

PARLEMENT WALLON

SESSION 2007-2008

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Séance publique de Commission*

Commission du Budget, des Finances et de l'Équipement

Lundi 17 décembre 2007

SOMMAIRE

- 4 OUVERTURE DE LA SÉANCE
- 4 COMMUNICATION
- 4 PROJET DE DÉCRET PORTANT CRÉATION D'UN ÉCO-BONUS SUR LES ÉMISSIONS DE CO2 PAR LES VÉHICULES AUTOMOBILES DES PERSONNES PHYSIQUES (DOC. 690 (2007-2008) — N° 1)
- 4 PROPOSITION DE DÉCRET INSTAURANT UNE DIMINUTION DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION POUR LES VÉHICULES CONVENANT AU TRANSPORT DE FAMILLES COMPOSÉES D'AU MOINS QUATRE ENFANTS, DÉPOSÉE PAR MME DEFRAIGNE ET CONSORTS (DOC. 89 (2004-2005) – N° 1)
- 4 PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE CODE DES TAXES ASSIMILÉES AUX IMPÔTS SUR LES REVENUS EN VUE DE FAVORISER L'UTILISATION DE VOITURES PARTICULIÈRES PLUS RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT, DÉPOSÉE PAR M. THISSEN (DOC. 188 (2004-2005) — N° 1)
- 4 PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE CODE DES TAXES ASSIMILÉES AUX IMPÔTS SUR LES REVENUS VISANT À INSTAURER UNE TAXE DE CIRCULATION TENANT COMPTE DE LA COMPOSITION FAMILIALE, DÉPOSÉE PAR MM. DE LAMOTTE ET CONSORTS (DOC. 330 (2005-2006) — N° 1)
- 4 PROPOSITION DE DÉCRET EXEMPTANT DE LA TAXE DE CIRCULATION ET DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION DIVERS VÉHICULES PROPRES, DÉPOSÉE PAR M. KUBLA ET CONSORTS (DOC. 549 (2006-2007) — N°1)
- 4 PROPOSITION DE RÉOLUTION RELATIVE AU CODE DES TAXES ASSIMILÉES AUX IMPÔTS SUR LES REVENUS EN VUE DE FAVORISER L'UTILISATION DES VOITURES PARTICULIÈRES PLUS RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT, DÉPOSÉE PAR M. THISSEN (DOC. 190 (2004-2005) — N° 1)
- 4 PROPOSITION DE RÉOLUTION VISANT À EXEMPTER DE LA TAXE DE CIRCULATION ET DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION DIVERS VÉHICULES PROPRES, DÉPOSÉE PAR MM. KUBLA ET CONSORTS (DOC. 548 (2006-2007) — N°1)
- 5 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR
- 5 EXPOSÉ DU MINISTRE
(Orateurs: M. Daerden, Ministre, M. le Président, MM. Thissen, de Lamotte, Mme Cassart-Mailleux, M. Gennen)
- 8 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs: M. Wesphael, Mme Cassart-Mailleux, M. Daerden, Ministre, MM. Gennen, Thissen, Fischeroulle, M. le Président)
- 14 EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES
(Orateurs: M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Daerden, Ministre, MM. Thissen, Fontaine)
- 17 CONFIANCE AU RAPPORTEUR
- 17 INTERPELLATIONS
- 17 de M. Wacquier sur « le précompte immobilier et les réductions qui peuvent y être accordées», et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement
(Orateurs: M. Wacquier, M. Daerden, Ministre)

- 18 de M. Wesphael sur « l'inscription d'un mode de transport structurant dans les projets FEDER », et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement (Orateurs: M. Wesphael, M. Daerden, Ministre)
- 19 QUESTIONS ORALES
- 20 de M. Langendries sur « la prochaine concertation des pays du Benelux au sujet d'une vignette autoroutière », et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement (Orateurs: M. Langendries, M. Daerden, Ministre, M. le Président)
- 21 de M. Thissen sur « la suppression de la taxe sur les remorques », et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, (Orateurs: M. Thissen, M. Daerden, Ministre)
- 22 de Mme Dethier-Neumann, sur « Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur « la pollution du canal de Ghlin » », et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement (Orateurs: Mme Dethier-Neumann, M. Daerden, Ministre, M. le Président)
- 23 de M. Borsus sur « les nouvelles compétences régionales en matière de tutelle sur les règlements complémentaires de police de circulation routière », et réponse de M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement et à M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique, (Orateurs: M. Borsus, M. Daerden, Ministre, M. le Président)
- 25 LISTE DES INTERVENANTS
- 25 ABRÉVIATIONS COURANTES

COMMISSION DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT

Présidence de M. Dimitri Fourny, Président.

La séance est ouverte à 15 heures 03 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

COMMUNICATION

M. le Président. – Le 19ème Cahier d'observations de la Cour des Comptes a été communiqué. Nous l'analyserons lors de notre séance de commission du 14 janvier 2008.

PROJET DE DÉCRET PORTANT CRÉATION D'UN ÉCO-BONUS SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ PAR LES VÉHICULES AUTOMOBILES DES PERSONNES PHYSIQUES (Doc. 690 (2007-2008) — N° 1)

PROPOSITION DE DÉCRET INSTAURANT UNE DIMINUTION DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION POUR LES VÉHICULES CONVENANT AU TRANSPORT DE FAMILLES COMPOSÉES D'AU MOINS QUATRE ENFANTS, DÉPOSÉE PAR MME DEFRAIGNE ET CONSORTS (Doc. 89 (2004-2005) – N° 1)

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE CODE DES TAXES ASSIMILÉES AUX IMPÔTS SUR LES REVENUS EN VUE DE FAVORISER L'UTILISATION DE VOITURES PARTICULIÈRES PLUS RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT, DÉPOSÉE PAR M. THISEN (Doc. 188 (2004-2005) — N° 1)

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE CODE DES TAXES ASSIMILÉES AUX IMPÔTS SUR LES REVENUS VISANT À INSTAURER UNE TAXE DE CIRCULATION TENANT COMPTE DE LA COMPOSITION FAMILIALE, DÉPOSÉE PAR MM. DE LAMOTTE ET CONSORTS (Doc. 330 (2005-2006) — N° 1)

PROPOSITION DE DÉCRET EXEMPTANT DE LA TAXE DE CIRCULATION ET DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION DIVERS VÉHICULES PROPRES, DÉPOSÉE PAR M. KUBLA ET CONSORTS (Doc. 549 (2006-2007) — N°1)

PROPOSITION DE RÉOLUTION RELATIVE AU CODE DES TAXES ASSIMILÉES AUX IMPÔTS SUR LES REVENUS EN VUE DE FAVORISER L'UTILISATION DES VOITURES PARTICULIÈRES PLUS RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT, DÉPOSÉE PAR M. THISEN (Doc. 190 (2004-2005) — N° 1)

PROPOSITION DE RÉOLUTION VISANT À EXEMPTER DE LA TAXE DE CIRCULATION ET DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION DIVERS VÉHICULES PROPRES, DÉPOSÉE PAR MM. KUBLA ET CONSORTS (Doc. 548 (2006-2007) — N°1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. René Thissen est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

EXPOSÉ DU MINISTRE

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Le projet de décret que nous vous présentons aujourd'hui arrive à point nommé, notamment vis-à-vis de la Conférence des Nations unies qui se tient à Bali relative aux changements climatiques. Le principal objet de ce décret est de s'inscrire dans le cadre des efforts que nous devons accomplir en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et ainsi s'inscrire dans les objectifs de Kyoto.

En Région wallonne, les émissions de CO₂ représentent 55% des émissions de gaz à effet de serre. Le transport représente 20% de ces émissions.

La fiscalité automobile actuelle est composée, d'une part, de taxes grevant la simple acquisition d'un véhicule et, d'autre part, de taxes grevant son utilisation. Le projet présente un mécanisme encourageant l'acquisition par les personnes physiques de véhicules émettant moins de CO₂. Le mécanisme consiste en un bonus, c'est-à-dire une prime octroyée lorsqu'une personne physique soit acquiert un véhicule qui émet moins de CO₂ au regard de la moyenne du parc automobile belge, soit adopte un comportement plus respectueux de l'environnement en remplaçant son ancien véhicule par une voiture émettant moins de CO₂. Le principe est simple: le projet de décret concerne les véhicules immatriculés par les personnes physiques. Les véhicules de société ne sont donc pas touchés. Le décret concerne tous les véhicules neufs ainsi que les véhicules d'occasion. Il concerne tant la première immatriculation que le remplacement d'un véhicule par un autre.

