

Datum: Nummer:

**ANTWOORD OP MONDELING GESTELDE
PARLEMENTAIRE VRAAG**

Vragen nummer: 55007287C | **Gesteld op: 30/4/2020**

door Daniel Senesael

Aan Mevrouw de Minister, M-C. MARGHEM
Minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling

U gelieve hierbij het ontwerp van antwoord op de hierboven gestelde
parlementaire vraag te willen vinden.

Opmerkingen:

De Directeur-generaal,
Pierre Kerkhofs

A

Question de Daniel Senesael à Marie-Christine Marghem concernant le rapport du CAN Europe

Madame la Ministre,

Le *Climate Action Network Europe* (CAN Europe) a récemment présenté son rapport concernant les plans nationaux énergie et climat (PNECs) des États membres de l'Union européenne sur la période 2021-2030. Dans son analyse du PNEC belge, déposé le 31 décembre 2019 à la commission européenne, le CAN révèle les lacunes de la politiques énergétique et climatique de notre pays.

Premièrement, le CAN souligne son manque d'ambition pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, soit atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. La Belgique est le seul pays à avoir présenté des objectifs de consommation d'énergie renouvelable (17,5% de la consommation énergétique totale) moindre que ceux évoqués dans son projet de PNEC, déposé à la commission européenne le 31 décembre 2018 (18%). Pour qu'il puisse favoriser pleinement le résultat européen visé en 2030 (compris entre 30 et 35%), le CAN mentionne que le niveau de contribution de la Belgique doit être sensiblement valorisé (entre 4,5 et 9,5% supplémentaires).

De plus, le PNEC stipule que « la Belgique réduira ses émissions de gaz à effet de serre de 35% en 2030 par rapport à 2005 pour les secteurs non-ETS ». Ce faisant, notre pays ne propose pas de dépasser les objectifs mentionnés dans son projet de plan. Pour le CAN, éviter une hausse d'1,5 ° C des températures entre 2030 et 2050 nécessite que la Belgique prenne activement part aux ambitions climatiques européennes et tende à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030.

Deuxièmement, le PNEC évoque une utilisation accrue de biocarburants, devant passer de 5,5% en 2017 à 10,45% (7% issus de produits alimentaires et 3,45% de biocarburants « avancés ») en 2030. Si ce chiffre est inférieur à celui évoqué dans le projet de plan (14%), il n'en reste pas moins que « les biocarburants provenant de produits alimentaires doivent être éliminés à partir de 2021 et les biocarburants "avancés" doivent être utilisés avec précaution et réalisme ».

Madame la Ministre,

1. Pourrions-nous avoir votre retour sur le rapport du CAN ?

2. L'une des causes des lacunes de la politique énergétique et climatique de notre pays relèvent du manque de coordination et d'intégration entre les gouvernements fédéral et régionaux. Le 12 décembre 2019, vous affirmiez à ce sujet réaliser un « travail constructif avec les Régions » et ajoutiez que « [v]ous all[iez] poursuivre ce travail ». Qu'en est-il aujourd'hui ?

3. Vous souligniez, le 22 octobre 2019, que « le projet final du PNEC prévoit la réalisation [à la mi-2020] d'une étude [interfédérale] » visant, entre autre, à évaluer « l'intégrité environnementale » liée à l'utilisation de biocarburants. Pourrions-nous savoir si cette étude a pu être entamée ?

1. Le rapport de CAN Europe "Opportunities and Gaps in the final National Energy and Climate Plans" apporte un éclairage intéressant sur les Plans nationaux énergie climat (PNEC) des états-membres. Il précède l'évaluation officielle en cours par la Commission européenne, dont les résultats sont attendus en septembre (évaluation collective dans le cadre du Pacte vert européen) et octobre (évaluation individuelle par états-membres, dans le cadre du règlement « Gouvernance de l'Union de l'énergie et de l'action pour le climat » et de l' « État de l'Union de l'Énergie » biennal).

