C.R.I.C. N° 39 (2007-2008)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2007-2008

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Voir CRAC N° 55 (2007-2008)

Séance publique de Commission *

Commission du Budget, des Finances et de l'Equipement

Lundi 17 décembre 2007

* Application de l'art. 17, § 5, du Règlement du Parlement wallon.

SOMMAIRE

Interpellations 3

Interpellation de M. Wacquier à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement, sur «le précompte immobilier et les réductions qui peuvent y être accordées»

Orateurs : M. le Président, M. Wacquier, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement 3

Interpellation de M. Wesphael à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement, sur «l'inscription d'un mode de transport structurant dans les projets Feder»

Orateurs : M. le Président, M. Wesphael, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement 4

Questions orales 6

Question orale de M. Langendries à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement, sur «la prochaine concertation des pays du Benelux au sujet d'une vignette autoroutière»

Orateurs : M. le Président, M. Langendries, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement 6

Question orale de M. Thissen à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement, sur «la suppression de la taxe sur les remorques»

Orateurs : M. le Président, M. Thissen, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement 7

Question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la pollution du canal de Ghlin»»

Orateurs : M. le Président, Mme Dethier-Neumann, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement 8

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 règlements complémentaires de police de circulation routière»

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Equipement, en son nom et au nom de M. Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique 10

Liste des abréviations courantes 11

COMMISSION DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT

Présidence de M. Dimitri FOURNY, Président.

La séance faisant l'objet d'un compte rendu intégral commence 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. le Président. – L'ordre du jour appelle l'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».

La parole est à M. Wacquier pour développer son interpellation.

M. Wacquier (PS). – Le précompte immobilier est un impôt annuel perçu sur les revenus de l'année en cours attribués aux propriétés foncières sises en Région wallonne. Cet impôt est calculé en fonction du taux du revenu cadastral indexé. Taux qui diffère en fonction de la situation géographique de l'immeuble.

Pour les immeubles situés en Région wallonne, le précompte immobilier s'élève à 1,25 % du R.C. (0,8 % pour les logements loués comme habitations sociales).

Cette imposition ne représente naturellement qu'une fraction du précompte immobilier puisqu'il faut ajouter les centimes additionnels prélevés par les communes, provinces et agglomérations.

Ce régime s'applique aux propriétaires, possesseurs, emphytéotes, superficiaires (personne ayant un droit réel qui consiste à avoir des bâtiments, ouvrages et plantations sur un fonds appartenant à autrui, et pour lequel il a reçu l'autorisation par acte enregistré) ou usufruitiers.

Diverses situations permettent de bénéficier d'une réduction de ce précompte :

– réduction pour «habitation modeste» (dont le revenu cadastral ne dépasse pas 745 euros) ;

– réduction pour le chef de famille souffrant d'un handicap (réduction de 125 euros) ;

– réduction pour grand invalide de guerre (réduction de 250 euros) ;

– réduction pour personnes handicapées à charge (réduction de 250 euros pour chaque personne handicapée y compris le conjoint où le cohabitant légal) ;

– réduction pour autres personnes à charge (réduction de 125 euros pour cette personne à charge) ;

– réduction pour enfants à charge.

C'est sur ce dernier point que je voudrais attirer votre attention. Pour bénéficier de cette réduction pour enfants à charge, 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 votre charge. Aussi, une réduction de 125 euros pour chaque enfant non handicapé à charge est accordée.

Aujourd'hui, je voudrais mettre en exergue une situation récurrente, malheureuse, injuste et discriminatoire. Cette situation que je pointe du doigt 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 (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. Si je reprends notre exemple, 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 (en moyenne 200 euros/enfant), il perd les allocations susmentionnées et, enfin, il est contraint de payer le précompte immobilier de son habitation de son entièreté. En tant qu'isolé, sa situation financière devient abrupte.

