

démonstré depuis une vingtaine d'années, l'apport de cette étude est d'en montrer l'ampleur et le coût pour les soins de santé. Cette étude établit également le bénéfice des espaces verts et la nécessité de poursuivre les efforts de réduction des émissions de PM.

Or, le chauffage domestique, on le sait, en est la première source. Après avoir établi différents scénarii d'ici 2030 pour estimer les émissions du secteur du chauffage résidentiel, scénarii qui soient cohérents avec nos engagements climatiques, l'administration étudie les évolutions et les nouvelles possibilités techniques des différents modes de chauffage et de leurs combustibles. La première étude concerne les pompes à chaleur. D'autres études sont programmées cette année, notamment concernant les poêles et les pellets.

Les conclusions de ces différentes études permettront, d'ici 2023, de proposer une révision des différents arrêtés royaux.

10.03 **Daniel Senesael** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous ne manquerons évidemment pas de suivre avec intérêt les études dont vous avez fait mention.

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

11 **Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi** (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "**Le programme CORSIA et l'impact climatique de l'aviation**" (55015961C)

11 **Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi** (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "**Het CORSIA-programma en de klimaatimpact van de luchtvaart**" (55015961C)

11.01 **Daniel Senesael** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, une étude menée par l'ONG Transport & Environnement, commanditée par la Commission européenne, a révélé les problèmes liés au système international CORSIA, programme de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de l'Organisation des Nations Unies (ONU) soutenu par l'Union européenne visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Des solutions aux problèmes relatifs aux engagements de CORSIA, lesquelles devront être adoptées à partir de 2027, sont actuellement examinées par l'Union européenne.

Madame la ministre, pouvons-nous avoir votre retour sur la problématique évoquée? Des contacts ont-ils été pris avec votre collègue en charge de la Mobilité au sujet du programme CORSIA? Si oui, pouvons-nous avoir des informations à ce sujet? Des initiatives sont-elles dès à présent envisagées?

L'aviation n'étant que peu impactée par les accords internationaux sur le climat depuis de nombreuses années, l'ONU estime que les émissions de gaz à effet de serre qui lui sont attachées, lesquelles représentent actuellement 2 à 3 % des émissions mondiales, risquent de tripler d'ici à 2050. Des prises de contact ont-elles été entreprises avec les représentants des entités fédérées et des pays voisins notamment, en vue de contrevenir à ce phénomène? Des initiatives peuvent-elles être attendues en la matière?

11.02 **Zakia Khattabi**, ministre: Monsieur le président, monsieur Senesael, je suis – vous vous en doutez – tout à fait consciente et préoccupée par le problème posé par le secteur de l'aviation en termes d'impact sur le climat et par l'évolution inquiétante des émissions de ce secteur.

Le secteur aérien fait l'objet de cadres réglementaires différents au niveau européen et international. Le marché européen des échanges de quotas fixe un plafond d'émissions pour l'ensemble des installations industrielles à forte consommation d'énergie et le transport aérien.

Bien que les émissions du secteur aérien soient incluses dans le marché européen depuis 2012, les émissions de l'aviation qui sont couvertes se limitent, pour l'instant, aux vols atterrissant et décollant depuis l'Espace économique européen et de la Suisse et non aux vols à destination et en provenance de pays tiers, ce jusqu'en 2023.

Cette exonération a été incluse pour laisser la place au développement du système international de compensation CORSIA, basé sur la compensation des émissions et non sur un plafond d'émissions et dont la phase pilote commencera cette année à titre volontaire.

Vu l'importance des vols des pays tiers dont les émissions sont plus importantes que celles des vols intra-européens, il convient d'explorer différentes pistes tenant des relations avec l'OACI et les partenaires internationaux.

La Commission européenne proposera une révision des règles pour l'aviation au cours du

deuxième trimestre de cette année. Il me semble nécessaire que le marché revienne à son champ d'application initial à partir de 2023, c'est-à-dire couvrant tous les vols au départ d'aéroports des pays de l'Espace économique européen ainsi que des pays tiers.

Par ailleurs, étant donné qu'il n'existe pas de risque de fuite de carbone ou de délocalisation pour le secteur aérien, nous devons sensiblement réduire et tenter d'éliminer les allocations gratuites pour ce secteur. En parallèle, dans le cadre de la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, il me paraît essentiel de supprimer l'exemption actuelle dont bénéficie le kérosène.

Enfin, en ce qui concerne la politique internationale, je suis favorable à ce que la Belgique plaide en faveur d'un relèvement de l'ambition dans le cadre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et de la transition des vols à courte distance vers d'autres moyens de transport décarbonisés performants.

Au niveau belge, le Plan national Énergie-Climat prévoit l'élaboration d'une feuille de route pour l'aviation et plaide, au niveau européen, pour l'interdiction des sauts de puce dans le cadre de l'application de la stratégie de mobilité durable et intelligente élaborée par la Commission européenne.

Il convient également de proposer des solutions de remplacement crédibles à ces sauts de puce dans le cadre du transfert modal de l'avion vers le train. Le SPF Mobilité réalise actuellement une étude à ce sujet. Pour plus de détails, je vous invite à vous adresser à mon collègue, le ministre Gilkinet.

11.03 Daniel Senesael (PS): Merci, madame la ministre, pour votre réponse. Comme vous, je suis inquiet de l'évolution de ce secteur qu'est l'aviation. Il va sans dire que plusieurs pistes – vous en définissez quelques-unes – doivent être explorées. Je partage entièrement votre analyse ainsi que les éléments contenus dans votre réponse. Vous pouvez compter sur notre groupe pour faire en sorte que les propositions formulées puissent se contractualiser et se concrétiser.

Je vous remercie pour vos efforts en la matière et espère que ce deuxième trimestre sera à la hauteur des espoirs et, surtout, des ambitions formulées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- Séverine de Laveleye à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'avant-projet de Plan fédéral de Développement durable (PFDD)" (55015962C)

- Greet Daems à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Le Plan fédéral de développement durable" (55015985C)

12 Samengevoegde vragen van

- Séverine de Laveleye aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "Het voorontwerp van Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling (FPDO)" (55015962C)

- Greet Daems aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "Het Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling" (55015985C)

12.01 Séverine de Laveleye (Ecolo-Groen):

Madame la ministre, le 19 mars, vous avez présenté au Conseil des ministres l'avant-projet de Plan fédéral de Développement durable (PFDD). C'est la première fois en plus de dix ans qu'un tel plan se retrouve sur la table du gouvernement, alors que cette obligation incombe, d'après la loi du 5 mai 1997, à chaque nouveau gouvernement. Merci déjà pour cela.

Pour respecter la loi, une version finale du Plan de Développement durable devra être prête un an après l'entrée en fonction du gouvernement. Vous vous y êtes d'ailleurs engagée dans votre note de politique générale. Les observateurs ont déjà pu souligner plusieurs points forts de l'avant-projet, mais aussi plusieurs défis qui restent à relever pour qu'il soit aussi ambitieux et concret que possible.

Il est prévu que l'avant projet de plan soit soumis à la consultation d'un large éventail de citoyens, d'organisations, de conseils consultatifs et de parlements, donc j'imagine aussi chez nous.

Quels enjeux doivent-ils, selon vous, encore être renforcés dans cet avant-projet? Comment voyez-vous le chemin pour arriver au Plan fédéral finalisé?

12.02 Greet Daems (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 19 maart stuurde u een persbericht uit over het nieuwe Federaal plan voor Duurzame Ontwikkeling. Het voorontwerp van dat plan werd toen besproken op