

PARLEMENT WALLON

SESSION 2010-2011

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

de la séance
du
Mercredi 2 février 2011

Le compte rendu *in extenso* est publié au compte rendu intégral
Le compte rendu analytique est un résumé des débats.

SOMMAIRE

- 4 OUVERTURE DE LA SÉANCE
- 4 ABSENCES MOTIVÉES
- 4 APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR
- 4 COMMUNICATIONS
- 5 PRISE EN CONSIDÉRATION D'UNE PROPOSITION DE DÉCRET
- 5 DOCUMENTS
- 5 QUESTIONS D'ACTUALITÉ
- 5 question de Mme Zrihen sur « la demande de nomination d'un administrateur provisoire prenant en charge le volet social de Royal Boch à la suite des manquements du repreneur lésant les travailleurs »; de Mme Pary-Mille sur « l'avenir de la faïencerie Royal Boch à La Louvière », et réponse de M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des PME, du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles
- 7 question de M. Dupriez sur « la réorientation du Plan Habitat permanent de la Région wallonne », et réponse de Mme Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des chances
- 9 question de Mme Barzin sur « le piratage du site internet du Gouvernement wallon », et réponse de M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon
- 10 question de Mme Cornet sur « le plan smog lors des pics de pollution aux particules fines »; de M. Prévot sur « le bilan des mesures prises en Wallonie suite au smog et en particulier en ce qui concerne les transports en commun », et réponse de M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
- 11 question de Mme Cremasco sur « les impacts du smog sur la santé, notamment à Liège », et réponse de Mme Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des chances
- 12 RAPPEL AU RÈGLEMENT
(Orateurs: M. Borsus, Mme la Présidente, Mme Cremasco)
- 12 QUESTIONS D'ACTUALITÉ (SUITE)
- 13 RAPPEL AU RÈGLEMENT (SUITE)
(Orateurs: M. Borsus, Mme la Présidente, Mme Cremasco)
- 13 QUESTIONS D'ACTUALITÉ (SUITE)
- 13 question de M. Senesael sur « le télétravail dans les services publics wallons », et réponse de M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique
- 14 question de M. Disabato sur « l'avenir de la Société Brink's », et réponse de M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des PME, du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles
- 15 question de M. Noiret sur « l'avenir de la société Brink's », et réponse de M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports
- 16 question de M. Borsus sur « le recours introduit par l'industrie contre l'arrêté du Gouvernement wallon instaurant une obligation de reprise de certains déchets », et réponse de M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité

- 17 question de M. Mouyard sur « l'obligation de pneus hiver pour les véhicules en Wallonie », et réponse de M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine
- 18 question de M. Mouyard sur « les réelles avancées en termes de certification commune pour la formation professionnelle en Wallonie et à Bruxelles », et réponse de M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports
- 19 DÉBAT SUR LA RÉFORME DE LA FISCALITÉ ROUTIÈRE RÉGIONALE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 62 DU RÈGLEMENT
(Orateurs: Mme la Présidente, Mme Cassart-Mailleux, M. Antoine, Ministre, M. Borsus, M. le Président, MM. Collignon, Desgain, Lebrun, Fourny)
- 38 LISTE DES INTERVENANTS
- 39 INDEX DES MATIÈRES
- 40 ABRÉVIATIONS COURANTES

SÉANCE PUBLIQUE

Présidence de Mme Emily Hoyos, Présidente

La séance est ouverte à 14 heures 31 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

Mme la Présidente. – La séance est ouverte.

ABSENCES MOTIVÉES

Mme la Présidente. – Ont demandé d'excuser leur absence à la présente séance: Mme de Coster-Bauchau, retenue par d'autres devoirs; MM. de Lamotte, Dupont, Luperto, Maene et Wahl, en mission à l'étranger; M. Tachenion, retenu par d'autres devoirs..

APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

Mme la Présidente. – Mesdames, Messieurs, conformément à l'article 23.2 du règlement, la Conférence des présidents a procédé à l'élaboration de l'ordre du jour de la présente séance qui vous est soumis conformément à l'article 60.1.

Ce document vous a été adressé.

Personne ne demandant la parole, l'ordre du jour est adopté.

COMMUNICATIONS

Mme la Présidente. – Les institutions européennes m'ont transmis trois consultations.

Six rapports m'ont été adressés. Ils seront envoyés aux commissions concernées.

Le Gouvernement wallon m'a transmis quatre arrêtés ministériels de réallocation budgétaire.

Ces arrêtés seront transmis aux membres de la Commission du budget, des finances, de l'emploi, de la formation et des sports.

La Cour constitutionnelle m'a fait parvenir huit notifications d'arrêt.