Cette situation n'est pas un cas exceptionnel. Au passage, je souligne que j'ai ici pris l'exemple du père n'ayant pas la garde. Nonobstant, les conséquences sont identiques dans le cas contraire. Aussi, je pense que le problème n'est pas isolé et que demain, encore, il se représentera.

Dans ce contexte, vacillant pour les uns, fixe pour les autres, ne pensez-vous pas qu'il serait opportun de réfléchir à une solution financière plus douce, plus équitable et plus conforme pour ces personnes isolées n'ayant pas la garde de leurs enfants ? Mieux encore, ne pourrait-on pas envisager d'inclure cette catégorie de personne dans la liste des bénéficiaires de la réduction du précompte immobilier ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Vous soulevez un problème tout à fait réel et de plus en plus fréquent. C'est ce qui explique que le niveau fédéral ait pris toute une série de dispositions.

Je vous rappelle :

– la problématique des enfants à charge en matière de précompte immobilier, sur base de l'article 257, 2 ° du Code ;
– la problématique en matière d'impôt des personnes physiques, avec la modification introduisant l'article 132 bis pour les couples séparés, avec la possibilité d'exonération par moitié ;
– toutes les dispositions concernant la rente alimentaire, qui est une autre facette.

Pour résoudre ce problème, plusieurs pistes nous paraissent possibles, dans le cadre de l'instruction de votre interpellation.

Nous en avons listé cinq ou six qui nous paraissent possibles. Notre législation fiscale régionale devrait peut-être s'adapter aux situations particulières engendrées afin de répondre aux aspirations des citoyens.

Je n'ai *a priori* pas d'objection sur vos réflexions, absolument aucune. Mais je ne vous cacherai pas que cela soulève toute une série de difficultés d'application. Je vous propose que notre cellule fiscale, au niveau de la Région wallonne, prenne les contacts utiles avec l'administration fiscale fédérale et qu'on nous fasse rapport sur les différentes possibilités qui pourraient être envisagées et revenir sur le thème en fonction de cela.

Je crois vraiment que c'est intéressant, mais c'est loin d'être réglé, c'est techniquement difficile.

M. le Président. – La parole est à M. Wacquier.

M. Wacquier (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Je vois que l'idée fait son chemin et est valable. Il ne faut certainement pas perdre de vue qu'en filigrane, c'est le maintien de l'accès à la propriété qui est derrière ce problème. Je suis certain qu'au fil du temps, des solutions techniques se dégageront. Je vous remercie en tout cas pour l'intérêt que vous portez à ce sujet.

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. le Président. – L'ordre du jour appelle l'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».

La parole est à M. Wesphael pour développer son interpellation.

M. Wesphael (Écolo). – Monsieur le Ministre, apparemment, le Gouvernement a fait inscrire, en dernière minute dans les projets «structurants et ayant un impact sur la création d'emplois» éligibles au Feder pour la programmation 2007-2013, un montant de 101 millions d'euros destinés à financer le «développement d'un mode de transport pour l'agglomération liégeoise».

Par ailleurs, des projets ont été cependant rentrés pour un montant supérieur à 700 millions d'euros, dans la seule province de Liège, alors que le total des moyens financiers prévus par le Feder pour la Région wallonne, hors Province de Hainaut, est de 465 millions d'euros et qu'il n'y a que 312 millions d'euros dans l'Axe 3 où le projet sous rubrique est inscrit.

Dans ce même Axe, on peut aussi identifier 30 millions d'euros pour le Trilogiport. D'une manière générale, la seule Ville de Liège a introduit des projets pour 154 millions d'euros, sans tenir compte apparemment du transport structurant. C'est une enveloppe qui n'est quand même pas extensible.

J'ai un peu l'impression que l'on se marche un peu sur les pieds en termes de projets. J'aimerais savoir ce qu'il en est exactement.

