ETS dans le transport, les bâtiments, l'agriculture. Cet effort sera converti et réparti en objectif contraignant à l'échelle de chaque État membre. Tous les États membres contribueront donc à cette réduction avec des objectifs allant de 0 % à - 40 % par rapport à 2005.

C'est en application de cet objectif de - 30 % que la Commission a adopté, le 20 juillet 2016, une proposition de règlement sur la répartition de l'effort. Les efforts assignés à chaque État membre ont été répartis sur base du PIB par habitant avec une prise en compte du critère coût/efficacité pour les États membres dont le PIB est supérieur à la moyenne européenne. Pour la Belgique, cet objectif s'élève à - 35 % par rapport à 2005. Nous passons donc de - 15 % à l'horizon 2020 (c'était la norme, l'aune que nous avons et que nous nous sommes répartie dans le cadre de l'accord sur le *burden sharing* 2013-2020 avec les entités fédérées) à - 35 % d'efforts pour la période 2021-2030, ce qui représente un effort très important.

Dans le tableau, que je peux vous fournir, qui concerne l'ensemble des pays européens, on voit effectivement que les efforts peuvent aller de 0 % à - 40 %. Donc, par exemple, si vous prenez la Suède, vous avez - 40 % d'efforts; le Danemark, - 39 %; la Belgique, - 35 %; l'Italie, - 33 %; la Roumanie, - 2 %; la Bulgarie, 0 %. Pour certains pays, vous avez en plus deux colonnes de coefficients de flexibilité possibles.

Cela montre qu'à partir du moment où l'objectif a été fixé en juillet 2016, des négociations devaient être entamées entre la Commission européenne et chaque État membre pour voir fixé définitivement le pourcentage d'efforts assigné à chaque pays. C'est dans cette zone de flexibilité que la déclaration a pu être faite.

Nous avons encore eu un sommet européen le 19 juin dernier, où les Régions représentaient la Belgique et Mme Schauvliege était présente. Une poursuite de cet échange avec la Commission européenne a eu lieu à propos des efforts à accomplir globalement et pays par pays. Il n'y a toujours pas de concrétisation à ce jour pour la Belgique en ce qui concerne les efforts à accomplir.

Dans les discussions intra-belges, nous participons tous: il y a des représentants du fédéral et de chacune des Régions. Je suppose que c'est sous la présidence estonienne, qui prend maintenant la relève, que ces discussions pourront aboutir afin que nous connaissions exactement l'effort qui nous est demandé et que

nous puissions ré-entamer, avec les entités fédérées, comme nous l'avions fait pour la tranche 2013-2020, le partage d'efforts à accomplir sur ce plan. Dans cette matière, les efforts à accomplir concernent les transports, les bâtiments et l'agriculture, qui relèvent principalement du niveau régional.

Les Régions sont donc en train de réfléchir, pour leur part, à la manière dont les objectifs pourraient être atteints par des efforts à accomplir, sur leur sol, entre 2021 et 2030.

La position belge est discutée au sein de la DGE. Elle peut être résumée comme suit: "La Belgique considère que la proposition de partage des efforts est généralement équilibrée". La proposition qui est faite par la Commission européenne est considérée en Belgique comme étant généralement équilibrée. Les discussions se poursuivent au niveau technique. Le Conseil des ministres de l'Union européenne du 19 juin, où Mme Schauvliege a défendu les intérêts de la Belgique, a eu l'occasion de traiter cette question. Le débat se poursuit, comme je vous l'ai dit, sous la présidence estonienne.

Le Conseil européen des 22 et 23 juin 2017 a réaffirmé avec force que l'Union européenne et ses États membres étaient déterminés à mettre en oeuvre rapidement et pleinement l'accord de Paris, et à contribuer à la réalisation des objectifs en matière de financement de l'action climatique.

Notre premier ministre a confirmé, en répondant à vos questions lors de la séance plénière du 8 juin, l'attachement du gouvernement fédéral à nos engagements climatiques. Le gouvernement fédéral a pris plusieurs initiatives pour sa part en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique. Je l'ai rappelé tout à l'heure: après plusieurs années de négociations – six, sept ou huit selon les versions -, nous avons abouti à une décision sur le *burden sharing* au niveau belge, et les revenus des allocations ETS ont été versés aux Régions. Elles utilisent ces revenus précisément dans ces politiques-là, pour lutter contre le réchauffement climatique.

Nous sommes engagés, de concert avec les Régions, dans le processus du pacte énergétique, qui vise à doter notre pays d'un mix énergétique à bas carbone. Les travaux avec les Régions sont sur la bonne voie et nous souhaitons aboutir fin 2017. Je ne rappellerai pas tout ce que j'ai déjà expliqué en commission à propos du chemin que nous parcourons actuellement ensemble.

Nous sommes aujourd'hui début juillet. Toutes les réponses sollicitées auprès des *stakeholders* ont été déposées à la DG Énergie. Le CONCERE, qui est l'administration rassemblant les directions Énergie des entités fédérées et du fédéral, travaille à la réalisation d'un texte complet. Celui-ci sera soumis aux quatre ministres de l'Énergie au mois de septembre. Nous verrons ainsi dans quel sens s'orientent les réponses aux questions que nous avons posées, afin de poursuivre les travaux du pacte.

Le Plan national en faveur des investissements stratégiques lancé fin mars, dont l'énergie et la mobilité sont des axes prioritaires, contribuera indéniablement à la mise en place d'une politique énergétique et de mobilité durable. Toutes ces politiques démontrent à suffisance l'engagement du gouvernement fédéral en faveur d'une société et d'une économie bas carbone.

Revenons maintenant à ce que j'ai appelé le "pataquès" londonien. Je vois que certains collègues ont mené une enquête précise et ont ajouté à leur question des éléments factuels qui montrent qu'ils ont suivi à la trace, minute par minute, les déclarations qui se sont faites le 6 juin dernier. Je crois qu'avec les coefficients de flexibilité qui sont prévus, permis dans la discussion au niveau belge, il y a eu confusion dans les informations techniques qui étaient entre les mains de ma porte-parole, qui vient d'intégrer mon cabinet, et qui a répondu spontanément, un lundi de Pentecôte, sans faire appel ni à moi, ni à ma directrice de cabinet, pour savoir ce qu'il en était.

