

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

29 SEPTEMBRE 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

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'aménagement du territoire,
de la mobilité et des pouvoirs locaux

par

M. J.-P. Bastin

SOMMAIRE

I. Résumé	3
II. Procédure	3
III. Exposé de M. Lefèvre, co-auteur de la proposition de résolution.....	3
IV. Discussion générale	4
V. Examen et vote des amendements.....	7
VI. Vote sur l'ensemble	7
VII. Rapport	8

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via le lien suivant : parlwal.be/6teMY.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a examiné la 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 (Doc. 655 (2025-2026) N° 1), déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale.

I. RÉSUMÉ

La présente proposition de résolution vise 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. Dans ce but, la proposition 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.

Par 6 voix contre 3, votre Commission ne recommande pas l'adoption de la proposition de résolution par l'assemblée.

Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

II. PROCÉDURE

En date du 16 juillet 2026, M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale ont déposé une 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 (Doc. 655 (2025-2026) N° 1).

Elle a été envoyée en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux le 2 septembre 2026.

Des amendements (Doc. 655 (2025-2026) N° 2) ont été déposés.

La Commission s'est réunie le 29 septembre 2026.

Ont participé aux travaux : M. J.-P. Bastin (Rapporteur), Mme Cassart-Mailleux, MM. Chintinne, Crampont, Daye (Président), Dewez, Mmes Fafchamps, Hanus, M. Lefèbvre.

Ont assisté aux travaux : M. Hazée, Mmes Jacqmin (Art. 47.4), Lambelin, Vandorpe.

M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

III. EXPOSÉ DE M. LEFÈBVRE, CO-AUTEUR DE LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. Lefèbvre soutient que la proposition de résolution à l'examen, dès lors qu'elle porte sur un dispositif n'existant pas encore, est présentée au moment opportun car il est toujours possible de le modifier.

Il décrit le principe du texte en projet comme visant à inclure les communes comme bénéficiaires d'une nouvelle fiscalité créée autour de l'utilisation des routes, au motif qu'elles assument une part considérable des charges liées à la mobilité quotidienne. Il inscrit la future vignette routière dans ce cadre et ajoute

qu'elle pourrait générer 327 millions d'euros par an pour la Wallonie, dont environ 130 millions d'euros provenant de véhicules étrangers. L'orateur convient que ces chiffres restent à confirmer et c'est pourquoi la proposition de résolution à l'examen ne détermine ni un pourcentage définitif à attribuer aux communes ni une clé de répartition figée.

Il signale que l'objectif du texte à l'examen est de poser certains principes et indique que le premier d'entre eux est de faire bénéficier les communes d'une quote-part pérenne du produit net de cette nouvelle fiscalité. Il explique ainsi que les communes gèrent plus de 72 000 kilomètres de voiries, dont des routes permettant de rejoindre les grands axes, les traversées d'agglomérations, les pôles économiques et commerciaux, mais également les trottoirs, les pistes cyclables, les abords d'écoles, la signalisation, l'éclairage et la sécurisation des espaces publics. Il considère donc légitime qu'une partie de la recette fiscale engendrée par la future vignette routière revienne aux communes. Il ajoute que l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) plaide dans le même sens.

Il poursuit en faisant savoir que le second principe visé par la proposition de résolution à l'examen concerne la neutralité fiscale pour les automobilistes wallons. Il rappelle que le Gouvernement avait indiqué vouloir accompagner l'introduction de la vignette routière d'une réforme de la fiscalité automobile, afin d'éviter une augmentation de la charge fiscale. Cependant, il note qu'une diminution de la taxe de circulation pourrait entraîner une diminution des additionnels communaux qui représentent environ 62 millions d'euros de recettes annuelles pour les communes wal-

lonnes. Le Commissaire annonce donc que le texte en projet demande que la neutralité fiscale promise ne soit pas financée par une perte de recettes pour les communes.

Par ailleurs, il note une évolution dans le discours du Gouvernement depuis le dépôt du texte à l'examen. Ainsi, il rappelle que la neutralité fiscale était présentée comme une condition essentielle de la mise en oeuvre de la vignette par M. le Ministre en février et en juin mais relève une certaine prudence dans le chef du Gouvernement quant aux modalités concrètes de cette neutralité. Il explique que c'est ce qui justifie le dépôt des amendements n° 1 à 4 (Doc. 655 (2025-2026) N° 2). Il précise que ces derniers visent à garantir, d'une part, que la vignette reste globalement neutre fiscalement pour les automobilistes wallons et, d'autre part, que les compensations ou réformes fiscales décidées pour y parvenir ne se fassent pas au détriment des communes.