Depuis 2001 et l'étude Transitec, on sait qu'un transport public structurant de l'agglomération liégeoise coûterait entre 350 et 700 millions d'euros, pour l'élaboration des premiers axes. Durant six ans, ce débat a fait rage et je vois aujourd'hui un certain nombre de responsables publics liégeois se positionner en faveur du retour du tram.

De toute évidence, un budget de 250 millions d'euros, 101 millions du Feder augmentés de la participation régionale, est insuffisant, sauf si on se rabat sur une hypothèse basse d'une transformation de certaines lignes du TEC en un bus à haut niveau de service. C'est l'option du TEC aujourd'hui.

Même dans ce cas, puisque les conclusions de l'étude de la SRWT, de la comparaison des différents modes de transport, ne sont pas attendues avant le printemps 2008, elles n'ont de toute manière jamais été discutées dans un débat public et dans les instances ad hoc, en tout cas dans un débat démocratique.

Faut-il aussi rappeler qu'on n'a pas la moindre idée du moment où les deux études Transport – l'étude de la SRWT et celle du GRE – seront finalisées et leurs conclusions utilisables. De plus, sur quoi s'appuient ces études ?

Il n'y a, à Liège, ni plan de développement territorial, ni schéma d'agglomération, ni plan Urban Mobilité, ni communauté urbaine. Le Plan Urban mobilité réputé, organise toute la mobilité au niveau de l'agglomération, mais il attend encore la désignation d'un bureau d'études qui devra le réaliser. Faut-il rappeler que le schéma d'agglomération est au commencement de sa jeunesse et que la décision des 24 communes de consacrer à un urbaniste, un juriste à 0,25 euro/habitant, n'est vraiment qu'un tout premier pas dans la bonne direction, un pas nettement insuffisant, vu l'urgence.

Voilà, Monsieur le Ministre, je pense qu'il y a un certain nombre d'éléments qui concourent à ce que nous avancions dans ce dossier, mais j'aimerais savoir ce qu'il en est exactement de cette fiche Feder. Et question qui me semble significative : êtes-vous sensible au dossier, liégeois ? Soutenez-vous l'introduction de cette fiche Feder ? Revendiquez-vous ce dossier ? C'est une question importante, tout en sachant que cette somme sera largement insuffisante pour véritablement mettre en place un réseau de transport structurant sur l'agglomération.

Je voudrais savoir si vous y êtes favorable ou pas. Vous savez qu'il y a des commentaires différents, qui ne sont pas les miens. Dans les médias, on dit que *«M. le Ministre Daerden souhaite apporter sa contribution au tram»*, tantôt, on dit que *«ce n'est pas vous, ce serait plutôt le MET, à l'initiative de M. le Ministre Antoine»*.

Qu'en est-il de cette fiche Feder ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – En ce qui concerne la fiche qui a été 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. Wesphael (Écolo). – Elle en a pris seule l'initiative ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – C'est assez fréquent, tout cela, en relation avec la SRWT.

Vous soulevez un problème extrêmement important. Cela arrive fréquemment que l'administration intervienne de la sorte. On constate que des fiches rentrent avec beaucoup d'origines différentes : l'administration, les communes, la SPI, etc. Quand on globalise toutes les fiches, on arrive à un montant de 709,9 millions d'euros. Je vous confirme que la fiche que vous évoquez fait partie du relevé que j'ai pu examiner.

Il est vrai aussi que pour l'Axe 3, développement territorial équilibré et durable, le montant s'élève à 311,8 millions. Il n'y a pas de discussion possible. Ce qui veut dire…

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

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – C'est très clair, chacun doit être conscient de cela. Il y a beaucoup trop de demandes par rapport aux moyens disponibles. Il n'y a pas de doute à ce sujet. C'est ce qui explique d'ailleurs la mise en place de cette *task force*. C'est elle qui va devoir, de manière très objective, arbitrer, faire des choix entre les différentes fiches qui sont rentrées, car il y en a trop.