Il suffit de lire le tableau pour comprendre aisément que 35 moins 2,5, cela fait 32,5. C'est d'ailleurs ce que j'avais déjà dit antérieurement. Pour être tout à fait claire avec vous et vous remémorer certains souvenirs, en juillet 2016, quand ce tableau est sorti après la décision de proposition de la Commission européenne, j'avais répondu à certains d'entre vous en séance plénière sur ces questions-là.

Pour l'instant, les choses sont toujours en l'état. Ces coefficients existent; ils ne sont pas inventés. Ça n'est pas faux. Mais l'explication qui en a été donnée par elle est de son propre ressort, bien que les chiffres existent sur un tableau et qu'ils ne sont pas du tout mensongers. Ce que l'on va en faire, ce qu'il va advenir de la fin de cette négociation est une autre chose.

Mais laissez-moi souligner la situation particulière, sur le plan international. Ceci s'est passé quelques jours après la déclaration de Donald Trump du 1<sup>er</sup> juin. Le timing est important; les esprits sont focalisés sur la déclaration catastrophique de Trump. En termes de communication, le moment était très mal choisi. Et ma porte-parole n'a pas pu apporter suffisamment de nuance à sa réponse, parce qu'elle ne connaissait pas, à ce moment-là, suffisamment le dossier et qu'elle n'a pas eu recours à la directrice de cabinet ou à moi-même pour échanger au sujet de la question, toute simple et toute gentille, posée par un journaliste que j'ai rencontré le jour-même, à mon retour de Londres et dont je voyais bien qu'il cherchait l'information et pas le buzz.

Il était même très étonné que son article ait généré un tel déferlement médiatique. Il n'avait pas imaginé un tel impact qui était lié à une période particulière d'attention sur ces objectifs.

Le premier ministre a bien rappelé quelle était la direction du gouvernement fédéral.

J'ai moi-même fait le nécessaire quand je suis sortie de l'Offshore Wind Energy 2017 à Londres. Il s'agit d'une rencontre internationale de tous les pays qui sont présents autour des mers du Nord (la Mer Baltique est également concernée). J'ai même signé à nouveau ce jour-là un accord avec les pays voisins de notre Mer du Nord pour le développement de l'énergie éolienne offshore et des connexions entre tous ces parcs offshore.

Cela montre concrètement les efforts consentis et ceux que nous voulons encore faire au niveau européen, même avec d'autres pays. Vous voyez sur le tableau que certains d'entre eux ont 0 % d'exigence car historiquement, ils ont un bilan très "charbonné". Il leur est donc impossible pour l'instant de faire des efforts qui sont alors pris en charge par les autres. Cela vaut donc la peine de comparer tous ces éléments.

J'étais en train de tenir un discours car la Belgique avait été désignée pour rédiger le mot d'introduction à cette matinée de travail qui se concluait par la signature d'un accord et la visite de différents stands. Pour ceux qui s'en inquiètent, cela explique aussi que je n'ai pas eu la perception immédiate du déferlement créé. Heureusement, j'ai été alertée par les collaborateurs qui étaient restés en Belgique. Une fois sortie de cette réunion, nous avons fait le communiqué de presse qui est paru vers 13 h 00 qui démentait cette information fautive, non pas dans les chiffres mais dans l'interprétation et l'utilisation de ces chiffres. Affirmer que le territoire belge est densément peuplé, qu'il est traversé par un trafic intense, qu'il a des infrastructures vieillissantes, etc., ces éléments sont exacts mais doivent être changés avec tous les efforts que nous sommes en train de faire.

Donc, tout ça doit être renuancé, recontextualisé; c'est ce que je fais ici. Malheureusement, ma porte-parole s'est exprimée seule et, donc, quand je suis revenue ... À un moment donné, c'était incroyable. Des journalistes, sentant l'occasion intéressante, ne croyaient pas que j'étais à Londres. Donc, j'ai dit: "Très bien, nous allons faire une conférence de presse, dès que j'arrive à la gare du Midi à 18 h 00." J'ai reçu les journalistes car certains étaient demandeurs d'images. Forcément, là où j'étais, c'était un peu compliqué. Donc, tout ce que j'ai pu faire, c'est Belga, téléphone et autres. J'ai moi-même pris le téléphone. C'est moi qui ai répondu à tout le monde, dans la journée et, le soir, j'ai répondu aux médias télévisés qui souhaitaient me voir en personne, à juste titre. J'ai répondu tout de suite à cette demande. J'ai dit: "Voilà, vous me verrez en personne dès que je sortirai du train." Donc, ils ont pu aussi constater que, pendant toute la journée, j'avais été réellement occupée à l'étranger.

Pour continuer l'histoire, j'ai eu l'occasion de réaffirmer encore cette position - tout le passé le montre aussi, depuis l'accord de Paris, l'accord sur le *burden sharing* en Belgique mais, dans le continuum de tout ça - encore très récemment. J'étais le 26 juin 2017 au Luxembourg pour réaffirmer la position de la Belgique lors du Conseil européen des ministres de l'Énergie. Nous avons approuvé une approche générale ambitieuse qui porte, en matière d'efficacité énergétique, notre effort de 27 à 30 %.

Et, l'Union européenne, à travers cette augmentation de l'effort, confirme une fois de plus ses ambitions en matière climatique et d'économie d'énergie. Je me réjouis de cet effort collectif. Ça a été une discussion passionnante. On croyait avoir fini à 13 h 00. Finalement, on a eu terminé à 18 h 00, parce qu'on a échangé vraiment le plus possible pour arriver à une position commune qui nous permettait d'atteindre ce que Cañete nous proposait: 30 % d'effort en matière d'efficacité énergétique.

Voilà, globalement, ce qui s'est passé, dans quel contexte on doit voir les choses. Via mon collaborateur, je vous transmettrai le tableau dont je viens de parler. Ce sera plus intéressant pour vous de l'avoir sous les

yeux que d'en entendre parler oralement. Je vous remercie.

La **présidente**: J'ai laissé les temps de parole exploser, à la fois pour les auteurs de questions et la ministre. En conséquence, je demande des répliques succinctes des parlementaires et pas de réplique à la ministre.

**02.06 Daniel Senesaël** (PS): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Je précise que des phrases ou appréciations mal à propos peuvent faire perdre du temps et de l'énergie. Ce qui est d'ailleurs malheureux pour une ministre de l'Énergie!

**02.07 Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, bedankt voor uw uitgebreide uitleg, al is het mij nog altijd niet duidelijk waarover er nu nog onderhandeld wordt met de Europese Commissie, over welk percentage het gaat, flexibiliteit inbegrepen, en op welk percentage het zal eindigen.

Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag naar de timing van het energieplan. Ik ken wel de timing die wij moeten halen, maar ik ken de stand van zaken niet. Evenmin weet ik of er nog contact is geweest met de andere regionale overheden, gelet op wat zich voordoet.

Daarom zal ik mijn vraag bij een andere gelegenheid opnieuw stellen. Wij moeten nu immers vooruit. Bovendien is er geen repliek meer.

**02.08 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je relirai la réponse mais j'ai l'impression que c'est moins clair et moins engageant après la réponse qu'avant!

Avant, on se référait aux propositions du premier ministre, selon lesquelles on n'allait plus toucher aux 35 %, sans essayer de grappiller. Dans la réponse de la ministre, j'ai l'impression qu'on continue malgré tout à essayer de grappiller! Ceci m'inquiète d'autant plus que, contrairement à ce que disent les autorités belges, la Commission juge que la Belgique ratera déjà l'objectif climat de 2020. C'est dire si nous avons intérêt à accélérer les choses. Voilà pour le fond.

Madame la ministre, sur la forme, vous dites que votre porte-parole a répondu de manière spontanée à un journaliste le matin d'un jour de congé, sans faire valider ses paroles. Il n'en reste pas moins, et j'y faisais référence dans ma question, qu'il y a eu une confirmation par un deuxième coup de fil le soir et que des propos confirmant la chose ont encore été tenus en radio le lendemain matin.

Je veux bien qu'il y ait eu une réponse improvisée pour le premier coup de fil, en fonction des informations dont disposait votre porte-parole, mais pour la suite de la journée et le lendemain matin, je ne suis pas d'accord. Cela a même perturbé votre collègue Bellot puisqu'il a dit à la RTBF Radio qu'on allait décider de revoir la position et qu'on ne pouvait pas tenir un tel objectif.

**02.09 Marie-Christine Marghem**, ministre: (...)

**02.10 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Il était interrogé sur les propos tenus dans la presse. C'est dire si, sur la forme, votre réponse est insatisfaisante.

J'avais pourtant lu vos propos selon lesquels l'avenir appartenait à ceux qui étaient ambitieux. Je crains que cela ne s'applique pas à votre politique en la matière!

**02.11 Véronique Caprassé** (DéFI): Madame la ministre, j'ai bien écouté vos réponses. J'ai entendu qu'il y avait eu beaucoup de réunions et que le nombre d'entités fédérées compliquait les choses pour aboutir à des accords. Mais je n'ai pas eu de réponse à mes questions précises. Nous sommes en commission de la Santé et mes questions avaient trait à la santé!

Je suis déçue de ne pas avoir eu de réponses précises à mes deux questions. Nous reviendrons prochainement sur le sujet.

La **présidente**: Nous sommes dans le contexte des questions orales et je ne peux laisser tourner les choses en débat. Rien ne nous empêche de reparler du sujet sous une autre forme au mois de septembre.

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

**03** Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "l'usage de véhicules utilitaires par des particuliers" (n° 19153)

**03** Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het gebruik van bedrijfsvoertuigen door particulieren" (nr. 19153)

**03.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la ministre, notre premier ministre pointait voilà quelques jours l'irresponsabilité du retrait des USA de l'accord de Paris sur le climat, accord qui prévoit une réduction drastique d'émissions de CO<sub>2</sub> afin, à terme, de faire baisser la température globale de la planète. Or, l'usage d'utilitaires à cinq places a triplé en quelques années. Ces véhicules, souvent des pick-up dont les moteurs pouvant atteindre 6 200 cc, 400 cv, ne sont pas soumis à la taxation à l'égal des voitures sportives mues par les mêmes moteurs.

Aucune taxe de mise en circulation pour ces utilitaires, assurances réduites puisqu'elles sont calculées sur la MMA (masse maximale autorisée) et ne dépassant pas 3,5 tonnes. Impossible de trouver dans la littérature commerciale de ces engins les mesures de CO<sub>2</sub> précises puisqu'ils ne sont pas soumis à l'Éco-malus. À comparer avec des voitures aux moteurs équivalents, on peut estimer qu'ils crachent plus de 300 gr/km de CO<sub>2</sub>. Leur usage est ainsi rendu très intéressant financièrement parlant. Je n'évoque pas ici la dangerosité de tels véhicules étant donné leur gabarit imposant. On imagine facilement les dégâts causés par l'impact d'une telle masse sur un piéton, surtout de petite taille.

J'ai évoqué avec le ministre des Finances l'aspect fiscal de ce problème. Chacun peut comprendre que l'usage de véhicules utilitaires, lorsqu'il est destiné à un usage professionnel, soit normal et adapté. Leur surface de chargement peut justifier leur achat pour des indépendants dont la déductibilité est impérative.

Force est de constater que de nombreux particuliers détournent cette déductibilité pour un usage quotidien voire sportif. Il y a donc un manque à gagner pour l'administration.

Je lui ai proposé d'imaginer que ces véhicules ne soient détaxés que pour des usagers munis d'un numéro d'entreprise. Les autres, quant à eux, seraient soumis à la taxation normale d'un véhicule à usage familial, calculée sur la base de la cylindrée, de la puissance en KW ainsi qu'en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>. Cette mesure permettrait de plus grandes rentrées fiscales, à l'heure où chacun doit fournir un effort pour maintenir l'équilibre budgétaire, ainsi qu'une responsabilisation accrue dans la production de CO<sub>2</sub>.

Madame la ministre, en votre qualité de ministre de l'Environnement et du Développement durable, quels seraient vos remarques, vos observations et vos conseils précis afin d'évaluer ce dossier avec davantage de précision?

**03.02** **Marie-Christine Marghem**, ministre: Monsieur Flahaux, le gouvernement fédéral, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, est pleinement engagé dans les compétences qui sont les siennes en vue de respecter et exécuter l'accord de Paris. Dès lors, nous mettons tout en œuvre pour atteindre nos objectifs via des mesures prises conjointement avec les Régions afin de réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

À cette fin, l'outil fiscal est essentiel. En effet, une fiscalité environnementale constitue un instrument indispensable au regard d'une politique climatique efficace. Toutefois, pour atteindre les résultats escomptés, il convient que la fiscalité soit socialement juste, équitable, proportionnée et cohérente entre les différents niveaux de pouvoir de notre pays. C'est ainsi que, s'agissant des transports, le fédéral mène - à travers les accises - une politique visant à décourager l'usage de véhicules à émissions élevées de gaz à effet de serre, tandis que les Régions sont compétentes - depuis la sixième réforme de l'État - dans la taxe de mise en circulation, par exemple au moyen de l'Éco-malus en Wallonie, la taxe de circulation et la taxe kilométrique pour les camions.

