

BIJZONDERE COMMISSIE  
"KLIMAAT EN DUURZAME  
ONTWIKKELING"

COMMISSION SPÉCIALE "CLIMAT  
ET DÉVELOPPEMENT DURABLE"

van

du

WOENSDAG 27 FEBRUARI 2019

MERCREDI 27 FÉVRIER 2019

Voormiddag

Matin

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.06 uur en voorgezeten door de heer Bert Wollants.

La réunion publique de commission est ouverte à 10.06 heures et présidée par M. Bert Wollants.

**01** Het klimaatbeleid - hoorzitting met:

- de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling;  
- de heer Peter Wittoeck, diensthoofd, dienst Klimaatverandering, FOD Volksgezondheid, Leefmilieu en Veiligheid van de Voedselketen.

**01** La politique climatique - audition de:

- la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable;  
- M. Peter Wittoeck, chef du service Changements climatiques, SPF Santé Publique, Environnement et Sécurité de la Chaîne alimentaire.

De **voorzitter**: Collega's, de minister en de heer Wittoeck zullen elk een presentatie geven. Ik stel voor om de vragen te bundelen na de twee presentaties, zodat wij de twee verhalen samen kunnen behandelen. Zijn daar specifieke bezwaren tegen? (*Neen*)

De heer Wittoeck krijgt als eerste het woord voor zijn toelichting.

**01.01** **Peter Wittoeck**: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zal proberen om u in een grote notendop heel veel te vertellen. Men biedt mij de gelegenheid om te proberen u inzicht te geven in de stand van het beleid op federaal niveau. Tegelijk wil ik ook een beetje vooruitkijken naar de perspectieven voor de komende maanden en jaren.

*(De uiteenzetting gebeurt aan de hand van een powerpointpresentatie)*

Eerst wil ik u kort de uitdaging waarvoor de samenleving wereldwijd staat in herinnering te brengen. COP 24 in Katowice en het IPCC-rapport zijn vrij recent. De gevolgen van het beperken van globale opwarming tot maximaal 1,5°C en wat daarvoor nodig is, was daar een zeer actueel thema en voor uw werkzaamheden een belangrijk kaderend element.

Een van de zaken die het IPCC in zijn special report heeft samengevat op basis van de bestaande wetenschappelijke literatuur, want dat is hetgeen het IPCC doet, het doet zelf geen onderzoek, is te kijken welke emissiereducties nodig zijn om de wereldwijde opwarming te beperken tot 1,5°C.

U herinnert het zich. De Overeenkomst van Parijs verplicht ons om ernaar te streven dat plafond van 1,5°C niet te overschrijden en verplicht ons zonder meer om ruim onder de 2°C temperatuurstijging ten opzichte van het pre-industriële niveau te blijven. Het hele IPCC-rapport hangt op aan een vergelijking tussen die twee scenario's. Enerzijds gaat het dan over de impact. Daarover toon ik u vandaag geen slides, maar het verschil in termen van impact is zeer significant voor die 1,5°C. Anderzijds gaat het over de gevolgen in termen van de nodige emissiereducties, die zonder meer treffend zijn. U ziet dat op deze grafiek. De emissietrajecten zijn de gekleurde trajecten. Dit zijn verzamelingen van projecties uit de wetenschappelijke literatuur die toelaten om de 1,5°C - doelstelling niet te overschrijden.

Dit betekent - ondertussen welbekend, maar ik breng het u graag in herinnering – dat wij wereldwijd

koolstofneutraal moeten gaan tegen 2050. Als wij emissies en absorptie van broeikasgassen tegen 2050 in balans krijgen met elkaar dan kunnen wij ervoor zorgen dat de wereldwijde temperatuur niet meer dan anderhalve graad stijgt. Als wij beneden de twee graden willen blijven - niet ruim beneden de twee graden, want dan zit men ergens tussenin - dan moeten wij ook al vrij snel - in het midden van de tweede helft van deze eeuw, 2075 zeg maar - die koolstofneutraliteit, die balans zien te realiseren.

Iets dichterbij, en dat kan men natuurlijk ook aflezen uit de grafiek, is er de vaststelling van het IPCC dat op de korte termijn, en dat is meteen ook de tijdshorizon voor het nationaal energie- en klimaatplan waarover ik u straks iets meer zal vertellen, om anderhalve graad te respecteren de wereldwijde netto-emissies moeten verminderen met 45 %. Let wel, 2010 is daar de baseline en niet, zoals vaak, 1990. Dat maakt een verschil. Voor *net zero* maakt de baseline uiteraard geen verschil uit – nul is nul.

Ook gekende stof, als ik mij die uitdrukking mag permitteren, van de vele analyses die dat aantonen, is dat de *NDCs* – *nationally determined contributions* – de doelstellingen en klimaatplannen, die de partijen bij de Overeenkomst van Parijs hebben geregistreerd, ruim onvoldoende zijn om op het traject van die anderhalve graad of zelfs twee graden te zitten.

Als u de twee trajecten in het groen en het geel op deze grafiek vergelijkt met de twee blauwe trajecten – het donkerblauwe is beleid zonder de *NDCs*, het lichtblauwe met de stippellijn is het resultaat van de inspanningen zoals vervat in de *NDCs*. – is de kloof zelfs met die inspanningen – de twee pijlen – met waar we eigenlijk zouden moeten uitkomen in 2030 zeer groot.

Die cijfers zijn op zich, zelfs voor mij, vrij abstract natuurlijk. Het wordt iets concreter als men dan gaat kijken wat die kloof betekent in termen van temperatuurstijging die wij zullen zien als wij die kloof niet dichten. Dan ziet men dat we, in plaats van ergens tussen de twee en de anderhalve graad te landen, afsteveneren op een *range* – het gaat altijd om *ranges* in wetenschappelijk onderzoek – rond de drie graden.

Dit betekent heel wat. Ik heb u daarover geen slides te tonen deze keer, maar als u het Special Report van het IPCC bekijkt dan ziet u dat de impact, zelfs van twee graden in vergelijking met anderhalve graad, zeer ernstig kan zijn. Drie of meer graden kunnen dus zeker rampzalige gevolgen hebben in heel veel segmenten van de samenleving.

Het IPCC legt geen doelstellingen op maar ik heb u de analyse van het IPCC getoond, waar we heen moeten met onze emissies. Dat is ambitieus. 2050 is niet zo heel lang meer. 2030 is bij wijze van spreken overmorgen. Wat het IPCC zegt is eigenlijk een open deur intrappen maar ik toon toch graag deze quote. Om anderhalve graad te halen moeten we een hele snelle en verstrekkende transformatie, omslag of transitie doen in alle sectoren van de samenleving, een echte systeemtransitie.

Ik had het daarnet al even over de COP 24. Dit rapport was daar een van de aandachtspunten. De COP 24 was niet alleen de COP waar de uitvoeringsregels voor het akkoord van Parijs zijn aangenomen, er moest daar ook een boodschap van ambitie in functie van de vaststellingen van het IPCC komen. Het resultaat van de COP is door toedoen van een aantal *usual suspects* ontgoochelend te noemen. Die landen die een sterke en affirmatieve verwelcoming van het IPCC-rapport en zijn boodschap hebben tegengehouden kan men echter op een hand tellen. Het waren er namelijk 4. Men kan dus zeggen dat 192 andere dit rapport wel verwelkomen.

Niettemin blijft men in UNFCCC-verband praten over het rapport in het kader van de uitvoering van het verdrag en van de Overeenkomst van Parijs. Dat is dus ook in het kader van de voorbereiding van toekomstige *nationally determined contributions*. Het ambitieproces tijdens de COP, het einde van de zogenaamde Talanoa dialogue, de eerste keer dat het ambitiemechanisme van de Overeenkomst van Parijs echt in werking trad. Dat is grotendeels te danken aan de Poolse voorzitter. Er is een interessante quote van de Poolse minister van Milieu die voor de COP 24 zei dat de COP 24 voor hen niet om ambitie ging. Alle beslissingen worden genomen bij consensus, wat unanimitet betekent. Het resultaat in termen van een boodschap van ambitie is vrij ontgoochelend, alweer door toedoen van enkelen tegen een toch wel bredere politieke wil om toch een signaal te geven aan alle partijen van de Overeenkomst van Parijs om hun NDC's te versterken.

Welke zijn de volgende stappen? Welnu, we gaan natuurlijk naar COP25. Daar zullen nog enkele technische zaken worden besproken. Het *rulebook* is nog niet compleet. Over bijvoorbeeld de koolstofmarkt zijn we het niet eens geraakt, wat op zich een gelukkig bericht is, want het zag er niet goed uit in termen van de

integriteit van het proces.

De politieke aandacht zal veeleer verschuiven naar een aantal processen buiten UNFCCC, met als brandpunt de klimaatop, *the climate summit*, die de secretaris-generaal van de Verenigde Naties organiseert in New York in september. Dat wordt politiek gezien echt een brandpunt om de ambitie af te toetsen. Op een slide toon ik u waarom. U ziet het ambitiemechanisme met een vijfjarige evaluatie van de mate waarin de partijen erin slagen om hun doelstellingen in het kader van het klimaatakkoord van Parijs te realiseren, collectief, gevolgd door de tweejaarlijkse updating van NDC's. De eerste keer moet dat gebeuren in 2020, twee jaar na de Talanoadialoog. Daar komt de *climate summit* op de proppen, meer specifiek voor het proces in UNFCCC-verband. Immers, de ambitiecyclus ging van start met de Talanoadialoog. Het politiek debat over de vragen of en hoe wij het ambitieniveau zullen verhogen, verschuift dit jaar naar de *climate summit* onder leiding van António Guterres. Ik toon u een quote uit een van de toespraken van de secretaris-generaal in Katowice, waaruit niet mis te verstaan valt dat het ook zijn doelstelling is om de top van staatshoofden en regeringsleiders te gebruiken als platform voor het opkrikken van de ambitie en het sluiten van de gap, meer specifiek door het versterken van de *nationally determined contributions*, die in 2020 opnieuw bij de Verenigde Naties moeten worden ingediend.

De vraag rijst of de Europese Unie een nieuwe NDC-doelstelling zal indienen en dat blijft een open vraag. In de huidige NDC zit onder andere de doelstelling van minstens 40 % emissiereductie tegen 2030, welk percentage coherent is met een langetermijnemissiereductie, niet om netto op nul uit te komen, maar wel op een reductie met 80 %. Zal de EU in het licht daarvan en in het kader van de ambitiecyclus een nieuwe NDC voorleggen tegen 2020?

Het is een open vraag, waarop we van de verschillende Europese instellingen nog geen eensgezind en eenduidig antwoord hebben gekregen, maar er is alvast de duidelijke politieke wil, zoals uitgedrukt door de Europese Raad, ondertussen al bijna een jaar geleden, om een langetermijnstrategie te ontwikkelen die aansluit bij de Overeenkomst van Parijs. Dat werd trouwens meer gedetailleerd vertaald door de Raad Milieu, vlak voor Katowice in oktober vorig jaar, die de Commissie opriep om ook een scenario op te nemen dat coherent is met het streefdoel van 1,5 graad, een traject in de richting van nettonulemissies.

Als het over de Europese ambitie gaat, ligt de dynamiek natuurlijk niet alleen bij de Europese instellingen, zoals de Raad zelf. Er zijn ook coalities van landen. Ik toon u hier een kaartje van de landen van de Paris Proof Coalition, waarnaar wordt verwezen in een van de resoluties die in dit huis is aangenomen. Zij deden in april vorig jaar al een oproep om een langetermijnstrategie in lijn met de Overeenkomst van Parijs op te maken.

Er was ook de veel explicietere en duidelijkere oproep van het Europees Parlement in zijn resolutie in voorbereiding op de COP24, waarin niet alleen wordt gevraagd om een ambitieuze *mid-century zero emissions strategy* op te maken, maar waarin het Parlement ook zijn steun uitdrukte voor het updaten van de Europese NDC, het antwoord van het Europese Parlement op de vraag die ik u net toonde door het ambitieniveau in broeikasgasemissie op te krikken van minstens 40 % naar 55 % op horizon 2030 met als referentiejaar 1990.

Ook op Benelux-niveau is vlak voor Katowice een gelijkaardig signaal gegeven: met de Benelux Talanoa Declaration en onze input samen met Nederland en Luxemburg in het jarenlang proces van de Talanoadialoog hebben wij de Commissie opgeroepen om niet alleen een langetermijnstrategie voor te stellen die coherent is met de Overeenkomst van Parijs, maar ook om opties te identificeren om de Europese NDC daarmee coherent te maken, meer bepaald met die koolstofneutraliteit en nettonulemissies tegen het midden van de eeuw.

Deze tekst kent u. Die hebt u zelf geschreven. De 55 % van de resolutie van het Europese Parlement vindt men ook terug in uw resolutie van 20 december en is na de COP aangevuld met de doelstelling van 95 % reductie op lange termijn, vergeleken met 1990.

De Europese Commissie heeft ondertussen haar voorstel voor een langetermijnstrategie gepubliceerd: Our Vision for a Clean Planet for All. Zij heeft dat gedaan vóór de COP, en zij heeft daarmee een krachtig politiek signaal gegeven aan de internationale gemeenschap. Zelfs al wordt dit document op dit moment niet formeel door de hele Unie gedragen, toch is het een signaal van één van de belangrijke Europese instellingen dat de Europese Unie ernstig bezig is met het bekijken van hoe wij het plafond van 1,5°C stijging kunnen respecteren.

Ik zal het niet over alle details hebben. Ik toon u de scenario's die de Commissie heeft onderzocht in haar voorstel van langetermijnstrategie. U zult zien dat van de 8 scenario's er 2, hier in de kolommen aan de rechterkant, bekijken hoe die 1,5°C kan worden gerespecteerd en hoe er netto-nulemissie kan worden gerealiseerd.

De scenario's aan de linkerkant streven naar 80 % emissiereductie, wat in de analyse van de Commissie coherent is met een faire Europese bijdrage aan de doelstelling ruim onder de 2° te blijven.

Het is de wens van velen dat deze strategie nog tijdens deze legislatuur een vervolg zou krijgen op het niveau van de Raad, en meer bepaald op de belangrijke Top Future of Europe in Sibiu, in Roemenië, in mei 2019. De informele Europese Raad verwacht, zoals u ziet in de quote van de Europese commissaris voor Energie en Klimaat, dat daar meer dan relevante dingen zullen worden gezegd. De Europese Raad die over een kleine maand in Brussel plaatsvindt, is daarvoor een opstap. Daar staat de langetermijnstrategie ook op de agenda.

Ik ga nu even naar de korte termijn op Belgisch niveau, met daarbij opnieuw het plaatje van het ambitiemechanisme, om u te tonen dat het Europese beleid en de daarin vervatte beleidscyclus sedert een jaar en sedert de goedkeuring van de verordening over de *governance* van de Energie-unie helemaal zijn afgestemd. Het gaat om een vijfjarige cyclus, net zoals de cyclus die onder Parijs bestaat.

De cyclus bestaat uit nationale energie- en klimaatplannen met telkens een *draft* en een finaal plan alsook een update in het midden van de periode, zijnde een update na vijf jaar, een nieuw plan over een periode van tien jaar en een langetermijnstrategie, die wij ook in 2020 moeten voorleggen, net zoals het finale nationale energie- en klimaatplan.

Ik ga nu over naar de plannen zelf.

Hier ziet u de structuur van een dergelijk plan. Het betreft een vrij klassieke structuur. Ik toon u dat niet om u gewoon maar te tonen hoe een plan er tekstboekgewijs kan uitzien. Ik wil u vooral tonen dat doorheen het hele plan de vijf dimensies van de Energie-unie, zijnde het hele energie- en klimaatbeleid, aan bod moeten komen, met name decarbonisering, energie-efficiëntie, maar ook bevoorradingszekerheid, energiemarkten, onderzoek en ontwikkeling en concurrentievermogen. Dat gaat dus veel ruimer dan de klassieke nationale klimaatplannen die wij gewoon zijn, met daarin uiteraard ook veel energie. Het gaat dus om een fameuze uitdaging.