Quant aux tarifs appliqués, ils sont basés sur une classification des véhicules selon leur émission de CO₂, par tranche de 10 grammes allant de moins de 105 grammes par kilomètre à plus de 255 grammes par kilomètre. Le véhicule acheté est ainsi classé dans une de ces catégories d'émission. En cas de première immatriculation, on compare la catégorie d'émission de CO₂ du véhicule acheté à une moyenne des émissions constatées. Ainsi, si le véhicule acheté émet moins de 146 grammes de CO₂, on peut obtenir un bonus allant de 100 à 1000 euros. Le bonus maximum de 1000 euros étant accordé à tous les véhicules émettant moins de 105 grammes de CO₂ par kilomètre.

Attention, dans tous les cas, aucun bonus n'est accordé pour tous les véhicules émettant plus de 145 grammes de CO₂ au kilomètre.

En cas de remplacement, le principe retenu est celui de l'effort réalisé par le propriétaire lors du remplacement. On va dès lors comparer les émissions du véhicule acheté à celles de l'ancien véhicule. Les tarifs s'échelonnent de 100 à 1000 euros. La limite est fixée à 146 grammes de CO₂ au kilomètre.

Un avantage complémentaire est également prévu pour les familles nombreuses, celles-ci étant souvent obligées d'acquérir des véhicules plus volumineux donc émettant plus de CO₂. Cet avantage se présente sous la forme d'un gain d'une tranche. Ainsi, un véhicule émettant 130 grammes de CO₂ sera classé dans la tranche 115-125, et non 125-135, s'il est acquis par un membre d'une famille nombreuse.

Il serait injuste de ne pas pénaliser les personnes qui acquièrent des véhicules plus polluants. C'est la raison pour laquelle je vous présenterai prochainement un second décret partant du principe du malus écofiscal, lequel a été approuvé par le Gouvernement le 06 décembre 2007 et soumis à l'avis technique du Gouvernement fédéral. Les deux principes sont identiques.

Sur avis du Conseil d'Etat, le malus écofiscal constituera une composante de la taxe de mise en circulation.

Les deux projets participent à la lutte contre le réchauffement climatique. J'espère qu'un large consensus pourra se dessiner au sein de la commission.

M. le Président. – Mme Defraigne étant absente, sa proposition de décret instaurant une diminution de la taxe de mise en circulation pour les véhicules convenant au transport de familles composées d'au moins 4 enfants (Doc. 89 (2004-2005) — N°1) ne peut être traitée aujourd'hui. Je propose donc de passer directement à

la proposition de décret de M. Thissen. Les propositions de parlementaires non présents sont écartées, comme le veut le Règlement, faute d'auteur pour les défendre.

M. René Thissen (cdH). – Je me réjouis de voir cette problématique traitée ici. Je suis heureux que l'on s'attaque aux problèmes des émissions de CO₂. Le projet de décret qui nous est soumis par M. le Ministre concerne l'acquisition de véhicules, alors que ma proposition concerne l'utilisation des véhicules. Il s'agit donc de textes complémentaires.

On sait que lors de l'achat d'un nouveau véhicule, les principaux critères des consommateurs sont tout d'abord le prix, la fiabilité et la qualité. L'émission de CO₂ n'est pas encore suffisamment prise en compte par les acheteurs. Il est donc important de mettre en place un système qui soit un réel incitant. Le texte qui nous est soumis aujourd'hui arrive donc au bon moment.

En ce qui me concerne, ma proposition vise la taxe de circulation qui, aujourd'hui, est toujours calculée sur les chevaux fiscaux, une notion tout à fait théorique. Ma proposition a le mérite de ne rien coûter alors que le projet de décret de M. le Ministre, qui consiste en des primes, représente environ 30 millions d'euros.

Ma proposition de décret vise à rechercher des critères de répartition qui se transformeront en bonus pour les véhicules peu producteurs de CO₂ et en malus pour les véhicules polluant davantage. Il s'agit d'une mesure complémentaire qui accentue l'impact de la mesure proposée. Elle incite à acquérir des véhicules rejetant moins de CO₂.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Ma proposition de décret concerne l'utilisation des voitures particulières tout en tenant compte de la dimension familiale. Aujourd'hui, les contraintes de sécurité sont devenues telles qu'un véhicule pour une grande famille doit compter autant de places que cette famille compte d'enfants. Il s'agit donc d'un investissement important et, sans ma proposition de décret, le projet de décret de M. le Ministre se révélerait pénalisant pour les familles nombreuses.

Ma proposition de décret, qui concilie sécurité et famille, a pour but une réduction proportionnelle en fonction du nombre d'enfants. Cette réduction ne serait bien évidemment accordée qu'une seule fois par ménage.

J'ajoute que cette proposition de décret est cosignée avec le Président de cette commission. Je compte sur la sagesse de M. le Ministre pour tenir compte des éléments contenus dans ce texte.

M. le Président. – M. Kubla étant absent, Mme Cassart-Mailleux, co-signataire de la proposition de décret, va nous exposer le contenu de ce texte.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – La proposition de décret vise à exempter divers véhicules propres de cette taxe de circulation. Par véhicule propre, nous entendons les véhicules utilisant le LPG, l'électricité ou tout autre carburant non polluant. Il est vrai que nous y sommes peut-être allés «un peu fort» en demandant une exemption complète. D'un point de vue budgétaire, cela peut effectivement être difficile mais j'aurai tout de même voulu vous entendre sur le sujet. J'ajouterai que cette proposition de décret reprend de nombreux éléments retenus par la DPR.

M. le Président. – Nous avons également deux propositions de résolution, l'une déposée par M. Thissen et l'autre par MM. Kubla et Consorts.

M. René Thissen (cdH). – Ma proposition de résolution est relative à la proposition de décret que je viens d'exposer. Il n'est donc pas utile que je développe ici cette proposition de résolution.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – La proposition de résolution est le pendant de la proposition de décret dont je viens de vous parler. Je n'ai donc rien à ajouter.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Nous sommes en présence d'objectifs complémentaires, d'objectifs que l'on peut même qualifier d'identiques, mais avec des références différentes.

L'objectif développé par les intervenants est rencontré par le projet de décret qui vous est présenté aujourd'hui. Je reste toutefois bien conscient qu'il ne s'agit pas exactement de la même chose. Nous sommes en présence de textes traitant de la taxe de circulation ou de mise en circulation. La question est intéressante mais

doit, selon moi, plutôt s'inscrire dans la problématique de la révision de la fiscalité automobile. D'ailleurs, à ce propos, nous ne pouvons pas faire l'impasse d'un accord de coopération.

En d'autres termes, je vous suggère de mettre ces propositions en délibéré dans le cadre de la discussion future relative à la fiscalité automobile.

M. René Thissen (cdH). – Je vous ai bien entendu et je prends acte du fait que vous confirmez la complémentarité des propositions de décret qui sont ici soumises.

Vous dites qu'un accord de coopération est indispensable. Je n'en suis pas aussi persuadé que vous. En effet, rien ne nous empêche, en tant que Région, d'avancer et de créer le mouvement. D'autres pourraient alors suivre. Il ne serait pas dommage d'être précurseur en la matière.

Je souhaiterais surtout que l'on ne réserve pas à cette proposition de décret un enterrement de première classe. D'autant qu'elle ne coûtera pas un euro aux pouvoirs publics.

M. le Président. – Je suggère que l'on maintienne cette proposition de décret dans l'arriéré de la commission.

M. René Thissen (cdH). – Je suis d'accord. J'aimerais que l'on puisse revoir cette proposition après l'examen du projet de décret à venir concernant les «malus».

M. le Président. – Effectivement, c'est une bonne idée.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Je suis tout à fait d'accord avec tout ce qui vient d'être dit par M. Thissen. Je pense qu'il faut anticiper par rapport aux autres régions.