En ce qui concerne le tram, je peux vous dire que la fiche déposée envisage la modernisation du site existant, voire le fait de sécuriser un certain nombre de carrefours, notamment donnant priorité aux transports en commun. Comme je le disais à mon chef de Cabinet tout à l'heure en préparant la réponse, cela peut s'appliquer aussi bien aux bus, finalement, qu'aux trams. Je pense que la réflexion est valable dans un sens comme dans l'autre.

J'ai demandé au Gouvernement – d'ailleurs, je remercie le Ministre Marcourt, qui en était le Ministre de tutelle – de modifier une fiche projet pour un montant de 300.000 euros pour la réalisation d'une étude visant à définir un plan stratégique de mobilité, complémentaire au plan urbain de mobilité de Liège. Cette étude doit précisément examiner la faisabilité technique est financière des différents modes collectifs structurants, avec quel périmètre ? Un périmètre allant de Herstal à Seraing, en passant par Liège ; un périmètre allant d'Ans jusqu'à Chaudfontaine, en passant par toute la Nationale 3 et également une liaison vers le Sart-Tilman et l'aéroport.

Je ne vous cacherai pas qu'à titre personnel, je pense qu'un transport en commun structurant mérite en tout cas la réflexion. C'est pour cela que j'ai demandé et sollicité du Gouvernement de la Région wallonne d'inscrire cette étude complémentaire. Je crois que ce sera un élément intéressant, étant bien entendu qu'il faut l'examiner dans sa faisabilité technique.

Il ne faut pas perdre de vue l'examen de la problématique du financement. Il faut inclure la faisabilité non seulement technique, mais aussi financière dans la réflexion.

M. le Président. – La parole est à M. Wesphael.

M. Wesphael (Écolo). – Monsieur le Ministre, pour ma part, je pense que le financement de cette étude confiée au GRE est une bonne chose. Le GRE a toute sa légitimité pour piloter et fixer un cahier des charges. Il reste le problème, à terme, du financement de ce projet.

Beaucoup de gens nous disent : *«À Liège, vous avez déjà une des plus belles gares d'Europe, vous allez avoir une liaison autoroutière de 400 millions et, en plus, vous voudriez un tram moderne, en site propre, mais vous rêvez!»*.

Le débat concernant Cerexhe-Heuseux-Beaufays, est très clair entre nous. Nous sommes convaincus que cet argent devrait aller dans un fonds Liège-mobilité, au bénéfice du tram. À cela, il faudra ajouter la possibilité d'avoir une aide du Feder, via cette fiche.

Je suis très sceptique, je ne vous le cache pas. Je ne peux que me féliciter du mécanisme lié aux choix de la *task force.* Il y a une objectivation des projets, quelles que soient les sensibilités autour de la table.

Vous n'avez pas répondu à la question, mais peut-être que vous allez le faire. Soutenez-vous cette fiche ?

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Elle est très intéressante. Mais je suis tout à fait conscient qu'une fiche de 101 millions, alors que sur l'ensemble, nous ne disposons que de 300 millions, c'est beaucoup.

M. Wesphael (Écolo). – Il y a aussi le Trilogiport qui est très important, ainsi que la Boverie, mais ce n'est pas le même Axe.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Il y a aussi un Axe qui me tient très à cœur, 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. le Président. – L'ordre du jour appelle la 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».

La parole est à M. Langendries pour poser sa question.

M. 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 :

– le 20 novembre 2007, 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 5 décembre 2007, 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 et vos prochains contacts avec vos Collègues flamands et néerlandais. Je souhaiterais vous interroger sur son contenu et sur la position que le Gouvernement wallon entend défendre.

Deux questions me paraissent dès lors essentielles : quelle est la position du Gouvernement sur ce dossier ? En particulier, qu'en est-il du mécanisme retenu ? S'agira-t-il d'une taxe au kilomètre parcouru ? Envisagez-vous de l'instaurer pour les camions et pour les particuliers ? Enfin, 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 que des contacts particuliers à propos de ce projet.

