

## **Question de Daniel Senesael à Marie-Christine Marghem Ministre de l'environnement**

### ***Question de Daniel Senesael***

Objet : Le retrait des Etats-Unis de l'accord de Paris

Madame la Ministre,

Le président Donald Trump a annoncé jeudi 1<sup>er</sup> juin une sortie des Etats-Unis de l'accord de Paris sur le climat. Cette décision dangereuse et irrationnelle a provoqué une onde de choc chez les 194 autres pays signataires de ce texte historique.

Après la déception, il est nécessaire d'analyser les conséquences précises du retrait américain et de mettre tout en œuvre pour remplir les objectifs de l'accord.

Madame la Ministre,

- Concrètement, quand le retrait américain sera-t-il effectif ?
- Avez-vous eu des concertations européennes suite à la décision du Président Trump ?
- Enfin, quelles sont les mesures qui doivent être prises aux niveaux belge, européen et onusien afin de consolider l'acquis de Paris ?

Je vous remercie,

Daniel Senesael  
Député Fédéral

### ***Réponse de Marie-Christine Marghem Ministre de l'environnement***

Chers collègues,

Merci pour vos questions sur ce thème d'actualité particulièrement important.

Comme vous le savez, le Président Trump a formellement annoncé le 1<sup>er</sup> juin 2017 que les États-Unis se retireront de l'Accord de Paris.

Cet accord est un tournant dans la politique climatique multilatérale : il est en effet universel, ambitieux et contraignant. Les dispositions contraignantes qu'il contient portent notamment sur le respect par toutes les Parties d'un plan climat, la contribution des pays développés au financement climatique et un rapportage transparent en matière de politique climatique et de

financement climat. La teneur précise de plusieurs de ces obligations, en particulier d'ambition des objectifs de réduction d'émissions et la hauteur des contributions financières, est fixée par les Parties elles-mêmes au niveau national.

Je déplore fortement cette décision des USA et continue de soutenir l'Accord de Paris, tout comme tous les autres pays signataires et de nombreuses autorités sous-nationales, villes et entreprises partout dans le monde – et en particulier aux États-Unis.

Par la voix du Premier ministre, le gouvernement belge a eu l'occasion de communiquer clairement au Président Trump lui-même le point de vue de la Belgique en la matière. Je me suis moi-même immédiatement ralliée au message de la High Ambition Coalition : #committedtoParis.

Le ton politique du message du Président Trump était clair, mais il en faut toutefois plus pour formaliser le retrait des États-Unis de l'Accord de Paris. Selon l'article 28 de l'Accord de Paris, une Partie peut se retirer en le faisant savoir par écrit au plus tôt trois ans après l'entrée en vigueur de l'Accord, soit après le 5 novembre 2019. Ce retrait sera alors effectif un an plus tard, ou ultérieurement si une date différente a été définie. Jusqu'à ce que ceci ait lieu, les USA restent donc formellement Partie à l'Accord de Paris. Quant à la volonté exprimée par le Président Trump de renégocier Paris en fonction d'une réduction des engagements américains, je me réfère à la déclaration commune faite par l'Allemagne, l'Italie et la France et d'autres pays et leaders internationaux qui ont immédiatement signalé que cette voie était sans issue.

Il va sans dire que ceci est avant tout un sérieux revers pour tous les partisans d'une approche multilatérale des problèmes mondiaux. Le niveau d'ambition de la politique climatique américaine est revu à la baisse, ce qui risque d'élargir le fossé qui nous sépare de notre objectif de rester bien en-dessous des 2°C. Toutefois, l'impact réel des décisions de Mr. Trump est encore incertain : les récentes déclarations de nombreuses autorités subnationales et acteurs non-étatiques aux États-Unis, la possibilité de recours en justice contre les plans de Mr. Trump et les récents développements encourageants en Chine et en Inde sont autant d'éléments qui pourraient atténuer l'impact du retrait américain. Toutefois, il est inquiétant d'entendre que les contributions financières des USA au soutien de la politique climatique dans les pays en développement cesseront. Mr. Trump a en effet également annoncé que les

États-Unis ne verseront pas le solde de 2 milliards de dollars de contributions au Green Climate Fund auxquels s'était engagé le président Obama.