La notification de l'arrêt n° 9 des rôles 4811, 4814 et 4815 concernant:

- les recours en annulation du décret de la Région wallonne du 30 avril 2009 «relatif aux missions de contrôle des réviseurs au sein des organismes d'intérêt public, des intercommunales et des sociétés de logement de service public et au renforcement de la transparence dans l'attribution des marchés publics de réviseurs par un pouvoir adjudicateur wallon et modifiant certaines dispositions du décret du 12 février 2004 relatif aux commissaires du gouvernement, du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et du Code wallon du logement», introduits par l'Institut des réviseurs d'entreprises et par Manuel Menina Vieira et autres;
- le recours en annulation du décret de la Région wallonne du 30 avril 2009 «modifiant certaines dispositions du décret du 12 février 2004 relatif aux commissaires du gouvernement pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution et relatif aux missions de contrôle des réviseurs au sein des organismes d'intérêt public ainsi qu'au renforcement de la transparence dans l'attribution des marchés publics de réviseurs par un pouvoir adjudicateur wallon», introduit par Manuel Menina Vieira et autres;

sera imprimée et distribuée sous le document n° 341 (2010-2011) — N° 1.

Les listes reprenant les documents transmis par les institutions européennes, les rapports, les arrêtés

ministériels et les notifications d'arrêts de la Cour constitutionnelle ont été déposées sur vos bancs. Elles seront annexées au compte rendu intégral.

Tous les documents cités sont à la disposition des parlementaires qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance.

PRISE EN CONSIDÉRATION D'UNE PROPOSITION DE DÉCRET

Mme la Présidente. – L'ordre du jour en application de l'article 87 du règlement appelle le Parlement wallon à se prononcer sur la prise en considération de la proposition de décret visant à insérer un article 109/1 dans le décret du 30 avril 2009 modifiant le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement et le décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques, déposée par MM. Lebrun et Consorts (Doc. 340 (2010-2011) — N° 1).

Elle a été imprimée et distribuée.

Personne ne demandant la parole, la proposition de décret est prise en considération.

Elle sera envoyée à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité.

DOCUMENTS

Dépôt

Mme la Présidente. – J'ai été saisie du dépôt de la proposition de modification du Règlement du Parlement wallon, par MM. Prévot et Consorts (Doc. 336 (2010-2011) — N° 1).

Elle a été envoyée à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, du fonds européen et des relations internationales.

Le rapport relatif à l'audition des acteurs du secteur de l'énergie photovoltaïque, présenté au nom de la Commission de l'énergie, du logement, de la fonction publique et de la recherche scientifique par M. Fourny et Mme Saenen, a été imprimé et distribué sous le document n° 335 (2010-2011) — N° 1.

Le rapport présenté au nom de la Commission de l'énergie, du logement, de la fonction publique et de la recherche scientifique par Mme Reuter relatif au rapport de la Cour des comptes transmis au Parlement wallon sur la stratégie et le rôle d'exemple de la Région wallonne en matière de développement durable – état des lieux a été imprimé et distribué sous le document n° 337 (2010-2011) — N° 1.

Le rapport présenté au nom de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité par M. Senesael relatif aux rapports d'activités et financier de la Société régionale wallonne du transport pour l'exercice 2009, au rapport annuel 2009 de la société TEC Brabant wallon et aux rapports annuels des sociétés du groupe TEC Namur-Luxembourg, Liège-Verviers, Hainaut et Charleroi a été imprimé et distribué sous le document n° 338 (2010-2011) — N° 1.

Le rapport relatif à la visite de communes sinistrées par les récentes inondations – déplacement à Tubize et Lessines le 16 décembre 2010, présenté au nom de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité, a été imprimé et distribué sous le document n° 339 (2010-2011) — N° 1.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

Mme la Présidente. – Conformément à l'article 61 du règlement, les questions d'actualité ont lieu en ce début de séance.

QUESTION DE MME ZRIHEN À M. MARCOURT, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES PME, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES TECHNOLOGIES NOUVELLES, SUR «LA DEMANDE

DE NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR PROVISOIRE PRENANT EN CHARGE LE VOLET SOCIAL DE ROYAL BOCH À LA SUITE DES MANQUEMENTS DU REPRENEUR LÉSANT LES TRAVAILLEURS»

QUESTION DE MME PARY-MILLE À M. MARCOURT, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES PME, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES TECHNOLOGIES NOUVELLES, SUR «L'AVENIR DE LA FAÏENCERIE ROYAL BOCH À LA LOUVIÈRE»

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Zrihen pour poser sa question.

Mme Olga Zrihen (PS). – Je souhaite vous interroger sur la situation de la société Royal Boch. Vous avez appris par la presse qu'un repreneur a été désigné pour cette société. Cependant, depuis dix mois, l'actuel propriétaire, M. Demeyer, n'a pas tenu ses engagements. Une grande inquiétude est née parmi les travailleurs. Les deux mois supplémentaires qui ont été accordés au repreneur pourraient faire en sorte qu'il transfère la marque et que, comme certains le pensent, la société soit «dépecée».