M. le Président. – La parole est au Ministre Daerden.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je voudrais remercier notre Collègue de remettre à l'ordre du jour ce problème important de la vignette, thème qui me tient particulièrement à cœur, dans la mesure où nous savons que nous manquons cruellement de moyens financiers, il y a là, d'après nos estimations, un rendement logique raisonnablement estimé à deux millions d'euros par mois. Cela vaut quand même la peine d'y réfléchir.

Dans le cadre des différents débats, j'ai souvent défendu l'idée d'une vignette wallonne. J'ai, jusqu'à présent, été chaque fois battu, en termes politique, tout le monde privilégiant une vignette nationale.

C'est d'ailleurs pourquoi je me suis tellement investi dans la concertation, puisqu'il faut un accord de coopération. Force est de constater que suite à la visite de M. Leterme aux Pays-Bas, alors que le dossier était finalisé, et que j'étais en mesure de répondre à toutes les questions techniques, il n'en a plus voulu, mais en plus, il ne voulait pas que ses Ministres assistent aux réunions.

Nous avons effectivement pris connaissance de l'évolution technologique – GPS, satellite, téléphone mobile – et je comprends la thèse du kilomètre parcouru.

Je me rappelle l'époque où j'étais Ministre fédéral des Transports, et que j'assistais aux réunions européennes du transport. On parlait déjà des thèses au kilomètre. C'est d'ailleurs dans ce cadre-là que l'Allemagne a quitté l'eurovignette pour les camions de plus de 12 tonnes. Cela fait déjà quelques années qu'on en parle. Mais à force d'en parler, rien ne se fait.

Mme Cassart-Mailleux est intervenue à plusieurs reprises sur le sujet, en disant que la vignette n'avançait pas. Il est clair que dans la logique d'un accord de coopération, tant qu'il y en aura un qui ne sera pas d'accord, cela ne pourra pas avancer.

C'est pourquoi, j'ai de nouveau reposé la question.

À ma demande, en concertation avec le Ministre Antoine, pour éviter la moindre équivoque, le Gouvernement a décidé de relancer ce dossier. Dès lors, le Ministre 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 œuvre.

Une réunion s'est tenue le 5 décembre, en présence des représentants de Bruxelles mais où les représentants de la Flandre étaient excusés pour des raisons pratiques, et non pas politiques, c'est en tout cas ce qui nous a été dit clairement. Nous sommes allés plus loin, puisqu'il y avait eu des difficultés pratiques. Nous avons réorganisé une nouvelle réunion, qui devrait 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. le Président. – La parole est à M. Langendries.

M. Langendries (cdH). – Je voudrais remercier M. le Ministre pour la clarté de son exposé et lui dire que les deux millions d'euros mensuellement représentent une somme importante. Dieu sait qu'on pourrait l'utiliser de manière efficace, en Région wallonne.

La volonté de me retrouver aujourd'hui en Commission et de vous poser la question, c'était bien la volonté de vous permettre de sortir sur le sujet et de redire fermement que le Gouvernement a bien une position concertée et commune – votre Collègue, le Ministre Antoine, pourra certainement en témoigner –, de repréciser que les choses se remettent en place, qu'il y a *«de la concertation dans l'air»*.

Je suis heureux, Monsieur le Ministre, d'apprendre que l'on reprend ce dossier en main et que, dans le courant du mois de janvier, à la suite d'une négociation entre le Grand-duché, la Belgique et les Pays-Bas, les choses pourraient peut-être se clarifier un peu plus. À vous, à ce moment-là, et au Gouvernement à prendre ses dispositions quant à savoir si nous devons y aller nous-mêmes, seuls, accompagnés, ou agir sur une formule qui soit une formule plus nationale. Je pense qu'il est temps que les autres communautés de ce pays se prononcent fermement sur ce point.

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. le Président. – L'ordre du jour appelle la 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».

La parole est à M. Thissen pour poser sa question.