Le communiqué de Trump a été suivi d'une réaction forte non seulement d'un grand nombre d'autres Parties à l'Accord de Paris, mais également d'un grand nombre de villes, entreprises et états américains qui ont déclaré qu'ils poursuivraient l'exécution de l'Accord de Paris. De son côté, la Fondation Bloomberg Philanthropies a, elle, annoncé qu'elle contribuerait à la hauteur de 15 millions de dollars au budget du Secrétariat de la CCNUCC, afin de rendre possibles certaines de leurs activités soutenant la politique climat des pays en développement.

Un enthousiasme renouvelé pour exécuter les engagements de Paris, est la seule réponse appropriée en ces circonstances. La Belgique soutient totalement cette approche.

Je ne manquerai pas d'examiner avec mes collègues du gouvernement fédéral, des Régions et avec nos partenaires européens quelles initiatives politiques supplémentaires seraient susceptibles d'avoir un effet positif sur ce dossier.

L'annonce du Président Trump signifie la fin du rôle de leader joué par l'administration américaine sous Obama en préparation de la Conférence de Paris sur le climat. Les signaux constructifs issus du sommet Union européenne/Chine de la semaine dernière, notamment, montrent clairement que ces deux partenaires renforceront leur collaboration en la matière.

De même, l'initiative du Canada, de la Chine et de l'Union européenne d'organiser une réunion commune en septembre, qui remplacera probablement de facto le MEF – Major Economies Forum, créé et présidé à l'époque par les États-Unis sous Obama –, indique que la politique isolationniste du Président Trump aura surtout pour effet de miner son influence. Quant au contenu précis et au rôle de ce forum, il faut encore y réfléchir en concertation avec le Canada et la Chine.

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

-----

### ***Question de Daniel Senesael***

Madame la Ministre,

Le 18 mars 2016, la Commission spéciale chargée du suivi du dossier « DIESELGATE » adoptait son rapport à travers lequel une série de recommandations étaient formulées notamment en ce qui concerne le volet environnement.

Alors qu'en décembre dernier j'avais déposé une question écrite afin de faire le point sur le suivi de ces recommandations, vous m'informiez notamment que, je cite, « en ce qui concerne les efforts de réduction des émissions polluantes pour les véhicules routiers, les marges de manœuvre de l'autorité fédérale sont strictement limitées par le cadre du marché unique européen. Nous plaidons donc auprès des instances européennes pour une mise en place rapide d'essais réalistes et qui rendent compte des émissions réelles des véhicules ».

Madame la Ministre,

Plus d'un an après l'adoption des recommandations, pouvez-vous nous faire les avancées qui ont été obtenues sur ce point ?

Je vous remercie,

Daniel Senesael  
Député Fédéral

### ***Réponse de Marie-Christine Marghem Ministre de l'environnement***

La Belgique s'inscrit dans la stratégie de l'Union européenne (CAFE) « Clean air for Europe » établie en 2005 révisée en 2012 dont l'objectif est de retrouver le niveau de qualité de l'air prescrite par l'OMS à l'horizon 2050.

En terme de résultats, la Belgique a atteint le premier objectif de réduction des émissions (plafond d'émissions 2020), mais peine à maintenir une qualité de l'air suffisante, des infractions en la matière ont été constatées pour les PM10 jusqu'en 2013 dans les 3 régions, et à l'heure actuelle les concentrations en NOx continuent de poser problème en Régions Bruxelloise. (Données disponibles sur [www.ircelceline.be](http://www.ircelceline.be) )

Pour 2030, l'arsenal législatif européen complété par les politiques des états devraient permettre d'atteindre la moitié de cet objectif. A ce titre une nouvelle directive fixant des plafonds d'émissions nationaux vient d'être adoptée. Les régions se sont réparties l'effort et ont d'ores et déjà annoncé qu'elles demanderaient l'intervention des compétences fédérales notamment en matière de fiscalité, ces demandes seront examinées et intégrées dans un accord de coopération.

L'introduction conjointe de tests en conditions réelles (RDE) et d'un nouveau cycle de tests concernant les mesures d'émissions (WLTP) a notamment pour but d'assurer des valeurs d'émissions plus proche de la réalité. Pour plus d'information sur le sujet, je vous invite à interroger le Ministre de la Mobilité compétent pour ces questions.

Avec l'adoption du nouveau règlement l'année passée, nous avons pu imposer des limites d'émissions plus faibles. En ce qui concerne l'usage et l'impact de l'usage des engins non-routiers, les régions sont compétentes.