Het is een uitdaging in termen van integratie – de naam is eigenlijk geïntegreerde nationale energie- en klimaatplannen – voor alle lidstaten van de Europese Unie, in het bijzonder voor ons land met zijn instellingen, waarbij de integratie een dimensie heeft bijgekregen. Wij moeten niet alleen de bevoegdheidsdomeinen met elkaar integreren, maar moeten een en ander ook over de verschillende bevoegdheidsniveaus heen uitvoeren, indien ik mij die uitspraak mag permitteren.

Tijdens de voorbereiding van het ontwerp van het nationale energie- en klimaatplan, dat België op 31 december 2018 en dus binnen de deadline bij de Europese Commissie heeft ingediend, is met een gemeenschappelijke stuurgroep gewerkt van twee van de overlegorganen die wij in dit land hebben, met name tussen de federale overheid en de Gewesten. Dat is aan energiekant het overleg tussen de Staat en de Gewesten ENOVER/CONCERE en aan de kant van het klimaatbeleid de Nationale Klimaatcommissie. Beide fora zijn, zoals ik reeds vermeldde, samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale overheid en van de drie Gewesten.

In die context is men gekomen tot een ontwerp van een geïntegreerd nationaal klimaat- en energieplan. Ik toon even hoe dat er uitziet.

Het plan bestaat uit verschillende luiken: een federaal luik, twee Vlaamse luiken, met name een Vlaams klimaatplan en een Vlaams energieplan, een Waals energie- en klimaatplan en een Brussels energie- en klimaatplan. Het plan zelf en de communicatie daarover aan de Europese Commissie specificeren dat het die entiteitspecifieke plannen zijn die de basis zijn voor het geïntegreerde plan en voor de evaluatie van het Nationale energie- en klimaatplan die de Commissie nu uitvoert.

Het ontwerpplan bestaat niet alleen uit vier of vijf luiken, maar heeft ook een overkoepelende tekst waarin

een aantal van de maatregelen – niet allemaal – uit de deelplannen is opgenomen en waarin gespecificeerd is wat ik net zei, namelijk dat de officieel geldende plannen die de Europese Commissie bestudeert, de in bijlage bij het overkoepelende deel opgenomen deelplannen zijn. Ik denk dat er wat uitleg aan de collega's van de Europese Commissie zal nodig zijn over welke teksten zij nu precies moeten beoordelen. Ik heb daar al informele vragen over gehad, maar dat kunnen wij wel doen.

Elk van de deelplannen werd afzonderlijk voorbereid, zoals dat gaat, door de administraties in interactie met de ministers en hun beleidscellen en zij werden vervolgens goedgekeurd of er werd nota van genomen door de regeringen van de vier betrokken overheden. De overkoepelende tekst is ten slotte, samen met die vier luiken, goedgekeurd door het Overlegcomité. De administratieve voorbereiding verliep dus – vandaar de lijntjes op de slide – in zeer ruime mate op een niet-geïntegreerde manier.

Ik zal nu een aantal cijfers geven over de verwachte impact van de doelstellingen die in het plan zijn opgenomen. Op deze grafiek ziet u de doelstellingen voor België tegen 2020, namelijk min 15 procent in de niet-ETS-sectoren, min 35 procent tegen 2030, volgens een lineair traject – het gaat niet om puntdoelstellingen, maar om lineaire trajecten. Als men dan kijkt naar onze uitstoot in vergelijking met die twee trajecten, dan ziet men dat momenteel – er is een beetje discussie over – het risico zeer groot is dat wij het doelstellingstraject tegen 2020 niet halen.

Als wij naar de langere termijn kijken, de projecties die in het nationaal energie- en klimaatplan zijn opgenomen (bovenaan in de grafiek in het oranje "*with existing measures*", zonder de maatregelen van het plan, en onderaan in het donkerblauw "*with additional measures*"), zien we dat het plan nodig is om onze doelstelling op termijn te behalen en dat wij volgens de projecties, die essentieel zijn aangereikt door de Gewesten, die -35%-doelstelling in vergelijking met 2005 zullen behalen. Wanneer men cijfers vergelijkt, is het altijd belangrijk om het basisjaar in gedachten te houden.

Dat betekent grote inspanningen in alle sectoren. U ziet hier transport, residentiële en andere gebouwen, de tertiaire sector, energiegebruik en landbouw, niet CO<sub>2</sub>, methaan, N<sub>2</sub>O en dergelijke. In het blauw staat telkens de reductie die nodig is om de -35% te behalen, in vergelijking met *business as usual*, dat in het oranje staat.

U ziet dat in alle sectoren de inspanningen vrij groot zullen moeten zijn, zeker in de transportsector, waar de inspanning niet alleen het grootst is in absolute termen, maar waar er ook een ommekeer van de trend nodig is. De emissies in de transportsector blijven immers nog steeds stijgen.

Het plan bevat een de facto *burden sharing*. U ziet hier de doelstellingen die de Gewesten hebben opgenomen. Het Belgisch percentage is meer lineair verdeeld. U ziet de cijfers. De 35% is vertaald in 35% voor het Vlaams Gewest, 32% voor Brussel en 37% voor het Waals Gewest. Dit is opnieuw, net zoals het geval was in de huidige *burden sharing*, ondersteund met federale beleidsmaatregelen die hun uitwerking in termen van emissiereducties uiteraard op het grondgebied van de Gewesten hebben.

De grafiek toont aan wat de impact is van die federale maatregelen en toont vooral dat de belangrijkste maatregelen in de eerste plaats de fiscale aanmoediging van energie-efficiëntie in huishoudens zijn. Ik zal u later in mijn presentatie tonen waarom die focus op de huishoudens zo belangrijk is.

Er is ook een grote rol weggelegd voor biobrandstoffen. Dat is een belangrijke component van onze hernieuwbare doelstelling.

Er zijn ook nog de fiscale maatregelen voor energiebesparing. Dat zijn de drie grootste.

Wat de impact van die maatregelen betreft, ook op de langere termijn, ziet u dat de impact van de bestaande maatregelen - in het oranje - ongeveer stabiel blijft. U ziet ook de impact van een aantal nieuwe maatregelen - in het blauw.

De decarbonisatiedimensie van het Nationaal Energie- en Klimaatplan gaat uiteraard over emissies, maar ook hernieuwbare energie. De bijdrage van België aan de Europese doelstellingen inzake hernieuwbare energie maakt daar deel van uit. Hier ziet u dus de cijfers uit het plan wat hernieuwbare energie betreft. België stelt op horizon 2030 een aandeel van 18,3 % hernieuwbare energie in de energiemix voor. De lijnen die naar 2050 gaan, staan niet in het plan. Die zijn er eigenlijk als referentie. Als we bijvoorbeeld zouden streven naar 100 % hernieuwbare energie tegen 2050, dan zie je dat het lineair doortrekken van de evolutie

van het aandeel hernieuwbare energie in ons land ons daar niet brengt. Dat is gewoon kaderend.

Wat concreter is, is dat de Europese Commissie vorig jaar al, nog voor we het plan hadden ingediend, signalen had gegeven dat zij van België meer verwachtte. We mogen dus van de Europese Commissie in haar aanbevelingen verwachten dat er druk zal komen op die 18,3 %. In het *impact assessment* van de Europese Commissie kreeg België een aandeel van 21 %. Commissaris Arias Cañete heeft in september gezegd dat het voor hem 25 % zou moeten zijn voor België. Maar we zullen zien hoe dat zijn neerslag krijgt in de aanbevelingen van de Commissie, die we aan het einde van het semester zullen krijgen.

Hier ziet u de verdeling van de hernieuwbare energiedoelstelling of het aandeel hernieuwbare energie heden, in 2016, over de drie grote sectoren: transport, met een grote rol voor biobrandstoffen uiteraard, elektriciteitsvoorziening en verwarming en koeling. Ook daar geef ik een illustratie van de manier van de verdeling van de "lasten" tussen de federale overheid en de gewesten. Ik raad u aan om vooral naar het taartdiagram aan de rechterkant te kijken, waar u de relatieve bijdrage aan de Belgische inspanning van elk van de bevoegde overheden ziet. De cijfers in de tabel kunnen moeilijker met elkaar vergeleken worden, omdat ze telkens refereren aan het energiegebruik op het territorium van het Gewest zelf.

Tot slot is er de energie-efficiëntie. Op de andere dimensies van het plan zal ik niet ingaan. Ik geef u de doelstellingen voor energie-efficiëntie in het Nationaal Energie- en Klimaatplan voor 2030. Als men kijkt naar de primaire energieconsumptie, zou er een vermindering van het energieverbruik met 22 % moeten komen vergeleken met het scenario *business as usual*. Als men naar de finale energieconsumptie kijkt, zou het om 17 % moeten gaan. Opnieuw moeten er daarvoor inspanningen komen in alle sectoren.

Ik probeer nu enig inzicht te geven in wat er in de overkoepelende tekst van het plan staat, in het federale deel. Eerst wil ik even schetsen hoe het federale deel van het plan tot stand is gekomen. De maatregelen die in het voorontwerp van het federale luik zijn ingeschreven, waren gebaseerd op bestaande documenten: het interfederaal energiepact, de gewestelijke energie- en klimaatplannen, die al eerder klaar waren dan de federale overheid, en de inbreng van alle bevoegde federale departementen. We hebben ook bekeken welke inspiratie er te halen viel uit de diverse parlementaire klimaatresoluties. Voorts bekeken we de adviezen van de twee voornaamste adviesraden in deze, de Federale Raad Duurzame Ontwikkeling en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Ik geef u in een notendop een overzicht van de belangrijkste maatregelen op federaal vlak, die in het plan vervat zijn. Ik zal ze niet een voor een overlopen, want dat zou te veel tijd vergen. Ik zei al dat wij bij de voorbereiding van het voorontwerp op administratief niveau hebben gekeken naar wat de Gewesten vroegen, eventueel als begeleidend beleid op federaal niveau. Het is nu de afspraak dat we de vragen van de gewesten om omkaderend of ondersteunend federaal beleid zullen onderzoeken en dat we het ontwerpplan daar eventueel aan zullen aanpassen. Dat zal in maart gebeuren en we zijn daar intussen mee begonnen.

Die voorstellen van de Gewesten zijn een pure oplisting van het aantal voorstellen dat wij hebben teruggevonden in de Gewestelijke plannen, vooral dan die van Brussel en in iets mindere mate van het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest.

Die voorstellen zijn voor een groot stuk gelijklopend. Er is een gelijkaardige vraag naar een federaal beleid in de drie Gewestelijke plannen, met variaties natuurlijk. Mobiliteit staat vooraan. Ik toon u de sectoren die met deze vraag te maken hebben. In het groen ziet u telkens de vragen die opgenomen zijn in het ontwerp. In het rood ziet u de vragen die niet opgenomen zijn in het ontwerp, en in het geel de vragen die voor een deel zijn afdgedekt maar die niet helemaal overeenstemmen met wat de Gewesten hebben gevraagd.

Als men de sectoren bekijkt, ziet men dat de Gewesten vooral een federaal beleid vragen in de context van mobiliteit en gebouwen. Als men kijkt naar welke soort maatregelen de Gewesten vragen, ziet men dat fiscaliteit, in diverse vormen, er met kop en schouders bovenuitsteekt. Fiscaliteit gaat dan zowel over het voortzetten van het debat over een koolstofprijns of energiefiscaliteit, coherent met de Overeenkomst van Parijs en dergelijke meer. Ook zijn er heel wat vragen om de btw-regeling aan te passen, en nog een aantal andere. Maar de Gewesten vragen dus duidelijk naar een begeleidend fiscaal beleid van de federale regering.

Ik breng u kort in herinnering dat de federale overheid, op initiatief van mevrouw de minister, al vooruitgang heeft geboekt in het bestuderen daarvan. Het fiscaal beleid zit verankerd in het Inter-federale Energie- en Klimaatpact.

Er is een heel debat gevoerd over de nationale koolstofprijs, waarbij wij geprobeerd hebben zo breed mogelijk, met alle actoren in de samenleving, de feiten te bekijken, om het ultieme politieke debat zoveel mogelijk te objectiveren.

Dat gebeurde in de context van wat vele andere landen al doen. U ziet hier een aantal landen dat ons is voorgegaan in het invoeren van een koolstofprijs. U ziet dat dit overal trajectgewijs gebeurt. Soms gaat het om vrij hoge tarieven. De zwarte lijn is die van Zweden, de blauwe lijn is die van Frankrijk. U ziet dat men daar ruim boven 100 euro per ton CO<sub>2</sub> zit. In Zweden is dit al van toepassing en Frankrijk beoogt een horizon 2030.

In de context van ons onderzoek, van onze debatstudie, van die nationale dialoog hebben wij proberen te kijken naar de mogelijke modaliteiten voor het invoeren van zo'n koolstofprijs in ons land. Het gaat dan over de niet-ETS-sectoren, dat moet ik erbij zeggen, want in de ETS-sectoren is er reeds een koolstofprijs. Wij hebben daarvoor drie scenario's bekeken. U ziet ze staan bij de stippellijnen aan de rechterkant. Daarbij zou die koolstofprijs evolueren van 10 euro per ton CO<sub>2</sub> in 2020 naar respectievelijk 40, 70 en 100 euro per ton CO<sub>2</sub> op horizon 2030.

Wij gaan uit van drie belangrijke principes. Ten eerste is er de budgetneutraliteit. Het is niet de bedoeling om de belastingdruk, het staatsbeslag op de belastingbetaler te verhogen. Dat was een absolute randvoorwaarde. Ten tweede is er een oriëntatie op de lange termijn, om zekerheid te bieden aan investeerders en huishoudens. Ten derde moet het ingebed worden in een breder beleid, dat ook omkaderende maatregelen omvat.

Dan is er de scope, wat hier *implementation issues* wordt genoemd: over welke sectoren en gassen gaat het, wat is het prijsniveau en welk is het traject, de drie lijnen uit de vorige grafiek. Hoe gaat men in het kader van onder andere die budgetneutraliteit, maar ook in termen van het voorkomen, een heel belangrijk element, van negatief herverdelende effecten op de huishoudens, om met de opbrengsten van zo'n koolstofprijs? Het gaat ook over wat hier *policy alignment* wordt genoemd, dat sluit aan bij die notie van een pakket. Het mag niet alleen afgestemd worden op het klimaatbeleid, maar moet, in termen van herverdelende impact, zeker ook afgestemd worden op het sociale beleid. Ook het bredere milieubeleid moet worden afgestemd op het beleid rond luchtverontreiniging en dergelijke meer.

Wij hebben dus geprobeerd om het debat in te bedden in een veel breder kader waar het thuishoort.

Ik toon u een paar slides met de resultaten van het debat en de studie. Wij hebben een studie laten maken, in dialoog met de actoren van de samenleving, om zoveel mogelijk de expertise te benutten van de verschillende sectoren en organisaties die de relevante segmenten van de samenleving vertegenwoordigen.

Dit voorbeeld toont u dat een verhoging van de koolstofprijs niet per se de energiefactuur van de huishoudens voor verwarming hoeft te verhogen. Hetzelfde geldt voor andere sectoren omdat die koolstofprijs ingebed moet zitten in een breder beleid, waarbij de huishoudens de mogelijkheid wordt geboden en zij worden aangemoedigd of verplicht om hun huizen beter te isoleren.

De resultante van die twee maakt dat zelfs al zou de energieprijs door de koolstofprijs stijgen, de factuur door het lagere verbruik positief is voor het budget. Dat verbruik zal effectief moeten dalen als wij op lange termijn die transitie willen ingaan.

De inkomsten van de koolstofprijs kunnen heel significant zijn. Dit betreft het 70%-traject, het middelste traject van de drie die wij hebben onderzocht. Door de invoering van een dergelijke koolstofprijs kunnen de Belgische overheden 2,6 miljard euro realiseren in 2030. Dat zijn grootteordes die ook worden genoemd in de discussies rond de financiering van het klimaat- en energiebeleid. Ook in deze context is deze analyse interessant.

Het argument is vaak dat een sturende heffing tot doel heeft zichzelf uit te faseren. Dat klopt voor een deel, maar dan moet men ook naar de cijfers kijken. Wij hebben dat gedaan. U ziet hier voor de grafiek voor de gebouwen, maar de grafieken zijn vergelijkbaar voor de andere sectoren. In de grafiek rechtsonder staan in het groen de totale inkomsten voor de gebouwen, zowel residentieel als tertiair.