En ce qui concerne les véhicules utilitaires, comme vous le soulignez, ils sont exemptés de taxe de mise en circulation et bénéficient d'un régime particulier en termes de taxe de circulation, selon une grille de prix spécifique en rapport avec la masse maximale autorisée. En outre, aucun Éco-malus n'est prévu pour ce type de véhicule.

La vérification des caractéristiques techniques propres à la définition fiscale des camionnettes est effectuée lors du contrôle technique. Les véhicules utilitaires doivent s'y présenter dans le mois même de leur mise en circulation et, ensuite, chaque année. Selon moi, le recours à la définition fiscale de la camionnette offre

uniquement un cadre particulier pour un usage professionnel, étant donné la fonction principale de transport de marchandises de cette catégorie de véhicule.

Tout autre type d'usage de ce genre de véhicule ne pourrait dès lors être justifié fiscalement et d'un point de vue environnemental. C'est pourquoi, je compte aborder cette question avec mes collègues en charge du climat et de la fiscalité au niveau régional. Je vais leur écrire. Des mécanismes qui permettent d'éviter la fiscalité doivent être combattus à travers une vision cohérente en la matière. C'est à ce titre que nous avons notamment associé les administrations régionales dans les discussions techniques dans le cadre du débat sur la tarification du carbone lancé au début de cette année. Le secteur des transports est l'un des enjeux majeurs de la politique climatique. Les émissions de ce secteur sont en effet croissantes, continûment depuis 1990, avec plus 23 % entre 1990 et 2015. Ce secteur représente désormais 22,6 % du total des émissions.

Ceci résulte de l'augmentation du nombre de véhicules, avec plus 54 % depuis 1990, des kilomètres parcourus et de la cylindrée moyenne, notamment du fait du succès croissant des véhicules de type *sport utility vehicle* (SUV) et à usage multiple. Il est donc crucial d'agir dans ce secteur afin de respecter l'accord de Paris et d'atteindre nos objectifs tels qu'ils découlent de la législation européenne, à savoir la proposition de règlement *Effort Sharing*, qui attribue à la Belgique un objectif de réduction de moins 35 % par rapport à 2005 pour les secteurs non couverts par le système européen *Emission Trading System* (ETS), qui concerne l'industrie.

**03.03 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je tiens à remercier la ministre pour sa réponse. Je ne doute pas que dès que la prise aura été rebranchée dans les Régions, on pourra trouver une solution.

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

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Anne Dedry** aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de opvolging van het dieselgateschandaal in het licht van het leefmilieu" (nr. 19548)
- de heer **Daniel Senesael** aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de opvolging van de aanbevelingen van de bijzondere commissie Dieselgate" (nr. 19717)

#### **04 Questions jointes de**

- **Mme Anne Dedry** à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le suivi du scandale du dieselgate eu égard à l'environnement" (n° 19548)
- **M. Daniel Senesael** à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le suivi des recommandations de la commission spéciale 'Dieselgate'" (n° 19717)

**04.01 Anne Dedry** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb u hierover al verschillende vragen gesteld en telkens, althans geregeld, wordt ik doorverwezen, waardoor ik niet altijd een concreet antwoord krijg. Ik heb de 59 aanbevelingen per bevoegdheid opgesplitst. Zo weet ik waarvoor u echt bevoegd bent. Op die manier hoop ik een antwoord op mijn vragen te krijgen. Ik zal hetzelfde doen voor mijn vragen aan de ministers die voor andere aspecten bevoegd zijn.

Mevrouw de minister, welke acties ter bescherming van het leefmilieu hebt u sinds het losbarsten van het dieselgateschandaal ondernomen en welke zult u nog ondernemen, al dan niet in samenspraak met de Gewesten, met betrekking tot de aspecten waarvoor u bevoegd bent?

In aanbeveling nr. 20 wordt bepaald dat de federale regering de impact van alle soorten voertuigen op het milieu moet nagaan. Daarvoor bent u niet bevoegd, maar wel voor de niet voor de weg bestemde mobiele machines. Wat gaat u doen op dat vlak?

Volgens mij bent u bevoegd inzake de aanbevelingen nrs 21, 25, 27, 31, 32, 41, 42, 47, 56, 57 en uiteraard ook het overkoepelende 59. Wat hebt u gedaan rond deze aanbevelingen of wat bent u van plan te doen?

De volgende vraag die ik u wou stellen zal ik overslaan, aangezien u deze zonet al voor mijn collega's hebt beantwoord.

Wel wil ik u nog vragen of u het met mij eens bent dat er op Europees niveau heel snel een norm omtrent de uitstoot van dieselroet moet komen.

Tot slot, zal er een nieuw federaal plan komen inzake de kwaliteit van de binnenlucht en buitenlucht? Zo ja, wanneer?

**04.02 Daniel Senesael (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, le 18 mars 2016, la commission spéciale chargée du suivi du dossier Dieselgate adoptait son rapport à travers lequel une série de recommandations étaient formulées, notamment en ce qui concerne le volet environnement.

Mme Dedry nous indique qu'elle interroge tous les ministres concernés. Je l'ai fait en décembre dernier, de manière écrite, en reprenant toutes les recommandations. Neuf mois après l'adoption de ces propositions de résolution qui prévoyaient une évaluation un an après, nous ne voyons rien venir. Je ne vous mets par personnellement en cause. Tous les ministres et vraisemblablement aussi les parlementaires auraient pu prendre des initiatives en la matière.

En décembre, vous avez répondu aux questions écrites posées et je vous en remercie. Je vous cite: "En ce qui concerne les efforts de réduction des émissions polluantes pour les véhicules routiers, les marges de manœuvre de l'autorité fédérale sont strictement limitées par le cadre du marché unique européen. Nous plaidons donc auprès des instances européennes pour une mise en place rapide d'essais réalistes et qui rendent compte des émissions réelles des véhicules".

Madame la ministre, plus d'un an après l'adoption des recommandations, pouvez-vous faire état des avancées qui ont été obtenues sur ce point?

Je me tourne également vers la présidente de la commission: pourrions-nous nous organiser à la rentrée pour mener un débat sur le suivi de ces propositions de résolution adoptées à l'époque à l'unanimité?