Voir l'augmentation des droits d'accise sur le diesel (Le ministre compétent est le ministre des Finances) et l'ajustement de la taxation des voitures de société, défavorable pour les véhicules diesel. En ce qui concerne les limites d'émission, dont les décisions sont prises au niveau européen, notre champ d'action reste limité. Nous soutenons néanmoins les objectifs des travaux en cours visant à réduire les limites d'émission. Le fédéral est compétent pour les normes environnementales des produits (biens matériels mobiles) dont les véhicules routiers.

Normes actuelles pour les moteurs de véhicules:

Champ d'application	Règlement actuel	Limites d'émission	Entrée en vigueur
NRMM (Non-road mobile machinery)	REGLEMENT (UE) 2016/1628 <sup>1</sup> , relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers	Phase V : Annexe II	01.01.2017
Véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 en Euro 6)	REGLEMENT (CE) Nr. 715/2007 <sup>2</sup>	Euro 5 en Euro 6, Annexe I: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des émissions de NOx</li> </ul>	Euro 5 02.07.2007 Euro 6 01.09.2009 et 01.09.2010
Véhicules utilitaires lourds (Euro VI)	REGLEMENT (CE) Nr. 595/2009 <sup>3</sup>	Euro VI, Annexe I	07.8.2009

Les projets européens en cours :

Proposition de règlement 2014/0012 (COD) du parlement européen et du conseil modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers. La présente proposition a pour objet d'introduire dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans le règlement (CE) n° 595/2009 un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers. Le présent projet de proposition met l'accent sur les domaines dans lesquels des défaillances du marché et de la réglementation empêchent d'aborder les grands défis dans le contexte de la

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R1628&qid=1499152096549&from=FR>

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0715&from=NL>

<sup>3</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0595&from=EN>

qualité de l'air de l'UE.<sup>4</sup> La procédure a été lancée en 2014, nous sommes actuellement en attente d'une nouvelle proposition.<sup>5</sup>

**En ce qui concerne la recommandation 21:** La lutte contre la pollution de l'air est une compétence régionale, le fédéral est compétent pour les normes environnementales des produits (biens matériels mobiles) dont les véhicules routiers. Voir augmentation des accises diesel (Ministre des Finances), voir normes d'émissions des véhicules à moteur (recommandation 17). Pour ces dossiers, la position belge est établie en concertation avec les régions via les comités d'experts.

En ce qui concerne la mise en œuvre des autres recommandations, je vous conseille de vous adresser aux autres Ministres compétents.

En ce qui concerne la qualité de l'air, nous fonctionnons au travers d'accord de coopération avec les régions. Je vous renvoie à ma réponse précédente à ce sujet. À l'horizon 2050, nous devrions nous conformer pleinement aux seuils fixés par l'OMS dans toute Union européenne.

Outre les politiques fiscales, accises, véhicules de société, mise en place du compte mobilité (mesures prises ou préparées par les autres départements), mon administration a mis en place des contributions importantes à l'effort des régions pour réduire la pollution de l'air notamment pour les engins mobiles non routier (off road). La réglementation européenne est strictement mise en œuvre par mon département, le 3ème niveau d'exigence est d'application depuis 2016 et mon administration effectuera les premiers contrôles déjà cette année.

Sur la question des limites d'émissions, ces décisions sont prises au niveau européen, notre champ d'action reste donc limité. Néanmoins, nous soutenons les objectifs des travaux en cours qui visent la réduction de ces limites.

Les règlements suivants ont été adoptés à l'échelle européenne et définissent des limites d'émissions en nombre et masse pour les particules fines en ce compris les suies de diesel ;

- Le règlement Euro 5 et Euro 6 règlement (CE) n° 715/2007 (émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers),<sup>6</sup>
- Le règlement Euro V et Euro VI (UE) No 595/2009 (émissions des véhicules utilitaires lourds)<sup>7</sup>,
- No 2016/1628 (les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes NRMM).

La proposition de révision des règlements Euro 5/V et Euro 6/ VI en cours a notamment pour objectif de diminuer les limites d'émissions des particules fines.

Afin de remédier aux failles des essais des émissions des véhicules diesels, la commission a mis au point la procédure d'essai permettant de mesurer les émissions sur route en conditions de conduite réelles (Real Driving Emission, ou RDE) et développé une nouvelle procédure de test WLTP.