Die inkomsten blijven stijgen tot ongeveer halverwege het decennium 2030-2040, grootteorde 1 miljard.

Daarna dalen ze omdat het beleid impact begint te hebben op de CO<sub>2</sub>-uitstoot en er dus minder CO<sub>2</sub> te bezuinigen valt, maar zelfs aan het einde van dit traject in 2050, zelfs in die gedecarboniseerde wereld, blijft er nog vrij veel geld over.

In ieder geval luidt de analyse dat een dergelijk traject ruimschoots de tijd biedt voor een evaluatie en overdenking van de resterende inkomsten uit zo'n traject in het fiscaal systeem, in termen van inkomsten voor de Staat en de uitgaven die ermee gefinancierd worden.

Daarom zei ik al dat het gebruik van de opbrengsten een van de belangrijkste elementen van ons onderzoek uitmaakt. Er zijn enkele theoretische opties geïdentificeerd. Zo bestaat de mogelijkheid om een taxshift door te voeren door de lasten op arbeid te verlagen, waarmee ik niets nieuws vertel. Aangezien we tot een verregaande elektrificatie van ons energiesysteem zullen moeten komen, werd ook een verlaging van de elektriciteitsprijs ten koste van de prijs van fossiele brandstoffen bestudeerd. Ook belangrijk is hoe de opbrengsten gebruikt worden om mogelijk negatieve sociale effecten te compenseren of om specifiek te investeren in innovatieprogramma's, bijvoorbeeld in de kmo's.

Herverdeling is belangrijk; dat is volgens mij in deze context wel duidelijk genoeg. De grafiek die ik u toon, geeft aan hoe een compensatie voor de huishoudens werkt. Veronderstel dat er wordt gewerkt met een *lumpsum*, waarbij alle huishoudens, ongeacht hun inkomen, eenzelfde bedrag terugkrijgen. U ziet dat het resultaat – u ziet de resultaten in het oranje – van de betaalde koolstofprijs en de teruggestorte compensatie voordelig is voor de lagere inkomensdecilen, die dus eigenlijk winst halen uit de gecompenseerde koolstofprijs, terwijl de hogere inkomensdecilen, aangezien die veel meer uitstoten en daarvoor dus ook veel meer betalen, de koolstofprijs niet gecompenseerd zien door het bedrag dat iedereen zou krijgen. Daardoor worden de hogere inkomensdecilen de nettobetalers, waardoor een koolstofprijs, als hij op die manier ingevoerd wordt, een positief herverdelend effect heeft.

Ik weet dat sommige professoren in fiscaliteit in dat verband in de media andere dingen vertellen. Een peiling die wij echter parallel met onze dialoog hebben uitgevoerd onder de bevolking naar steun voor een koolstofprijs, heeft ons aangenaam verrast. Wij hadden verwacht dat de bevolking daar wel eens heel negatief tegenover kon staan, volgens het cliché dat vaak de ronde doet over de Belg en belastingen, maar dat schijnt niet zo uitgesproken te zijn. Het aantal mensen dat positief reageerde, door akkoord of helemaal akkoord te gaan met de invoering van een koolstoffarifiering, ziet u in het groen en dat aantal ligt net iets hoger dan het aantal tegenstanders. De middenmoot, die geen echt uitgesproken mening heeft, is zeer groot.

Als we ervoor zorgen dat een maatregel voor de gebruiker budgetneutraal wordt en die geen nettobetaler wordt, maar de uitgave op een of andere manier terug kan krijgen, dan wordt de verhouding tussen burgers die een dergelijk instrument expliciet steunen, en die daar expliciet tegen zijn, nog veel groter.

Dat was even een zijspiongetje naar onze werkzaamheden met betrekking tot de fiscaliteit van de voorbije twee jaar, omdat het een belangrijke vraag is van de gewesten. Voor alle duidelijkheid, het debat ging niet alleen over de koolstofprijs maar ook over onder andere btw.

Ik heb dan een aantal slides met de voornaamste maatregelen in het federale en of nationaal overkoepelende deel van het Energie- en Klimaatplan. We hadden het net over de fiscaliteit en de maatregelen die ter zake worden voorgesteld: studiewerk en plannen, btw, het uitfasen van het gebruik van fossiele brandstoffen en de subsidies daarvoor.

Op energievak is er uiteraard de verhoging van de capaciteit van de offshore windinstallaties en wat daarmee samenhangt. Er wordt voor de transportsector, een van de moeilijkere sectoren voor de beperking van emissies, een samenwerkingsakkoord in het vooruitzicht gesteld, volgend jaar al, gebaseerd op een mobiliteitsvisie die nog uit te werken is. Er is ook een specifiek samenwerkingsakkoord over gewestelijke verkeersfiscaliteit, de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling.

Een heel belangrijke maatregel, in termen van bijdragen aan de doelstellingen van de transportsector, is de bijmenging van biobrandstoffen. Er wordt vooropgesteld dat tegen 2030 14 % wordt bijgemengd, 7 % eerste generatie en 7 % gevorderde biobrandstoffen, dus 7 % gebaseerd op voedselgewassen, ethanol en biodiesel en 7 % voor de alternatieven.

Het debat over de bedrijfswagens, het zal u niet verbazen, hoort daar ook bij. Heel belangrijk zijn ook de



maatregelen in het kader van de spoorwegen.

Investerings worden heel belangrijk om de langetermijntransitie te kunnen doorzetten. Ik zal u daar straks nog een aantal grafieken en cijfers over geven. Het is dus interessant om te zien dat het plan – het is nog prospectief natuurlijk – spreekt over de ontwikkeling van pistes voor de vergroening van ons financieel systeem. Impulsfondsen worden in dat verband genoemd, alsook het behoud van de groene obligaties, waar België wereldwijd een van de eerste landen was die dat vorig jaar met succes hebben gerealiseerd.

Er is ook een aantal kleinere maatregelen, die echter voor het debat relevant zijn om te vermelden, zoals het op poten zetten van een robuust systeem voor planning, uitvoering, evaluatie en bijsturing van het plan. Ik zei al dat de structuren, die wij hebben gecreëerd om het eerste ontwerp te maken, met name de samenwerking tussen ENOVER en de Nationale Klimaatcommissie, eigenlijk ad hoc waren en er is nog niet beslist of wij daarmee verder gaan. Ik laat aan iedereen over om te oordelen of een dergelijke structuur inderdaad zo'n robuust governancestelsel vertegenwoordigt en ook de notie behelst van verbetering van de integratiefilosofie van de energie-unie in België, over de grenzen van onze instellingen heen.

Wat zijn de volgende stappen in de voorbereiding van het definitieve plan, dat eind dit jaar aan de Commissie moet worden voorgelegd?

Dat is, ten eerste, de samenwerking met onze buurlanden, waartoe wij verplicht worden door de Europese verordening. Wij hebben een samenwerking opgezet met de lidstaten van het Pentalateraal Energieforum, dat zijn secretariaat bij de Benelux heeft. Het is nog niet helemaal duidelijk wat de volgende stappen daarin zullen zijn, maar er is dus een regionale klimaat- en energiedialoog opgezet als platform voor de dialoog tussen België en zijn buurlanden.

Ook op nationaal niveau zal een aantal consultaties gebeuren. De adviesraden zijn begonnen met het voorbereiden van hun advies en van een raadpleging van het publiek. Het plan voorziet er ook in dat de Kamer zou worden betrokken, om advies gevraagd of geconsulteerd – ik weet niet wat de exacte termen zijn – in het eerste kwartaal van 2019.

Parallel hiermee is er de dialoog met de Europese Commissie, die zal moeten leiden tot aanbevelingen van de Commissie, die België dan kan meenemen in de voorbereiding van het definitieve plan tegen december 2019.

Dit alles moet natuurlijk worden gezien in de langetermijncontext die ons wordt voorgeschreven door de Overeenkomst van Parijs, die ons niet voorgeschreven, maar gesuggereerd wordt door de Europese Commissie. We zullen dan nog zien wat de Europese Raad er dan mee doet in termen van het voorschrijven, maar dan in een langetermijncontext. Wat we nu beslissen, zeker als men over investering en infrastructuur spreekt, dat weet u allemaal, is mee bepalend voor het al dan niet kunnen halen van onze langetermijn doelstellingen en - investeringen. Investeringscycli gaan vaak verder dan de tijdshorizon van het Nationaal Energie- en Klimaatplan. Daarom leek het mij relevant om u daar ook een aantal zaken over te vertellen.

Ik zei het u al: in de ganse gecombineerde cyclus van het ambitiemechanisme van Parijs en de Governance of the Energy Union op Europees niveau zitten niet alleen de nationale energie- en klimaatplannen, maar ook de langetermijnstrategie op horizon 2050-2070, die we in 2020 moeten voorleggen aan de Europese Commissie en waarvan ook de Verenigde Naties verwachten dat we die bij hen indienen, weliswaar in minder bindende termen maar ik denk dat het Europees recht voldoende bindend is om dit au sérieux te nemen. Dit alles dus in de context van de voorgestelde langetermijnstrategie van de Commissie, opnieuw, die dus inderdaad gaat bekijken hoe men, en dit is één van de twee 1,5°C-scenario's, in de verschillende sectoren de emissies kan reduceren en hoe men de absorptie van emissies door *sinks*, bossen bijvoorbeeld, maar ook door zogenaamde *carbon removal technologies*, andere technologieën om CO<sub>2</sub> uit de lucht te halen, denk aan *carbon capture and storage* bijvoorbeeld, kan aanwenden.

Dat is al futuristisch, of niet, maar we moeten nog niet per se gaan denken aan meer futuristische opties waarbij allerlei installaties CO<sub>2</sub> uit de lucht gaan scrubben. Biomassa gecombineerd met *carbon capture and storage* valt daar ook onder.

Het is dus een combinatie van emissiereducties en negatieve emissies, waarbij *sinks* worden gecreëerd. Die emissiereducties gaan in het 1,5°C-scenario van de commissie op horizon 2050 niet naar 0, want er wordt

een deel gecompenseerd door die *sinks*, die gaan naar 94 %. Dus 94 % emissiereductie op horizon 2050. Het traject daar naartoe gaat in 2030 – dat is ten opzichte van 1990; opnieuw: het basisjaar is belangrijk om te onthouden – niet door de minstens 40 % die de huidige Europese doelstelling is, maar door een missiepunt van 46 %. U ziet ook dat de curve niet lineair is, er zijn uiteraard verschillende manieren om aan die 94 % te geraken. Dat heeft te maken met technologiekeuzes en wanneer die hun uitwerking zullen hebben, onder meer. Maar niettemin, denk ik, een indicatie van het kortetermijnambitieniveau, dat op Europees niveau geassocieerd zou zijn met nettonulemissies tegen 2050.

De Europese Commissie heeft ook de mogelijke economische impact van de scenario's bekeken. Daaruit is gebleken dat de impact van de nettoemissies tegen 2050 – dat is de donkere lijn onderaan – op economische groei zowel positief als negatief kan zijn. In ieder geval is de impact vrij beperkt.

Ik geef altijd mee dat ik niet goed weet hoe groot de foutenmarge is in de voorspellingen van de groei van het bruto binnenlands product op horizon gedurende verschillende decennia. Ik durf er echter mijn hand voor in het vuur te steken dat die foutenmarge niet veel kleiner zal zijn dan de spread tussen de positieve en de negatieve impact van het beleid rond een business-as-usual-groei-scenario. In ieder geval is er geen zware negatieve impact en is er mogelijk een positieve impact op de economische groei.

U ziet dit niet op de grafiek, wel in het kadertje onderaan, maar ook voor de werkgelegenheid is de impact geanalyseerd. De Europese Commissie verwacht dat die impact op Europees niveau positief en significant groot kan zijn, met de creatie van 600 000 tot 2 miljoen bijkomende jobs.

Voor België ziet u op de grafiek links onze historische emissies. In het oranje en in het blauw ziet u de emissies voor alle sectoren, dus niet alleen de niet-ETS-sectoren, in een bestaand beleidsscenario bovenaan en met het beleid vervat in het nationaal energie- en klimaatplan. Dat alles wordt indicatief vergeleken met een lineair traject aan het einde van de 35%-emissiereductie, die wij met het nationaal energie- en klimaatplan zouden halen naar respectievelijk volledige decarbonisering of 80 %, om u een indruk te geven.

U ziet een duidelijke knik. Er zou dus een versnelling moeten worden ingezet, waarbij wij overgaan van ongeveer 1 ton reductie per jaar naar bijna 4 tot net iets meer dan 5 megaton per jaar. Dat betekent dus een vier- tot vijfvoud van de reductiesnelheid, indien wij in de rode zone, een bijdrage van de Europese nulemissiedoelstellingen, zouden willen belanden.

De sectoren die door het Europese emissiehandelssysteem zijn afgedekt, zullen door het Europese emissiehandelssysteem afgedekt blijven. Zij zijn natuurlijk relevant voor België. Het gaat om belangrijke economische sectoren. Zij zijn echter misschien minder relevant voor het federale beleid, waarop mij was gevraagd hier te focussen. Ik ga er dus niet te veel over vertellen.

Ik zal wel nog een aantal zaken vertellen over de sectoren waarvoor de Belgische overheden heel direct verantwoordelijk zijn, met name de niet-ETS-sectoren. Wanneer u naar de grafiek kijkt, merkt u dat zij het grootste deel van de Belgische emissies voor hun rekening nemen.

Rechts ziet u transport en gebouwen, naast industrie en landbouw als voornaamste sectoren. Maar dus vooral transport en gebouwen. Dat zal u niet verbazen.

De niet-ETS-sectoren.

Wij hebben geen volledig traject gekregen van de Europese Commissie over hoe de gekleurde grafiek, die ik u daarnet toonde, zich vertaalt naar emissiereducties over heel de periode heen voor de ETS en de non-ETS-sectoren, maar wel puntdoelstellingen. De koolstofneutraliteit in 2050 zou, in de analyse van de Commissie, voor alle sectoren samen een emissiereductie veronderstellen van 91 tot 94 %. Dan is er de offset van negatieve emissies ten opzichte van 1990.

In de niet-ETS-sectoren – vandaar dat ik daarnet altijd de nadruk legde op het basisjaar want men kan die cijfers niet gewoon naast elkaar leggen – is het basisjaar altijd 2005 want daarvoor hadden wij geen betrouwbare cijfers over die sectoren. De bijdrage van de niet-ETS-sectoren aan nettonulemissies in heel Europa zou een emissiereductie van 86 tot 87 % moeten zijn ten opzichte van 2005.

Vergelijk dit gerust met de 35 %-doelstelling die België op horizon 2030.

Dit betekent ook op Europees niveau een versnelling van de inspanningen. Als u de grijze lijn volgt, ziet u eerst de Europese doelstelling op horizon 2020 in die sectoren. Dat betekent –10 %. Daarvan is de Belgische 15 % afgeleid. Op horizon 2030 met huidig beleid moeten de niet-ETS-sectoren 30 % reduceren. De Belgische 35 % is daarvan afgeleid. Op termijn – u ziet de knik – zouden de inspanningen in die sectoren opnieuw moeten versnellen om tot nettonulemissies te komen.

Er zijn verschillende manieren om tot die nettonulemissies te komen. Hier een aantal theoretische mogelijkheden om de grootteordes te situeren. Als men ervan uitgaat dat alle lidstaten hun doelstellingen halen op horizon 2020 om vanaf dan, volgens een lineair traject, in te zetten op die koolstofneutraliteit dan kom men in 2030 in een Europees 35 % emissiereductieverhaal.

Volgens de recentste projecties zullen alle lidstaten samen grotere emissiereducties realiseren dan de 10 % die collectief is voorgeschreven. Volgens de recentste projecties van de lidstaten zou het gaan om niet 10 % emissiereductie maar 15 tot 17 % in 2020. Als men dat niveau als basis neemt voor het inzetten op een lineair traject naar koolstofneutraliteit dan zal men in 2030 komen tot 39 à 40 % emissiereductie in die sectoren. Altijd in vergelijking met 2005.