La **présidente**: Monsieur Senesael, il n'a pas été prévu que la commission Dieselgate se réunisse pour assurer le suivi. Nous devons sans doute nous disperser et voir comment nous pouvons l'organiser.

**04.03 Minister Marie-Christine Marghem:** Mevrouw de voorzitter, België volgt de strategie van de Europese Unie, "Schone lucht voor Europa", opgesteld in 2005 en herzien in 2012, die tot doel heeft het niveau van luchtkwaliteit te bereiken dat wordt aanbevolen door de WGO tegen 2050.

Wat de resultaten betreft, heeft België de eerste emissiereductiedoelstelling gehaald, maar wij ondervinden moeilijkheden om voldoende luchtkwaliteit te behouden. Er werden op dat vlak tot in 2013 inbreuken vastgesteld voor PM10 in de drie Gewesten en momenteel blijven de NO<sub>x</sub>-concentraties voor problemen zorgen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tegen 2030 zou de Europese wetgeving aangevuld met de beleidsmaatregelen van de lidstaten het mogelijk moeten maken om die doelstelling voor de helft te halen. Daartoe werd recent een nieuwe richtlijn goedgekeurd betreffende nationale emissieplafonds. De Gewesten hebben die inspanning onder elkaar verdeeld en hebben reeds aangekondigd dat zij een federale bijdrage zullen vragen, met name inzake fiscaliteit. Die vragen zullen worden onderzocht om een samenwerkingsakkoord te vormen.

De gezamenlijke invoering van tests in reële omstandigheden en de nieuwe cyclustests aangaande de emissiemetingen WLTP hebben tot doel emissiewaarden te garanderen die nauwer aansluiten bij de werkelijkheid. Voor meer informatie hierover kunt u met al uw vragen terecht bij de bevoegde minister van Mobiliteit.

Entre parenthèses, c'est le ministre qui coordonne, au niveau européen, l'ensemble de cette problématique.

Pour répondre à votre deuxième question sur la recommandation 20, je dirais qu'avec l'adoption du nouveau règlement l'an dernier, nous avons pu imposer des limites d'émission plus faibles. En ce qui concerne l'usage et l'impact de l'usage des engins non routiers, les Régions sont compétentes.

En ce qui concerne la recommandation 17, il y a lieu de voir l'augmentation des droits d'accises sur le diesel. Le ministre compétent est évidemment le ministre des Finances et l'ajustement de la taxation des voitures de société est défavorable pour les véhicules diesel.

Pour ce qui concerne les limites d'émission, dont les décisions sont prises au niveau européen, notre champ

d'action reste limité. Nous soutenons néanmoins les objectifs des travaux en cours visant à réduire les limites d'émission.

Le fédéral est, quant à lui, compétent pour les normes environnementales des produits, les biens matériels mobiles dont les véhicules routiers. Je dispose d'un tableau, que je peux vous communiquer et qui sera évidemment beaucoup plus lisible pour vous que si je le paraphrasais oralement, qui concerne les normes actuelles pour les moteurs de véhicules, qu'il s'agisse des moteurs non routiers, des véhicules particuliers, des utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) ou des utilitaires lourds. Vous verrez assez clair, me semble-t-il, au départ de ce tableau que mon collaborateur vous communiquera – en français et en néerlandais.

Toujours dans la réponse à votre question sur la recommandation 17, les projets européens en cours sont la proposition de règlement 2014/0012 du Parlement européen eu du Conseil modifiant les règlements européens 715/2007 et 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers.

La présente proposition a pour objet d'introduire, dans le règlement 715/2007 et dans le règlement 595/2009, un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers.

Le présent projet de proposition met l'accent sur les domaines dans lesquels des défaillances du marché sont survenues et sur la réglementation qui empêche d'aborder les grands défis dans le contexte de la qualité de l'air de l'Union européenne. La procédure a été lancée en 2014. Nous sommes actuellement en attente d'une nouvelle proposition.

En ce qui concerne la réponse à votre question relative à la recommandation 21, la lutte contre la pollution de l'air est une compétence régionale. Le fédéral est compétent pour les normes environnementales des produits, les biens matériels mobiles, dont les véhicules routiers. Je viens de le dire dans le cadre de la précédente réponse.

Pour l'augmentation des accises sur le diesel, c'est le ministre des Finances qui est compétent. Pour les normes d'émission des véhicules à moteur, j'ai répondu dans le cadre de votre question relative à la recommandation 17. Pour ces dossiers, la position belge est établie en concertation avec les Régions via les comités d'experts.

En ce qui concerne la mise en œuvre des autres recommandations, je vous conseille évidemment, comme l'a fait M. Senesael, de vous adresser chaque fois au ministre compétent. C'est fastidieux mais il l'a fait, donc, c'est possible.

En ce qui concerne votre question 4 et la qualité de l'air, nous fonctionnons au travers d'un accord de coopération avec les Régions. Je vous renvoie donc à ma réponse précédente à ce sujet. À l'horizon 2050, nous devrions nous conformer pleinement au seuil fixé par l'Organisation mondiale de la Santé dans toute l'Union européenne.

Outre les politiques fiscales (accises, véhicules de société, mise en place du compte mobilité, les mesures prises et préparées par d'autres départements), mon administration a mis en place des contributions importantes à l'effort des Régions pour réduire la pollution de l'air, notamment pour les engins mobiles non routiers. La réglementation européenne est strictement mise en œuvre par mon département. Le troisième niveau d'exigence est d'application depuis 2016 et mon administration effectuera les premiers contrôles déjà cette année. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors de vos prochaines questions.

Sur votre question 5 relative aux limites d'émission, ces décisions sont prises au niveau européen. Je l'ai déjà dit. Notre champ d'action est donc limité. Nous soutenons les objectifs des travaux en cours qui visent la réduction de ces limites. Les règlements qui ont été adoptés à l'échelle européenne et qui définissent les limites d'émission en nombre et en masse pour les particules fines, en ce compris les suies de diesel, sont le règlement Euro 5 et Euro 6 (715/2007), dont j'ai parlé et que vous retrouverez d'ailleurs dans le tableau, ainsi que le règlement Euro 5 et Euro 6 pour l'autre règlement 595/2009 qui concerne les véhicules utilitaires lourds. Les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes, c'est la proposition de règlement 2016/1628.