En ce qui concerne les accords de coopération, j'entends bien M. le Ministre.

J'aimerais également que ma proposition de décret reste dans l'arriéré et qu'elle soit réexaminée dans la foulée du projet de décret concernant «les malus».

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je pense qu'il s'agit d'une sage décision. Ce projet de décret relève plus de l'environnement que de la fiscalité. Je crois qu'il serait plus prudent d'analyser les propositions de décret dès le mois de janvier.

M. le Président. – La proposition de décret de MM. Kubla et Consorts est donc elle aussi placée dans l'arriéré de la commission.

M. Michel de Lamotte (cdH). – Qu'en sera-t-il de la proposition de décret de Mme Defraigne?

M. le Président. – Selon le règlement, sa proposition doit être abandonnée. Elle ne peut pas être replacée dans l'arriéré.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Cette proposition traite du même sujet que les autres propositions de décret. Elle doit être réexaminée aussi en temps voulu.

M. le Président. – Peut-être pourrions-nous statuer sur cette proposition par un vote?

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Si la proposition de décret est rejetée, nous la redéposerons.

M. Jacques Gennen (PS). – Votre parti se veut toujours extrêmement «branché» sur le règlement. Ici, nous ne faisons que l'appliquer.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Cette décision n'aurait vraiment rien de constructif.

M. le Président. – Nous allons donc renvoyer toutes les propositions de décret vers l'arriéré. Je prierai Mme Cassart-Mailleux de demander à Mme Defraigne, à l'avenir, d'être présente.

Je propose à présent de débattre sur le projet de décret de M. le Ministre Daerden.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Bernard Wesphael (Écolo). – J'ai quelques critiques à émettre sur le projet de décret qui nous est aujourd'hui soumis.

Je pense qu'il s'agit d'un outil supplémentaire dont l'efficacité est toute relative. Il est en effet basé sur les chevaux fiscaux, une notion théorique discutable, et non sur l'émission de tous les polluants produits par les voitures.

Pourquoi s'en tenir aux émissions de CO₂ alors que la Région flamande travaille sur d'autres polluants critiques reconnus par différentes études internationales? En effet, si le CO₂ est responsable des gaz à effets de serre, il n'est pas le polluant le plus nocif dégagé par les voitures. Il y a aussi le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et les particules fines qui auraient dû être prises en considération.

Par ailleurs, si l'on tient compte des nombreux véhicules qui vont échapper à cette mesure, on peut remettre l'efficacité de cette dernière en doute puisque 59% des véhicules de société seront exemptés du bonus ou du malus. Ces boni sont peu attractifs et les mali ne sont pas dissuasifs. Ils ont plutôt l'aspect de mesures cosmétiques.

J'aimerais, M. le Ministre, que nous expliquiez votre démarche entreprise avec le Fédéral sur cette question et que vous nous en disiez plus sur les accords de coopération. Pourquoi n'avez-vous pas pris en référence le concept flamand qui tient compte des autres polluants? Par ailleurs, la question de la légalité de ces dispositifs par rapport aux tailles des familles se développe de façon très aigüe.

Je pense que l'on ne s'attaque pas aux vrais problèmes : les centres urbains et les particules fines qui elles, sont responsables de 348 000 morts par an.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Ce projet fut initié dans le cadre du plan Air-Climat.

Force est de constater que ce qui nous est proposé aujourd'hui comporte des différences.

Ma première question concerne l'agenda : quand allez-vous venir avec le malus?

L'avis du Conseil d'État concerne cet élément que vous avez donc laissé de côté.

La question de l'agenda est d'autant plus importante que certaines propositions liées à cet aspect ont été rejetées dans l'arriéré.

Il me semble que le texte comporte certains aléas. Dois-je vous rappeler que ce dossier me tient à coeur?

Quelle formule allez-vous retenir?

Ce projet ne comporte pas réellement l'avis du Conseil d'État car vous avez invoqué l'urgence. En ce qui concerne l'aspect bonus, ce même avis ne fait pas de commentaire.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Il y a dans l'avis du Conseil d'État une analyse sur tous les aspects. Vous semblez mal conseillée.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'ai lu cet avis.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Et l'avis n'évoque pas l'aspect bonus?

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Il ne dit pas grand chose à tout le moins.

Ceci étant précisé, il s'agit en réalité d'une prime à l'environnement.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Le Conseil d'État en parle.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Nous voilà ici avec une compétence qui n'est pas la vôtre. M. Lutgen «s'est bien fait avoir».

Il serait opportun d'avoir une Commission conjointe.

Je réitère ma question concernant l'agenda par rapport à la problématique du malus.

Il me semble également que différentes instances auraient pu réellement être consultées. J'estime en effet que vous avez fait «cavalier seul».

M. Bernard Wesphael (Écolo). – C'est vrai cela, vous auriez pu me demander mon avis...

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Cela, jamais...

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Mon intervention porte donc sur trois points, soit l'agenda, l'opportunité d'une Commission conjointe et pour finir l'avis de certaines institutions.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Lesquelles visez-vous?

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Le CWEDD par exemple.

M. Jacques Gennen (PS). – Bizarrement, je ne me suis pas posé les mêmes questions que Mme Cassart.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – C'est normal à votre place.

M. Jacques Gennen (PS). – Vos questions tiennent-elles uniquement au fait que vous êtes dans l'Opposition?

Je suis content, et mes collègues également, que ce projet soit sur la table de notre Commission.

Je ne me sens nullement brimé alors même que je fais partie également de la Commission Environnement.

Sur le fond, l'incitant écobonus n'est pas négligeable du tout.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Des clopinettes!

M. Jacques Gennen (PS). – Nous ne prétendons nullement régler tous les problèmes par ce texte. Il s'inscrit dans le cadre d'une action plus générale.

Il est intéressant de souligner aussi que le texte concerne également la mise en circulation de véhicules d'occasion. Les personnes bénéficient à cet égard parfois d'un budget réduit.

Le texte est intéressant parce qu'il tient compte de la dimension familiale.

Il y aura en effet changement de catégorie dès que la personne a trois enfants à charge.

En ce qui concerne les véhicules de société, il m'apparaît opportun que vous rappeliez votre façon de voir les choses. Ils ne sont en effet pas concernés par le texte tandis qu'il y a une raison d'être à cet égard. Pouvez-vous nous rappeler également les perspectives dans le cadre d'un accord de coopération avec le Fédéral?

M. René Thissen (cdH). – Je me réjouis de cette avancée, constituant un premier pas au niveau de la responsabilisation des utilisateurs de voitures.

Cette prime vient bien à point. J'ai bien pris acte de la volonté d'avoir à terme un texte relatif au malus. Je voudrais vous entendre également concernant l'agenda à cet égard. Ceci étant précisé, je ne doute pas de votre volonté d'avancer concernant l'aspect malus puisque des recettes sont envisagées à ce sujet dans le budget. Vous connaissant, il n'y a donc nullement un risque de report aux calendes grecques.

Je relève également un grand nombre de dérogations envisagées dans le texte soit une dizaine. Je n'y retrouve cependant pas celle concernant les familles, telle que proposée par mon Collègue Michel de Lamotte.

Un avantage est prévu et je me pose la question de la praticabilité du système. En effet, si vous avez quatre enfants, il est obligatoire de disposer d'un véhicule plus important. Il est pratiquement impossible alors qu'il émette moins de 145 gr de CO₂.

Puisque le but est d'aider les familles, je vous demande d'envisager un système permettant de rencontrer la situation des familles dans l'impossibilité matérielle d'acheter un véhicule suffisamment grand, tout en respectant la norme technique d'émission de CO₂.

En ce qui concerne la mise en place du système, j'ai des craintes concernant l'administration. Sera-t-elle en effet à même, humainement et techniquement, d'assurer le fonctionnement du système? Il me revient en effet que le personnel affecté à la récupération de la télé-redevance, laquelle disparaîtrait, ne serait pas suffisant.

Globalement, je trouve que ce premier pas est une bonne chose.