Il précise que ces amendements ne modifient en rien l'objectif principal de la proposition de résolution à l'examen, qui est de permettre aux communes de bénéficier d'une part des nouvelles recettes générées par la vignette. En outre, il demande que l'UVCW soit formellement associée à la construction du mécanisme de répartition de cette quote-part.

Il conclut en rappelant les trois objectifs de la proposition de résolution à l'examen et des amendements proposés, à savoir garantir la neutralité fiscale pour les automobilistes, éviter que les budgets communaux ne soient affectés négativement et permettre qu'une partie des recettes de la vignette revienne aux communes.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

M. J.-P. Bastin rappelle que la création d'une vignette routière ne paraissait pas réalisable aux yeux de l'opposition au début de la législature 2024-2029 en raison d'obstacles politiques et juridiques. Or, il fait observer que le dossier avance bien et que les trois Régions belges, après s'être accordées sur un projet d'accord de coopération concernant l'introduction de la vignette routière sur le territoire belge, travaillent sur la solidité juridique du dispositif. Il explique que cette dernière doit être assurée à l'égard du droit européen et de la Commission européenne mais aussi face aux recours que pourraient introduire des États limitrophes ou des associations de consommateurs.

Par ailleurs, le Commissaire rappelle que le Gouvernement s'est engagé à ce que la vignette soit globalement neutre mais que, juridiquement, son montant ne pourra pas être déduit de la taxe de circulation. En outre, il estime qu'annoncer publiquement un mécanisme de contournement visant une neutralité intégrale serait le meilleur moyen de compromettre la mesure. Il

insiste également sur la nécessité d'assurer la solidité juridique avant de communiquer les détails de la mesure et ajoute que c'est l'absence d'accord global sur la solidité juridique qui conduit M. le Ministre à donner des réponses considérées par certains comme évasives.

Par rapport à la demande d'avis de l'UVCW, il note que cette dernière fait partie du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE) et qu'en conséquence, son avis sera pris en compte dans la contribution de ce dernier.

Enfin, il indique que la vignette routière n'a pas été imaginée comme un mécanisme de financement structurel de l'infrastructure routière communale mais bien de l'infrastructure routière régionale. Il considère toutefois que plus la Région disposera de moyens pour ses propres infrastructures, plus elle aura de marges pour augmenter la dotation du Fonds extraordinaire régional d'investissement (FERI).

M. Chintinne reconnaît que les communes wallonnes supportent des charges importantes en matière de voirie, d'entretien, de sécurité ou encore de mobilité. Toutefois, il considère que la future vignette routière ne constitue pas le bon instrument pour y faire face. Il indique comprendre l'idée qui sous-tend le texte en projet consistant à considérer que puisque les communes disposent d'un réseau routier beaucoup plus important en termes de kilomètres que le réseau régional, puisque certains automobilistes transitent via les voiries communales, une partie du produit de la vignette routière devrait leur revenir. Il signale que ce raisonnement comporte plusieurs raccourcis.

Il questionne ainsi le lien entre la recette et l'infrastructure financée. Il explique que la recette de cette vignette est envisagée comme un droit d'usage des autoroutes et routes régionales. Il considère que la proposition de résolution à l'examen ne démontre pas le lien fonctionnel entre ces routes et le réseau communal, ce qui serait important notamment pour les usagers non wallons. Il juge également qu'elle ne permet pas d'identifier quelles communes supportent quelles charges du fait des flux liés au réseau régional, ni dans quelles proportions. Il note qu'elle ne distingue pas davantage les communes qui accueillent des voiries d'accès aux échangeurs, des itinéraires de délestage ou d'importants flux pendulaires de celles dont le réseau est essentiellement résidentiel ou rural. En outre, il estime qu'un kilomètre de voirie communale n'est pas équivalent à un kilomètre de voirie régionale au niveau notamment du trafic, des normes techniques, des ouvrages ou des coûts d'entretien.