M. Thissen (cdH). – La taxe de circulation pour les remorques de petites tailles – 750 kilos et moins – aurait dû être supprimée en vertu d'une proposition du Gouvernement fédéral 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. La simplification pour le contribuable ne serait pas qu'administrative, cela lui ferait faire également une petite économie.

Or, si la proposition de supprimer cette taxe émanait de l'État 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 décrétale n'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 pour connaître les raisons pour lesquelles aucune initiative décrétale n'a été prise pour cette suppression en dépit des engagements pris dans ce sens. S'agit-il d'un report ? S'agit-il d'une volonté ? Dans quels délais pourrait-on espérer que les citoyens se voient annuler cette taxe ? Étant donné que celles-ci ne sont pas d'un rendement exceptionnel et qu'elles coûtent chers en termes de gestion ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. 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.

Je vous rappelle qu'il s'agit d'un impôt régional.

Les modifications relatives à la base d'imposition, aux taux d'imposition et aux exonérations relèvent 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 précédant 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 – 2,6 millions d'euros – de recettes à charge du Budget de la Région wallonne.

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.

Aujourd'hui, le texte est prêt, mais il n'y a pas d'accord sur la contrepartie.

L'état fédéral demande de prendre une disposition qui entraîne une perte de 2,6 millions d'euros pour la Région. Il est vrai qu'on travaille à un accord de coopération.

Je n'exclus pas de trouver une solution parce que ce ne sont pas des taxes importantes, mais il n'y a pas encore de consensus.

M. le Président. – La parole est à M. Thissen.

M. Thissen (cdH). – Je remercie, Monsieur le Ministre, pour sa réponse. Je comprends bien l'argumentation de M. le Ministre. Je remarque juste que la Région flamande est moins impécunieuse que la Région wallonne, elle a déjà supprimé la taxe sans attendre de contrepartie. Je sais que 2,6 millions d'euros, c'est une somme.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – J'entends bien le message, j'ai dit qu'il y aurait un peu de marge.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dethier-Neumann à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «la pollution du canal de Ghlin».

La parole est à Mme Dethier-Neumann pour poser sa question.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – J'ai pu, lors de la dernière session, interpeller votre Collègue le Ministre Lutgen, qui a dû croiser ses compétences avec les vôtres sur ce cas de pollution par rapport au canal de Ghlin. Quelques contradictions sont apparues.

Je rappelle que 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 deuxième passage, que la pollution s'est étendue au grand large à Mons. Lorsque nous avons interrogé le 6 décembre dernier votre collègue, le Ministre 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 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 de la DPE ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden.

M. 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, sur une longueur 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 et ce, 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.

Je voudrais aussi vous dire que la DPE n'a auditionné aucun membre de notre personnel, ni le chef de district.

M. le Président. – La parole est à Mme Dethier-Neumann.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – J'entends des différences selon que je vous interroge vous ou le Ministre Lutgen. Mais il y a quand même un consensus, dans le sens où il y a eu une difficulté de coordination, la raison est peut-être que cela s'est passé le week-end, ou à 5 heures du matin, ce qui est assez tôt.

Je pense qu'il faut prendre cet exemple au sérieux pour peaufiner un travail futur. On entend de plus en plus parler de situations de pollution. Si dans un tel cas, on ne solutionne pas un problème évident, je ne vois pas quel accident contraindra à agir.

Dans un deuxième temps, je vais vérifier auprès de la DPE, parce que le Ministre m'a bien dit qu'elle allait entendre…

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – *«Allait.»* Peut-être que tout le monde a raison. Elle m'a écrit *«qu'elle n'avait pas encore été»*.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – Là n'est pas la question. Vous êtes le responsable du service du MET, et c'est en tant que tel que je vous demande d'organiser ou de surveiller cette rencontre entre la DPE et le MET. J'aimerais aussi que vous cessiez de vouloir m'expliquer que les intérêts économiques doivent se confronter avec les intérêts environnementaux.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Tant que je serai là, je prendrai toujours en considération les intérêts économiques ! Je ne vais pas arrêter toute l'activité, quand il y a moyen de l'éviter. Chacun doit gagner sa vie, c'est dur pour tout le monde, le secteur est difficile.