La proposition de révision Euro 5-Euro 6 en cours, dont je viens de parler, a notamment pour objectif de

diminuer les émissions de particules fines, afin de remédier aux failles des essais d'émission de véhicules diesel. Ces derniers ont évidemment été mis en lumière à l'occasion du problème de la fraude relevée au sein de la firme VW qui a donné lieu à la commission Dieselgate. La Commission européenne a mis au point la procédure d'essai permettant de mesurer les émissions sur route, dans les conditions de conduite réelle (RDE). Maintenant, elle a développé une nouvelle procédure de test appelée WLTP, qui permet justement de mesurer encore mieux les émissions des véhicules en conditions réelles.

Au niveau national, il n'est pas possible d'empêcher la mise sur le marché d'un véhicule réceptionné au niveau européen. Cependant, au niveau régional, des incitants peuvent être mis en œuvre pour motiver l'achat de véhicules moins polluants. C'est d'ailleurs pour cette raison que je vais écrire aux ministres régionaux compétents, et quand j'aurai reçu leur réponse, nous pourrons aller un peu plus loin.

J'en viens à votre dernière question. Un certain nombre d'actions ont été entreprises dans le cadre de la coopération relative aux efforts à fournir pour 2020, à la demande des Régions. Ces dernières sont, à ce stade, toutes exécutées. Nous restons évidemment à votre disposition et à votre écoute. Nous restons également à la disposition et à l'écoute des Régions pour des demandes régionales supplémentaires dont nous pourrions avoir connaissance par les réponses qui seront données aux lettres que nous adressons aux Régions.

Évidemment, M. Senesael a déjà pris la mesure de ce que je viens de dire au travers des réponses qui lui ont été fournies par les différents ministres compétents. Il s'inquiète à juste titre de la mise en œuvre des recommandations. J'ai donné une partie des réponses dans la réponse que je fais à Mme Dedry, puisque je suis l'ordre des questions; mais il serait bien entendu opportun de réunir, sous la houlette du ministre de la Mobilité, la commission Dieselgate pour voir, un an après, quel est le suivi des recommandations. Il conviendrait peut-être alors d'associer les ministres, en un panel tel que celui que nous avons adopté dans le cadre des réunions de la commission Dieselgate, pour agréger toutes les réponses et voir où nous en sommes dans la mise en œuvre des recommandations de la commission.

**04.04 Anne Dedry** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, dank u voor de uitgebreide antwoorden die ik deze keer wel mocht krijgen.

Ik hoor u graag zeggen dat u er voorstander van bent om het hele plaatje rond dieselgate zo snel mogelijk te bekijken, bijvoorbeeld in het najaar. Wij worden immers altijd geconfronteerd met gedeelde bevoegdheden, niet alleen op federaal vlak, maar ook op het niveau van de deelstaten. Alleen al binnen de federale regering zou dit een goede suggestie zijn die u duidelijk steunt en wellicht zult u uw collega's inciteren om dit ook te doen.

**04.05 Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Mme Dedry est allée dans le détail des différentes recommandations.

À vous écouter attentivement, madame la ministre, j'ai d'autant plus l'envie et le besoin que nous ayons une réunion d'évaluation. Vos réponses sont tout à fait pertinentes - qui suis-je, d'ailleurs, pour en juger autrement? -, mais elles suscitent de nouvelles questions. Dans le cadre d'une question orale, nous ne pouvons pas poursuivre l'échange.

Pendant six mois, des parlementaires se sont plongés dans cette matière. Nous avons voulu rechercher le consensus et nous l'avons trouvé sur quasiment l'ensemble du texte. Votre réponse, notamment en ce qui concerne les essais de véhicules en laboratoire et les essais sur route, qui ont fait l'objet de différentes interventions au niveau économique, santé et environnemental, suscite la discussion et nous incite à avancer encore plus loin dans les recommandations.

Mme Jadin était la présidente de la commission Dieselgate. J'en étais le vice-président. Je pense qu'il serait bien que nous puissions nous réunir à la rentrée, avec un panel, avec les ministres concernés ou leurs représentants, pour faire le point, comme vous le suggérez de manière très positive. Cela montrerait que la commission qui a été mise en place s'inquiète aussi du suivi de ses recommandations.

La **présidente**: Monsieur Senesael, nous allons effectivement prendre contact avec Mme Jadin et avec la secrétaire de commission pour voir de quelle manière les choses peuvent être envisagées. Mais vous-même, en tant que vice-président, pouvez évidemment voir avec Mme Jadin et les membres de la commission. Je pense que ce serait le mieux de réunir cette commission, tout en invitant les autres députés,

puisque nous sommes quelque part tous concernés.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**05** Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "la qualité de l'air" (n° 19598)

**05** Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de luchtkwaliteit" (nr. 19598)

**05.01** Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, en juin 2015, la Commission européenne poursuivait la Belgique devant la Cour de justice de l'Union, en raison de la persistance de niveaux élevés de particules représentant un risque important pour la santé publique.

L'obligation est faite aux États membres de garantir aux citoyens une bonne qualité de l'air. Des études montrent que la mauvaise qualité de l'air fait chaque année plus de morts que les accidents de la route. Des microparticules appelées PM10, principalement dues aux activités humaines telles que les transports, l'industrie et le chauffage domestique, provoquent des problèmes respiratoires, le cancer du poumon, et peuvent entraîner une mort prématurée.

Bien que la Belgique en matière de qualité de l'air ait pu prouver une certaine amélioration au cours de ces dix dernières années, les mesures prises n'ont pas suffi pour résoudre le problème et, puisque le délai de mise en conformité a expiré depuis longtemps, la Commission a porté l'affaire devant la Cour de justice de l'Union.

Dix-sept États membres ont déclaré des niveaux excessifs depuis 2010, et des procédures d'infraction ont déjà été engagées concernant le Royaume-Uni, le Portugal, l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne et la France. D'autres procédures pourraient suivre à l'encontre d'autres États membres.

Madame la ministre, un coup de vent ne suffit pas à balayer les particules fines, encore moins le dioxyde d'azote. Néanmoins, quelles sont les mesures prises par votre administration afin d'améliorer la qualité de l'air? Au sud du pays, il est d'usage de se chauffer au bois, avec l'un de ses dérivés tels que les pellets. Quels sont les véritables incidences de ces pratiques sur la qualité de l'air? Où en est la procédure introduite par la Commission européenne à l'encontre de la Belgique dans ce dossier?

**05.02** Marie-Christine Marghem, ministre: La qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique et pour l'environnement, vous l'avez bien rappelé. Comme la lutte contre les changements climatiques, la lutte contre la pollution de l'air est une politique transversale qui implique chaque élu, quel que soit le niveau de pouvoir dans lequel il siège ou les compétences dont il a la charge. Cela implique également chaque individu.