Ensuite, il considère que des paramètres essentiels du dispositif de vignette routière, tels que le rendement, les coûts de gestion et les flux interrégionaux, ne sont pas encore définitivement définis. Dans ce contexte, il juge qu'adopter immédiatement le principe d'une affectation pérenne d'une part de la recette de la vignette revient à inverser l'ordre logique des décisions.

Par ailleurs, il note qu'en cas d'affectation permanente d'une partie du rendement de la vignette, le Parlement perdrait une part de sa capacité à arbitrer entre les différents besoins d'investissement régionaux. Il insiste sur ce point et rappelle que la vignette a justement pour but de financer et d'entretenir le réseau auquel elle donne accès.

Concernant l'étude de l'UVCW, il appelle à la prudence car celle-ci porte sur les neuf grandes villes et les résultats ne peuvent être extrapolés à toutes les communes, a fortiori les communes rurales disposant d'un réseau essentiellement local.

Il estime donc que ces éléments plaident pour la création d'un mécanisme fondé sur des critères objectifs, directement liés aux charges réellement supportées, plutôt que pour une quote-part générale dont le bénéfice serait déconnecté de ces réalités. Il conclut en indiquant que plusieurs éléments manquent à ce stade pour apprécier pleinement la pertinence du mécanisme à l'examen et notamment le rendement net de la vignette ou une évaluation consolidée des besoins communaux.

M. Hazée juge que la majorité doit entendre la pluralité des voix s'exprimant dans l'opposition, dont les analyses peuvent se rejoindre ou s'éloigner. Il réitère également le soutien du Groupe Ecolo au principe selon lequel les utilisateurs extérieurs à la Région doivent contribuer au financement du réseau routier. Il rappelle que son désaccord était apparu avec l'évocation de la possibilité pour la Région wallonne d'agir seule, sans les autres Régions. Désormais, même avec l'accord de coopération en la matière, il juge que se posent une série de questions et que la résolution à l'examen survient au bon moment pour garantir que les Wallons ne soient pas mis à contribution.

Il fait part de son intention de distinguer les voix plurielles existant au sein de la majorité. Il signale qu'une personnalité de la majorité a déclaré publiquement que la compensation serait effectuée contribuable par contribuable. C'est dans ce contexte qu'il juge que le texte à l'examen arrive au bon moment. Il ajoute qu'il n'est pas cohérent de dire en même temps qu'il est trop tard pour discuter car tout est figé lorsqu'une proposition est à l'examen, et de dire qu'il est trop tôt car rien n'est figé lors de l'examen d'une autre proposition.

Il défend, en conséquence, le principe d'une quote-part attribuée aux communes dès lors qu'un grand nombre d'utilisateurs des voiries régionales concernés par la future vignette routière utilisent aussi les voiries communales. Il juge plus important encore d'éviter tout définancement des communes dans les mécanismes que mettra en oeuvre le Gouvernement.

Il émet toutefois une réserve par rapport au texte à l'examen puisqu'il relève, dans les développements, que les auteurs évoquent, sans la faire leur, la possibilité d'agir sur la taxe de mise en circulation. Il s'oppose à l'idée de lier les débats sur la future vignette routière avec un travail sur la taxe de mise en circulation. En effet, il souligne que c'est un outil fiscal qui répond à une autre logique et qu'impacter son effet incitatif dépasserait ces enjeux de compensation et de juste contribution.

2. Point de vue du Gouvernement

M. le Ministre signale que l'avant-projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération relatif à la vignette automobile est passé en première lecture au Gouvernement. Il juge donc que le texte en projet est examiné trop tôt. Il considère la Déclaration de politique régionale (DPR) 2024-2029 assez claire à ce sujet et ne croit pas nécessaire de la répéter.

Par rapport aux propos de M. Hazée relatifs à la question du définancement des investissements communaux, il indique que le montant du Fonds régional d'investissements communaux (FRIC) a été augmenté de 16 % par rapport à la moyenne de la législature 2019-2024.

Il rappelle également que, lors de la législature 2019-2024, les investissements communaux ont été stimulés, d'une part, par le Plan de relance de la Wallonie, lui-même financé totalement par de l'emprunt régional, et, d'autre part, par une hausse de 42 % de la dette des communes wallonnes sur les cinq années antérieures, rendue possible par des taux d'intérêt bas. Il souligne

l'insoutenabilité de cette situation d'endettement régional et communal, qui est telle que certaines communes ne peuvent plus obtenir de prêt. C'est pour cette raison que le Gouvernement travaille à un rapprochement des courbes de dépenses et de recettes en Wallonie.

