

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

COMMISSION DE LA SANTÉ
PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
RENOUVEAU DE LA SOCIÉTÉ

van

du

DINSDAG 17 NOVEMBER 2009

MARDI 17 NOVEMBRE 2009

Voormiddag

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.41 uur en voorgezeten door de heer Luc Goutry.
La séance est ouverte à 10.41 heures et présidée par M. Luc Goutry.

01 Question de M. **Éric Jadot** au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la participation des autres membres du gouvernement aux efforts à mettre en oeuvre dans le cadre de la mise en oeuvre du protocole de Kyoto" (n° 16223)

01 Vraag van de heer **Éric Jadot** aan de minister van Klimaat en Energie over "de deelname van de andere regeringsleden aan de inspanningen die moeten worden geleverd in het kader van de uitvoering van het Kyotoprotocol" (nr. 16223)

01.01 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question fait suite au rapport de la Cour des comptes relatif à la politique climatique fédérale, publié en juin dernier. Il y apparaissait que le gouvernement ne serait pas en mesure de respecter l'engagement de réduction pris dans l'accord belge de 2004 concernant la répartition de l'objectif de Kyoto entre l'État fédéral et les Régions.

Divers manquements y étaient énumérés, parmi lesquels plusieurs concernaient des mesures entrant dans les compétences d'autres membres du gouvernement fédéral, notamment le ministre des Finances, le ministre de la Fonction Publique et le secrétaire d'État à la Mobilité. Vous l'aviez d'ailleurs confirmé vous-même dans la réponse que vous aviez adressée à la Cour des comptes, puisque vous y renvoyiez la responsabilité du suivi de différentes mesures à plusieurs de vos collègues.

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, quelles initiatives vous avez prises auprès de vos collègues en tant que ministre du Climat et de l'Énergie, afin de faire en sorte que les manquements constatés dans le rapport de la Cour des comptes puissent être compensés dans les plus brefs délais?

Quels échanges avez-vous eus sur ces sujets avec chacun des ministres concernés depuis la publication du rapport de la Cour des comptes?

Quels engagements avez-vous pu obtenir de vos différents collègues?

01.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur le président, monsieur Jadot, en effet, j'ai déjà été interrogé sur ce rapport en séance plénière au mois de juin et je l'ai dit sans difficulté: je partage la plupart des critiques de la Cour des comptes.

Simplement, j'ai attiré l'attention sur le fait qu'entre le moment où la Cour des comptes a rédigé ses conclusions finales et le moment où le rapport a été publié, des améliorations avaient été apportées, notamment en ce qui concerne l'éolien offshore. Sur le fond, je partage les critiques de la Cour des comptes.

Je le fais avec d'autant plus d'aisance que la décision de répartition de la charge et la manière de l'évaluer ont été élaborées en 2004, bien avant que je n'arrive. C'est pourquoi je ne me sens pas responsable à titre

personnel de ces lacunes. Comme je l'ai dit depuis le début de ma prise de fonction, je pense qu'il faut améliorer la coordination non seulement entre le fédéral et les Régions, mais au sein même de l'autorité fédérale.

À mon sens, il ne faut pas perdre de vue que les critiques méthodologiques émises par la Cour sont justes, mais que l'évaluation pour le fédéral sont assez compliquées.

En effet, d'abord, à partir d'une mesure particulière, comme les réductions d'impôt sur les véhicules, il est très difficile de déterminer concrètement si ce qui a permis la progression des ventes de véhicules les moins polluants est la réduction d'impôt ou les bonus apportés par les Régions et d'évaluer la proportion imputable à chacune de ces deux mesures.

Quand chaque niveau de pouvoir établit sa propre évaluation, selon sa méthodologie propre, il est difficile de mesurer ces *overlaps*. Il conviendrait donc d'arriver à des formes d'évaluation conjointes. D'ailleurs j'ai commencé à en discuter avec mes collègues régionaux. C'est une première difficulté.

La deuxième difficulté est liée au fait que le fédéral n'a pas de territoire, à l'exception de la mer du Nord, gouverné par le fédéral et pour lequel il a son propre projet de parc éolien *offshore*. Pour le reste, les mesures sont déterritorialisées. Il est donc moins facile d'effectuer une comptabilisation telle que celle des Régions, que ce soit en matière d'implantations industrielles, de logements ou de mobilité; en effet, les Régions ont un ancrage territorial.

Je vais essayer de me concentrer sur la coordination au sein de l'entité fédérale. Je crois que la première responsabilité du fédéral est de s'assurer que son travail soit réalisé correctement et ce, avant d'entretenir un dialogue avec les Régions – même si cela doit être fait en parallèle. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé ce projet de loi Climat. Je suis en train d'y travailler et il vous sera soumis bientôt.