En ce qui concerne les véhicules de société, il est vrai que c'est un problème mais je ne souhaite cependant pas que cela nous freine au niveau de notre domaine de compétences.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je rejoins l'intervention de M. Thissen concernant les problèmes que poseront à l'administration l'application de ce texte. Il y a également la question de son applicabilité au regard du principe de simplification administrative. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que je vous interroge à cet égard.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vais commencer, si vous le permettez, par la question du calendrier.

Les choses sont en réalité très simples: nous avons toujours considéré comme un ensemble la prime écobonus et l'écomalus. Dans cette logique, le projet retenu fut envisagé en tant que projet fiscal. Il n'y a pas eu d'équivoque à cet égard et chaque Ministre a pu intervenir dans le cadre de ses compétences.

Par rapport à ce projet fiscal donc, qu'a dit le Conseil d'État? Il estime n'avoir rien à dire en ce qui concerne le bonus. Au niveau du malus, le Conseil d'État indique qu'il n'a rien à dire en lien avec la taxe de circulation tandis qu'au terme de longs développements, il ne peut adopter la même attitude par rapport à la taxe de mise en circulation. Il faut donc envisager de traiter ce système autrement en lien avec la taxe de mise en circulation. Tel est la synthèse de l'avis du Conseil d'État.

Je n'ai souhaité prendre aucun risque concernant le système du malus. Je souhaitais en effet éviter un ensemble de recours.

Il fallait donc envisager d'emprunter un autre chemin dès lors que nous acceptions la thèse du Conseil d'État. Tel fut mon choix. Le système du malus étant proche de la taxe de mise en circulation, nous avons scindé ces deux aspects pour les faire avancer chacun selon des procédures adaptées.

Quelle est la procédure adaptée concernant le système du malus? Selon la loi, je devais demander la faisabilité technique au Ministre des finances. C'est ce que nous avons fait. L'intention est de mettre en place le système le plus rapidement possible. Il s'agit également du malus et M. Thissen l'a d'ailleurs relevé par le biais d'une analyse budgétaire.

Nous souhaitons donc un système qui s'applique sans la moindre équivoque dans ses deux facettes. Je suis cependant obligé d'emprunter des chemins différents.

Si j'ai demandé une inscription rapide au sein de votre Commission, cela tient au fait que je souhaitais une application du texte au 1er janvier 2008.

Une autre problématique très difficile a été abordée, soit le fait que le système requiert un développement informatique de tout premier plan. Un ensemble de données doivent en effet être disponibles.

A ce titre, nous avons déjà pris contact avec la DIV et un test a été opéré au niveau des fichiers. L'application informatique constitue en effet un élément clé du dossier.

Le personnel affecté à la taxe radio-redevance a été évoqué. Je tiens à le rassurer à nouveau: il deviendra demain l'embryon de l'administration fiscale wallonne. Cette position n'a pas varié même si le type d'impôt peut connaître des changements dans le temps. Il sera donc appelé à travailler sur les différents impôts régionaux. Pour envisager la question du transfert de personnel, j'ai l'intention de demander cela concernant la taxe sur les jeux et paris. La volonté est d'expérimenter un transfert dans une matière particulière. Il faut en effet avoir la capacité de percevoir un impôt dont on a souhaité le transfert.

A ensuite été abordé la question de la référence. Ce texte se situe dans un débat plus large, soit celui relatif au réchauffement climatique. La référence incontestée est ainsi le CO₂. Je n'ai pas soutenu qu'il ne pouvait y avoir d'autre élément polluant. Nous avons fait cependant le choix d'une référence incontestable, laquelle est retenue d'ailleurs également à d'autres niveaux de pouvoir.

En ce qui concerne les véhicules de société, il y a en réalité, pour être tout à fait sincère, deux problèmes.

Je pourrais tout d'abord vous livrer une réponse très facile et incontestable, soit que ces véhicules jouissent d'un statut fiscal spécifique lié à la problématique des émissions.

Au-delà cependant, il nous faut obligatoirement un accord de coopération et nous ne pouvons l'éviter. Chaque interlocuteur dispose dans ce cadre d'un droit de veto. Il est bien sûr plus facile d'avancer tout seul lorsque cela est possible...

En ce qui concerne la question des chiffres, je fais référence à ceux de la FEBIAC et il me semble donc que vous dites tout et n'importe quoi M. Wesphael.

Selon cette Fédération, les véhicules de société représentent 13% et non 59% comme vous le prétendez.

En ce qui concerne les véhicules de *leasing*, ils sont pour la plupart immatriculés en Flandre. Telle est la réalité.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Vous êtes bien sûr de cela?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – J'ai repris les chiffres de la FEBIAC

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je suis quelque peu «scié». Vous ne connaissez pas ce dossier. Confirmez-vous vos chiffres?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Oui.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je vais alors reprendre quelques données «instructives» de la «note Daerden» car je suppose que cela vous intéresse.

Vous relevez ainsi que 59,5% des immatriculations ne sont pas concernées par cette mesure.

Vous indiquez aussi que 8,5% des immatriculations sont concernées par le malus et 32%, par le bonus.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Cela signifie à l'intérieur de la formule. Il faut apprendre à lire si vous me le permettez.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Nous sommes à plus de 50% d'immatriculation de véhicules de société.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Nous parlons de deux statistiques différentes. Concernant le nombre de véhicules de société immatriculés en Belgique par rapport au parc total, il s'agit de 650.000 véhicules, soit 13% du parc automobile dans son ensemble. Parmi ces 13%, beaucoup de sociétés de *leasing* sont établies en Flandre, soit toutes sauf une située à Bruxelles. Les immatriculations de véhicules à ce titre, sont donc réalisées en Flandre et à Bruxelles.

En ce qui concerne les autres chiffres, ils se situent au niveau des 320.000 véhicules immatriculés, en moyenne, chaque année en Région wallonne. A cet égard, environ 100.000 véhicules seront concernés par le bonus et 30.000 par le malus.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Combien de véhicules roulant sur le territoire wallon peuvent être concernés par la mesure?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je répète que 320.000 véhicules sont immatriculés en moyenne par an tandis qu'environ 100.000 seraient concernés par le bonus et 30.000 par le malus. Ces chiffres sont donnés sur base de ceux relatifs à l'année 2006.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Dans les 100.000 véhicules concernés par le malus, combien de familles nombreuses vont être touchées?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Il y a 12.668 cas de familles nombreuses qui seront visés par un bonus ou un malus.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je propose de faire un comparatif de vos estimations avec la réalité qui sera celle dans un an. Vous verrez que les chiffres ne sont pas ceux que vous citez.

Parmi les 100.000 véhicules qui vont bénéficier d'un bonus, combien de véhicules familiaux pour plus de 3 enfants sont prévus par le dispositif? Aujourd'hui, combien existe-t-il sur le marché de berlines pouvant accueillir 4 enfants et émettant moins de 145 grammes de CO₂? Aucune!

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – La définition de la famille nombreuse a toujours été de 3 enfants minimum.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Tout ceci démontre qu'un éco-score devait être réalisé avant de prendre cette décision.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – J'ai bien compris le message. Même si la famille nombreuse a deux véhicules, la prime peut être obtenue.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – C'est donc ça votre réponse! Une disposition visant à ce que ces familles achètent un deuxième véhicule. C'est remarquable d'un point de vue écologique. Bravo!

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je dis juste que je comprends bien les difficultés rencontrées par les familles nombreuses. J'ai d'ailleurs voulu leur accorder un avantage.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'ai bien entendu les réponses de M. Le Ministre, mais je ne comprends pas qu'il n'ait pas lié les deux projets de décret. Cela aurait été plus sage et plus intéressant d'analyser le projet dans son ensemble et non par morceau.

J'ajoute que l'avis du Conseil d'Etat est très important et que je ne comprends pas votre empressement à voir cette partie aujourd'hui.

En ce qui concerne les problèmes d'informatique et la DIV, j'aurais voulu plus d'informations. Mais si vous me dites que tout est prêt, je suis prête à vous croire.

Concernant l'agenda, quand le décret malus arrivera-t-il? En janvier, en février, en mars, en avril?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Au sujet de l'agenda, je suis dépendant de la réponse de l'administration fiscale.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Raison de plus alors pour analyser le projet de décret dans son ensemble dans un mois.