En outre, il déclare que le FERI vise aussi à alléger structurellement la façon dont la Région soutient les investissements communaux en termes de procédures administratives et ainsi à économiser du temps et de l'argent tout en facilitant le travail des administrations locales et des entreprises de travaux publics. Il considère donc que ces éléments permettent de nuancer l'idée qu'il y ait un définancement des travaux communaux.

3. Réponses d'un des auteurs

M. Lefèbvre indique avoir compris que la taxe kilométrique n'était pas faite pour financer les infrastructures communales et ajoute que c'est pour cette raison qu'il a déposé le texte à l'examen. Il suggère que c'est justement pour intégrer un nouveau principe dans la réflexion sur la vignette routière que celui-ci est examiné avant le projet gouvernemental de vignette routière.

Sur la question des compensations, il souligne que le Groupe PS n'est pas responsable des déclarations des uns et des autres. Il cite à cet égard le site du MR, qui annonce une mesure totalement neutre pour les Wallons, ainsi que la page 42 de la DPR 2024-2029, selon laquelle ces deux mesures n'auront pour effet « ni d'alourdir la pression fiscale actuelle ni d'avoir un impact budgétaire négatif ».

Il précise que le débat porte sur des compensations, puisqu'une nouvelle taxe frapperait les Wallons et qu'il s'agit de trouver une solution pour qu'elle ne les pénalise pas. Il indique que le Groupe PS n'est pas opposé à la vignette routière mais refuse que les Wallons la paient, puisqu'on leur promet depuis des années qu'il n'en sera rien. Il fait également remarquer que l'absence de nouvelle taxe a été promise lors des dernières élections.

Par rapport aux propos de M. Chintinne, l'orateur remarque que son collègue reconnaît la nécessité de moyens communaux complémentaires ainsi que l'usage des voiries communales tout en insistant sur l'importance d'objectiver leur usage avant d'y dédier une partie des recettes de la vignette routière. Il répond avec l'hypothèse d'un blocage de l'accès aux autoroutes par les bourgmestres afin de démontrer l'utilisation des voiries communales pour monter sur les autoroutes ou pour aller dans les zonings industriels.

En conséquence, il estime normal qu'une quote-part revienne aux voiries communales et note que le précédent calcul du Fonds des communes prenait en compte les montées d'autoroutes et de gares. Par ailleurs, il constate que les finances communales sont exsangues. À ce sujet, il est en désaccord avec l'explication de M. le Ministre et remarque que de nombreuses communes n'ayant pas bénéficié du Plan Oxygène connaissent également des difficultés budgétaires. Il relaie en outre la critique d'Embuild sur le manque de moyens et d'investissements des communes.

Il signale que le mécanisme qu'il propose veut donc, en concertation avec l'UVCW, trouver une manière d'affecter une partie de ces moyens aux communes. Il estime sa proposition raisonnable et déplore que, pour la majorité, de nombreuses propositions viennent soit trop tôt, soit trop tard par rapport aux réflexions du Gouvernement.

Il appelle à éviter de s'opposer sur des bases partiales. À titre d'exemple, il se souvient que M. Crucke, durant les discussions sur la taxe des poids lourds, s'y était fermement opposé alors que son parti, tout comme les autres, la défend aujourd'hui.

Il conclut en rappelant que l'objectif de la résolution en projet est de garantir la neutralité financière pour les citoyens sans impacter les budgets communaux. Il appelle à revenir au bon sens et à la soutenir.

4. Répliques des membres

M. J.-P. Bastin signale qu'il peut se sentir comfortable des déclarations de certains mais pas de celles de tous. Ensuite, il réaffirme que le doute de l'opposition quant à la réalisation de cette vignette est désormais levé. Il reconnaît également que les communes ne doivent pas être impactées financièrement et suppose que l'UVCW, au sein du CESE, relèvera une question éventuelle en la matière.

Il indique que le mécanisme de vignette routière vise à la faire supporter, au maximum légalement possible, par les utilisateurs étrangers. Or, mis à part les touristes, la plupart de ces utilisateurs utilisent principalement les infrastructures structurantes de la Région.