Als men al in 2005 was begonnen met in te zetten op dat lineaire traject, dan zou men in 2030 in theorie aan min 48 % zitten. Dat geeft u een *spread* van de *range* van doelstellingen met horizon 2030 voor decarbonisering.

Ik heb ook geprobeerd om hetzelfde te doen op Belgisch niveau. Hier ziet u de doelstellingen, de trajecten, de historische emissies en de geprojecteerde emissies met horizon 2030. Ik heb er twee lineaire trajecten naast gelegd die gaan naar diezelfde emissiereductiedoelstelling op lange termijn, 86 tot 87 % ten opzichte van 2005 in de niet-ETS-sectoren. Als men 2005 als begin van dat traject neemt, dan komt men ook daar op 48 % uit voor België. Als men vertrekt van het eindpunt van het huidige doelstellingstraject, 2020, om in te zetten op lineaire reductie tot koolstofneutraliteit, dan komt men in 2030 aan 38 % voor België in de niet-ETS-sectoren.

Dat zijn voorlopige resultaten want we hebben nog niet veel tijd gehad om dat allemaal te dubbelchecken. Het is uiteraard ook puur illustratief want dit zijn rechte lijnen en niet per se de trajecten die gevolgd moeten worden. Het geeft echter een idee van de grootteorde van de inspanningen.

We bekijken al een aantal jaren iets fijnere langetermijntrajecten dan de rechte lijnen die ik u net toonde. Sinds 2012 zijn zowel de drie Gewesten als wij daarmee bezig. Wij hebben toen de mogelijke scenario's om België de transitie naar een koolstofarme samenleving te laten maken geanalyseerd. Daar was ook een scenario bij met 95 % emissiereductie in alle sectoren. Die 95 % komt ongeveer overeen met wat de Europese Commissie in haar langetermijnstrategie als eindpunt neemt in termen van bruto-emissies. U ziet hier boven de zwarte lijn een belangrijke bijdrage van bio-energie, in vergelijking met de stippellijn van het referentiescenario. Dat is een drastische omslag van bestaand beleid om tot een koolstofarme toekomst te kunnen komen.

Dan kom ik aan hetzelfde scenario, maar nu de emissies verdeeld volgens de bron. Ik ga hier snel over. Hier vallen vooral de delen onder de nullijn op, in het groen bio-energie en in het rood *carbon capture and storage*, dus de bijdrage van de negatieve emissies opdat wij op de zwarte lijn, het reductietraject, zouden kunnen blijven.

In die context hebben wij ook gekeken naar de kosten van een omslag met 95 % emissiereductie, *economy wide*, dus niet alleen over de non-ETS. Als men naar de drie componenten kijkt van de kosten voor het energiesysteem, in het groen investeringen, in het bordeaux onderhoud en operations and maintenance en in blauw de brandstofkosten, ziet men inderdaad dat tot 2020 een heel grote stijging nodig zou zijn van de investeringen. De gegevens dateren uit 2013, dus wellicht verschuift dat allemaal nog een beetje en dus moet ik nu spreken over zou geweest zijn in plaats van zou zijn.

Kijken we naar de evolutie van de andere kostencomponenten, en zeker de kosten van de brandstofcomponent, ziet men dat die dermate dalen dat de kosten als geheel niet alleen binnen de perken blijven, maar lager zijn dan de kosten in het referentiescenario. U ziet dat bij de zwarte stippellijn.

Dan kijken wij iets meer in detail naar alle scenario's, die wij hebben bekeken, met inbegrip van het 95 %-

scenario. De andere scenario's zijn 80 %-scenario's. U ziet net hetzelfde. In het blauw ziet u de investeringskosten, in het bordeaux de operations and maintenance en in het donkerblauw bovenaan de brandstofkosten. In elk scenario, zelfs in het ambitieuzere 95 %-scenario, waar toch 35 % meer zou moeten geïnvesteerd worden in het energiesysteem, verlaagt de nationale energiefactuur dermate dat de verhoging volledig wordt gecompenseerd. Men heeft bij wijze van spreken een positieve return on investment.

Dat gaat allemaal over het macroniveau. Als men op microniveau, op sectorniveau kijkt, en dat zal ooit wel eens moeten gebeuren, krijgt men een diverser beeld, waarmee in het beleid uiteraard rekening zal moeten worden gehouden.

Wij hebben niet alleen gekeken naar de impact op de energiefactuur, maar ook naar bredere macro-economische effecten. Het is een beetje zoals de Europese Commissie heeft gedaan in haar impact assessment. Wij hebben dat niet gedaan voor horizon 2050, want dat laten onze modellen niet toen, maar voor horizon 2030. Men ziet daar dat de ontkoppeling tussen broeikasgasemissies en economische groei zich doorzet, ook op een traject naar decarbonisering. In dat scenario wordt 46 % van de emissies gereduceerd op horizon 2030 en is er toch economische groei, een nagenoeg lineaire stijging.

Als men een aantal maatregelen wil nemen om de kosten te verschuiven, door een taxshift te doen van arbeid naar de emissies van broeikasgassen, kan men een dubbel dividend realiseren dat niet alleen leidt tot hoge groei, 2 %, maar ook tot significant veel bijkomende jobs. Sommige sectoren zullen netto jobs verliezen, andere zullen er winnen. Vandaar mijn verwijzing daarnet naar het microniveau tegen 2030. Die studie is trouwens gevoerd door het Planbureau.

Daarnaast zijn er de secundaire baten van een klimaatbeleid. De gezondheidskosten ten gevolge van luchtverontreiniging bedragen nu bijvoorbeeld 4 % van het bruto binnenlands product. Onder andere de kosten van de files en van slechte woningen en de verkeersonveiligheid zullen ook dalen.

De belangrijkste conclusies van de scenario's spreken voor zich. Ik zal niet de hele lijst overlopen. Wij weten al lang in welke sectoren de grote hefboomen liggen. De studie zelf gaat natuurlijk veel dieper dan die *key messages*. Ik wil met u een beetje dieper ingaan op enkele hefboomen, waarvan werk zou moeten worden gemaakt opdat de sectoren die wij geanalyseerd hebben, evolueren naar 95 % emissiereductie.

Wat ten eerste de transportsector betreft, in de scenario's die wij bestudeerd hebben, en waarvoor 95 % reductie nodig is, zal de evolutie in plaats van naar een verhoogde mobiliteitsvraag, zoals verwacht 20 % meer tegen 2050 in een business-as-usualscenario, in de andere richting moeten gaan. In vergelijking met 2010 moet er een verlaging van de mobiliteitsvraag zijn. Dat kan men onder meer realiseren door een ander beleid inzake ruimtelijke ordening. Dat is niet bepaald een federale aangelegenheid, maar het is niettemin cruciaal. Het is belangrijk dat men komt tot verdichte, compactere steden, waardoor de mobiliteitsbehoefte in termen van afgelegde passagierskilometers verlaagt. Dat vergt, niet alleen natuurlijk, maar ook, een gedragswijziging van de bevolking.

Dit zijn maar voorbeelden van grote hefboomen die er zouden kunnen zijn in het beleid. Ik beschouw dit zeker niet als een volledige analyse, ik wil alleen maar een idee geven van wat zou kunnen.

Ook de *modal shift* zal zich echt moeten gaan doorzetten, als de transportsector wil bijdragen aan de decarbonisering. U ziet zelf een heel sterke verhoging van het aandeel openbaar vervoer in 2030 en 2050: treinen, bussen, trams, metro's en een overeenkomstige verlaging van auto's, bestelwagens en motorfietsen.

We zullen dus niet 50 % van onze verplaatsingen met de fiets of te voet moeten afleggen. Zoals u ziet is de bijdrage van fietsen en stappen nog vrij beperkt in deze analyse.

De hefboomen zijn evident, als het gaat om het stimuleren van alternatieve vervoersmodi. Dat heeft heel veel te maken met de infrastructuur, de investeringen daarin en het aanbod, zowel voor het openbaar vervoer als voor fietsers en voetgangers.

In het verlagen van het gebruik van de auto kan fiscaliteit mee een rol spelen in zijn verschillende dimensies. Ik noem de discussie over de bedrijfswagens hier dan maar niet.

Niet alleen de vermindering van de mobiliteitsvraag, niet alleen de *modal shift*, maar ook een technologische shift. Hier zijn de cijfers uit onze scenario's. De volledige uitfasering op horizon 2050 van auto's met een

verbrandingsmotor en ze vervangen door elektrische auto's of auto's met brandstofcellen op waterstof. De zogenaamde hybride plug-in elektrische auto's hebben geen plaats in ons 95 %-scenario, waar die in een referentiescenario wel zouden doorkomen.

Voor de geleidelijke afbouw in 2030 ziet men nog meer dan de helft van het aantal voertuigen op de weg. Voor de totale uitfasering op horizon 2050 wordt de klassieke verbrandingsmotor op fossiele brandstoffen vervangen door elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof.

Als men over waterstof spreekt, zijn belangrijke hefbomen daarbij de laad- en opslaginfrastuctuur. Ook fiscale maatregelen kunnen een rol spelen. Onderzoek en ontwikkeling zijn ook nog altijd relevant voor het verhogen van de batterijopslag en voor andere technologische componenten die nodig zijn voor de doorbraak van elektrische voertuigen.

Ik heb al een paar keer gezegd dat investeringen heel belangrijk zijn. Ik sprak daarnet over de transportsector, maar dat geldt ook voor de gebouwen. De renovatie van bestaande gebouwen gebeurt heden ten dage a rato van 1 % van het gebouwenpark per jaar. Dat is het gemiddelde. Als wij de bouwensector willen laten bijdragen aan ons scenario van een emissiereductie met 95 %, dan moet de renovatiegraad bijna verdrievoudigen. Tussen nu en 2050 zou dan jaarlijks 2,6 % van het patrimonium moeten worden vernieuwd.

Er mag dan uiteraard niet op om het even welke manier gerenoveerd worden. Dat moet gebeuren op een manier die coherent is met een energiezuinige toekomst. Het energiegebruik moet, ten opzichte van 2010, per m<sup>2</sup>, met bijna driekwart omlaag, wat technologisch gezien geen enkel probleem vormt. Nieuwe woningen zitten daar al onder, als de regels gevolgd worden. Het is technologisch gezien dus geen enkel probleem, maar het is wel een kwestie van de inzet van de juiste hefbomen om de gezinnen en/of de bedrijven, als het over de tertiaire gebouwen gaat, aan te moedigen of te ondersteunen in het doen van significante investeringen.

Subsidies spelen daarin een belangrijke rol, net als goedkope leningen. Daarbij kunnen overheidsinstellingen een rol spelen. Vorige week hebben wij nog kennisgemaakt met een Frans voorstel, dat heel breed gedragen wordt door veel hooggeplaatste personen, ook in de politiek, voor een Europees klimaatfinancieringspact. Daar zitten die componenten in, enerzijds subsidiëren en anderzijds het verstrekken van gratis of goedkope leningen via de Europese Investeringsbank. Er zijn natuurlijk ook tal van mogelijkheden om de financiële markten, de privémarkten, daarin een rol te laten spelen.

Het niveau waarop er moet worden geïnvesteerd in termen van bijvoorbeeld isolatie, komt uiteraard de regelgeving en normering toe.

Ik wil ook nog even ingaan op de wijze waarop wij onze huizen zullen verwarmen tegen 2050. In plaats van nog grotendeels te verwarmen met gas een stookolie en hier en daar nog wat met steenkool, zullen wij in het referentiescenario het grootste deel, namelijk 80 % van onze huizen, moeten verwarmen met alternatieve technologieën, zoals warmtepompen en/of andere elektronische verwarming. Er blijft nog een gedeelte gas en stookolie over, maar het grootste deel van die energie zal dus hernieuwbaar moeten zijn. Warmtepompen kunnen daar een belangrijke rol in spelen.

Op de analyse van de verschillende industriële sectoren ga ik nu niet in, maar ik toon u toch een grafiek om aan te geven dat ook de industrie haar rol zal moeten spelen. Het staat niet op de slide, maar wij zijn er uiteraard van uitgegaan dat er geen *décroissance*, geen *degrowth*, geen ontgroeiing zal zijn. De economische sectoren blijven groeien of blijven op peil in het referentiescenario. Er zullen heel belangrijke inspanningen nodig zijn om de efficiëntie van de processen te verhogen en er zal ook op alternatieve processen ingezet moeten worden. *Carbon capture and storage* speelt in de industrie in onze scenario's een belangrijke rol, wat u ziet in het blauwe balkje onder de nullijn aan de rechterkant van het 2050-scenario. In dit bestek kan ik daar echter niet in detail op ingaan. Voor een heel groot stuk valt dat onder de scope van het Europees beleid via het ITS, waarmee ik uiteraard niet negeer dat er voor de benodigde infrastructuur voor *carbon capture and storage* belangrijke federale en gewestelijke beleidsinspanningen nodig kunnen zijn. Ook ondersteuning via onderzoek en ontwikkeling kan meer dan relevant zijn om de sector te helpen om de reductietrajecten te behalen.

Sta me toe dat ik mij één conclusie permitteer. Het is moeilijk om conclusies te trekken uit mijn uiteenzetting, die ik al heb moeten comprimeren en waarvoor ik te veel tijd nodig had, maar wat mij persoonlijk een

absolute voorwaarde lijkt om vooruitgang te kunnen boeken met het oog op het uitstippelen van het beleid in al zijn nodige details op alle beleidsniveaus en op een manier die coherent is met om het even welke langetermijndoelstelling, is een langetermijnstrategie en -visie die wetenschappelijk onderbouwd is en gebaseerd kan zijn op scenario's zoals deze die wij hebben voorgerekend en die we actualiseren.

Ik las gisteren dat er een nieuw consortium van wetenschappelijke instellingen gelijkaardige oefeningen aan het doen is. Een wetenschappelijk onderbouwd beleid is echter noodzakelijk, waarbij nauwkeurig wordt gekeken wat mogelijk en nodig is, met welke sectoren en welke hefboomen. Er moet een maatschappelijk en politiek debat – dat hoort er uiteraard bij – over worden georganiseerd, zodat het niet blijft bij halftheoretische, door experts voorgeschreven emissietrajecten, maar dat er een interactie kan ontstaan met alle actoren van het beleid in de sectoren. Ik voel mij altijd geïnspireerd door de manier waarop men in Nederland de korteretermijndoelstellingen heeft ingevuld, met het poldermodel. Men moet dat natuurlijk niet per se in België kopiëren, maar een diepgaand, verregaand en heel breed maatschappelijk debat is gewenst. Het gaat om een systeemtransitie, om het gehele systeem, dus iedereen moet daarbij worden betrokken.

Men kan niet anders dan naar het geheel kijken, dus de strategie en visie inzake het gehele systeem moeten integraal en geïntegreerd zijn. Het moet over alles gaan, het moet niet alleen gaan – ik heb het zelf natuurlijk te veel gedaan – over de sectoren milieu en energie, waarvan men verwacht dat zij het klimaatprobleem oplossen. Het moet bijvoorbeeld ook gaan over hoe men de financiële markten zal laten investeren in de richting van koolstofarme technologieën en het sturen van de renovatie van gebouwen. Men moet een integrale en geïntegreerde benadering hebben. De aspecten van *policy coherence* zijn daarin natuurlijk extreem belangrijk, zodat verschillende initiatieven en hefboomen elkaar niet tegenwerken, maar elkaar proberen te versterken.

De visie moet, ten slotte, robuust zijn. Ik bedoel daarmee dat zij voldoende zekerheid moet bieden aan alle actoren van de samenleving, die eigenlijk in 2005 al hadden moeten beginnen met het ondernemen van acties. Dat geldt voor beleidsacties op elk niveau – ik heb de lokale overheden nog niet genoemd, maar zij spelen natuurlijk ook een rol. Zij moeten kunnen rekenen op een robuust kader, dat niet over vijf of tien jaar drastisch zal veranderen. Natuurlijk verdient in ons land ook het governanceaspect van het complexe geheel de nodige aandacht.

Met deze conclusie wil ik besluiten en u danken voor uw aandacht en uw tijd.

De **voorzitter**: Wij danken u voor uw uitgebreide en gedetailleerde uiteenzetting.

