

**Commission de l'Infrastructure,
des Communications et des Entreprises publiques
- 25 janvier 2010 -**

Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne gouvernementale en faveur du GPL" (n° 17177)

Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en septembre 2009, le SPF Mobilité et Transport s'associait à la Fédération Butane Propane (Febupro) pour mener une campagne de promotion de l'autogas, qu'on appelait avant le LPG.

J'entends bien vos arguments en faveur de ce type de carburant, que vous considérez comme l'alternative la plus écologique aux autres énergies fossiles. Néanmoins, j'ai également entendu la réaction de professionnels du leasing automobile face à cette initiative. Ceux-ci mettent en exergue quelques points qui mériteraient l'attention du gouvernement fédéral afin que l'alternative autogas soit réellement avantageuse pour les utilisateurs.

Par exemple, le régime fiscal des voitures de société semble souvent pénaliser les voitures équipées d'autogas: la déduction fiscale dépend des émissions CO₂ de la même voiture roulant à l'essence, toujours plus élevées que celles dues au LPG.

Par ailleurs, ils font remarquer que les véhicules LPG sont interdits dans la plupart des parkings souterrains alors que la loi leur y autorise pourtant bien l'accès. Enfin, on peut également regretter que le coût total d'une voiture équipée d'autogas soit supérieur de 10 %, en moyenne, par rapport à une version diesel.

Monsieur le secrétaire d'État, je sais également que vous êtes sensible à la fiscalité verte.

Au regard de ces arguments qui n'auront pas échappé à votre attention, quelles solutions envisagez-vous pour faire de l'autogas une alternative crédible et avantageuse aux autres carburants, que ce soit d'un point de vue fiscal ou d'un point de vue pratique?

Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, la campagne de promotion de l'autogas avait comme objectif d'attirer l'attention du public sur le fait qu'il existe déjà une alternative au carburant traditionnel, que cette alternative a des avantages environnementaux et qu'on dispose d'un réseau de distribution assez large. L'autogas est disponible partout dans notre pays ainsi qu'à l'étranger.

En ce qui concerne la déductibilité fiscale, qui est de la compétence du ministre des Finances, j'attire votre attention sur le fait que le gouvernement a choisi une approche technologiquement neutre.

Néanmoins, les automobilistes qui roulent à l'autogas ne doivent pas payer de droit d'accises sur leur carburant. De plus, ils jouissent d'une déduction forfaitaire de 298 euros sur la taxe de mise en circulation. Il est vrai qu'ils doivent payer un complément à la taxe de circulation mais cela résulte d'une obligation européenne pour les cas où l'État membre n'applique pas le droit d'accises minimal de 0,0804 euro.

En ce qui concerne les parkings souterrains, l'arrêté royal du 17 mai 2007 a changé les règles.

Dorénavant, un véhicule à l'autogas pourra se garer dans un parking souterrain si deux conditions sont remplies.

Premièrement, le véhicule doit répondre techniquement aux exigences de la dernière génération. Cela implique concrètement que le véhicule doit être muni d'une vignette de contrôle sur le pare-brise qui signifie que l'installation autogas date d'après le 1^{er} juillet 2001.

Deuxièmement, le parking doit être équipé d'une installation de sécurité dotée d'un système de détection de gaz et doit disposer d'un bon système de ventilation.

Il est toutefois vrai que chaque propriétaire peut encore interdire l'accès de ces véhicules dans son parking mais il n'existe plus d'obstacles d'ordre légal ou réglementaire.

Concrètement, cela signifie que s'il n'y a plus de taxe sous forme de supplément d'accises, c'est un autre droit qui doit être demandé par le gouvernement en fonction de la réglementation européenne.

Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse très complète.

Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des passagers à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 18568)

Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur la sécurité aérienne et plus particulièrement sur le contrôle des passagers à Bruxelles-National.

Nous savons qu'au-delà des contrôles habituels, l'aéroport a recours aux services de *profilers* dont la mission est de repérer des passagers suspects sur base de leur comportement ou d'informations obtenues.

Dans le même ordre d'idées, nous savons que l'aéroport a mis en place une procédure de *gate screening*, c'est-à-dire une fouille systématique des passagers et de leurs bagages, en tout cas sur certains vols.

Enfin, je m'interroge aussi sur l'utilisation de scanners corporels par les services de sécurité.

Bruxelles est un carrefour important et il est évident que la sécurité aérienne est un enjeu crucial. À cet égard, je sais que vous restez très attentif aux évolutions des règles européennes et il serait intéressant d'en connaître les développements.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous informer quant aux différents éléments que je viens d'évoquer. Qu'en est-il du *profiling*, du *gate screening* et de l'utilisation du scanner corporel à Bruxelles-National?

Par qui ces techniques sont-elles utilisées? Selon quelles règles? Sur quels vols? Qui en supporte le coût?

Quelle est l'évolution des exigences européennes en matière de sécurité aérienne?

Notre pays est-il bien au point à ce niveau?

Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, toutes les mesures en matière de sûreté aérienne prises ou imposées par les autorités aéronautiques belges trouvent leur base dans le règlement européen y relatif.

Le *profiling* des passagers n'est actuellement pas appliqué par les autorités belges mais fait partie des mesures qu'imposent les autorités aéronautiques des États-Unis à leurs compagnies.

Le *gate screening*, c'est-à-dire la fouille secondaire des passagers, est temporairement appliqué suite à une demande des autorités américaines via la Commission européenne.

Le coût du *profiling* et du *gate screening* est dès lors supporté par les compagnies concernées.

L'utilisation généralisée du scanner corporel a été bloquée par la Commission européenne suite à des objections formulées par le Parlement européen concernant la vie privée et la santé publique.

Suite aux événements récents, la Commission européenne a décidé, en concertation avec les États membres, de relancer le dossier sur le *body scanner* en tenant compte des remarques formulées par le Parlement européen.

J'ai chargé mon administration de suivre de très près les exigences européennes en matière de sécurité aérienne. Elle fait notamment partie du comité de sûreté de l'aviation civile de la Commission européenne et elle y joue un rôle important.

Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.