Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du
mercredi 21 novembre 2012 matin

18 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du gaz naturel comme carburant pour véhicule" (n° 14012)

18.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le sujet de l'épuisement à terme des gisements d'énergie fossile est au cœur de tous les débats depuis pas mal d'années. Nous savons tous qu'un mix énergétique sera la solution la plus pragmatique, il faudra privilégier toutes les sources d'énergie et la diversification des carburants. À ce titre, le gaz naturel est une piste qui semble intéressante. Les chiffres en ma possession évoquent la présence en Europe de 1,3 million de véhicules équipés au gaz naturel, dont 500 en Belgique. On recense 10 stations-services et on s'attend à ce que les 50 prochaines soient d'initiative privée.

Les défenseurs de cette source d'énergie avancent les atouts suivants: 50 à 60 % d'émissions d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures en moins, 25 % de CO₂ en moins, longévité du moteur, moins de nuisances sonores, 100 % de compatibilité avec le biogaz renouvelable.

Selon Federauto, la Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des secteurs connexes, sans aucun incitant fiscal significatif, la vente de véhicules au gaz naturel liquéfié et hybrides risque de s'essouffler, voire carrément de s'éteindre d'ici à 2013.

Monsieur le secrétaire d'État, disposez-vous de résultats d'analyses ou d'études permettant de confirmer ces informations en termes quantitatifs et qualitatifs? Que pensez-vous des déclarations de Federauto à propos de l'incitant fiscal?

Je sais que cette matière est en grande partie régionalisée mais je voudrais néanmoins savoir dans quelle mesure cette source de carburant est encouragée au niveau fédéral en ce qui concerne l'homologation des véhicules, la révision de l'agrément des installateurs et la fiscalité directe et indirecte?

18.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, 375 véhicules sont équipés de gaz naturel et inscrits en Belgique dont 103 hybrides, c'est-à-dire gaz naturel plus essence.

Actuellement, il n'existe qu'une dizaine de stations CNG (*Compressed Natural Gas*). Néanmoins le projet continue de percer: le CNG représente une alternative positive par rapport à l'essence, principalement sur l'ensemble des autres particules mais aussi relativement au CO₂ et le coût du CNG à l'achat à la pompe est aujourd'hui extrêmement intéressant.

Un avantage trop peu souvent mis en avant est que le CNG peut aussi être amené dans les stations par pipeline, par réseau, plutôt que par camion-citerne.

Les primes à l'installation sont de compétence régionale.

Des compétences fédérales qui demeurent seraient le taux de déductibilité des voitures de société, mesure possible mais non prévue actuellement, et l'avantage en nature, également possible et non prévu.

Ce que le fédéral peut faire dans le cadre de ses compétences envers le masterplan voitures

électriques, il le fait également envers les voitures équipées au gaz naturel. Pour l'instant, nous adaptons notre réglementation en vue de publier un nouvel arrêté royal relatif à l'utilisation du gaz naturel comprimé pour la propulsion des véhicules automobiles.

Tous les textes sont envoyés à la Commission européenne et nous attendons leur retour: il s'agit essentiellement de la réglementation liée au CNG, étant donné sa différence avec le LPG bien connu et trop souvent assimilé au CNG.

Nous attendons également la réglementation de l'Union européenne et de la Commission économique de l'ONU (CEE-ONU) en vue d'une harmonisation et d'un système réglementaire plus adapté au CNG.

C'est une des pistes. Il nous reste à réaliser nos avancées réglementaires, ce qui peut contribuer à améliorer le parc automobile et à le rendre plus acceptable d'un point de vue environnemental, mais tous les leviers ne dépendent pas du niveau fédéral.

18.03 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, comme vous le soulignez, certaines personnes appréhendent parfois de confondre le CNG avec le LPG. Il y a donc certainement une réflexion à mener à ce sujet.

Vous avez également parlé des taux de déductibilité pour les voitures de société. Vu l'ampleur du parc en Belgique, un incitant à ce niveau pourrait changer les mentalités. Il s'agit de véhicules qui parcourent énormément de kilomètres. Cet incitant aurait ainsi un double impact: la sensibilisation, d'une part, et un impact financier, d'autre part. En effet, comme vous l'avez dit, le prix du gaz à la pompe n'est pas le même que celui du diesel.

Je resterai attentive à la suite donnée, entre autres aux réponses que vous attendez de la Commission européenne.

L'incident est clos.