La longue liste de critiques de CAN à l'adresse de la Belgique concernant l'ambition contenue dans le PNEC était déjà connue : ambition insuffisante des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, objectifs en énergies renouvelable en deçà des attentes de la Commission européenne et révisé à la baisse par rapport au projet initial du PNEC, manque de nouvelles mesures et de cohérence entre ces mesures, manque de mesures à long terme. Globalement, le CAN juge donc très sévèrement le PNEC de la Belgique, l'estimant inapte à engager la Belgique sur la voie d'un futur décarboné, en ligne avec les objectifs à long terme de l'Accord de Paris. Je prends bien note de tout cela, mais pas sans vous rappeler que le PNEC est la somme des actions de tous les gouvernements compétents dans notre pays. Je reviendrai au sujet de la gouvernance un peu plus tard. Je voudrais surtout insister sur le fait que nous devons être très attentifs à ces évaluations de la Commission en automne, et en tenir compte dans les ajustements de nos politiques.

Permettez-moi d'évoquer quelques points précis, néanmoins, par rapport au rapport de CAN. Concernant **l'ambition climatique**, le CAN plaide pour que la Belgique porte son objectif de réduction des émissions autour de 55% en 2030, ce qui correspondrait à sa juste contribution pour respecter l'objectif de limitation de l'augmentation de température à 1,5°C. Vous savez que la Commission publiera en septembre sa proposition pour porter l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE en 2030 à au moins 50 % et jusqu'à 55 % par rapport à 1990. Comme vous le savez, le gouvernement fédéral défend la position d'un objectif européen de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990, en lien avec la résolution de ce parlement du 20 décembre 2018. Les gouvernements des régions bruxelloise et wallonne sont sur la même ligne et ont même inclus cet objectif dans leurs accords de gouvernement. J'espère vivement qu'un consensus national pourra être trouvé afin que la Belgique puisse jouer un rôle positif et constructif dans ce débat au niveau européen. Sur base de la décision sur l'ambition européenne pour 2030, cet objectif révisé pourra être distribué entre les secteurs ETS et non-ETS et ensuite entre états-membres, dans le cadre de la révision du règlement 'Effort Sharing' annoncé par la Commission pour 2021.

Je partage l'analyse de CAN sur le fait que des politiques ambitieuses dans le domaine énergétique et climatique sont porteuses de **cobénéfices**. La transition vers une société durable et neutre sur le plan climatique nécessitera un programme d'investissement important, mais ces investissements sont de nature à stimuler l'activité économique et peuvent donc soutenir la relance. Plusieurs études indiquent que les investissements environnementaux et dans le domaine du climat sont les investissements qui, par excellence, apportent des emplois supplémentaires, une activité économique et des avantages en matière d'innovation. En 2015 déjà, par exemple, le Bureau fédéral du Plan a calculé, au nom de mon administration, qu'en 2030, les investissements en faveur du climat pouvaient conduire à la création de 80 000

emplois supplémentaires et à une augmentation de 2 % du PIB par rapport à un scénario de référence. J'en profite pour souligner l'importance du Plan National de Relance que la Belgique devra soumettre à la Commission européenne pour pouvoir accéder aux divers instruments de financement prévus dans le contexte du plan de relance européen.

Dans le **domaine fiscal**, le CAN souligne une nouvelle fois, comme l'ont fait régulièrement diverses instances européennes ou internationales, la nécessité d'opérer une réforme verte de la fiscalité, et de mener à bien la réforme du régime fiscal relatif aux voitures de société et l'introduction d'une tarification carbone. Le rapport du CAN mentionne également la question des **subsidés aux énergies fossiles** et déplore le manque de mesures prises à cet égard dans le PNEC final de la Belgique. Le phasing out des subsidés aux énergies fossiles constitue un point d'attention important. Leur réforme est en effet essentielle afin de permettre la transition énergétique et afin d'assurer la cohérence avec les discussions menées autour de la mise en place d'une tarification carbone. Quant à la réforme du régime fiscal des voitures de société, il doit s'agir d'une réforme en profondeur et qui s'inscrit dans le contexte plus général d'un glissement de la taxation du travail vers d'autres bases d'imposition. Concernant plus généralement la tarification du carbone, je peux vous confirmer que mon administration continue à étudier sa mise en œuvre pratique.

Le rapport du CAN identifie également le **développement du rail** comme une opportunité, et l'une des priorités en matière d'investissement, permettant au chemin de fer de devenir l'axe structurant du système de mobilité en Belgique, et accueille favorablement les mesures en la matière dans le PNEC belge. Le CAN appelle toutefois à en préciser le calendrier de mise en œuvre. A cet égard, il me semble urgent de concrétiser l'engagement pris par le gouvernement fédéral de conclure un accord de coopération interfédéral "mobilité durable" d'ici 2021. J'ai bon espoir que nous pourrions convaincre les régions de la priorité à accorder à ce dossier, qui n'a que trop tardé du fait de certaines réticences au niveau de l'une des trois régions.