Dans cette commission, nous avons eu l'occasion de discuter d'autres projets de décret comme celui de la portabilité ou celui visant la suppression télé-redevance. Concernant ces derniers, vous nous disiez que ceux-ci seraient difficiles budgétairement, or je vois qu'ici vous avez trouvé l'argent sans problème.

On peut s'interroger sur la compatibilité du texte avec la législation européenne. Il s'agit en effet d'une taxe pénalisant certains véhicules et en avantageant d'autres. Cela ne va-t-il pas poser problème?

M. Paul Ficheroulle (PS). – Mme Cassart-Mailleux, si vous changez de véhicule pour en prendre un plus petit, vous gagnerez facilement des points.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Mon mari est agriculteur et l'emploi d'une Jeep est donc tout à fait adéquat.

Nous parlons d'un budget important pour la Région wallonne. Il faut régler les choses maintenant. Dans un mois, il sera trop tard.

Je voudrais revenir sur une question à laquelle vous n'avez pas répondu: qu'allez-vous dire aux grands perdants, ceux qui ont fait un effort en achetant, il y a un an ou deux, un véhicule non polluant? Ceux-ci ne pourront pas bénéficier du bonus.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Il faut toujours prendre un point de départ. J'ai essayé de tenir compte de ces personnes dans une certaine mesure, mais je ne peux prendre de mesures pour des véhicules qui ont été achetés il y a trois ou quatre ans.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Les personnes qui ont acheté un véhicule non polluant il y a peu ne profiteront pas du bonus lorsqu'elles changeront de véhicule.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Si le véhicule émet moins de 105 grammes ou entre 105 et 115 grammes de CO₂, une prime importante est tout de même prévue.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je suis en désaccord sur le dispositif. Tenir compte uniquement des émissions de CO₂ n'a aucun sens. Les projets flamands et bruxellois, eux, se sont basés sur un éco-score.

Je pense qu'il aurait fallu étudier la possibilité de mise en place de filtres à particules. Je crois, par ailleurs, que beaucoup moins de véhicules que vous ne le pensez seront concernés par vos mesures. Par contre, les familles nombreuses, elles, vont être désavantagées.

M. René Thissen (cdH). – A un moment donné, il faut faire le pas. Mais faire un pas ne signifie pas avoir tout fait.

Il est vrai que l'utilisation de filtres à particules doit être envisagée. Cette mesure pourra un jour faire partie du projet qui est amené à évoluer. Par ailleurs, il est évident qu'il faudra évaluer, dans un délai raisonnable, le fonctionnement du décret.

Je suis heureux de constater que le rapport que vous avez budgété concernant les malus va faire de ces derniers une véritable pénalité.

Par ailleurs, j'aimerais que l'on réfléchisse encore sur le cas des familles nombreuses. De manière physique, on ne peut placer quatre enfants à l'arrière d'une voiture normale. Il faut donc trouver un système favorable pour que les familles nombreuses puissent bénéficier du système sans avoir recours évidemment à une deuxième voiture. Je vous demande, Monsieur le Ministre, d'y réfléchir.

Certains ici regrettent la mise en place rapide de cette mesure. Je pense que cela est nécessaire puisque, dans le premier mois de l'année, il va y avoir de grosses ventes de véhicules. Il faut encourager les gens dès maintenant à acheter des voitures peu polluantes.

En ce qui concerne les accords de coopération, je suis persuadé que nous n'en avons pas besoin pour les voitures particulières.

M. le Président. – Plus personne ne souhaitant prendre la parole, je déclare la discussion close.

EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

ARTICLE 1

M. le Président. – L'article 1 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'aurais voulu savoir pourquoi vous aviez choisi l'expression «mise en usage» plutôt que «immatriculation»? J'aimerais également que vous me précisiez comment distinguer un remplacement de véhicule d'un achat sans remplacement.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Pour votre première question, les deux appellations sont très liées. On parle d'immatriculation lorsqu'un véhicule est en usage sur la voie publique. Nous avons préféré la première expression pour éviter une remarque du Conseil d'Etat concernant le fait que l'appellation «immatriculation» est très souvent liée avec la «mise en circulation».

M. le Président. – L'article 1 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 2

M. le Président. – L'article 2 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Cet article précise qu'une camionnette de 8 places est exclue de la définition, même si elle est destinée à un usage familial. Ce passage n'est-il pas en désaccord avec le but de ce projet de décret?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Avec 8 places, ce n'est plus une camionnette, c'est un autocar.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Non, le texte parle bien d'une camionnette de 8 places, le conducteur non inclus.

M. le Président. – L'article 2 a été adopté par 8 voix et 2 abstentions.

ARTICLES 3 A 5

M. le Président. – Les articles 3 à 5 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire et ont été adoptés par 8 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 6

M. le Président. – L'article 6 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'aimerais savoir comment vous fixez la moyenne d'émission des véhicules.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Il s'agit d'une norme européenne.

M. le Président. – L'article 6 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLES 7 A 10

M. le Président. – Les articles 7 à 10 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire et ont été adoptés par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 11

M. le Président. – L'article 11 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Il est question dans cet article d'une cellule précise alors que le texte vise non pas une taxe mais une prime. Pourriez-vous nous en dire plus? Pourriez-vous également nous dire comment vous allez procéder du point de vue du personnel?

M. le Président. – Les réponses à ces questions ont été apportées tout à l'heure lors de la discussion générale.

L'article 11 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 12

M. le Président. – L'article 12 n'a fait l'objet d'aucun commentaire et a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 13

M. le Président. – L'article 13 fait l'objet de commentaires.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Le dispositif prévoit une assignation postale. Aucun autre procédé n'est-il envisagé?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Nous y réfléchissons.

M. René Thissen (cdH). – Quel est le délai de paiement?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – J'aimerais que nous puissions payer les premières primes avant les grandes vacances. Quant aux délais, ils devraient être environ de deux mois.

M. Philippe Fontaine (MR). – L'assignation postale est un système qui devient de plus en plus archaïque, surtout vu la façon dont la Poste restreint continuellement ses services.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Deux systèmes sont possibles. Soit l'assignation postale, procédé que nous avons pour l'instant retenu, soit le versement sur un compte bancaire. Si nous optons pour cette deuxième solution, la procédure prévoit que nous annonçons tout d'abord à la personne son droit à la prime, qu'ensuite celle-ci nous dise sur quel compte bancaire la prime peut lui être versée et qu'enfin nous procédions à un paiement collectif. Nous n'excluons pas cette solution mais elle se révélerait assez longue. J'ajoute enfin que l'assignation peut être versée sur un compte bancaire.

M. le Président. – L'article 13 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 14

M. le Président. – L'article 14 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Il est question dans cet article de 25 euros par mois pour le montant dû. Qu'est-ce qui pourrait justifier une telle somme?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Par exemple, un retard de paiement très long. Nous essayons de simplifier les choses au maximum.

M. le Président. – L'article 14 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLES 15 ET 16

M. le Président. – Les articles 15 et 16 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire et ont été adoptés par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 17

M. le Président. – L'article 17 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Dans les articles 17 à 20, il est question de «bonus» et de «malus», ce qui confirme bien à quel point il est ridicule de ne pas vouloir traiter le décret dans son ensemble.

M. le Président. – L'article 17 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLES 18 A 26

M. le Président. – Les articles 18 à 26 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire et ont été adoptés par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 27

M. le Président. – L'article 27 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Avec cet article, vous mettez en route une nouvelle procédure fiscale. Je souhaiterais plus d'explications.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Voilà qui démontre bien qu'il s'agit d'un décret fiscal.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – A ce sujet, je reste dans le doute.

M. le Président. – L'article 27 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLES 28 A 33

M. le Président. – Les articles 28 à 33 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire et ont été adoptés par 7 voix et 2 abstentions.

ARTICLE 34

M. le Président. – L'article 34 fait l'objet d'un commentaire.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Pour quelles raisons ne pas prévoir une date d'entrée en vigueur différente?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je préfère que le décret entre en vigueur au 1er janvier 2008. Il est vrai qu'il y a une grande jurisprudence sur ces matières.