Ik veronderstel dat wij de slides kunnen krijgen. Dit was immers een hele boterham. Wij proberen alle informatie zoveel mogelijk op te sloppen, maar op dit vlak zijn eenieders mogelijkheden ietwat beperkt als het gaat over 90 tabel slides. Wij zullen dat dus zeker nog moeten bestuderen.

Ik geef nu onmiddellijk het woord aan de minister voor haar uiteenzetting.

**01.02 Marie-Christine Marghem**, ministre: Monsieur le président, je remercie M. Wittoeck d'avoir fait un très large panel de la globalité du problème auquel nous nous attaquons et du cadre dans lequel nous travaillons, qui montre que nous sommes dans une époque formidable. En effet, c'est l'époque de tous les défis et de tous les dangers. Mais il faut souligner que ce qui fait pièce à certaines déclarations, parfois fondées sur la volonté de faire peur et de figer l'action, c'est que c'est aussi une époque dans laquelle nous avons des outils. Nous sommes aujourd'hui en mesure de les utiliser pour travailler de façon déterminée pendant une décennie. Tous les indicateurs présents dans l'exposé très large de mon administration montrent que, si nous mettons un coup résolu, robuste, intégré avec tous les segments de notre société (la société civile, les industries, les administrations, le politique), nous pouvons atteindre un niveau d'engagement tel qu'à partir de 2030 – c'est évidemment l'objectif que nous poursuivons – l'effet vertueux de toutes les mesures que nous aurons prises de manière intégrée et forte donnera un résultat significatif qui nous entraînera, cette fois-ci, dans un cercle vertueux. Nous sommes vraiment à la croisée des chemins.

Monsieur le président, je vous prie de me corriger si je me trompe. Deux questions précises m'ont été adressées. On me demandait d'indiquer à la commission ce qu'il en est du *burden sharing* 2013-2020 ainsi que du Plan national Énergie-Climat au niveau du fédéral.

Cela a déjà en partie été ébauché par M. Wittoeck, ce qui entraînera peut-être quelques répétitions. Je m'en

excuse mais c'est la loi de ce type d'exercice. Je préférerais que M. Wittoeck commence son exposé, sachant bien qu'il allait, lui, le resituer dans le cadre général de l'accord de Paris et qu'il allait en profiter, à juste titre, pour nous présenter les pistes de réflexion qui, je n'en doute pas, seront très intéressantes pour tous les représentants politiques ici présents, afin de tracer des perspectives dans la période dans laquelle nous sommes qui nous mène à la constitution d'un nouvel exécutif fédéral et de nouveaux exécutifs régionaux, pôle politique qui a en charge la création du cadre favorable au développement de toutes les initiatives robustes qui sont nécessaires.

Pour ce qui concerne le niveau fédéral, je rappelle l'accord de gouvernement du 9 octobre 2014, qui détaille le rôle d'accompagnement du pouvoir fédéral. Je cite: "En menant une politique d'accompagnement dans le domaine de la fiscalité des biocarburants, des vélos, des normes de produits, des bâtiments publics fédéraux efficaces en énergie et des chemins de fer, le gouvernement soutiendra les Régions dans leur politique climatique ainsi que dans leur politique atmosphérique. Avec l'énergie éolienne offshore planifiée, cette politique d'accompagnement sera la contribution fédérale à la réalisation des objectifs belges du paquet sur le climat et l'énergie à l'horizon 2020 de l'Union européenne."

S'agissant du contexte récent, je vous rappelle que la Commission nationale Climat a été présidée jusque fin 2018 par la Région flamande. Elle est actuellement sous la présidence de la Région bruxelloise. Sous la présidence flamande, deux réunions ont eu lieu, à savoir une en février 2018 en vue d'établir un programme, l'autre en novembre afin de valider le Plan national Énergie-Climat, dont nous avons transféré le *draft* à la Commission européenne.

Je commencerai par l'accord de coopération sur le *burden sharing*. L'accord de coopération est le texte juridique contenant la transposition de l'accord politique de décembre 2015 relatif au *burden sharing* 2013-2020. Je rappelle qu'il a fallu un temps considérable avant que cet accord ne soit conclu, plus précisément six ans selon les uns, et huit ans selon les autres mais, quoi qu'il en soit, beaucoup trop pour pouvoir se doter en Belgique d'une gouvernance climatique afin de respecter nos obligations européennes sur la tranche 2013-2021.

Ce texte juridique (que vous connaissez puisqu'il a été adopté non seulement par notre Parlement mais aussi par tous les autres Parlements de ce pays (sept au total), le Conseil d'État ayant considéré qu'il s'agissait d'un accord mixte) contient plusieurs articles qui intéressent le pouvoir fédéral.

Selon l'article 9, qui se trouve à la section 2 consacrée aux politiques et mesures de l'État fédéral, celui-ci s'engage, pour la période de mise en conformité, premièrement, à poursuivre les politiques et mesures internes existantes mentionnées à l'annexe 5 de l'accord de coopération, qui permettent une réduction totale des émissions, estimées à 15 250 kilotonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>.

Dans ce contexte, l'État fédéral peut remplacer une politique ou une mesure par une autre politique interne équivalente lorsque celle-ci engendre une réduction d'émissions au moins égale à la réduction d'émissions de la politique ou de la mesure initiale. La réduction engendrée par la politique ou la mesure équivalente est calculée conformément à une méthodologie approuvée au préalable par la Commission Nationale Climat.

Deuxièmement, l'État fédéral s'engage à adopter et à mettre en œuvre de nouvelles politiques et mesures internes engendrant une réduction supplémentaire aux 15 250 kilotonnes d'équivalent pétrole de 7 000 kilotonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> pour la période 2016 à 2020 incluse, conformément au caractère linéaire de l'effort régional visant à réduire les émissions.

L'État fédéral met donc en œuvre toutes les mesures pour atteindre l'objectif visé et identifie ses politiques et mesures supplémentaires et la réduction qui y est liée, calculée conformément à la méthodologie dont je viens de vous parler.

L'article 16, § 1 doit également retenir notre attention. Il indique que le ministre en charge du climat au niveau fédéral transmet annuellement à la Commission Nationale Climat un rapport sur les politiques et les mesures. Celui-ci inclut un état des lieux sur leur planification et mise en œuvre. L'article 16 prévoit également que le ministre fédéral en charge du climat collecte les données régionales et fédérales nécessaires à l'évaluation annuelle de l'impact de ces politiques et mesures et développe les méthodologies visées à l'article 9 dont j'ai parlé.

Un article 24, dans la sous-section 2, dit que la Commission Nationale Climat peut demander à l'État fédéral

la soumission d'un plan d'action constitué de mesures correctives internes, si le rapport soumis dont je viens de parler à l'article 16 met en évidence le fait que l'État fédéral risque de ne pas atteindre l'objectif visé. La Commission Nationale Climat évalue, au plus tard le 31 décembre 2022, si l'État fédéral a atteint son objectif visé à l'article 9.

Quelles réalisations peuvent-elles être mises à l'actif du fédéral dans la perspective indiquée sur le plan réglementaire?

L'autorité fédérale a poursuivi la mise en œuvre des politiques et mesures existantes (15 250 kilotonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>) par la promotion des biocarburants - M. Wittoeck en a parlé -, par la promotion des transports publics, par les réductions fiscales pour les investissements économiseurs d'énergie dans les entreprises.

En outre, un nouveau set de six nouvelles politiques et mesures fédérales qui engendrent des réductions d'émissions supplémentaires dans le domaine de la politique des produits et des transports a été identifié afin d'honorer nos engagements dans le cadre de l'accord de coopération Burden Sharing 2013-2020.

Il s'agit des mesures suivantes:

- la mise en place de l'allocation "mobilité positive" que vous connaissez bien;
- la promotion de l'utilisation des vélos à assistance électrique;
- la diminution de la consommation d'énergie traction et hors traction (hors électricité) de la SNCB;
- le nouveau régime des droits d'accises pour l'essence et le diesel;
- la réduction de la consommation de combustibles fossiles issus de la mise en œuvre de la directive Ecodesign pour les catégories d'appareils ayant un impact sur le secteur non-ETS;
- la mise en œuvre du règlement sur les gaz à effet de serre fluorés (517/2014).

Ces nouvelles politiques et mesures, conformément au texte juridique de l'accord du Burden Sharing pour le niveau fédéral, ont été transmises officiellement à la Commission Nationale Climat le 19 avril 2017.

Quels sont les résultats des mesures mises en œuvre par le fédéral pour la période 2013-2020? Vous avez vu également les schémas graphiques qui ont été présentés par M. Wittoeck. L'impact actuel et futur de ces différentes mesures a été évalué dans le cadre d'une étude qui est disponible sur [climat.be](http://climat.be). Je peux vous communiquer le lien, à moins que M. Wittoeck puisse le projeter afin que tout le monde puisse le voir.

Selon cette étude, la contribution fédérale aux réductions d'émissions engendrées par la mise en œuvre des politiques et mesures fédérales s'élève cumulativement pour la période 2013-2020, à 86,6 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, sachant que 61 % de ces réductions, c'est-à-dire 53 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> sont obtenus dans le secteur non-ETS et que 39 %, c'est-à-dire 33,6 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> sont obtenus dans le secteur non-ETS (?).

J'ai ici un tableau très détaillé de cette étude, par politique et par mesure, en ETS et en non-ETS, et pour la période 2013-2020 en non-ETS. Nous pouvons vous le communiquer immédiatement.

J'en viens au rapportage prévu à l'article 16, que j'ai mentionné ci-dessus. Il y est dit que le ministre en charge du Climat au niveau fédéral transmet annuellement à la Commission nationale Climat un rapport sur les politiques et mesures lancées conformément à l'article 9. J'ai mentionné l'étude qui nous permet d'utiliser la méthodologie, d'évaluer et de faire ce rapport. Cette étude couvre l'ensemble de la période 2013-2020. Elle sert de référence pour chaque rapportage annuel. Ce rapportage est discuté au sein d'un groupe de travail "Politiques et Mesures" de la Commission nationale Climat, dans lequel siègent également des représentants des administrations régionales.

Dans les annexes se trouvent quelques éléments importants que je voudrais souligner. Ces annexes ont été accolées au texte juridique de l'accord sur le *burden sharing* 2013-2020. Je voudrais spécialement mentionner les annexes 4 et 5.

L'annexe 4 traite de l'accord relatif à l'affinement des données énergétiques produites par l'État fédéral. Celui-ci adopte, en concertation avec les Régions, par le biais d'un groupe de travail Bilan énergétique, dans le cadre de l'administration CONCERE, qui réunit les administrations fédérales et régionales, l'arrêté royal du 11 mars 2003, qui organise la collecte de données relatives à l'établissement du bilan pétrolier en vue de la fourniture annuelle des données des ventes de carburants par type de carburant (essence, gasoil, LPG) et



par Région, et ce conformément à la Conférence interministérielle Environnement élargie du 12 novembre 2015. Il l'a déjà fait.

Sur cette base la direction générale de l'Énergie du SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie effectue les analyses suivantes, qui sont de deux ordres. Il s'agit, premièrement, d'une validation des données et d'un éventuel affinement de la subdivision en secteurs du bilan pétrolier et, deuxièmement, d'une analyse et d'une comparaison des résultats de la collecte des données des ventes de carburants par Région, conformément à l'arrêté royal du 11 mars 2003.

Conformément à l'article 9 de l'accord du *burden sharing*, un engagement a été pris en vue de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum le surplus de carburant, notamment au moyen de l'échange de données. Le SPF Finances transmet chaque année au groupe de travail ad hoc "Transport routier" une analyse de l'évolution des accises par carburant. La DG Énergie du SPF Économie établit une comparaison de ces prix de carburant avec ceux pratiqués dans les pays voisins.

Ensuite, le SPF Finances transmet annuellement une base de données au groupe de travail. Elle concerne le relevé du remboursement du gasoil professionnel en litres et en euros, avec une subdivision entre entreprises belges et étrangères.

De plus, il est établi une analyse approfondie des chiffres du bilan pétrolier dès que le surplus de carburant dépasse les 10 %. Cela signifie que le groupe de travail informe la DG dans ce cas de figure.

Le dernier point se rapporte à l'harmonisation du bilan pétrolier avec les données du SPF Finances en guise de garantie pour les années 2013-2020.

L'annexe 5 vise les politiques et mesures de l'État fédéral – toujours conformément à l'article 9, qui est la base réglementaire que nous observons – au sujet des secteurs couverts par la décision n° 406/2009 de la Commission européenne. Sur la base des réponses que nous vous fournissons, nous pourrions approfondir tous les éléments de ce tableau relatif au résidentiel, aux sources d'énergie renouvelable, au transport, à l'industrie et au secteur tertiaire.

Dans le premier volet, vous trouvez la déductibilité fiscale pour investissement dans les économiseurs d'énergie. Dans le deuxième, vous avez les nouveaux pourcentages en biocarburant. Pour le transport, un objectif a été fixé en vue d'augmenter le nombre de passagers et de marchandises transportés par rail. En outre, des objectifs quantifiés ont été intégrés dans les contrats de gestion de la SNCB. S'y ajoute le plan d'investissement pour les années 2013-2025. Toujours pour le transport, on trouve également une intervention dans les frais de transport public pour les navetteurs ainsi que la convention du tiers payant. S'agissant de l'industrie, les investissements par les entreprises dans les économiseurs d'énergie bénéficient d'une déductibilité fiscale. De plus, les accises peuvent être réduites dans le cadre d'accords de branche.

Pour le secteur tertiaire, vous avez:

- la rénovation énergétique des bâtiments fédéraux que vous connaissez bien;
- la promotion du transport multimodal de marchandises;
- la promotion du covoiturage;
- la promotion de l'utilisation du vélo (indemnité au kilomètre et déductibilité fiscale);
- le cadre réglementaire des mesures fiscales pour la promotion du télétravail;
- la fiscalité automobile pour les véhicules de société, basée notamment sur le CO<sub>2</sub>.

J'en terminerai avec le résidentiel et le tertiaire pour vous dire que, dans ce cadre, vous avez un renforcement accru des normes de produits et l'installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments publics.

Pour les secteurs couverts par une autre directive, vous avez les règlements Ecodesign autres que chaudières et poêles et donc le renforcement des normes en vue d'atteindre des objectifs de santé et/ou d'environnement dans le résidentiel et le tertiaire.

Pour le secteur de l'énergie renouvelable - vous avez encore vu hier que le nouveau parc éolien Norther commençait à produire -, vous avez les mesures qui contribuent à l'objectif en renouvelables sur la base de la configuration actuelle et qui vont nous mener en 2020 à une puissance installée en Mer du Nord de 2,2 GW.

Vous avez également la révision du mécanisme de soutien à la production d'éoliennes offshore. Nous l'avons accompli sous cette législature et nous avons drastiquement diminué le soutien fourni aux exploitants des parcs éoliens, ce qui, tout en allégeant la facture du consommateur, va néanmoins et heureusement permettre l'installation des dernières capacités qui vont nous mener en 2020 à la puissance de 2,2 GW. Et vous avez le déploiement jusqu'en 2030 - je déborde un peu mais c'est une continuité par rapport aux tableaux macros qui ont été présentés par M. Wittoeck -, d'une capacité supplémentaire de 1,8 GW sur la base cette fois-ci de la concurrence introduite dans le cadre de marchés publics et sur un territoire de 221 km<sup>2</sup> dans notre Mer du Nord.

Nous pensons également que nous pourrions encore développer une petite bande de terrain de 80 km<sup>2</sup> juste à côté de cette bande de 221 km<sup>2</sup>. Ce projet nécessite une étude. Je pense qu'à ce moment-là, nous aurons vraiment rempli autant que possible notre petite Mer du Nord, mais nous aurons montré à travers cela, puisque nous sommes très bien classés sur le plan international en termes de développement offshore, que nous étions pionniers en cette matière.

J'ajoute qu'à côté et sur la plaque qui sera bientôt productrice d'électricité Rentel, nous avons prévu de développer la prise en mer. Le *plug* permet aux parcs éoliens qui seront installés d'ici 2020 de se raccorder via Elia par une prise installée en mer. Elle permettra par des développements ultérieurs de nous relier à d'autres parcs offshore en Mer du Nord, avec d'autres pays qui nous entourent qui sont les Pays-bas, le Danemark, la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

De ce fait, nous avons également renforcé notre réseau de transmission sur terre.