Ce projet prévoit l'établissement d'une commission fédérale des changements climatiques dont la mission sera précisément d'élaborer, dans le respect des recommandations méthodologiques, un plan fédéral pour une période donnée établissant les politiques et mesures permettant de contribuer à la réalisation des objectifs à moyen et à long terme.

Pour assurer la cohérence et la coordination de ces mesures, je n'ai pas voulu me décharger de la responsabilité sur mes collègues de la Mobilité, des Finances et autres. Toutefois, il faut reconnaître que parmi les critiques formulées par la Cour des comptes, si certaines m'étaient directement adressées, d'autres l'étaient à certains de mes collègues. Nous devons collectivement assumer la responsabilité de ces critiques et voir comment en sortir. Par conséquent, pour améliorer cette cohérence, la commission regroupera les experts des diverses administrations fédérales compétentes. Elle sera également chargée d'effectuer les évaluations annuelles permettant de suivre de près les performances des mesures et de les corriger le cas échéant.

Parallèlement, la loi prévoit la création d'un comité Climat 2050 indépendant, composé de scientifiques, qui sera chargé de contrôler le respect, par les autorités publiques, des obligations qui leur incombent en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre – obligations internationales et obligations propres que nous nous fixons – ainsi que de faire des rapports réguliers à ce sujet devant les Chambres et pourquoi pas, si on arrive à la pérenniser, devant la commission Climat de la Chambre.

Ce processus ne sera pas terminé tout de suite et certainement pas assez tôt, vu le temps de la décision de la mise en œuvre et puis de rodage du système, pour régler le problème de l'échéance 2012 que vous identifiez dans votre question à juste titre. C'est pourquoi mon projet prévoit également un dispositif spécifique de transition. Sur la base de l'inventaire des mesures du Plan national Climat 2009-2012, la commission fédérale rassemblera les données quantitatives et qualitatives qui doivent permettre une évaluation des réductions d'émissions déjà réalisées grâce à ces mesures et des réductions que ces mesures permettront encore de réaliser, en tenant compte des mesures additionnelles.

Cette commission fédérale effectuera ce travail en s'appuyant sur des indicateurs et des études figurant dans la base de données de la Commission nationale Climat et rédigera un compte rendu d'évaluation.

Outre cette initiative législative, qui devrait pouvoir régler le problème pour le long terme, je peux vous indiquer que l'évaluation finale pour la réalisation de l'objectif belge de Kyoto ne se fera qu'en 2014,

puisqu'elle doit se baser sur des chiffres officiels d'inventaire des émissions belges de 2012. Il faut attendre la fin 2012 et que les registres aient été établis.

Je ne peux pas anticiper ces discussions mais j'ai déjà soumis la politique climatique fédérale à une étude d'impact, dont il a déjà été question dans cette commission. Il s'agit d'un pas important par rapport au passé; c'est la première fois qu'on procède à une véritable évaluation. De cette évaluation, il ressort que nous réussissons, en 2012, à réduire nos émissions de près de 4,8 millions de tonnes. Les résultats de cette étude ont été présentés en juillet dernier dans le cadre de la *task force*. Ils font l'objet d'une concertation avec les cabinets concernés, dont celui de la Mobilité.

Vu les efforts que devra fournir la Belgique pour réduire ses émissions à l'horizon 2020, nous avons tout intérêt à optimiser la politique en collaboration avec les Régions.

01.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, nous attendrons avec impatience cette loi Climat. Mais au-delà de celle-ci, il y a aussi un aspect culturel à modifier. J'ai également interpellé MM. Reynders, Clerfayt et Schouppe. Même si, sur une série d'évaluations et de mises en oeuvre de mesures, ils présentent de bons arguments pour justifier le fait que cela n'a pu aboutir de la manière dont cela avait été promis en 2004, on ne sent pas non plus une grande créativité ni une priorité réservée aux mesures climatiques. Il reste du travail en perspective dans ce domaine.

Par ailleurs, les parlementaires souhaitent avoir accès à l'étude Econotec-Vito que vous avez évoquée.

01.04 **Paul Magnette**, ministre: Elle a été transmise.

01.05 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Ma collègue Tinne Van der Straeten me dit n'avoir rien reçu.

01.06 **Paul Magnette**, ministre: Nous allons vous la transmettre à nouveau.

De **voorzitter**: Ik verneem via het commissiesecretariaat dat de studie is rondgedeeld.