J'ajouterai qu'il faut bien être conscient que les premiers virements ne seront pas envoyés dès le 1er janvier. Par contre, tous les cas seront traités à partir du 1er janvier.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Et l'article 27, sera-t-il appliqué à partir du 1er janvier?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Oui, mais entendons-nous bien, il ne vise, pour le moment, que les bonus.

M. le Président. – L'article 34 a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le Président. – Le projet de décret a été adopté par 7 voix et 2 abstentions.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je voudrais justifier mon abstention en précisant que l'intention est louable mais que je regrette que le projet de décret n'ait pas été étudié dans son ensemble et qu'il y ait eu un manque de concertation.

M. le Président. – J'ajoute que les propositions de décret sont renvoyées, comme convenu tout à l'heure, à l'arrière.

CONFIANCE AU RAPPORTEUR

M. le Président. – La confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

Je propose de suspendre la séance quelques minutes avant d'entamer les interpellations et les questions orales.

- La séance est suspendue à 17 heures 14 minutes.

- La séance est reprise à 17 heures 29 minutes.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATION DE M. WACQUIER À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR «LE PRÉCOMPTE IMMOBILIER ET LES RÉDUCTIONS QUI PEUVENT Y ÊTRE ACCORDÉES»

M. Pierre Wacquier (PS). – Je souhaite intervenir concernant les réductions pour enfants à charge concernant le précompte immobilier. Pour pouvoir bénéficier de cette réduction, il faut, au 1er janvier de l'exercice d'imposition, avoir au moins deux enfants en vie dont l'un au moins est encore à charge.

Je voudrais mettre en exergue une situation récurrente et notamment malheureuse. Elle concerne les couples divorcés, plus particulièrement ceux ayant des enfants à charge. Même si les gardes alternées font petit à petit leur apparition, en général, la garde des enfants revient à un seul ex-conjoint et le plus souvent la maman. La simple lecture de la jurisprudence suffit pour s'en rendre compte.

En ce qui me concerne, je souhaiterais aborder le problème différemment et l'examiner ainsi au regard de la réalité de terrain. Une fois la garde des enfants octroyée à la maman, cela signifie, perception des allocations familiales et déduction fiscale pour chaque enfant à charge. Dans le chef du papa, les conséquences sont diamétralement opposées puisqu'il est astreint à payer une pension alimentaire, il perd les allocations et, enfin, il est contraint de payer le précompte immobilier dans son entièreté. En tant qu'isolé, sa situation financière devient difficile, surtout si l'on prend en compte des charges d'emprunt.

J'ai été ainsi interpellé par de nombreuses personnes vivant des cas identiques. Pour apprécier cette situation sur le plan juridique, il faut opérer une distinction entre les avantages relatifs à l'IPP et ceux concernant le précompte immobilier. Il faut à cet égard apprécier la situation de la personne qui a les enfants à charge et, de l'autre côté, celle de l'autre parent. Ma réflexion se fonde sur cette comparaison. J'ai pris l'exemple du père mais les conséquences sont identiques dans le cas contraire.

Ne serait-il pas opportun d'envisager une solution rencontrant la situation de ces personnes isolées? On pourrait ainsi, par exemple, inclure cette catégorie de personnes dans la liste des bénéficiaires de la réduction du précompte immobilier.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Vous soulevez effectivement une problématique fréquente.

Je pourrais reprendre une série de dispositions envisagées au niveau fédéral comme par exemple l'article 257 2° ou encore l'article 132bis du CIR sans parler des dispositions relatives au traitement fiscal de la rente alimentaire.

Par rapport à la problématique que vous soulevez, différentes pistes sont possibles. En préparant la réponse à votre interpellation, nous en avons listé cinq ou six.

Ceci étant précisé, en guise de conclusion ou de proposition, nous pourrions convenir que notre cellule fiscale prenne contact avec l'administration fiscale fédérale. Elle dresserait sur cette base un rapport et nous pourrions ensuite débattre du sujet que vous traitez. Je n'ai pas d'*a priori* concernant vos objections. Nous sommes en effet convaincus que les situations décrites posent certaines difficultés.

M. Pierre Wacquier (PS). – Je vois que l'idée fait son chemin. Je retiens par ailleurs votre suggestion. Puis-je préciser qu'en filigrane, cela touche à la question plus large du maintien de l'accès à la propriété. Je vous remercie en tout état de cause pour votre attention.

INTERPELLATION DE M. WESPHAEL À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR «L'INSCRIPTION D'UN MODE DE TRANSPORT STRUCTURANT DANS LES PROJETS FEDER»

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Le Gouvernement a fait inscrire, en dernière minute dans les projets «structurants et ayant un impact sur la création d'emplois» éligibles au FEDER, un montant de 101 millions d'euros pour l'agglomération liégeoise.

Des projets ont été cependant rentrés pour un montant supérieur à 700 millions d'euros. Les moyens financiers prévus par le FEDER pour la Région wallonne, sauf la Province de Hainaut, représentent 465 millions d'euros. Il n'y a que 312 millions d'euros pour les Provinces wallonnes, hors Hainaut toujours, dans l'Axe 3, selon information

Ces moyens ne sont pas extensibles.

J'ai ainsi l'impression que l'on se «marche sur les pieds» en termes de projets.

Qu'en est-il exactement?

Depuis six ans, le débat fait rage concernant les transports publics.

Un certain nombre de personnalités politiques liégeoises se posent en faveur du retour du tram.

Différentes études sont attendues comme celles de la SRWT mais pas avant le printemps 2008.

Il faudra envisager un débat par rapport aux conclusions de cette étude notamment. Quand les autres études seront-elles finalisées? Et sur quels éléments s'appuient-elles? En ce qui concerne le plan de mobilité urbain, la désignation du Bureau d'études est toujours attendue.

Je pourrais citer un ensemble d'éléments concourant à démontrer que nous avançons. Cependant, qu'en est-il exactement de cette fiche FEDER?

Soutenez-vous cette introduction?

Pour être plus clair, «êtes-vous derrière» ou pas?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – En ce qui concerne la fiche déposée, elle l'a été par la Direction générale des Transports. Dans le cadre du MET, cette Direction générale est sous l'autorité du Ministre Antoine. C'est donc une fiche établie par l'administration.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Elle en a pris seule l'initiative?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Cela arrive fréquemment que l'administration intervienne de la sorte. De manière plus globale, des fiches de cette nature peuvent provenir d'origines différentes comme l'administration donc, ou encore les communes, la SPI, par exemple.

Lorsque l'on globalise le montant envisagé par chaque fiche, cela représente un montant de 709,9 millions d'euros. La fiche que vous évoquez fait effectivement partie des fiches déposées. Il est exact également qu'au niveau de l'Axe 3, un montant de 311,8 millions d'euros est envisagé. Il n'y a pas de discussion à cet égard. Cela veut donc dire ...

M. Bernard Wesphael (Écolo). – ...que nous sommes face à un problème.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Très clairement: les demandes sont trop nombreuses par rapport aux moyens disponibles. Cela explique la mise en place d'une *task force*. Elle va devoir, de manière objective, arbitrer et faire des choix entre les différentes fiches. Telle est la réalité.

En ce qui concerne le tram, je peux vous dire que la fiche déposée envisage la modernisation du site existant. Il s'agit ainsi, par exemple, de sécuriser un certain nombre de carrefours. Il est envisagé de donner la priorité aux TEC, ce qui peut s'envisager aussi bien par rapport aux bus qu'aux trams.

J'ai demandé au Gouvernement une modification de la fiche projet pour qu'un montant de 300.000 euros soit consacré à la réalisation d'une étude de mobilité. Cette dernière doit examiner tant la faisabilité technique que financière.

Je ne vous cacherai pas qu'à titre personnel, puisque cela fait incidemment partie de votre question, ce transport en commun structurant mérite réflexion. J'ai donc sollicité du Gouvernement que l'on inscrive cette étude complémentaire. Outre la faisabilité technique, il ne faut donc pas perdre de vue l'examen de la problématique du financement. Cette donnée financière doit faire partie également de la réflexion.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Le financement de cette étude est une bonne chose. Il y a donc également la problématique du financement de ce projet.