De par sa situation géographique au cœur de l'Europe, sa taille mais aussi l'importance du trafic routier et des échanges économiques, dont nous parlons tout à l'heure dans le cadre d'une réponse à d'autres questions, la problématique de la qualité de l'air est particulièrement complexe en Belgique et notre situation est donc fortement dépendante des politiques et mesures prises chez nos voisins. Je m'empresse de bien le souligner. Quand je vois certains de nos voisins qui exploitent encore des centrales au charbon – l'Allemagne en particulier –, je ne saurais trop insister.

La mutualisation des efforts au niveau belge entre les différents niveaux de pouvoir est évidemment importante, mais aussi entre les États membres de l'Union européenne. La qualité de l'air en Europe est en effet encadrée par la directive 2008/50 qui fixe notamment un nombre de jours maximum pour le dépassement des seuils fixés par l'Organisation mondiale de la Santé. Depuis quelques années, la Belgique se conforme à ces exigences pour les particules fines mais continue malheureusement à dépasser – vous l'avez dit – les seuils fixés pour les oxydes d'azote, les NOx en Région de Bruxelles-Capitale. Les NOx sont essentiellement issus de la combustion des dérivés du pétrole ou du gaz.

La Belgique a été mise en demeure par la Commission européenne à ce sujet. Nous sommes seulement pour l'instant au stade de la mise en demeure. Les échanges se poursuivent entre les Régions et la Commission européenne.

En Belgique, la politique de l'air est une compétence des Régions qui recueillent les données et en font le rapportage à travers CELINE, non pas Céline Fremault mais la Cellule interrégionale de l'Environnement. Le fédéral vient en appui des mesures régionales et accomplit des pas importants en matière de qualité de l'air, malgré des compétences limitées (en mobilité, en fiscalité et en normes de produits), en favorisant l'octroi d'un budget mobilité. Cette première étape est importante et est complétée par d'autres dispositions stimulant l'utilisation du vélo électrique.

Comme membre de la Commission de l'Infrastructure, vous êtes également pleinement conscient de l'effort fourni dans le cadre du Plan Transport 2017-2020, qui vise à renforcer l'offre suburbaine autour des grandes villes et à optimiser les correspondances, notamment à Bruxelles. Ces mesures progressives doivent entraîner une modification des comportements, espérons-le, et un recours plus important à la mobilité douce et aux transports en commun.

Comme vous le savez, le ministre Bellot souhaite que le RER soit finalisé le plus rapidement possible afin que les usagers puissent bénéficier d'un renforcement des capacités. Ces mesures devront être complétées par celles des Régions. Je salue d'ailleurs la volonté de mon collègue de réunir régulièrement ses collègues régionaux, en vue d'aboutir à une approche intégrée de la politique de mobilité. La concertation et la collaboration entre entités sont indispensables pour résoudre ces problèmes dans notre petit pays.

C'est aussi avec le souci de prendre en compte cette problématique que je mène mon travail de concertation complet et régulier avec les Régions dans le cadre du pacte énergétique, du débat national sur le prix carbone et du Plan national énergie-climat 2030. Je qualifie ce travail de complet, car il est ouvert sur tous les horizons.

Dans le cadre des normes de produit, mon département apporte également son soutien à l'effort des Régions à travers la réglementation pour les engins mobiles non routiers, dont nous avons parlé dans la précédente réponse. La réglementation européenne est strictement mise en œuvre par mon département. Le troisième niveau d'exigence est d'application depuis 2016 et mon administration effectuera les premiers contrôles cette année.

En ce qui concerne l'utilisation du bois comme combustible de chauffage, il est interpellant de constater que ce mode de combustion alternatif au mazout est devenu un des premiers contributeurs de nos émissions de particules, avec le charbon d'ailleurs. La Belgique s'est toutefois dotée d'une législation, afin de fixer les exigences auxquelles doivent répondre les pellets de bois prévus pour alimenter les appareils de chauffage non industriels. L'objectif est d'être plus ambitieux que le prescrit européen en la matière.

Enfin, pour les appareils de chauffage, nous sommes dans la troisième phase de mise en œuvre de l'arrêté royal du 12 octobre 2010, qui réglemente les exigences minimales de rendement et les niveaux des émissions de polluants des appareils de chauffage alimentés en combustibles solides, paru au *Moniteur belge* le 24 novembre 2010. Cet arrêté royal est entré en vigueur fin novembre 2016 et les contrôles dans ce domaine se sont intensifiés au cours des trois dernières années.

Dans cette logique, nous continuerons à examiner les demandes régionales en matière de réduction de pollution de l'air, où l'activation des compétences fédérales pourrait s'avérer plus efficace. À ce propos, pour la transposition de la nouvelle directive *National Emission Ceilings* (NEC), nous examinons la possibilité d'un accord de coopération avec les Régions pour définir les mesures fédérales à mettre en œuvre d'ici 2030.

**05.03 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse très fournie et complète. Il est clair que la problématique de la qualité de l'air dépasse bien les compétences des Régions.

À titre personnel, dans ce domaine, je trouve qu'on a été un peu trop loin dans la régionalisation. On aurait dû aller davantage vers une européanisation car, malheureusement, la pollution n'a pas de frontière.

Par ailleurs, il faut aussi que les parlementaires montrent l'exemple. Ils devraient tous venir au Parlement en train et jamais en voiture. On devrait d'ailleurs supprimer le parking du Parlement, comme mesure de rétorsion! Je suis un peu excessif mais je pense qu'il faut que les parlementaires montrent l'exemple, qu'il s'agisse des problèmes d'intercommunales ou de pollution.

La **présidente**: Je suppose que vous allez agir auprès des parlementaires!

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

**06** Question de M. Daniel Senesael à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le paquet énergie-climat 2020-2030" (n° 19718)

**06** Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het energie- en klimaatpakket 2020-2030" (nr. 19718)

**06.01** Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, pour conclure avant les vacances, parlons un peu de cette thématique.

Madame la ministre, en 2014, l'Union européenne a adopté un nouveau cadre pour le climat et l'énergie, qui devra aboutir en 2030. S'agissant des secteurs non compris dans le système d'échanges de quotas d'émissions, l'objectif européen pour 2030 est de réduire d'au moins 30 % les émissions de gaz à effet de serre.

Cet objectif s'applique à l'Union européenne dans son ensemble - chaque État membre devant dès lors participer à l'effort.