2. Comme vous le soulignez dans votre deuxième question, le rapport du CAN identifie également la **gouvernance** comme l'un des points critiques. Le déficit de coordination entre les différentes autorités, l'absence d'une vision commune à long terme, la complexité institutionnelle sont autant d'éléments mis en avant dans ce rapport, qui formule également des propositions pour améliorer la gouvernance (notamment l'adoption d'une loi nationale climat, et une meilleure transparence institutionnelle). Ces constats ne sont pas neufs non-plus, je vous rappelle la réflexion académique qui a été menée à ce sujet, coordonnée par l'Université Saint-Louis – Bruxelles avec le soutien de mon administration, et qui a abouti à un Dialogue sur la gouvernance en matière de climat, dont les conclusions ont été rendues publiques. (https://climat.be/doc/Conclusions_principales_Dialogue_Gouvernance_climat.pdf).

Je ne dois pas vous rappeler le débat qui a eu lieu au sein même de cette assemblée sur une proposition de loi spéciale climat qui, comme vous le savez, n'a pas pu aboutir en fin de législature, l'année dernière. La Commission Nationale Climat (CNC) s'est saisie de la question de la gouvernance et a mandaté un groupe de travail composé d'experts des administrations fédérale et régionales, de réaliser un rapport reprenant l'ensemble des avis et

recommandations existants en matière de gouvernance (conseils d'avis, commission interparlementaire, académiques, Sénat, ...) pour en faire une synthèse et identifier certaines pistes afin de faire évoluer le cadre de gouvernance. Ce groupe de travail a identifié un certain nombre de pierres angulaires et de messages clés pour améliorer le cadre de gouvernance. Ce rapport contient également une analyse des différentes pistes juridiques possibles pouvant contribuer à ancrer ce nouveau cadre de gouvernance climatique. Il a été transmis à la CNC en date du 16 octobre 2019 et je le tiens la disposition du parlement.

Rappelons également que, si des réformes sont nécessaires, une pleine exécution des arrangements existants constituerait déjà une réelle avancée. A cet égard, l'accord de coopération « climat » du 14 novembre 2002, qui organise la coopération interfédérale relative au plan national climat et la coordination en matière de monitoring, d'évaluation des progrès et de rapportage, ainsi que l'accord de coopération « burden-sharing » du 12 février 2018, contiennent une série de dispositions qui, trop souvent, n'ont été qu'imparfaitement mises en œuvre, notamment en matière de transparence. L'accord de coopération « burden-sharing » prévoit par exemple que la CNC transmette annuellement aux Parlements (fédéral et régionaux) un rapport de mise en œuvre, établissant le bilan des progrès dans l'atteinte des objectifs climat et énergie. Exerçant cette année la présidence de la CNC, j'entends bien m'assurer que ces dispositions en matière de transparence soient pleinement appliquées.

3. Concernant votre question sur les **biocarburants**, l'étude interfédérale du Plan National Energie et Climat sur les biocarburants est prévue pour le deuxième semestre 2020. Le cahier des charges de l'étude est en cours de finalisation au niveau des administrations de l'énergie et de l'environnement. Les objectifs et la description technique de cette étude font écho au Plan National Energie et Climat. L'accent sera mis sur l'examen de la faisabilité technique du taux d'incorporation des biocarburants, y compris les différents sous-objectifs dans la trajectoire proposée. La disponibilité des matières premières (dont les biocarburants de nouvelle génération), l'intégrité environnementale et les possibles conflits d'utilisation seront également examinés, de même que la disponibilité d'autres sources d'énergie renouvelable et les coûts pour les consommateurs. Comme le prévoit le PNEC, les résultats de cette étude nous permettront d'évaluer si le taux d'incorporation doit être adapté. Ceci est également très important à la lumière de l'obligation européenne de parvenir à 14% d'utilisation d'énergie renouvelable dans le secteur du transport, pour laquelle, à côté des biocarburants, les voitures électriques, les trains et les trams peuvent (entre autres) également être pris en compte.

L'étude sera sous-traitée par le gouvernement fédéral à un institut de recherche externe et impliquera les stakeholders. J'ai bon espoir que cette étude puisse être finalisée d'ici la fin de l'année.