

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

31 AOÛT 2026

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard

déposée par

M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont,
Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale

RÉSUMÉ

Les trois Régions finalisent un accord de coopération en vue de l'instauration, à partir du 1^{er} mai 2027, d'une vignette routière numérique applicable aux voitures et camionnettes de moins de 3,5 tonnes circulant sur les autoroutes et routes régionales.

La présente proposition de résolution demande au Gouvernement wallon d'affecter aux communes une quote-part pérenne du produit net de la vignette revenant à la Wallonie, de garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à l'égard des communes, de les associer à la définition des modalités de répartition et de soumettre au Parlement une analyse détaillée des conséquences financières de la réforme.

DÉVELOPPEMENT

Les trois Régions finalisent actuellement un accord de coopération en vue de l'instauration, à partir du 1^{er} mai 2027, d'une vignette routière numérique.

Selon les informations communiquées publiquement, cette vignette serait obligatoire pour les voitures et camionnettes de moins de 3,5 tonnes, qu'elles soient immatriculées en Belgique ou à l'étranger. Elle serait nécessaire pour circuler sur les autoroutes et routes régionales mais ne s'appliquerait pas directement aux voiries communales.

Le dispositif poursuit notamment l'objectif de faire contribuer les véhicules étrangers au coût d'utilisation et au financement des infrastructures routières belges. La Belgique constitue en effet un important territoire de transit au cœur de l'Europe, emprunté chaque année par plusieurs millions de véhicules immatriculés à l'étranger.

Les automobilistes belges devraient également acquiescer la vignette, les règles européennes ne permettant pas de réserver celle-ci aux seuls véhicules étrangers. Le Gouvernement wallon a toutefois annoncé son intention de réformer la fiscalité automobile régionale afin de garantir que l'introduction de la vignette n'entraîne pas d'augmentation globale de la charge fiscale pesant sur les automobilistes wallons.

Les modalités précises de cette compensation doivent encore être arrêtées. Elles devront notamment être examinées au regard du droit européen et soumises à la Commission européenne.

Selon les estimations communiquées publiquement par M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs Locaux, la Wallonie pourrait percevoir, en vitesse de croisière, environ 327 millions d'euros de recettes annuelles issues de la vignette.

Ce montant comprendrait, notamment, environ 130 millions d'euros provenant des véhicules étrangers, quelque 190 millions d'euros liés aux véhicules immatriculés en Wallonie ainsi qu'un montant estimé à 25 millions d'euros provenant des véhicules appartenant aux sociétés de leasing. De ce montant, une somme de 17,5 millions d'euros serait transférée à la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces montants doivent être considérés avec prudence. Ils constituent des estimations qui devront être réévaluées au regard des modalités définitives de l'accord de coopération, des coûts de mise en œuvre, de gestion et de contrôle du dispositif, des flux financiers organisés entre les trois Régions ainsi que des mesures de compensation destinées aux automobilistes wallons.

L'instauration de cette nouvelle recette constitue néanmoins une occasion de repenser la répartition de la fiscalité liée à la mobilité entre la Région et les pouvoirs locaux.

Les communes jouent en effet un rôle déterminant dans la gestion du réseau routier wallon. Les dernières données consolidées disponibles font état de 72 555 ki-

lomètres de voiries communales, dont 49 189 kilomètres revêtus. Ces données, reprises dans le plan Mobilité et Infrastructures 2019-2024 ⁽¹⁾, doivent être considérées comme un ordre de grandeur, en l'absence de statistique consolidée plus récente isolant l'ensemble du réseau communal.

À titre de comparaison, le réseau régional compte environ 7 738 kilomètres de routes, dont 869 kilomètres d'autoroutes.

Les communes gèrent ainsi la très grande majorité du linéaire routier wallon. Cette proportion ne signifie toutefois pas que chaque kilomètre de voirie supporte un trafic ou engendre des coûts identiques. Les autoroutes et les grands axes régionaux concentrent une part importante de la circulation tandis que les grandes villes et les communes exerçant des fonctions de centralité supportent des flux particulièrement intenses liés notamment aux navetteurs, aux activités économiques, aux services publics, aux établissements scolaires, aux commerces et aux équipements collectifs.