Vous vous souviendrez, madame la ministre, que je vous interrogeais en février dernier sur l'état des concertations avec les Régions en vue de déterminer la répartition des efforts entre les entités du pays. Vous m'aviez répondu: "S'agissant des concertations sur la répartition des efforts entre le fédéral et les Régions, je peux vous informer que les discussions n'ont pas encore commencé, étant donné qu'aucune décision n'a été adoptée au niveau de l'Union européenne sur les objectifs nationaux. J'ose espérer que les discussions aboutissent d'ici juin prochain, pour pouvoir entamer les travaux au niveau belge sur la répartition interne des efforts pour la période 2021-2030".

Madame la ministre, nous sommes en juillet. Comme je vous suis et que je prête attention à ce que vous me dites, je reviens vers vous pour faire le point sur l'état des concertations qui ont eu lieu avec les Régions en vue de répartir les efforts entre les entités du pays.

**06.02** Marie-Christine Marghem, ministre: Cher collègue, vous me suivez effectivement très attentivement et je vous en remercie. Je l'ai dit tout à l'heure, je crois que vous avez participé à la totalité des échanges ce matin et vous avez déjà entendu que le Conseil Environnement n'a pu aboutir ce 19 juin à une décision sur une approche générale et que le dialogue tripartite entre la Commission, le Parlement et le Conseil est, de ce fait, reporté.

Les discussions européennes ne se focalisent désormais plus sur les objectifs des États membres mais sur leur budget d'émissions durant l'entièreté de la période et sur l'accès aux instruments de flexibilité dont le tableau a été évoqué tout à l'heure, tableau que je peux vous remettre, si cela devait vous intéresser.

La Belgique se verra sans doute attribué un objectif de 35 % par rapport à 2005 pour les secteurs qui ne participent pas au marché du carbone. Malgré l'absence d'une décision définitive, j'ai entamé avec mes collègues régionaux, lors de la dernière Commission Nationale Climat qui s'est tenue le 31 mai, le processus visant à aboutir à une répartition des efforts au niveau belge.

Je l'ai dit entre les lignes tout à l'heure: tout cela a une importance. On sait déjà ce qui pourrait arriver et on essaie donc de trouver déjà les solutions pour réaliser le chemin entre 2021 et 2030 en cette matière.

Un projet de mandat est en cours d'élaboration dont le but est de baliser les travaux de négociation ultérieurs. Ce mandat, qui devra être adopté conjointement par la Commission Nationale Climat et CONCERE, vise à charger un groupe de travail de réaliser une analyse devant s'articuler autour de trois axes.

Premièrement, un état des lieux sur les différents travaux en cours liés directement ou indirectement aux objectifs Climat – Énergie 2030: l'élaboration du Plan national intégré Énergie – Climat 2030, les discussions relatives au Pacte énergétique, l'évaluation d'impact du paquet *Clean Energy for all*. Le groupe de travail doit formuler une proposition de méthode de travail pour le *burden sharing* 2021-2030 qui permette d'assurer une articulation optimale et cohérente entre tous ces travaux.

Je peux vous dire qu'avec tout ce que nous avons à faire pour l'instant, il y a un entonnoir intéressant mais très lourd à porter au niveau du CONCERE. Toutefois, il est bon de réaliser tout cela en même temps car toutes ces questions sont liées.

Deuxièmement, un énoncé des principes qui ont mené à l'accord précédent. Il est intéressant de pouvoir tirer les leçons de toutes les bonnes pratiques et des difficultés que nous avons rencontrées dans le travail sur l'accord *burden sharing* 2013-2020.

Troisièmement, une exploration de l'opportunité de recourir à un acteur extérieur pour émettre des propositions relatives au partage des objectifs belges Climat – Énergie pour la période 2021-2030. En effet, cette matière est tellement complexe que malgré notre savoir-faire, constitué ensemble nonobstant les difficultés, il est peut-être intéressant d'avoir un regard d'experts extérieurs qui nous aident à formaliser le chemin à accomplir pour une période beaucoup plus longue, avec des efforts beaucoup plus importants à consentir. Je l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises, durant la première période, les efforts déjà accomplis étaient comptabilisés.

Je veillerai évidemment en outre à ce que les travaux du Sénat relatifs au processus décisionnel belge intrabelge en matière de répartition de l'effort climatique soient intégrés à cet exercice. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de participer à un échange avec le CFDD sur les travaux du Sénat et au Sénat, à un échange sur la clôture de leurs travaux dans cette matière.

En ce qui concerne le calendrier, l'analyse en question est attendue pour le 30 septembre 2017. L'analyse que j'ai demandée à la CNC et au CONCERE sur les trois piliers devrait aboutir le 30 septembre 2017. En septembre, cela va être terrible. Cela sera très intéressant. J'espère que nous aurons les résultats des travaux du CONCERE pour le pacte énergétique. Nous aurons la proposition de la CNC et du CONCERE. Nous aurons peut-être aussi un état d'avancement du plan national énergie-climat, dont nous devons remettre un brouillon à la Commission européenne dans le courant de 2018, vous le savez. Tout cela agrégé va nous ouvrir les yeux. Je trouve que c'est vraiment très intéressant parce que ce sera la première fois que nous aurons l'occasion de voir toutes les matières dont j'ai reçu la compétence de façon synoptique, interagencées et en résonance entre elles.

Je serai évidemment très attentive au fait que ces travaux doivent entrer totalement en cohérence dans le cadre de la concertation en cours avec les Régions sur le pacte énergétique et le plan national énergie-climat. Mais de toute façon, tous ces travaux sont réalisés en concertation avec les Régions à travers le CONCERE.

C'est donc cette concertation régulière et permanente avec les Régions qui, me semble-t-il, nous permettra d'aboutir.

**06.03 Daniel Senesael (PS):** Merci pour votre réponse, madame la ministre. J'entends et je réentends les objectifs partagés, les concertations envisagées, les échéanciers posés. J'entends que le 30 septembre est une date qui semble intéressante. Vous pouvez déjà noter que début octobre, je reviendrai vers vous pour en connaître les résultats, et surtout pour veiller, compte tenu de la nouvelle répartition politique des entités fédérées, à ce que, ce qui a pu être engrangé de manière positive puisse le rester et éventuellement être amplifié.

La **présidente**: Ceci clôture notre séance de questions orales avec vous, madame la ministre. C'était la dernière avant les vacances parlementaires.

*La réunion publique de commission est levée à 11.46 heures.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.46 uur.*