Beaucoup de projets existent. Le mécanisme lié au choix par la *task force* est une bonne chose. Il y aura ainsi une objectivation des projets quelles que soient les sensibilités autour de la table.

Soutenez-vous cette fiche?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Elle est très intéressante. Je suis cependant conscient du fait qu'elle représente un montant très important par rapport à l'ensemble.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Il y a sans doute également d'autres fiches dont «la vôtre» ...

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Certains éléments me tiennent également à coeur comme par exemple l'axe en face de la gare des Guillemins.

QUESTIONS ORALES

M. le Président. – La question orale de M. Collignon sur «le bois d'élagage provenant des abords des voies de circulation routière et des voies navigables» est transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. LANGENDRIES À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT SUR «LA PROCHAINE CONCERTATION DES PAYS DU BENELUX AU SUJET D'UNE VIGNETTE AUTOROUTIÈRE»

M. Benoît Langendries (cdH). – La vignette autoroutière a déjà fait couler beaucoup d'encre et a été, à de multiples reprises, l'objet de questions dans cette Assemblée. Ce dossier n'a pu, jusqu'à présent, aboutir faute d'un accord entre les Régions wallonne, bruxelloise et flamande.

Ces dernières semaines, des informations pour le moins contradictoires ont été relayées au travers de la presse, soit :

- le 20/11/07, le Ministre Antoine, en réponse à une interpellation de M. Collignon estimait «*que le point n'était pas à l'ordre du jour et que la voie privilégiée était celle d'un accord de coopération*»;
- vous réagissiez personnellement, le lendemain, sur les antennes de la RTBF en précisant que vous aviez décidé de déposer un projet de vignette autoroutière wallonne;
- récemment, le 05/12/07, la presse annonce que la Belgique, les Pays-Bas et le Grand Duché de Luxembourg se concerteront «*sur l'application d'un système de prélèvement au kilomètre*».

Le Gouvernement flamand s'était prononcé en octobre dernier en faveur d'une vignette autoroutière applicable pour les camions. Vous aviez également évoqué diverses possibilités techniques pour qu'un système alliant le GPS, le GSM, et le satellite puisse permettre une analyse kilométrique. Le Gouvernement néerlandais entend présenter, quant à lui, un plan concret et «irréversible» à l'été 2008.

Lors des discussions budgétaires, vous avez également évoqué ce dossier. Je souhaiterais vous interroger sur son contenu et sur la position que le Gouvernement entend défendre.

En particulier, qu'en est-il du mécanisme retenu?

Envisagez-vous de l'instaurer pour les camions et pour les particuliers?

Le mécanisme visera-t-il les seules autoroutes?

Enfin, avez-vous eu l'occasion de vous entretenir récemment avec votre homologue flamand?

La concertation est en effet nécessaire de même donc que des contacts particuliers à propos de ce projet.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vous remercie de remettre cette problématique, qui nous tient à cœur, à l'ordre du jour.

Vu le rendement raisonnablement estimé de cette taxe, elle mérite en effet qu'on y réfléchisse. J'ai défendu à différentes reprises, l'idée d'une vignette wallonne tandis que d'autres privilégiaient une vignette nationale. Je me suis très fortement investi dans la concertation.

Je précise que notre étude est finalisée et que nous sommes en mesure de répondre à toutes questions à ce sujet.

Depuis la visite de M. Leterme aux Pays-Bas, force est constaté qu'il n'est plus venu et qu'il n'a pas voulu non plus que ses Ministres viennent.

Nous connaissons bien sûr le facteur de l'évolution technologique.

Je comprends, dans ce cadre, la thèse du «kilomètre parcouru». Je peux sans doute rappeler que l'Allemagne a voulu quitter le système de l'eurovignette pour les plus de 12 tonnes dans ce cadre-là d'ailleurs.

A force d'en parler, rien ne se faisait, ce qui explique ma thèse.

Mme Cassart a dit, à de très nombreuses reprises, que le dossier n'avancait pas. Il ne faut pas perdre de vue la logique de l'accord de coopération : tant qu'une partie dit non, nous n'avancerons pas, même si on m'interroge cent fois à ce sujet.

J'ai donc de nouveau reposé le problème.

A ma demande, en concertation avec M. Antoine, pour éviter le moindre équivoque, le Gouvernement a décidé de relancer ce dossier. Dès lors, M. Antoine et moi-même avons réécrit à nos collègues concernés pour qu'ils prennent position: soit ils disent ne pas être intéressés, soit ils participent à la mise en oeuvre.

Une réunion s'est tenue le 5 décembre. Les représentants bruxellois étaient là, tandis que les représentants flamands étaient excusés pour des raisons pratiques et non politiques. Une nouvelle réunion devra avoir lieu avant le 17 janvier 2008.

Pourquoi avant le 17 janvier? Tout simplement parce qu'il y a une réunion de concertation ce jour-là.

M. Benoît Langendries (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour la clarté de son exposé.

Effectivement, plus 2 millions d'euros mensuels, cela représente beaucoup. Ma question avait bien pour but de donner l'opportunité de rappeler que le Gouvernement a bien une position concertée et commune sur le sujet.

Courant janvier, les choses pourraient donc se clarifier un peu plus. Il est temps que les autres régions se prononcent.

M. le Président. – Les questions orales de M. Grommes portant sur «les sorties autoroutières dangereuses», «la promotion des voies lentes» et «la deuxième sortie autoroutière d'Eupen», ainsi que la question de M. Collignon sur «la suppression éventuelle de la taxe sur les petites remorques» sont transformées en questions écrites.

QUESTION ORALE DE M. THISSEN À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LA SUPPRESSION DE LA TAXE SUR LES REMORQUES»

M. René Thissen (cdH). – La taxe de circulation pour les remorques de petites tailles — 750 kilo et moins — devait être supprimée en vertu d'une proposition du Gouvernement fédéral faite aux Régions.

La raison qui motive la suppression de cette taxe est que celle-ci rapporte moins que ce que son traitement coûte. Cette mesure permet une simplification administrative pour le contribuable et pour l'administration fiscale.

Or, si la proposition de supprimer cette taxe émanait de l'Etat fédéral, les Régions, quant à elles, avaient marqué leur accord sur cette question et s'étaient engagées à proposer au Parlement un décret allant dans ce sens puisque seules les Régions sont compétentes pour instaurer une telle exonération.

La Région flamande a pris une initiative dans ce sens.

Quant aux Régions bruxelloise et wallonne, aucune initiative décrétable n'y a été prise et les contribuables wallons ont reçu récemment une invitation à payer pour 2008.

Aussi, Monsieur le Ministre, je vous interroge aujourd'hui sur les raisons pour lesquelles aucune initiative décrétable n'a été prise pour cette suppression en dépit des engagements pris dans ce sens. Envisagez-vous de prendre une telle initiative pour 2009?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Le Conseil fédéral des Ministres, en sa séance du 6 octobre 2006, a décidé de soumettre au comité de concertation un avant-projet de loi visant à sortir de la matière imposable à la taxe de circulation, les remorques ne dépassant pas 750 kilos.

A ce propos, je rappellerai que cet impôt est régional et constitue une recette des Régions.

C'est ainsi que les modifications relatives à la base d'imposition, aux taux d'imposition et aux exonérations relève de la compétence exclusive des Régions. Il est vrai cependant que la matière imposable relève encore de la compétence résiduaire du législateur fédéral.

En date du 19 octobre 2006, le Gouvernement wallon, considérant que l'acceptation d'une telle mesure, sans contrepartie financière, pourrait constituer un précédent dangereux du système de financement des Régions, a

décidé qu'il ne pouvait marquer son accord sur cet avant-projet de loi vu la perte importante de recettes à charge du Budget de la Région sans contrepartie prévue.

Cette décision a été soumise au comité de concertation du 11 novembre 2006, lequel a chargé un groupe de travail de formuler une solution par le biais d'un accord de coopération.

Si un projet de modification légale régionale a été préparé, aucune solution de contrepartie financière n'a été proposée. Je n'exclus pas le fait que l'on trouve un jour une solution.