Au niveau national, il n'est possible d'empêcher la mise sur le marché d'un véhicule qui est réceptionné au niveau européen. Cependant, au niveau régional des incitants peuvent être

---

<sup>4</sup> [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8316a9c1-8a89-11e3-87da-01aa75ed71a1.0018.01/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8316a9c1-8a89-11e3-87da-01aa75ed71a1.0018.01/DOC_1&format=PDF)

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=celex:52014PC0028>

<sup>6</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:32007R0715>

<sup>7</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0595&from=EN>

implémentés pour motiver l'achat de véhicules moins polluants (incitants fiscaux par exemple).

Un certain nombre d'actions ont été prises dans le cadre de la coopération relative aux efforts à fournir pour 2020 à la demande des régions. Ces dernières sont à ce stade toutes exécutées. Nous restons à disposition et à l'écoute des demandes régionales supplémentaires.

-----

***Question de Daniel Senesael***

Madame la Ministre,

En 2014, l'Union européenne a adopté un nouveau cadre pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030. Au niveau des secteurs non compris dans le système d'échanges de quotas d'émissions, l'objectif européen pour 2030 est de réduire d'au moins 30 % les émissions de gaz à effet de serre.

Cet objectif s'applique à l'Union européenne dans son ensemble, chaque Etat membre doit dès lors participer à l'effort. Alors que je vous interrogeais en février dernier sur l'état des concertations avec les Régions afin de déterminer la répartition des efforts entre les entités du pays, vous m'informiez que, je cite, « *s'agissant des concertations sur la répartition des efforts entre le fédéral et les Régions, je peux vous informer que les discussions n'ont pas encore commencé, étant donné qu'aucune décision n'a été adoptée au niveau de l'Union européenne sur les objectifs nationaux. J'ose espérer que les discussions aboutissent d'ici juin prochain, pour pouvoir entamer les travaux au niveau belge, sur la répartition interne des efforts pour la période 2021-2030* ».

Madame la Ministre,

Pouvez-vous nous faire le point sur l'état des concertations avec les Régions en ce qui concerne la répartition des efforts entre les entités du pays ?

Je vous remercie,

Daniel Senesael  
Député Fédéral

***Réponse de Marie-Christine Marghem  
Ministre de l'environnement***

Cher collègue, je vous remercie de votre question.

Au niveau européen aucune décision n'a encore été adoptée à ce jour. Le Conseil Environnement n'a pu aboutir à une décision sur une approche générale lors de sa session du 19 juin et le dialogue tripartite est ainsi postposé. Les discussions européennes ne se focalisent désormais plus sur les objectifs des Etats Membres, mais sur leurs budgets d'émission durant l'entièreté de la période et sur l'accès aux instruments de flexibilité. La Belgique se verra probablement attribuer un objectif de 35% de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 2005 pour les secteurs qui ne participent pas au marché du carbone.

Malgré l'absence d'une décision définitive au niveau européen, j'ai entamé avec mes collègues régionaux, lors de la dernière CNC qui s'est tenue le 31 mai, le processus visant à

aboutir à une répartition des efforts au niveau belge. En effet, un projet de mandat est en cours d'élaboration dont le but est de baliser les travaux de négociation ultérieurs.

Ce mandat, qui devra être adopté conjointement par la CNC et CONCERE, vise à charger un groupe de travail de réaliser une analyse devant s'articuler autour de trois points :

- Un état des lieux sur les différents travaux en cours liés directement ou indirectement aux objectifs climat-énergie 2030 (élaboration du Plan national intégré énergie-climat 2030, discussions relatives au pacte énergétique, évaluation d'impact du paquet « clean energy for all »,...). Le groupe de travail doit formuler une proposition de méthode de travail pour le burden-sharing 2021-2030 permettant d'assurer une articulation optimale et cohérente avec ces autres travaux ;
- Un énoncé des principes qui ont mené à l'accord précédent (bonnes pratiques et leçons à tirer des difficultés rencontrées) ;
- Une exploration de l'opportunité de recourir à un acteur extérieur pour émettre des propositions relatives au partage des objectifs belges climat et énergie pour la période 2021-2030.

Je veillerai par ailleurs bien évidemment à ce que les travaux du Sénat relatifs au processus décisionnel intra-belge en matière de répartition de l'effort climatique fassent partie des éléments constitutifs de l'exercice.

En ce qui concerne le calendrier, l'analyse en question est attendue pour le 30 septembre 2017.

Je serai bien évidemment attentive au fait que ces travaux doivent entrer totalement en cohérence avec la concertation en cours avec les Régions sur le pacte énergétique et le plan national énergie-climat 2030 dont la répartition des efforts est l'aboutissement logique.

-----