L'étude a bien été distribuée.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 **Question de M. Éric Jadot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état d'avancement de la mesure visant à remplacer progressivement le parc de véhicules des autorités fédérales par des véhicules plus propres" (n° 16226)**

02 **Vraag van de heer Éric Jadot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken met betrekking tot de maatregel inzake de geleidelijke vervanging van de voertuigen van de federale overheid door minder vervuilende voertuigen" (nr. 16226)**

02.01 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, ma question est en connexion directe avec la précédente. Elle fait partie des séries de questions que nous avons posées aux différents ministres. Celle-ci était adressée à M. Vanackere. Elle concerne la mise en oeuvre de la mesure qui vise à remplacer progressivement le parc de véhicules des autorités fédérales par des véhicules moins polluants.

Pour rappel, le gouvernement fédéral a décidé en 2004 de rendre progressivement le parc automobile "plus vert" en imposant des critères écologiques aux nouveaux achats et leasings de voitures. Cette transition vers un parc automobile plus écologique devait permettre l'économie de 310 000 à 390 000 tonnes de CO₂ par an. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, combien de tonnes de CO₂ ont ainsi pu être économisées chaque année depuis le début de cette législature?

La circulaire 307quater stipulait qu'en décembre de chaque année une liste récapitulative des véhicules achetés ou loués serait fournie au ministre en charge du Développement durable. Cette obligation a-t-elle été systématiquement respectée par les services fédéraux? Le sera-t-elle en décembre 2009? Si non, pourquoi? Est-il exact que la circulaire soit en révision sous sa version 307quinquies? Avez-vous accepté, comme vous l'affirmiez, monsieur Magnette, le principe d'une évaluation *ex-ante* via la Direction des

immatriculations automobiles? Quand la nouvelle circulaire pourra-t-elle entrer en application?

02.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Jadot, l'objectif de cette circulaire était au départ qu'au moins 50 % des nouvelles voitures particulières achetées émettent au maximum 145gr de CO₂ pour le diesel et 160 gr pour l'essence. Le rapport annuel de la Conférence interdépartementale pour le développement durable (CIDD) du 31 mars 2009 nous indique que l'objectif est atteint, puisque sur 144 véhicules, 102 correspondent à ces critères. Ainsi, l'objectif des 50 % est-il largement dépassé! Je me réjouis de constater que cette obligation de rapportage est bien suivie, comme vous le constaterez à la lecture du rapport susmentionné.

Cela dit, aucun calcul n'a été effectué concernant les tonnes de CO₂ économisées. En effet, il s'agit d'un parc très restreint. Ensuite, ces calculs sont assez compliqués à faire. Toutefois, on peut reformuler la demande à la CIDD si on pense que l'affichage en termes de CO₂ est symboliquement important. Par ailleurs, je confirme qu'à l'initiative du ministre de la Fonction publique, cette circulaire 307quater a été abrogée et remplacée par une circulaire 307quinquies du 13 juillet 2009. Elle a été publiée au *Moniteur belge* le 3 août 2009.

Ma responsabilité reste liée à cet égard au rapport que les administrations fédérales doivent m'envoyer à ce sujet.

La révision de la circulaire permet de renforcer les critères et de les étendre à d'autres critères que les normes Euro comme, par exemple, les critères repris dans l'Ecoscore pour toucher aussi notamment les particules fines émises par les véhicules diesel. Vous pouvez trouver cette circulaire complète avec toutes les spécifications techniques sur le site "Guide des achats durables.be".

Cette circulaire représente un premier pas de l'administration fédérale vers une mobilité plus durable. Le prochain plan de développement durable, qui sera adopté à la fin de l'année, proposera d'autres engagements en la matière, l'objectif étant évidemment d'améliorer constamment les performances et de faire en sorte que l'autorité donne l'exemple.

02.03 Éric Jadot (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

03 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de beperking van de uitstoot van bestelwagens" (nr. 16205)

03 Question de M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la limitation des émissions générées par les camionnettes" (n° 16205)

03.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, Europa beperkt de uitstoot bij bestelwagens. Tegen 2020 zouden bestelwagens en lichte vrachtwagens tot 3,5 ton nog slechts 135 gr CO₂ mogen uitstoten. Op kortere termijn geldt een uitstootplafond van 175 gr CO₂.

Mijnheer de minister, tegen 2016 moeten alle nieuwe bedrijfswagens aan voornoemde criteria beantwoorden.

Mijn vragen zijn heel eenvoudig.

Is over de desbetreffende, Europese maatregel ondertussen overleg gepleegd met de kmo-organisaties en met de distributiesector?

Worden er in België begeleidende maatregelen getroffen?