M. René Thissen (cdH). – J'entends bien l'argumentation de M. Le Ministre. Je remarque juste que la Région flamande est moins impétueuse et qu'elle a supprimé la taxe sans contrepartie.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – J'entends bien le message.

QUESTION ORALE DE MME DETHIER-NEUMANN À M. MICHEL DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR «LA POLLUTION DU CANAL DE GHILIN »

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Monsieur le Ministre, le samedi 24 novembre, des promeneurs ont découvert une substance blanchâtre qui surnageait à la surface du canal de Ghlin. Les pompiers de Mons, la protection civile, la DPE et le MET se sont rapidement rendus sur place. Une première analyse chimique a montré que le polluant était de l'huile végétale. Des produits pour diluer et pour solidifier la couche d'huile ont été utilisés.

Malheureusement, le barrage mis en place par les services compétents a été, par deux fois, brisé à cause du passage de péniches. Cela a eu pour incidence, lors du 2ème passage, que la pollution s'est étendue au grand large à Mons. Lorsque nous avons interrogé le 6 décembre dernier votre collègue, M Lutgen, sur la communication entre la DPE et le MET, il nous répondait :

« Concernant la circulation des bateaux, dans un premier temps, les services compétents ont pu opérer sans être dérangés par le passage des péniches, le premier appel signalant la pollution ayant eu lieu le 24 novembre vers 16 h, en cours de week-end. Vu la période, l'interruption de la navigation est alors facilement obtenue.

Dans un second temps, la DPE a demandé au responsable du MET de ne pas permettre la pénétration de bateaux dans la zone polluée, pour faciliter les interventions et ne pas mettre le matériel et les hommes en danger. Le MET étant propriétaire du canal, il était attendu qu'il mette tout en œuvre pour favoriser la récupération du polluant.

Dans un troisième temps, le MET a reçu injonction de la DPE de retenir les bateaux en déplacement sur le canal pour la même raison, sans que cette injonction porte effet. Nous avons en effet constaté, dès l'après-midi du lundi 26 novembre, le passage de péniches dans la zone concernée. Le responsable de la navigation a été auditionné par la DPE »

La pollution n'était apparemment pas trop dangereuse pour la faune et la flore mais si cette pollution avait été plus grave, ce dysfonctionnement aurait pu avoir des conséquences plus néfastes pour l'environnement. Pourriez-vous donc nous dire pourquoi les services du MET n'ont pas réagi à la demande et, ensuite, à l'injonction ?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Dès que mes services ont eu connaissance de cet incident, ils ont pris toutes les dispositions nécessaires afin d'informer les bateliers de la présence de cette pollution, malgré le fait que celle-ci ait eu lieu durant un week-end, et ce via les canaux de communication classique.

Concernant le fait qu'un bateau avait franchi le barrage le lundi matin entre 5 heures et 7 heures, force est de reconnaître qu'il n'est pas facile pour mes services d'être présents, 24 heures sur 24, pour surveiller la navigation dans ce bief de 40 kilomètres. Par ailleurs, le bateau ayant forcé le barrage a été rapidement identifié par mes services et les mesures nécessaires seront prises à son encontre.

Une suite positive a également été donnée à la demande des parties prenantes de procéder à l'arrêt de navigation entre les darses de Ghlin et le grand large à Mons. La reprise de la navigation a été autorisée le lundi

après-midi sur base de l'accord de la protection civile et moyennant le maintien d'une vitesse réduite afin de ne pas entraver le pompage en cours des résidus de pollution.

Aux dires de mes services, la protection civile aurait signalé que les passages de bateaux à vitesse réduite n'entravaient pas leurs opérations. Il n'y avait dès lors aucune raison de bloquer l'activité économique engendrée par cette voie d'eau.

Enfin, j'informe l'honorable membre que la DPE n'a auditionné aucun membre de notre personnel ni le chef de district.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – J'entends donc des choses différentes selon que je vous interroge ou que j'interroge M. Lutgen. Cependant, dans vos réponses, il y a un consensus sur les difficultés de coordination, que ce soit parce que les choses se sont déroulées très tôt le matin ou durant le week-end. Je crois qu'il faut prendre cet exemple au sérieux. De plus en plus d'accidents sont possibles. Il faut prendre ce cas comme point de départ pour solutionner les problèmes.

Je vais vérifier du côté de la DPE car le Ministre Lutgen m'a dit que celle-ci allait ...

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – «Allait»! Cette dernière m'a dit qu'elle «n'avait pas encore été». Les deux phrases sont donc compatibles.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – J'aimerais aussi que vous cessiez de vouloir m'expliquer sans cesse que les considérations économiques ont la priorité sur l'environnement.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je suis tout à fait d'accord avec toutes les considérations environnementales mais je ferai toujours le maximum pour ne pas bloquer les activités économiques lorsque c'est possible.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – La solution consiste à conjuguer les deux éléments. Je demande seulement que la DPE et le MET se parlent et me fournissent une réponse commune.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Seul un batelier a franchi le barrage et il va être sanctionné.

M. le Président. – La question orale de Mme Tillieux portant sur «la situation des plongeurs au sein de la Direction générale n°2 (DG2)», la question orale de M. Fontaine sur «les réparations de l'ascenseur n°1 du Canal du Centre historique» et la question orale de M. Senesael sur «le raccordement vers l'A8» sont transformées en questions écrites.

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT ET À M. COURARD, MINISTRE DES AFFAIRES INTÉRIEURES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, SUR «LES NOUVELLES COMPÉTENCES RÉGIONALES EN MATIÈRE DE TUTELLE SUR LES RÉGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES DE POLICE DE CIRCULATION ROUTIÈRE»

M. Willy Borsus (MR). – Le 1er janvier prochain, les règlements complémentaires de police de circulation routière ne devront plus être soumis à la tutelle fédérale. Nous avons reçu, dans les villes et les communes, un «petit mot» disant qu'il faudra dorénavant s'adresser à la Région à partir du 1er janvier 2008.

Quelles sont concrètement les conséquences de ce transfert de compétence? Comment cela va-t-il s'organiser au niveau régional? De quelle administration cela va-t-il dépendre? La Région a-t-elle déjà réfléchi à la direction qu'elle veut prendre concernant l'application de ces règles?

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, en son nom et au nom de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique. – Nous avons adopté en troisième lecture un projet de décret concernant cette matière. J'ajoute que c'est le Ministre Antoine qui est chargé du suivi du dossier.

Le texte devrait être présenté en séance plénière durant ce mois de décembre. J'ajoute que c'est la direction générale du MET qui assurera l'appui et le traitement des dossiers introduits par les communes.

M. Willy Borsus (MR). – Je remercie M. Le Ministre pour cette information.

J'indique que des arrêtés doivent être également pris concernant cette matière. Je vous invite, Monsieur le Ministre, à y être particulièrement attentif en tant que Vice-Président du Gouvernement.

M. le Président. – Les questions orales de M. Stoffels, sur «la destruction du Pont SNCB à Welkenraedt» et «le service météo» sont transformées en questions écrites.

L'ordre du jour étant épuisé, je déclare cette séance close.

- La séance est levée à 18 heures 22 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Willy Borsus, MR
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Michel Daerden, Ministre
M. Michel de Lamotte, cdH
Mme Monika Dethier-Neumann, Écolo
M. Paul Ficherouille, PS
M. Philippe Fontaine, MR
M. Dimitri Fourny, Président
M. Jacques Gennen, PS
M. Benoît Langendries, cdH
M. René Thissen, cdH
M. Pierre Wacquier, PS
M. Bernard Wesphael, Écolo

ABRÉVIATIONS COURANTES

CIR	Code d'impôt sur le revenu
CWEDD	Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable
DIV	Direction de l'Immatriculation des véhicules
DPE	Division de la Police de l'Environnement
DPR	Déclaration de Politique régionale
FEBIAC	Fédération belge des Industries de l'Automobile et du Cycle
FEDER	Fonds européen de Développement régional
GSM	Système global pour Communications mobiles
IPP	Impôts sur les personnes physiques
LPG	Liquified petroleum gas
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
SNCB	Société nationale des Chemins de Fer belges
SPI	Société provinciale d'industrialisation
SRWT	Société régionale wallonne des Transports
TEC	Société de Transport en commun