L'absence d'application directe de la vignette aux voiries communales ne signifie pas que celles-ci seraient étrangères aux flux de circulation concernés. Les communes prennent notamment en charge les voies d'accès aux autoroutes et aux grands axes régionaux, les itinéraires de rabattement vers les échangeurs, les traversées d'agglomération, les voiries desservant les pôles économiques et commerciaux ainsi que les itinéraires alternatifs ou d'évitement.

Elles supportent également les conséquences locales de la circulation automobile et des flux de navetteurs, notamment en matière d'entretien des chaussées, de sécurisation des traversées, de stationnement, de signalisation, d'éclairage public et d'aménagement des espaces publics.

Les pouvoirs locaux financent en outre les trottoirs, les pistes cyclables, les zones de circulation apaisée, les dispositifs de modération de vitesse, les abords d'écoles et de nombreux autres équipements indispensables à une mobilité quotidienne sûre et accessible.

L'importance du patrimoine routier communal et des charges qui y sont liées justifie qu'une partie des recettes de la fiscalité routière puisse être affectée au financement des infrastructures locales.

La longueur du réseau ne saurait toutefois constituer à elle seule une clé de répartition suffisante. Un mécanisme exclusivement fondé sur le nombre de kilomètres risquerait de privilégier les communes rurales disposant d'un réseau étendu sans tenir suffisamment compte de la population desservie, de l'intensité du trafic et des charges particulières assumées par les villes et les communes exerçant une fonction de centralité.

À l'inverse, une clé de répartition reposant uniquement sur la population ne permettrait pas de tenir compte des charges importantes supportées par les

1. <https://parlwal.be/3UscMwf>.

communes rurales en raison de l'étendue de leur réseau et de la faible densité de population de leur territoire.

Une éventuelle répartition devra donc reposer sur des critères objectifs, transparents et complémentaires, tenant notamment compte de la population, des charges de centralité, de l'intensité d'utilisation des voiries et, dans une juste proportion, de la longueur du réseau routier communal.

La présente proposition de résolution s'inscrit dans la continuité de la proposition de décret modifiant l'article 3 du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes et insérant des articles L1332-34*bis*, L1332-34*ter* et L1332-34*quater* dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin d'affecter une quote-part des recettes du prélèvement kilométrique à charge des poids lourds à une dotation destinée à l'entretien et à la réfection des voiries communales, déposée par M. Crampont, Mme Hanus, M. LeFebvre, Mme Greco, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 487 (2025-2026) N° 1).

La présente proposition de résolution repose sur un principe simple : lorsqu'une fiscalité est directement liée à l'utilisation du réseau routier, les pouvoirs locaux qui supportent une part importante des charges liées à la circulation doivent pouvoir bénéficier d'une partie de son produit.

Cette orientation rejoint également les conclusions de l'étude publiée le 16 juin 2026 par l'Union des villes et communes de Wallonie sur la situation financière des neuf grandes villes wallonnes ⁽²⁾.

L'Union des villes et communes de Wallonie y appelle à une révision de la fiscalité routière au profit des communes, et particulièrement des grandes villes, qui supportent des coûts importants liés à l'entretien des voiries, à l'intensité du trafic et à leurs fonctions de centralité.

Elle relève que les communes perçoivent actuellement un décime additionnel correspondant à 10 % de la taxe régionale de circulation, soit environ 62 millions d'euros par an à l'échelle wallonne. Elle considère cette recette comme insuffisante au regard des dépenses assumées par les pouvoirs locaux et souligne que la Région perçoit la majeure partie du produit de cette taxe alors que les communes assurent la gestion de la très grande majorité du linéaire routier.