Ten derde, het valt te verwachten dat bedrijven, gelet op de financiële en economische crisis, hun bedrijfsvoertuigen waarschijnlijk langer in het verkeer zullen proberen te houden. Zulks zou ertoe kunnen leiden dat door de economische crisis er een hogere CO₂-uitstoot zou zijn, wat natuurlijk niet in het belang van een gezond milieu is.

Mijnheer de minister, treft de overheid maatregelen om bedrijven eventueel tot een snellere vervanging van

oudere bedrijfsvoertuigen aan te zetten?

Ten slotte, wij vernemen dat producenten van bedrijfsvoertuigen die de genoemde normen niet halen, van de Europese Commissie een boete zullen krijgen.

Hebt u al een zicht op de manier waarop de boete concreet zal worden berekend?

Wie zal de producenten effectief controleren?

Is er tegen de opgelegde boetes een beroepsinstantie mogelijk?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

03.02 Minister **Paul Mignette**: Mijnheer de voorzitter, de reglementering past in de Europese geïntegreerde aanpak, die erop gericht is de doelstelling van 120 gram CO₂ per kilometer in 2012 te halen. Bij de evaluatie van de strategie in 2007 bleek dat die doelstelling niet zou kunnen worden gehaald. Er werd toen beslist om de CO₂-strategie te vervangen door de huidige geïntegreerde aanpak. De doelstelling van 120 gram blijft in haar totaliteit behouden, maar geldt niet langer alleen voor personenwagens. Voor personenwagens volstaat het dat ze 130 gram halen. De resterende 10 gram zal moeten worden behaald door een reeks van bijkomende maatregelen. Tot slot werd de deadline verlengd. De doelstelling van 130 gram wordt pas volledig verplicht vanaf 2015.

De reglementering inzake bedrijfsvoertuigen is een van de bijkomende maatregelen die aan de constructeurs de mogelijkheid bieden om hun inspanningen te spreiden. Tussen mei en juli 2007 heeft de Commissie overleg gepleegd met de stakeholders. Ze heeft bovendien in september 2008 en maart 2009 vergaderingen met hen georganiseerd. Er kwamen verschillende punten aan bod. De termijnen werden als te kort beschouwd en de marge om vooruitgang te boeken op het vlak van de CO₂-uitstoot werd als te klein beschouwd.

Het thans voorgelegde voorstel houdt rekening met de opmerkingen vanwege de sector, waarbij de uiteindelijke deadline wordt verschoven naar 2016, zonder dat de doelstelling wordt verscherpt. Het voorstel vermeldt ook een langetermijndoelstelling, zodat de sector over een duidelijke visie op langere termijn beschikt en zijn strategie daarop kan afstellen.

Deze reglementering is reeds een aanvullende maatregel bij de CO₂-reglementering voor personenwagens. Door de crisis vertraagt inderdaad het ritme waarop bedrijfswagens worden vervangen. Ik wil er echter aan herinneren dat in de verschillende reglementeringen die technische verbeteringen hebben opgelegd, de aanvankelijk geraamde kosten zeer vaak hoger waren dan de kosten die werden vastgesteld toen ze in werking traden.

Ik wil er nog absoluut aan toevoegen dat de reglementering leidt tot een betere efficiëntie, wat dus een besparing betekent voor de gebruikers van de voertuigen.

Om de correcte toepassing van de maatregelen na te gaan, moeten de lidstaten elk jaar aan de Europese Commissie de cijfers bezorgen. Op die basis kan de Commissie de gemiddelde uitstoot berekenen van elke constructeur. De eventuele boete wordt dan berekend op basis van de afwijking tussen het gemiddelde en de doelstelling die de constructeur werd opgelegd.

03.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord was voorwaar een hele boterham. Ik zal het nog eens grondig nalezen.

Ik heb evenwel niets gehoord over de eventuele bijkomende maatregelen die u als overheid zult nemen of niet zult nemen om de oudere bedrijfswagens sneller te vervangen of vervangen te zien worden. U geeft zelf toe dat er een vertraging is opgetreden door de financiële en economische crisis. Ik hoop alleen dat dit niet van die aard zal zijn dat de bedrijfsvoertuigen langer in het verkeer zullen blijven wat er uiteindelijk toe zouden kunnen leiden dat de normen totaal niet worden gehaald.

Ik zal de zaak opvolgen. Begin volgend jaar of in de loop van volgend jaar hoort u mij hierover in elk geval opnieuw.

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

De **voorzitter**: Collega's, wij hebben geen nieuws van de heer George. Vraag nr. 16314 van mevrouw Snoy en vraag nr. 16506 van mevrouw Schyns worden uitgesteld.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.04 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.04 heures.*