J'en viens maintenant au Plan national Énergie-Climat, la deuxième question qui m'était posée.

Ce plan et toutes ses annexes a été transmis en projet le 31 décembre 2018, c'est-à-dire dans les délais prévus par le règlement Gouvernance. Nous sommes d'ailleurs un des premiers pays européens à avoir réussi, malgré notre complexité institutionnelle qui évolue chaque jour vers un mieux - j'ose le dire -, à transmettre notre plan à l'Europe.

Comme M. Wittoek vous l'a indiqué en détail, nous sommes en interaction avec la Commission européenne pour travailler sur ce plan et recevoir ses recommandations afin de l'améliorer.

Par ailleurs, vous savez aussi qu'il y a eu un déclencheur puissant provenant de la société civile pour augmenter encore notre capacité à améliorer notre gouvernance interne. Dans ce cadre, les quatre niveaux de pouvoir ont la volonté d'encore augmenter nos ambitions reprises dans le Plan national Énergie-Climat et d'accroître notre interaction avec la Commission européenne pour que notre Plan national Énergie-Climat, définitif cette fois, celui qui sera validé au terme de nos échanges avec la Commission, soit encore plus robuste.

Vous savez que le projet actuel du Plan national Énergie-Climat est public et disponible via les sites web de la Commission Nationale Climat et du SPF Économie, DG Énergie. Vous savez aussi que la Commission européenne dispose de six mois pour faire ses recommandations. Comme leur nom l'indique, celles-ci ne sont pas contraignantes mais j'insiste pour dire que le règlement de Gouvernance prévoit que les États membres doivent en tenir compte dans leur plan définitif pour la fin de cette année.

En attendant les résultats de l'examen par la Commission et en laissant vivre l'interaction entre la Belgique et la Commission à ce sujet, l'accent est mis aujourd'hui sur la consultation publique. En effet, ce projet doit être soumis à consultation publique au niveau national, conformément aux articles 10 et 11 du règlement de gouvernance, et au niveau régional avec nos pays voisins et les organisations régionales partenaires, conformément à l'article 12 du règlement de gouvernance.

Comme ils y sont invités, les organes consultatifs régionaux et fédéraux compétents sont en train d'élaborer une recommandation commune avant la fin du mois de mai. Le grand public sera consulté très prochainement, dès la fin du mois de mars, dans le cadre d'une consultation publique nationale via les réseaux sociaux et internet.

Il existe également, dans les Régions, des processus de consultation concernant leurs plans spécifiques. Parallèlement aux processus de consultation nationaux, les pays voisins et les partenaires régionaux dans le cadre du Benelux, et par extension le Forum pentalatéral, seront également consultés dans le cadre du

dialogue régional énergie-climat, plus spécifiquement pour les aspects transfrontaliers de ce dialogue, tels que nous les avons établis fin de l'année dernière.

En somme, le calendrier se résume comme suit. Fin février, transmission du questionnaire final à l'organe externe choisi pour la consultation, pour une vérification finale. Fin mars, lancement de la consultation publique. Six semaines pour les réactions. En juillet, les résultats seront fournis par le bureau de consultance qui assume ce processus de consultation.

Grâce à cette consultation publique, grâce au travail de ce Parlement, de l'intervention de tous les groupes d'intérêt, du grand public, des pays voisins, des partenaires régionaux, nous aurons un enrichissement supplémentaire qui nous permettra de poursuivre le dialogue avec la Commission européenne, d'avoir tous les éléments pour finaliser notre plan et de disposer du guide pour notre transition bas carbone 2030 et 2050.

En tant qu'État membre, nous devons également préparer la stratégie à long terme. Nous en avons largement fait écho à travers ce qui a été dit par M. Wittoek. Dans ce cadre – qui est plus un cadre de perspective –, toutes les conclusions et toutes les richesses issues du travail que nous avons lancé au niveau de tous les *stakeholders* de chaque niveau de pouvoir relativement au *carbon pricing* nous permettent aujourd'hui d'avoir une banque de données très développée et chiffrée – notamment avec le Bureau du Plan et un consultant extérieur – pour pouvoir réfléchir à la meilleure manière d'impliquer tous les secteurs et d'agir sur tous les vecteurs afin d'avoir une économie bas carbone en 2050.

En tant qu'État membre, nous préparons cette stratégie à long terme, qui est aussi une obligation en vertu du Règlement gouvernance d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les travaux préparatoires à la mise en place d'un groupe de travail dédié à cette stratégie sont en cours au sein de la commission nationale climat et de la concertation énergie CONCERE-ENOVER.

L'apport du Parlement sur les processus PNEC et stratégie à long terme est grandement apprécié et le travail interparlementaire sur le climat, notamment au travers de la résolution interparlementaire que vous avez prise, est une source d'inspiration pour nous.

Il existe un tableau récapitulatif de principaux objectifs de la Belgique tels que repris dans le Plan national Énergie-Climat, qui a déjà été projeté par M. Wittoek.

La liste indicative des mesures d'accompagnement du fédéral en soutien aux mesures régionales dans le cadre du projet de Plan national Énergie-Climat 2030 est assez longue. Je vais la parcourir le plus brièvement possible. Nous pourrions y revenir de manière plus approfondie dans le cadre des questions.

À part les mesures d'accompagnement, l'État fédéral n'a pas de compétences autonomes en matière climatique.

Dans le cadre de cette politique d'accompagnement des Régions vers la réalisation effective des objectifs climatiques conjoints en Belgique, l'État fédéral s'engage à poursuivre les politiques et mesures internes existantes et à mettre en œuvre les mesures préconisées dans le Plan national Énergie-Climat. C'est une citation de ce Plan.

Pour la fin mars 2019 – c'est ce que nous sommes en train de faire –, le fédéral examine les demandes que les Régions lui ont envoyées dans le cadre de leur contribution au Plan, actualisera en fonction les listes des mesures fédérales d'accompagnement et les chiffrera en termes de moyens et de résultats au minimum pour les bâtiments et les véhicules fédéraux ainsi que pour la SNCB. Les mesures fédérales seront également actualisées lors des évaluations successives du Plan national Énergie-Climat. Cela concerne le suivi au long court.

Pour la dimension décarbonisation et efficacité énergétique, je commence par le secteur de l'énergie. Les politiques et mesures fédérales sont liées aux compétences en matière d'énergies renouvelables incombant à l'État fédéral. D'une part, il s'agit de l'obligation d'incorporer dans le transport des biocarburants durables dans le diesel et l'essence et, d'autre part, de poursuivre le développement de l'énergie éolienne off shore.

En ce qui concerne l'incorporation des biocarburants, le mélange des matières doit être de 14 % de biocarburant; en outre, il doit être effectif en 2030. Ce processus est suivi pour vérifier la tenabilité technique

d'un mélange élevé et ambitieux comme celui-là. Il sera évalué tous les deux ans et suivi au moyen d'une planification.

Un plan interfédéral est également développé et suivi au niveau des entreprises pour atteindre ces objectifs. Le suivi de la tenabilité technique de cette évolution se fait en ligne, dans le respect de nos obligations européennes. C'est un point d'attention particulier pour la Commission européenne avec laquelle il fait l'objet d'échanges continus.

En ce qui concerne les autres mesures, nous mettons en place un cadre technique et réglementaire pour permettre l'injection de biogaz, de gaz synthétique et d'hydrogène dans les infrastructures existantes, une pratique qui est d'ailleurs déjà largement répandue au niveau de Fluxys.

Sur le plan de l'efficacité énergétique, nous poursuivons les travaux d'optimisation, y compris ceux de l'infrastructure des bâtiments (notamment le bâtiment qui abrite mon cabinet) ainsi que de l'infrastructure en termes de gaz et d'électricité au niveau des gestionnaires de réseaux de transmission et de gaz.

Pour ce qui concerne le ministère de la Défense, un dialogue a été établi sur l'installation d'éoliennes onshore autour des zones militaires actuellement interdites d'accès ainsi que des zones situées autour des aéroports.

Dans le plan d'aménagement des espaces marins pour la période 2020-2026, nous avons prévu plusieurs zones pour des activités industrielles et commerciales, zones pouvant directement ou indirectement contribuer à la réalisation des objectifs nationaux en matière d'énergie et de climat.

En ce qui concerne le niveau fédéral, vous savez que, à l'horizon 2040, tous les bâtiments fédéraux devront être neutres sur le plan énergétique. Pour respecter et atteindre ce scénario d'une réalisation de 40 %, nous sommes en train de chiffrer des mesures en termes de moyens et de résultats, bien que des travaux de restauration et de rénovation soient déjà en cours sur ce plan, mais nous voulons vraiment une planification rigoureuse pour la totalité de nos bâtiments, qui nous mène à cet effort de moins 40 %.

S'agissant de l'installation de chaudières, cet aspect concerne aussi bien le niveau régional que le niveau fédéral, notamment pour ce qui est des mesures d'accompagnement avec les Régions et du scénario d'interdiction progressive de la mise sur le marché et/ou de l'installation de chaudières utilisant des combustibles fossiles à partir de 2035.

Ici, le pouvoir fédéral peut agir sur le plan de la fiscalité et de la TVA, et nous sommes en train d'évaluer si le champ d'application du taux réduit de la TVA de 6 % dans le cadre de la rénovation ainsi que de la démolition et de la reconstruction de bâtiments peut faire l'objet d'un plan avec des villes pilotes qui seraient retenues pour tester notre capacité de rénover notre bâti et d'y inclure un chauffage efficient - chauffage qui sera d'autant plus efficient que le bâti sera correctement isolé.

Concrètement, j'ai rencontré la confédération générale des métiers de la construction à Batibouw voici deux jours. Je me suis aperçue qu'elle plaide clairement pour la destruction de bâtiments difficilement rénovables, pour la construction de nouveaux bâtiments et pour la généralisation d'un taux de TVA à 6 % pour ces reconstructions, sachant que la reconstruction est immédiatement beaucoup plus performante et sans doute, à long terme, beaucoup moins coûteuse en isolation du bâtiment et en chauffage, ce qui diminue les gaz à effet de serre.

Je poursuis avec le niveau fédéral et l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 d'un régime optionnel de soumission à la TVA de la location de bâtiments neufs, utilisés dans le cadre de l'activité économique de l'assujetti preneur de bail. Cette mesure peut également accélérer la rénovation du parc immobilier professionnel belge en permettant une diminution significative de la TVA due sur les frais des nouvelles constructions.

Dans le domaine de la construction des bâtiments fédéraux, nous essayons, comme vous le savez que nos bâtiments soient neutres à l'horizon 2040, mais à côté de cela, il faut considérer la diminution de la consommation d'énergie hors traction de la SNCB et d'Infrabel. Il faut savoir qu'entre 2005 et 2017, la SNCB a réduit sa consommation d'énergie hors traction de 17,5 %, ce qui n'est pas rien. Cet effort sera poursuivi dans les années à venir. Entre 2016 et 2022, la SNCB vise une réduction supplémentaire de 7 %.

La Défense participe également à ce plan dans le cadre de la gestion de ses infrastructures. Elle respecte les législations PEB. Dans ses limites budgétaires, elle a, en particulier, pour objectif d'appliquer dans ses bâtiments neufs et assimilés une performance énergétique neutre dès le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Elle veut aussi améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments existants, dans le cadre de petits travaux de rénovation, en vue de diminuer sa consommation de fuel et de gaz.

La Régie des Bâtiments n'est pas en reste et dispose d'un tableau destiné à mesurer son efficacité énergétique, qui peut vous être transmis à votre demande.

En termes de consommation énergétique, il faut savoir que le SPF Économie a commandé une étude visant à déterminer le stock des appareils installés, en définissant leurs classe et label énergétiques. Le but est évidemment, dans le cadre du Plan national Énergie-Climat, d'étudier les développements politiques possibles basés sur le label énergétique européen et d'en évaluer le potentiel en termes d'économies d'énergie.

Les politiques régionales sont soutenues par le fédéral. Nous avons élaboré une étude de faisabilité afin d'établir un inventaire ou un cadastre énergétique des actifs immobiliers belges dans le secteur public et privé, aussi bien d'un point de vue qualitatif que quantitatif.

Bien que vous le sachiez, puisque M. Wittoeck en a parlé, je vais quand même rappeler que le Pacte national pour les investissements stratégiques prévoit que l'essentiel des investissements publics se concentreront sur la rénovation en profondeur des bâtiments publics. D'après le Pacte, à l'horizon 2030, cela représentera 17 milliards en projection linéaire d'investissements, dont 1,65 milliard pour les bâtiments publics fédéraux, soit 150 millions d'euros par an.

En mobilité et en transport, le fait de favoriser et de réguler les carburants alternatifs, tels que les biocarburants, de renforcer leurs critères de durabilité à l'échelle européenne, ainsi que de limiter le recours aux solutions de rechange problématiques en les excluant progressivement, constitue une politique de fond pour le fédéral. Avec les Régions, nous voulons promouvoir l'électrification des transports – notamment les voitures et les vélos. À cette fin, nous étudions avec elles, et en concertation avec les États membres de l'Union européenne, l'introduction d'un mécanisme permettant d'assurer une transition vers des énergies sans carbone, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Dans ce registre, nous allons renforcer les normes d'émission dans le secteur maritime. Vous avez vu qu'avec le ministre De Backer, nous avons organisé récemment au Palais d'Egmont un colloque international relatif à la préservation des milieux marins, en rapport avec la production énergétique. À cette occasion, notre attention avait été attirée sur la navigation et l'impact sur la biodiversité dans les milieux marins.

En Belgique, nous avons un accord de coopération interfédéral en matière de mobilité durable d'ici 2020, en tenant compte de tous les domaines politiques concernés qui sont très larges. Je le dis souvent et je le répète – nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'en débattre politiquement dans les médias avec certains intervenants présents ici –, nous considérons que la mobilité est vraiment – cela a été démontré dans les *slides* de M. Wittoeck – un enjeu fondamental sur lequel nous devons mettre le paquet, tous, c'est-à-dire le fédéral et les Régions, les politiques, les entreprises et la société. En effet, c'est vraiment le vecteur le plus important sur lequel nous pouvons peser pour arriver à atteindre nos objectifs de neutralité carbone.

Cet accord de coopération repose, comme le Pacte énergétique interfédéral, sur une vision interfédérale de la mobilité qui inclut énormément de vecteurs tels que les infrastructures, l'économie, l'environnement, l'énergie, l'aménagement du territoire, la fiscalité et l'innovation. Dans ce cadre, toujours dans un mixte croisé de gouvernance avec les Régions, nous avons un cadre réglementaire ou en cours d'élaboration pour proposer des alternatives aux véhicules de société. Il s'agit du budget mobilité et de la mesure "*cash for car*" toujours dans une perspective d'amélioration continue permettant de répondre à nos objectifs.

Nous tentons de diminuer les externalités liées aux voitures de société pour lutter contre la pollution de l'air et la congestion et pour la sécurité routière, en envisageant d'autres réductions des charges sur le travail et une simplification du système ainsi qu'un verdissement du parc de ces voitures. Pour l'avoir voté récemment, vous savez que le budget mobilité est lié pour celui qui veut garder cette voiture de société (voiture-salaire) à des exigences beaucoup plus élevées en matière environnementale.

Pour le rail, au niveau fédéral, il y a une optimisation du transport ferroviaire qui se traduit par une plus grande compétitivité et une plus grande rencontre des attentes des voyageurs. Pour favoriser un *modal shift*

vers le rail en améliorant l'offre ferroviaire – il y a encore du travail mais nous nous y attelons–, des investissements importants devront continuer à être réalisés dans les prochaines années. Il y aura la finalisation du RER pour 2031...

**01.03 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): (...)

**01.04 Marie-Christine Marghem**, ministre: La présentation de M. Wittoek a pris un certain temps. Je ne connais pas les impératifs du président. Je veux bien continuer jusqu'à une certaine heure et reprendre à une autre occasion car j'ai encore des choses à dire. C'est un sujet extrêmement complexe qui mérite toute l'attention, tant dans la présentation par l'administration que du politique. Qu'en pense le président?