Ensuite, il entend séparer la question de la neutralité budgétaire pour les communes et celle du financement de l'infrastructure routière communale, soulignant à ce propos que ce n'était pas l'esprit de la vignette. Il soutient qu'il est particulièrement important que la part du budget de la Région affectée au remboursement de sa dette et de ses intérêts soit la plus faible possible dans le but d'affecter une part plus importante aux communes et aux autres besoins.

Enfin, le Commissaire pointe le fait que, malgré l'incitant à investir causé par de faibles taux d'intérêt, ceux-ci ne sont que temporaires alors que la dette de tout État ou institution est permanente. Or, les taux d'intérêt sont aujourd'hui élevés et cela rend le calcul budgétaire plus difficile. Il insiste sur la notion de responsabilité et de rigueur budgétaire qui a vocation à préserver la capacité d'action et de financement de la Région vis-à-vis des communes.

M. Chintinne corrige certaines interprétations faites de sa précédente intervention en soulignant qu'il n'a pas dit que les communes doivent se débrouiller seules, et enjoint ses collègues de réécouter son intervention. En outre, il marque son étonnement envers l'impression donnée par ses collègues que l'état des routes a commencé en 2024 avec la nouvelle majorité.

M. Hazée revient sur les déclarations de M. le Ministre à l'égard du financement des communes et souligne qu'un investissement est un enjeu qui ne concerne pas que le présent mais aussi l'avenir. Il rappelle aux commissaires la parution d'un document, ré-

digé par M. André Antoine, qui était un plaidoyer vigoureux en faveur des investissements publics. Il remarque que ce document semble oublié. Pourtant, il juge que l'enjeu des investissements publics mérite d'être pris en considération.

Au niveau du définancement des communes, il précise qu'il ne visait pas que le FERI mais également le Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité (PIMACI). Il ajoute que l'un des éléments clés du définancement global des communes depuis le début de la législature 2024-2029 réside dans la suppression du pour cent d'augmentation du Fonds des communes et de l'indexation des points « Aide à la Promotion de l'Emploi » (APE). Il estime que ces mesures représentent, au total, plusieurs centaines de millions d'euros qui n'étaient certes pas dédiés à l'investissement mais qui participaient au financement des communes. Il juge donc que leur suppression renforce l'étranglement de celles-ci.

Pour conclure, l'intervenant estime que la proposition de résolution à l'examen lui paraît porter des enjeux légitimes et que son examen intervient au moment

opportun, au regard de questions qui sont actuellement sur la table du Gouvernement et pour lesquelles certaines réponses restent peu convaincantes.

5. Réponses d'un des auteurs

M. Lefèbvre déclare comprendre la logique de son collègue quand celui-ci déclarait préférable de procéder en deux temps : d'abord ramener le maximum de moyens à la Wallonie et puis soutenir les pouvoirs locaux. Cependant, il indique préférer que les communes reçoivent l'argent à la source plutôt que de devoir attendre que la Wallonie le leur octroie.

Pour ce qui concerne le lien entre voirie communale et autoroute, il prend l'exemple de l'accès à Pairi Daiza où utiliser les voiries communales entre l'autoroute et le parc est inévitable.

Enfin, et en réponse à M. Chintinne, il estime ne pas l'avoir attaqué et précise à nouveau que la proposition de résolution à l'examen vise à introduire un principe sans en définir les modalités.

V. EXAMEN ET VOTE DES AMENDEMENTS

*Amendements n° 1 à 4 (Doc. 655 (2025-2026) N° 2)
déposés par M. Lefèbvre, Mme Hanus et M. Crampont*

M. Lefèbvre explique que les amendements visent à garantir la neutralité budgétaire de la vignette autoroutière pour les Wallonnes, les Wallons et pour les communes.

Votes

Les amendements n° 1 à 4 (Doc. 655 (2025-2026) N° 2) déposés par M. Lefèbvre, Mme Hanus et M. Crampont sont rejetés par 6 voix contre 3.

VI. VOTE SUR L'ENSEMBLE

Par 6 voix contre 3, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux ne recommande pas l'adoption de la proposition de résolution par l'assemblée plénière.

Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

VII. RAPPORT

À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Le Rapporteur,
J.-P. BASTIN

Le Président,
M. DAYE