L'Union des villes et communes de Wallonie relève également que les communes ne bénéficient actuellement d'aucune part des recettes du prélèvement kilométrique appliqué aux poids lourds alors que certaines voiries locales subissent des dégradations occasionnées par les camions ou sont utilisées comme itinéraires

alternatifs à des tronçons soumis au prélèvement.

Dans ce cadre, elle cite expressément la future vignette routière parmi les outils dont le produit pourrait contribuer au financement des voiries communales.

Par ailleurs, la question des recettes communales se pose avec une acuité particulière au regard de la neutralité fiscale annoncée par le Gouvernement pour les automobilistes wallons.

Si cette neutralité devait être assurée par une réduction, une restructuration ou une modification de l'assiette de la taxe de circulation, les recettes issues des décimes additionnels communaux pourraient être directement affectées.

Une adaptation de la seule taxe de mise en circulation ne produirait pas nécessairement le même effet direct, les communes ne bénéficiant pas d'additionnels sur cette taxe. Il conviendra dès lors d'évaluer précisément les instruments retenus par le Gouvernement et leurs conséquences sur les finances locales.

La neutralité fiscale promise aux automobilistes ne peut être obtenue au prix d'une diminution des recettes communales.

La réforme doit respecter un principe de loyauté financière entre les niveaux de pouvoir et garantir qu'aucune commune ne subira de perte en raison des décisions prises par la Région pour compenser le coût de la vignette.

Cette garantie ne peut se limiter à une neutralité globale calculée pour l'ensemble des communes. Un résultat globalement neutre pourrait en effet masquer des pertes importantes pour certaines communes. Un mécanisme de compensation devra dès lors être prévu pour toute commune qui subirait une diminution de ses recettes en raison de la réforme.

La présente proposition de résolution ne vise pas à fixer dès à présent le pourcentage exact des recettes à attribuer aux communes ni la clé définitive de répartition. Ces éléments devront être arrêtés lorsque les modalités financières du dispositif, son rendement net et les mécanismes de compensation seront connus.

Elle entend toutefois poser, avant la finalisation et la mise en oeuvre de l'accord de coopération et l'adoption législative régionale visant à assurer la neutralité budgétaire promise pour les automobilistes wallons, trois principes politiques clairs : les communes doivent être associées au produit de cette nouvelle fiscalité routière, elles doivent être pleinement protégées contre toute conséquence financière négative de la réforme et elles doivent être associées à la définition des modalités de répartition.

2. <https://parlwal.be/4wTsTAq>.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard

Le Parlement de Wallonie,

- A. Considérant l'accord de coopération en cours de finalisation entre les trois Régions en vue de l'instauration d'une vignette routière numérique à partir du 1^{er} mai 2027 ;
- B. Vu le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes ;
- C. Considérant la proposition de décret modifiant l'article 3 du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes et insérant des articles L1332-34*bis*, L1332-34*ter* et L1332-34*quater* dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin d'affecter une quote-part des recettes du prélèvement kilométrique à charge des poids lourds à une dotation destinée à l'entretien et à la réfection des voiries communales, déposée par M. Crampont, Mme Hanus, M. Lefebvre, Mme Greco, M. Collignon et Mme Morale (Doc. 487 (2025-2026) N° 1) ;
- D. Considérant que, selon les estimations communiquées par M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs Locaux, les recettes annuelles de la future vignette pourraient atteindre, en vitesse de croisière, environ 327 millions d'euros pour la Wallonie, dont environ 130 millions d'euros pourraient provenir de véhicules immatriculés à l'étranger ;
- E. Considérant que ces montants constituent des estimations qui devront être appréciées au regard des modalités définitives de l'accord de coopération, des coûts de mise en oeuvre, des flux financiers entre les Régions et des mesures de compensation destinées aux automobilistes wallons ;
- F. Considérant que, selon le plan Mobilité et Infrastructures 2019-2024, les communes assurent la gestion et l'entretien de plus de 72 000 kilomètres de voiries contre environ 7 738 kilomètres de routes régionales, dont 869 kilomètres d'autoroutes ;
- G. Considérant que les communes financent l'entretien, la réfection et la sécurisation des voiries locales, de la signalisation routière, de l'éclairage public, des trottoirs, des pistes cyclables, des zones de circulation apaisée et de nombreux autres équipements de mobilité ;
- H. Considérant que les voiries communales supportent notamment les flux de rabattement vers les autoroutes et les routes régionales, les déplacements de navetteurs, les itinéraires d'évitement et la desserte des pôles économiques, commerciaux et de services ;
- I. Considérant que l'Union des villes et communes de Wallonie recommande une révision de la fiscalité routière au profit des communes et particulièrement des grandes villes ;
- J. Considérant que les communes perçoivent actuellement un décime additionnel à la taxe de circulation représentant environ 62 millions d'euros par an à l'échelle wallonne ;
- K. Considérant qu'une modification du taux, de l'assiette ou des modalités de la taxe de circulation destinée à assurer la neutralité fiscale de la vignette pour les automobilistes wallons pourrait affecter directement les recettes communales ;
- L. Considérant qu'une neutralité financière calculée globalement pour l'ensemble des communes pourrait masquer des pertes subies par certaines d'entre elles ;
- M. Considérant qu'il appartient à la Région wallonne, dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile, de respecter un principe de loyauté financière à l'égard des pouvoirs locaux et de veiller à ce qu'aucune mesure de compensation ou de neutralisation n'entraîne une diminution directe ou indirecte des recettes d'une commune ;
- N. Considérant que la longueur du réseau communal ne peut constituer le seul critère de répartition, compte tenu notamment de la population desservie, des coûts d'entretien, des caractéristiques des infrastructures, de l'intensité du trafic et des charges de centralité supportées par les villes et certaines communes.

Demande au Gouvernement wallon,

- 1. d'organiser, dans le cadre de la mise en oeuvre de la vignette routière, l'affectation aux communes wallonnes d'une quote-part pérenne du produit net de la vignette revenant à la Région wallonne et de proposer une clé de répartition objective, transparente et pérenne, tenant notamment compte de la population, des charges de centralité, de l'intensité de l'utilisation des voiries et de la longueur du réseau routier communal ;
- 2. de garantir que les mesures adoptées afin d'assurer la neutralité fiscale de la vignette routière pour les automobilistes wallons n'entraînent aucune diminution, directe ou indirecte, des recettes communales, notamment de celles provenant des additionnels à la taxe de circulation ;
- 3. de prévoir un mécanisme de compensation intégrale et pérenne au bénéfice de toute commune qui subirait une diminution de ses recettes en raison de la réforme de la fiscalité automobile liée à l'instau-

ration de la vignette routière ;

4. dans le cadre de la mise en oeuvre de la vignette routière, d'associer formellement l'Union des villes et communes de Wallonie à la détermination du montant attribué aux communes et à la définition de ses modalités de répartition ;
5. de transmettre au Parlement de Wallonie, avant l'entrée en vigueur de la vignette routière, une analyse détaillée de ses incidences financières pour la Région et les communes, comprenant notamment :
 - a) les recettes brutes attendues ainsi que le rendement net attendu pour la Région wallonne ;
 - b) les coûts estimés de mise en oeuvre, de gestion et de contrôle ;
 - c) les flux financiers organisés entre les trois Régions ;
 - d) le coût des mesures destinées à garantir la neutralité fiscale pour les automobilistes wallons ainsi que les conséquences de la réforme de la

fiscalité automobile sur les recettes de chaque commune ;

- e) le montant et les modalités de la quote-part destinée aux communes ;
6. de procéder, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la vignette routière, à une évaluation de son rendement effectif, de ses conséquences sur les finances communales et de la pertinence de la clé de répartition et de transmettre cette évaluation au Parlement de Wallonie.

B. LEFÈBVRE

M. HANUS

V. CRAMPONT

V. DEJARDIN

C. COLLIGNON

C. MORREALE