De **voorzitter**: Collega's, ik begrijp dat de minister nog materiaal tot 13 uur heeft. Onze werkzaamheden kunnen wij niet langer dan tot 13 uur rekken, gelet op het feit dat de commissie voor de Volksgezondheid vanaf 13 uur een hoorzitting over de klimaatwet organiseert. Langer werken dan tot dat tijdstip lijkt mij dus niet mogelijk.

Een mogelijkheid is dat de minister haar discours uitrolt en wij een nieuwe datum zoeken waarop wij potentieel vragen kunnen stellen en er ook ruimte voor antwoorden is. Ik kan mij immers voorstellen dat wij, als verscheidene parlementsleden vragen willen stellen over alle informatie, die nu is gegeven, en de antwoorden daarop ongetwijfeld ook de nodige tijd in beslag zullen nemen, niet voor 13 uur kunnen afwerken.

Mijn voorstel zou dus zijn dat de minister voortdoet tot 13 uur en wij een nieuwe sessie zoeken waarin de vragen kunnen worden gesteld. Dat geeft ook de ruimte om de veelheid aan informatie, die hier zowel door de heer Wittoeck als door de minister naar voren is gebracht, nader te bestuderen.

**01.05 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le président, dans ce cadre, je voudrais savoir s'il existe un support écrit de la présentation de Mme la ministre dont nous pourrions disposer afin de préparer nos questions. J'ai essayé de tout noter. Peut-être M. Nollet peut-il mettre ses notes à notre disposition.

**01.06 Marie-Christine Marghem**, ministre: Monsieur, non seulement il y a un support écrit ... Que dites-vous?

De **voorzitter**: De heer Van Hees vroeg de nota's van de heer Nollet. Er is een integraal verslag.

**01.07 Marie-Christine Marghem**, ministre: Monsieur Van Hees, vous aurez un support écrit qui, je n'en doute pas, fera l'objet de vos lectures de chevet. Il y a non seulement un support écrit mais il y a aussi des tableaux. Nous aurons tout le loisir d'en discuter ultérieurement.

De **voorzitter**: We gaan even na of er ondersteuning van de innerlijke mens mogelijk is in de vorm van sandwiches.

**01.08 Olivier Maingain** (DéFI): Madame la ministre, pourriez-vous nous communiquer un compte rendu écrit de votre exposé?

**01.09 Marie-Christine Marghem**, ministre: Oui.

**01.10 Olivier Maingain** (DéFI): Vous êtes très aimable.

**01.11 Marie-Christine Marghem**, ministre: Cela vous permettra de fourbir vos questions de façon beaucoup plus opérationnelle pour notre prochaine réunion.

**01.12 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, je ne souhaite pas intervenir ici pour dire que les éléments que vous avez développés ne sont pas importants ni intéressants. En effet, il s'agit de la liste de toutes les mesures que vous avez déjà mises en place et que vous imaginez.

Mais le fait est que l'exposé de M. Wittoeck nous amène à penser que cela est insuffisant puisque, si on regarde les chiffres, on constate qu'on n'atteint pas les cibles telles qu'elles sont définies pour l'instant, cibles elles-mêmes insuffisantes.

Selon moi, notre temps est compté et il faut, à un moment donné, aller à l'essentiel.

**01.13 Marie-Christine Marghem**, ministre: Écoutez ...

**01.14 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, c'est moi qui ai la parole.

**01.15 Marie-Christine Marghem**, ministre: Je vois très bien comment vous amenez politiquement votre affaire!

**01.16 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je pense avoir la parole.

**01.17 Marie-Christine Marghem**, ministre: Je vous répondrai.

Le **président**: Monsieur Nollet, veuillez poursuivre.

**01.18 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je souhaite intervenir au sujet des priorités. En effet, il y a eu un accord pour que nos travaux puissent être organisés parallèlement à la commission Climat avec la commission Santé où le texte est également examiné. On sait qu'un nouveau rendez-vous en commission Climat est déjà fixé pour d'autres auditions. Il est prévu que nous entendions Jean-Pascal van Ypersele, Jos Delbeke et la Coalition Climat, mercredi 13 mars au matin. Là aussi nous sommes limités dans le temps puisqu'il est prévu que nous travaillerons mercredi après-midi et jeudi matin sur la loi climat. J'ai donc un peu l'impression que nous nous trouvons face à une volonté d'occuper un espace relativement inutile dans la mesure où les priorités sont ailleurs. Je pense ici à l'intervention de M. Wittoeck.

**01.19 Marie-Christine Marghem**, ministre: Monsieur le président, je souhaiterais répondre.

Monsieur Nollet, je vois évidemment très bien le positionnement politique qui est le vôtre. C'est tout à fait légitime puisqu'on se trouve dans une enceinte politique.

Mais étant en contact permanent avec les jeunes qui manifestent chaque jeudi, j'ai acquis une expérience qui m'amène à penser que le problème est aussi un problème de communication.

Je vais vous dire comment j'ai vécu les choses très concrètement. J'ai invité, lors du colloque organisé au Palais d'Egmond, quelques-uns de ces jeunes. J'ai donc eu l'occasion de discuter avec ces derniers. Lors de la première rencontre, les jeunes m'ont fait savoir qu'ils attendaient que le monde politique fasse résolument quelque chose car ils avaient l'impression qu'il ne fait rien. À l'occasion de la rencontre que j'ai eue la semaine dernière, après x manifestations, échanges et dialogues avec les mêmes représentants des jeunes, ils m'ont fait immédiatement savoir qu'il y avait un problème de communication.

Cela signifie qu'ils me disent qu'en réalité, en entendant tout ce qui se fait au départ d'entreprises, d'ONG, de représentants politiques et tout ce qui avance dans le monde, ils ont une perception beaucoup plus exacte de la réalité et ont donc tendance à voir les choses à 360 degrés alors qu'au début, ils les voyaient à travers un prisme réducteur. Cela a été important dans le message, dans l'impulsion et dans la demande. Cela, personne ne le conteste.

Par conséquent, je trouve paradoxal – mais comme vous m'y avez habituée, monsieur Nollet, je ne relèverai pas cette façon de vous exprimer – de dire que "ce n'est pas que la ministre dit des choses qui ne nous intéressent pas mais on voit quand même bien dans les tableaux qu'on n'y arrive pas". Pour ma part, même dans une situation très complexe comme celle que nous vivons, je vois toujours le verre à moitié plein alors que vous, vous voyez systématiquement le verre à moitié vide!

Imaginez-vous que pour arriver à atteindre nos objectifs – ce qui est notre volonté affirmée, réaffirmée, résolue –, il faut passer par une action quotidienne sans discontinuer, depuis des années et pour encore des années! Il n'y a rien à faire, à partir du moment où on entre dans une responsabilité collective, où on échange collectivement avec tous les segments de la société pour parvenir à un résultat global qui est celui que l'humanité doit atteindre, nous avons une série d'actions qui existent, qui s'amplifient, qui vont être accompagnées d'actions complémentaires. Je l'ai expliqué avec l'éolien off shore. C'est une action; c'est la production d'énergie renouvelable en mer du Nord où nous sommes pionniers en Belgique.

Cela suffit d'entendre systématiquement des arrêts consistant à dire que nous sommes à quelques semaines de la fin de l'action d'un exécutif, que le message crié dans la rue est le bon message: "Rien n'a été fait!". C'est faux! C'est totalement faux!

Les jeunes me disent spontanément que ce qui manque, c'est de la communication. À partir du moment où cette communication doit être restituée, je me ferai un devoir de la restituer comme il convient. J'estime que politiquement, c'est une responsabilité que nous devons tous assumer de dire: "Voilà ce qui existe. Voilà ce que nous voulons faire. Voilà vers quoi nous voulons nous engager."

Monsieur le président, si vous le permettez, je n'occupe pas l'espace. Pas du tout. Je suis à la disposition de la commission, même le week-end ou pendant les vacances de Carnaval ou de Pâques. Cela ne me pose aucun problème. J'ai toujours été extrêmement disponible. Si vous voulez, on répondra à vos questions en long, en large et en travers, même le soir ou la nuit s'il le faut. On l'a déjà fait. Je ne crois donc pas être suspecte en cette matière.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik stel inderdaad voor dat u uw uiteenzetting voortzet.

**01.20 Marie-Christine Marghem**, ministre: Merci. J'en étais donc au trafic ferroviaire et au RER. Qui a sorti le dossier moribond du RER de son cercueil? Ce gouvernement. Nous avons ressorti ce dossier pour qu'il puisse profiter à l'ensemble de la société, dans un terme fixé à 2031.

Vous savez que nous avons équipé notre réseau ferroviaire d'un système de sécurité, modernisé l'axe Bruxelles-Luxembourg, augmenté l'axe Gand-Bruges, de même que l'accès à l'aéroport de Gosselies. Plusieurs lignes ont été électrifiées. Autant de mesures opérationnelles allant dans le sens d'une offre plus efficace et efficiente à l'égard du public.

En ce qui concerne le fret, au niveau fédéral et régional, pour la promotion du transport par chemin de fer des marchandises, afin d'accroître la part modale de ce transport dans l'ensemble de nos transports, des investissements ciblés vont être réalisés pour accentuer la plurimodalité: des travaux permettant la circulation de trains de 740 mètres, l'amélioration de connexions ferroviaires avec des plateformes logistiques, la construction ou la remise en service de chaînons manquants dans le réseau, l'augmentation de la capacité de l'axe Zeebrugge-Gand et l'amélioration constante d'infrastructures accessoires.

En ce qui concerne les mesures relatives à l'exploitation du réseau ferroviaire, nous mettons en œuvre des règles de priorité supplémentaires pour la location de sillons et la création d'un organisme neutre de promotion du fret ferroviaire, en actualisant un mécanisme de "subside fret" prévu pour après 2020 afin de favoriser, toujours, le modal shift.

En termes de fiscalité, toujours de manière croisée entre le fédéral et les Régions, la réforme du cadre parafiscal permet de promouvoir la mobilité durable et l'intermodalité. Cela joue aussi un rôle important.

Au niveau du fédéral, nous voulons permettre le cumul d'un abonnement de train annuel avec d'autres modes actifs ou collectifs pour un certain nombre de jours par an, cela pour permettre de libérer ceux qui sont spontanément favorables à la plurimodalité, la diminution de gaz à effet de serre et l'abandon du transport individuel. À ce sujet, d'autres propositions fleurissent qui vont notamment vers la proposition de gratuité sur le transport. Elle est intéressante.

Aux niveaux fédéral et régional, de la même façon, nous insistons pour que le secteur de navigation aérienne prenne des engagements concrets et élabore une feuille de route afin de réduire substantiellement les émissions de gaz à effets de serre dont il est responsable. Nous voulons parvenir à une navigation aérienne à zéro émission d'ici 2050, ce qui devrait être l'ambition de tous les pays car nous savons aussi que nous ne pouvons pas réaliser cela seuls. Nous voulons porter ce débat sur le plan européen, ce que nous faisons.

En ce qui concerne les vélos de société et la lutte contre le vol de vélos, il existe des mesures fiscales en lien avec les Régions. Nous voulons donc accompagner les Régions sur cette voie.

Pour les navires et les poids lourds ainsi que le transport public, nous voulons passer à la technologie CNG et LNG avec les Régions. Nous avons également des mesures en lien avec elles.



En ce qui concerne la voiture, au niveau fédéral, nous avons la normalisation au niveau des pneus et des carburants. Au niveau fédéral, nous voulons favoriser et accentuer cette politique des voitures partagées, du covoiturage et du télétravail. Le soutien au covoiturage et à l'autopartage passe entre autres par l'harmonisation et la simplification de notre cadre fiscal et parafiscal ainsi que l'organisation de campagnes de promotion et de sensibilisation et de soutien aux initiatives privées, en intégrant des initiatives dans la mobilité.

Le développement des véhicules autonomes partagés est également une source de réflexion pour l'avenir car vous voyez qu'il y a des expériences pilotes qui pourraient être largement développées sur notre territoire. Nous le faisons aussi, parce que c'est une politique éminemment régionale, en lien avec les Régions.

Afin de contribuer également aux objectifs d'immobilité, la Régie des Bâtiments est en train d'étudier la possibilité de prévoir des bâtiments équipés pour l'électromobilité par l'installation de bornes dans les "parkings privés" des bâtiments, de même qu'au niveau des gares pour la SNCB. En ce qui concerne le lien avec le rail, tout ce qui est hors traction dans la SNCB concerne ces bâtiments. Le but est aussi de diminuer la consommation d'énergie en traction (lorsque les trains roulent) de 4 % par voyageur-kilomètre en 2022 en comparaison de la norme existante en 2017.

Nous voulons également réfléchir à la réduction des coûts de l'électricité utilisée pour le transport par les chemins de fer; en concertation avec le secteur ferroviaire, en tenant compte du cadre juridique européen, le gouvernement fédéral examine la poursuite de mécanismes de subsides pour le fret ferroviaire après 2020.

Pour les navigations aérienne et maritime, le fédéral étudie les émissions des secteurs en Belgique et analyse les mesures de réduction de carburant émettant des gaz à effet de serre, continuant à plaider au niveau international en faveur d'un transport maritime à zéro émission d'ici 2050 et d'une navigation à zéro émission au même terme.

En termes d'aides à l'investissement, le Pacte national pour les investissements stratégiques prévoit que l'essentiel des investissements se concentrera sur l'entretien et le développement des réseaux et des services de transport intégrés. Le total des investissements pour ces propositions est estimé entre 20 et 24 milliards d'euros. Le coût de l'entretien est estimé à 9 milliards d'euros et le coût du développement du réseau à 13 milliards d'euros. De ce montant, 7 milliards proviennent d'investissements dans les infrastructures ferroviaires pour les marchandises et les personnes et 2 milliards dans les voies navigables ainsi que 3 milliards dans d'autres projets de transport. Sachez que 14 % proviennent de sources privées, y compris des structures de partenariats public-privé et/ou des modes de péage.

Concernant l'industrie, pour le fédéral et les Régions, nous voulons continuer à soutenir, sur le plan fédéral, à soutenir les entreprises dans le cadre de contrats énergétiques ou dans le cadre des accords de branches qui incitent l'industrie à diminuer les émissions et à être plus sobre au plan énergétique pour que les efforts de ces industries, qui sont déjà bien présents, continuent et s'accroissent d'ici 2030, en tenant compte naturellement de la compétitivité et du besoin de se retrouver dans une situation compétitive favorable au sein de l'Union européenne.

Dans le cadre d'une amélioration continue, il y a un rapportage qui doit être fait afin de voir comment on finit par se passer définitivement des substances fossiles, ce qui reste un point délicat.

En ce qui concerne l'économie circulaire, vous savez que nous avons un plan fédéral et nous travaillons en lien avec les Régions à l'actualisation et à la mise en œuvre d'une carte nationale de l'économie circulaire. Nous établissons un plan d'action avec les Régions au niveau des gaz F, y compris sur les normes de produits et leur utilisation.

Nous voulons également proposer une analyse du cycle de vie, qui cartographie la production totale du CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie, et intégrer cette analyse dans un test de durabilité standard. Pour nous, cette analyse doit en tout cas être appliquée aux produits qui favorisent l'efficacité énergétique et aux produits ou aux pièces nécessaires à la production d'énergie renouvelable. Cette action doit également s'inscrire comme une sous-action de la mise en œuvre des méthodes de calcul de l'empreinte environnementale des produits, afin d'éviter des transferts d'impact et afin d'avoir une vue globale sur cette question.

En ce qui concerne les mesures transversales et les instruments fiscaux et financiers dont nous voulons

disposer, l'objectif est qu'il y ait un glissement des charges des matières premières moins fossiles vers les matières premières plus fossiles. C'est-à-dire que nous voulons qu'un *shift* se fasse par la fiscalité. Comme cela a été indiqué, ce sont nos lignes directrices vers les matières moins fossiles. Nous voulons inciter fiscalement à l'utilisation de ces matières. Nous visons la disparition progressive du soutien accordé aux carburants fossiles, et des flux financiers cohérents avec une transition vers une société bas carbone.