Je suis tout à fait d'accord avec toutes les considérations environnementales, et je suis prêt à faire le maximum, mais je défends aussi les entreprises, quel que soit le secteur. Et celui-là est particulièrement difficile.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – J'ai demandé de ne pas les confronter. Je n'ai pas dit de ne pas faire marcher l'un ou l'autre secteur. Conjuguer pourrait être une solution, mais pour cela, il faudrait que la DPE et le MET se parlent et trouvent une réponse commune.

Il y a d'autres manières de procéder, que de briser des barrages que les uns ont montés, alors que les autres les ont brisés, à deux reprises.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Un seul bateau a franchi le barrage.

Mme Dethier-Neumann (Écolo). – À deux reprises !

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je n'ai jamais dit à un batelier qu'il devait aller briser le barrage ! Un bateau est passé, il n'aurait pas dû. Il va être sanctionné.

M. le Président. – Les questions orales de Mme Tillieux sur «la situation des plongeurs au sein de la Direction générale n° 2 (DG2)», de M. Fontaine sur «les réparations de l'ascenseur n° 1 du Canal du Centre historique» et 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 RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES DE POLICE DE CIRCULATION ROUTIÈRE»

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la 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 règlements complémentaires de police de circulation routière».

La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Borsus (MR). – La compétence de la tutelle sur les règlements complémentaires de police de circulation routière est transférée, au 1er janvier, à l'autorité régionale. Jusqu'alors, il s'agissait d'une compétence exercée par les autorités fédérales qui venaient ainsi, après examen, approuver, conseiller ou accompagner les communes dans le cadre des prises de règlements destinés à gérer notamment la circulation routière et à préserver des incidents ou accidents.

Nous avons reçu, dans les villes et communes, «un petit mot» nous indiquant que, dorénavant, il ne fallait plus s'adresser au Fédéral, en tout cas après le 1er janvier prochain, la Région wallonne étant désormais compétente.

Puis-je désormais, Monsieur le Ministre, vous demander ce qu'il en est de l'organisation de cette tutelle au niveau régional. De quelle administration va-t-elle relever ?

J'ai adressé ma question, à titre conservatoire, à vous-même ainsi qu'à votre Collègue en charge des pouvoirs locaux, de manière à m'adresser aux interlocuteurs compétents.

La Région a-t-elle déjà réfléchi à la direction qu'elle va prendre en ce qui concerne l'approbation de ces règlements ? Y aura-t-il une réorientation par rapport à la jurisprudence fédérale, qui était connue des villes et communes ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Daerden qui répondra en son nom et au nom du Ministre M. Courard.

M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – Je vous remercie pour votre question tout à fait dans l'actualité. Je voudrais vous dire que nous avons adopté en troisième lecture un projet de décret organisant la tutelle de la Région sur les règlements complémentaires, tel que vous l'avez évoqué.

C'est mon Collègue le Ministre Antoine qui est chargé d'assurer le suivi auprès du Parlement de ce dossier.

Je pense que le texte suit son parcours au Parlement. Il sera présenté en Séance plénière en décembre 2007.

Je peux déjà vous dire que je vous ai préparé tous les éléments de contenu, et c'est la Direction générale des transports du MET – la fameuse DG3 – qui assurera, dès janvier, l'appui et le traitement des dossiers introduits par les communes.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments ainsi que pour l'information concernant le cheminement décrétal.

Je pense que des arrêtés doivent être pris concernant cette matière. Je me permets d'attirer votre attention en votre qualité de Vice-président du Gouvernement.

Je prends bonne note des différents éléments de communication et des renseignements que vous me transmettez.

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 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
SPI	Société provinciale d'industrialisation
SRWT	Société régionale wallonne des Transports