Pour terminer mon exposé, j'en arrive aux travaux que nous avons effectués au niveau du *carbon pricing* et à toutes les sources d'inspiration et les perspectives que nous pouvons dégager de ce travail. L'étude publiée fin juin 2018, au niveau fédéral, consiste en une recherche exploratoire des possibilités d'une tarification carbone comprenant une taxe carbone. Il peut s'agir d'un instrument fiscal, dont l'impact dirigeant pourrait être significatif pour les différents secteurs non-ETS, dont le transport, le bâtiment, l'industrie et l'agriculture.

Toutefois, des études supplémentaires sur la mise en œuvre pratique et la faisabilité sont évidemment encore nécessaires, compte tenu de la répartition des compétences - mais nous avançons - et de la répartition des recettes entre les Régions et le gouvernement fédéral, pour la bonne et simple raison qu'il faut éviter des effets de transfert. Il faut que la mesure fédérale profite au fédéral et que les mesures régionales profitent aux Régions, même si au final, globalement, il y a une intégration de toutes ces mesures pour concourir à la réalisation d'un objectif commun.

Il va sans dire que si un éventuel *shift* a lieu, comme nous le voulons, il faudra évidemment respecter le principe de la neutralité budgétaire. C'est la ligne directrice qui a été citée tout à l'heure par M. Wittoeck.

Le gouvernement fédéral a procédé à la première émission d'obligations linéaires vertes en février 2018 dans ce contexte. Leur bénéfice sera exclusivement alloué à des dépenses publiques visant à la transition vers une économie durable. Les nouvelles dépenses éligibles pour la période 2021-2030 seront identifiées dans le domaine du transport, de l'énergie et des bâtiments, sur la base de ce plan, du pacte énergétique interfédéral et du pacte national d'investissements stratégiques. Sur le plan international, nous mettrons fin, en lien avec les autres États membres de l'Union européenne aux investissements financiers dans les combustibles fossiles et au soutien à ceux-ci. En Belgique, nous demanderons à la Banque Nationale de consacrer un chapitre thématique à l'impact du changement climatique sur l'économie belge dans la finance.

Le rôle d'exemple des autorités n'est pas vain. Le fédéral a une gestion et une politique d'achat des parcs automobiles et immobiliers en accord avec les objectifs de neutralité carbone d'ici 2040. Nous avons des exemples dans la Défense, à la SNCB, chez Infrabel, et à la Régie des Bâtiments. Vous le savez car je l'ai déjà dit. Nous voulons aussi maximiser la production et l'utilisation des énergies renouvelables par le placement de panneaux solaires photovoltaïques sur les bâtiments publics. Nous voulons intégrer le développement durable dans tous les contrats d'administration. C'est déjà en cours dans les marchés publics, comme je l'ai déjà dit. Nous voulons donner le bon exemple dans la politique d'achat de matériels et d'équipements, et optimiser les critères des adjudications publiques par une clause carbone.

Le fonctionnement numérique nous aide énormément. Nous voulons poursuivre et accentuer la digitalisation du fonctionnement des services publics au niveau fédéral ainsi que la rationalisation des procédures par guichets uniques et par bureaux sans papier, etc.

En ce qui concerne la gouvernance, nous avons des instruments, comme l'accord Burden Sharing, le Plan national Énergie-Climat et le pacte énergétique interfédéral.

Pour la coopération internationale, nous voulons rester des pionniers à l'échelle internationale. Nous savons que nous le sommes - cela mérite d'être souligné, car nous devons être fiers de ce que nous sommes capables de réaliser - pour ce qui concerne l'offshore et l'économie circulaire à travers le tri des déchets, mais pas encore par une véritable économie circulaire digne de ce nom. Nous tenons également à assurer une juste contribution de notre pays sur le plan du financement climatique.

Les actions phares à cet effet sont les suivantes. Il y a tout d'abord la contribution annuelle au financement climatique, qui croît au fil des ans, qu'on le veuille ou non, et qui, certes, sera toujours considérée par d'aucuns comme étant insuffisante. Cette contribution continue néanmoins de croître et va très certainement croître davantage dans un avenir proche. La deuxième action phare est la mise en œuvre de la contribution fédérale au plan national d'adaptation, adopté le 28 octobre 2016, ainsi qu'à ses mises à jour.

Sur le plan de la sécurité énergétique, il reste un travail considérable à effectuer sur nos infrastructures, à savoir le fonctionnement du marché de l'énergie, l'accroissement et l'extension de notre parc de production, notamment à travers le CRM (qui viendra d'ailleurs en commission le 12 mars prochain), ceci dans le but de nous permettre de continuer à assurer la sécurité d'approvisionnement dans le cadre de la transition énergétique et pendant cette transition, et cela au plus bas sur le plan des émissions de carbone.

Notre infrastructure doit donc rester performante, également en termes d'interconnexion. Vous avez entendu parler de la nouvelle interconnexion Nemo et, d'ici la fin de cette année, nous aurons une interconnexion directe avec l'Allemagne, Allegro. Grâce à la mise en œuvre de ces interconnexions, nous avons également des possibilités sur le réseau de transport à haut voltage pour ce qui concerne l'augmentation de l'efficacité de nos infrastructures.

Enfin, pour ce qui concerne le gaz, des investissements sont en projet auprès de Fluxys pour la période 2018-2027, à concurrence de 549 millions d'euros, dans le but d'améliorer sensiblement l'efficacité de l'infrastructure de transport de gaz. Ces investissements sont consentis pour la période 2020-2030.

En ce qui concerne la pauvreté énergétique et la lutte contre la précarité énergétique, nous avons un plan de lutte pour soutenir et aider tous ceux qui sont en précarité énergétique au sein de chaque entité de la maison Belgique. La pauvreté énergétique n'est pas un fait isolé. Elle fait partie de la pauvreté tout court. Nous savons qu'en Belgique, la pauvreté est malheureusement encore trop largement répandue.

L'approche de la pauvreté doit se faire à la source par le développement d'outils qui visent à rendre les maisons plus économes en énergie et à réduire ainsi la pression sur les factures d'énergie. Un plan de lutte contre la pauvreté est élaboré au sein de chaque entité et prévoit des mesures qui visent à réduire de manière drastique la consommation qui, moins élevée, aura forcément des effets sur la facture elle aussi réduite.

La priorité absolue doit être donnée à la réduction de la consommation et à l'efficacité énergétique. J'ai vu, par exemple, la Région wallonne, tout récemment encore, mettre au point un grand plan de reconfiguration des primes à l'isolation fondé sur un audit énergétique préalable ainsi qu'un volant de manœuvres en termes de subsidiation pour le logement social, afin de viser à une plus grande efficacité du logement social en Wallonie.

Le même plan avec des différences existe également en Flandre puisque pour tout bâtiment qui sera acheté, l'acquéreur et le vendeur devront prévoir une meilleure isolation du toit afin d'avoir un plan linéaire d'isolation des toitures en Flandre. C'est ce que j'ai vu récemment.

Une plate-forme interfédérale va être créée pour la cohérence des projets et des activités financées par les différentes entités. C'est aussi le rôle du fédéral dans la coordination des politiques menées par les différentes entités, afin de créer des synergies entre les différents centres de recherche et de permettre la diffusion d'informations sur les programmes de recherche et les études. Les rapports d'avancement et les conclusions seront mis, dans une optique cette fois-ci de communication, à la disposition de l'enseignement supérieur, des établissements universitaires, des entreprises et des organisations actives dans le domaine de l'énergie.

S'agissant des innovations technologiques, je rappelle que le fédéral a institué le Fonds de transition énergétique, lequel bénéficie d'un financement annuel de 20 millions d'euros au minimum jusqu'en 2025, en vue de soutenir des technologies innovantes dans la production et le stockage de l'énergie. Son budget pour l'année 2018 s'élève à 30 millions d'euros. De plus, il pourra alimenter, à titre de subside, des projets qui remplissent toutes les conditions dont je viens de parler.

Nous avons également développé un volet très important de soutien à la poursuite de la recherche nucléaire: le projet MYRRHA. La Belgique, qui est pionnière et très bien positionnée à l'échelle internationale en ce domaine, entreprend toujours les recherches nécessaires en vue de trouver des solutions innovantes pour le traitement des déchets hautement radioactifs et la qualification des matériaux des réacteurs à fusion. Ce maintien des compétences doit également permettre de garantir et de développer la production sur notre sol d'une denrée qui est appréciée internationalement, à savoir les radio-isotopes dont l'impact sur la traçabilité des tumeurs cancéreuses et le traitement des patients est formidable.

J'en terminerai avec la question de la compétitivité. Ne le prenez pas mal, monsieur le président, mais nous

n'avons pas pu continuer à travailler sur un certain thème - puisque je rappelle que nous sommes en affaires courantes, à la suite du départ d'un parti -, au contraire des gouvernements régionaux qui s'y attelleront jusqu'au dernier jour. Une des questions fondamentales sur lesquelles nous pouvions travailler ensemble, et qui est désormais reportée à la prochaine législature - laquelle est toute proche, donc n'en faisons pas tout un drame - a trait à la norme énergétique. Elle concerne la compétitivité, objet du labeur commun au fédéral et aux Régions qui se rapporte à tous les vecteurs dessinant cette norme. Je parle du plancher et du plafond entre lesquels doit évoluer le coût de l'énergie pour que nos entreprises puissent rester compétitives. Il faut savoir que ce coût est formé par des critères et des éléments relevant soit – pour quatre d'entre eux – de la compétence exclusive du fédéral, soit de celle des Régions.

C'est non seulement un travail au sein de chaque niveau de pouvoir mais c'est aussi un travail intégré avec les Régions. Cette norme énergétique a donc le mérite d'avoir été initiée sous ce gouvernement mais elle doit continuer à être travaillée avec les autres entités de ce pays, ainsi que les impacts sur le pouvoir d'achat des ménages.

Pourquoi? Rendre nos entreprises compétitives doit se faire de manière subtile et bien ciblée, par un soutien financier qui est alors pris en charge par la collectivité, soit le Budget de l'État (c'est-à-dire tout le monde), soit par le budget des consommateurs en énergie (c'est-à-dire presque tout le monde). Ce subtil exercice d'équilibrage qui doit permettre à nos entreprises d'être performantes doit aussi permettre aux ménages, aux consommateurs et au Budget de l'État de rester, eux aussi, préservés et compétitifs.

Ce qui va nous aider – j'en terminerai par là, monsieur le président –, c'est évidemment une politique d'investissements drastique.

Dernièrement, j'ai rencontré le responsable d'un *think tank* qui étudie des solutions collaboratives et systémiques. Un des problèmes qui fait peur – même si je dis toujours qu'il ne faut pas avoir peur – dans les défis énormes qui s'offrent à nous et qui nous obligent à agir de manière résolue et forte au moins pendant la dizaine d'années à venir, c'est qu'on doit tout faire en même temps. On doit agir sur tous les vecteurs en même temps. Je crois que nous devons aussi communiquer sur le fait que c'est possible quand tous les vecteurs travaillent en même temps alors que tout le monde détient une partie de la solution.

Quand vous mettez des entreprises ensemble, des entreprises avec la société civile, des entreprises avec les autorités publiques, chacun détient une partie de la solution, parfois de façon redondante, parfois de manière exclusive. C'est ce vivier qu'on doit impérativement soutenir, encadrer et impulser car c'est la clé du succès. En s'y mettant tous ensemble, chacun à notre niveau, nous allons dégager un ensemble de solutions, non pas parallèlement, mais en réseau - et c'est ce réseau-là qui va être gagnant.

Je voulais vraiment terminer par là, parce que je crois que c'est la solution. Je me suis posée mille fois la question, et je suis toujours arrivée à la même réponse: le seul moyen d'y arriver est de mettre tout cela en réseau.

Comment le faire? J'en viens à la rencontre que j'ai faite il y a peu. Des gens y réfléchissent et mettent en œuvre des expériences pilotes sur des territoires donnés, que ce soit en urbanisme, en échange d'énergie entre des entreprises sur des zonings, etc. Tout cela fonctionne ensemble pour montrer que c'est possible. À mon avis, cet effet d'exemple nous donne justement la clé de la solution.

Je vous remercie. Nous avons été longs l'un et l'autre, mais le sujet est passionnant. Il nous passionne, et nous voulions vous communiquer tous les éléments de réflexion possibles avant de passer aux questions et réponses. J'imagine que cet échange aura lieu ultérieurement. Ma collaboratrice va vous proposer quelques dates.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw de minister. Wij zullen kijken wanneer een nieuwe sessie kan worden ingepland om over te gaan tot de vragen en antwoorden. Over vier minuten komt hier de commissie voor de Binnenlandse Zaken bijeen. Ook de vergadering van de commissie voor de Volksgezondheid start weldra. Ik vrees dat we hiermee onze werkzaamheden van vandaag zullen moeten afronden.

We gaan op zoek naar een volgende datum, maar ik voeg er meteen aan toe dat dat niet eenvoudig zal zijn. Een mogelijke oplossing zou erin kunnen bestaan dat een gedeelte van de vragen bijvoorbeeld schriftelijk wordt gesteld. Is de commissie daartoe bereid? Op die manier kunnen wij de zaken wat efficiënter laten verlopen.

Of gaat de voorkeur uit naar het inplannen van een nieuw moment met de minister en de heer Wittoeck om de vragen aan de orde te stellen en om daarop antwoorden te krijgen?

**01.21 Dirk Janssens** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik heb er geen moeite mee om schriftelijk vragen te stellen, maar ik denk dat het dan toch wel belangrijk zou zijn om dat heel concreet te maken, want anders kunnen we misschien wel 2 à 3 pagina's krijgen, waar we echt niets aan hebben. Dat is de enige oproep, welke ik aan iedereen zou willen doen, als iedereen het daar ook mee eens is.

**01.22 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, je pense aussi que la ministre apprécie le dialogue. Je préfère donc également que les questions puissent être posées oralement car cette manière de faire est plus dynamique, plus vivante. En outre, cela permet de s'adapter au fur et à mesure des questions et des réponses.

**01.23 Leen Dierick** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, het lijkt mij inderdaad interessant dat wij de vragen schriftelijk kunnen doorsturen, maar ik wil wel graag het antwoord hier krijgen, zodat wij toch een debat kunnen voeren.

Ik denk dat het handig is voor de sprekers om op voorhand de vragen te krijgen, zodat zij zich kunnen voorbereiden en dat wij nog even de tijd hebben om de documenten goed door te nemen.

Wij hebben vandaag immers heel veel informatie gekregen en ik denk dat er bij het doornemen daarvan nog veel vragen zullen opborrelen. Ik denk dat het goed is dat wij dat alles kunnen doornemen in de vakantie, de vragen kunnen doorsturen en daarna in discussie kunnen gaan.

De **voorzitter**: Lijkt het u een goed voorstel om de vragen te verzamelen tegen de maandag na de krokusvakantie of is dat relatief laat?

**01.24 Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, le lundi après le congé de Carnaval, nous avons, sous réserve, l'audition des juristes.

De **voorzitter**: Het idee is om de vragen die schriftelijk worden geformuleerd, bij het secretariaat te verzamelen tegen maandag na de krokusvakantie en dat we nog steeds een datum zoeken voor een sessie waarop wij de antwoorden mondeling krijgen, zodat er een mogelijkheid tot repliek is. Zo niet krijgen we antwoorden zonder meer, terwijl parlementsleden misschien wensen te repliceren als het antwoord al dan niet bevredigend is.

Ik noteer vooral de vraag om een nieuwe sessie, die best niet wordt ingepland op maandagnamiddag 11 maart, datum gereserveerd voor onder andere juridisch advies naar aanleiding van het advies van de Raad van State. Na de krokusvakantie zullen we sowieso met de minister zoeken naar een moment om de sessie te organiseren; de vragen verzamel ik graag in tegen maandag 11 maart, zodat de sprekers er zich op kunnen voorbereiden. Dat geeft de parlementsleden ook de mogelijkheid voort te studeren op het aanzienlijke pakket informatie, dat hier werd bezorgd. Als we dat op die manier kunnen afspreken, communiceren we nog welke datum er wordt gekozen op basis van de beschikbaarheid van iedereen. *(Instemming)*

Aldus is beslist.

Ik dank u voor uw langdurige inspanningen en oplettendheid.

*La réunion publique de commission est levée à 12.59 heures.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.59 uur.*