C'est un drame pour toute la région du Centre, un drame industriel, car cette entreprise est l'un de ses fleurons. C'est aussi un drame social et un drame moral. Ce fleuron est très important pour tous les habitants de la région.

La société a déjà fait l'objet de plusieurs reprises et restructurations. Les travailleurs ont déjà payé un lourd tribut. La dernière fois, ils ont abandonné leurs créances à la curatelle.

C'est un point qui a été longuement évoqué par le Bourgmestre de La Louvière, Jacques Gobert.

Que va devenir la marque intimement liée à la ville? Nous voulons conserver cet outil et ce nom. Il a été demandé à M. Demeyer de racheter la marque pour un franc symbolique. Celui-ci s'est contenté de sourire, ce qui démontre un manque total d'éthique.

La région a également accordé des subsides à cette société, à hauteur de 950 000 euros. Quelles sont les garanties quant à l'usage de cette somme sachant que toute nouvelle initiative aurait besoin de ces fonds?

Concernant la situation des travailleurs, la question sera posée au niveau fédéral.

Ce dossier suscite l'inquiétude et l'angoisse de tous les Louviérois. Ils seront particulièrement attentifs à vos réponses.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Pary-Mille pour poser sa question.

Mme Florine Pary-Mille (MR). – Je ne vais pas retracer toute la saga de Royal Boch.

Mme Zrihen l'a très bien fait. Je poserai des questions précises.

Mme Zrihen a fait référence aux 950 000 euros octroyés pour les investissements nouveaux. Qu'en est-il? La région compte-t-elle les récupérer?

Comment va réagir le gouvernement à l'attitude de M. Demeyer qui a eu des opportunités pour installer la société sur d'autres sites, mais qui a refusé tous ceux qui lui ont été proposés. Il y avait pourtant un accord concernant ces sites pour accueillir ce genre d'exploitation.

Les travailleurs ont abandonné des créances importantes à la curatelle. Quelle est la position du gouvernement par rapport à cela?

M. Demeyer a racheté la marque pour 150 000 euros. Or, elle vaut beaucoup plus. C'est tout de même la marque de toute la région du Centre et de La Louvière. On ne peut pas rester indifférent à la motion du Conseil communal de La Louvière relative à ce dossier.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Marcourt.

M. Jean-Claude Marcourt, Ministre de l'Économie, des PME, du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles. – Ce n'est pas la première fois que nous parlons de la situation de Royal Boch.

Concernant les 950 000 euros, nous négocions le remboursement du prêt qui a été concédé, non pas directement à Royal Boch, mais à une société faïtière. Hier, le tribunal de commerce de Mons a décidé de prolonger pour deux mois le plan de réorganisation judiciaire. Il a aussi désigné un administrateur provisoire. C'est ce qu'on m'a rapporté. Je n'ai pas pu lire tout le contenu du jugement. L'actuel propriétaire de la société en réorganisation judiciaire serait dépossédé de tous ses pouvoirs.

Le sujet le plus préoccupant concerne l'aspect humain de ce dossier, en l'occurrence la situation des 34 travailleurs. Il semble que le propriétaire ait l'intention de ne pas poursuivre l'activité. Les travailleurs ont reçu leur traitement jusqu'au mois de décembre dernier. L'ONem a refusé d'intervenir pour un quelconque motif en ce qui concerne le mois de janvier.

Ne nous voilons pas la face, la situation est loin d'être brillante.

Il est clair que nous entamerons toutes les négociations possibles pour empêcher que cette marque, pour laquelle nous n'avons rien décidé, ne nous échappe.

Toutes les possibilités vont être analysées. Aujourd'hui, la première chose à faire est de clarifier la situation des travailleurs.

L'administrateur provisoire doit jouer son rôle. Il nous revient de voir comment nous pouvons, si cela est possible, récupérer les actifs afin de sauver Royal Boch.

Reconnaissons qu'il s'agit d'une situation inextricable, dès lors qu'il n'y a plus d'outil de production. La situation est extrêmement difficile.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Zrihen.

Mme Olga Zrihen (PS). – Je vous remercie pour l'intérêt que vous avez manifesté depuis le début à l'égard de cette question.

Il me revient que M. Demeyer voudrait délocaliser l'activité sur Bruxelles et porter la marque hors de nos frontières.

Je ne connais pas les possibilités dont nous disposons, mais La Louvière est prête à une reprise immédiate. Il convient de rester attentif au sort des 34 travailleurs.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Pary-Mille.

Mme Florine Pary-Mille (MR). – Je vous remercie pour ces éléments de réponse. Comme vous l'avez souligné, le plus important est de clarifier la situation des travailleurs et de veiller à récupérer la marque, car M. Demeyer envisage de délocaliser l'entreprise. Pour le moment, il semblerait qu'il n'y ait pas de volonté d'investir dans la région du Centre. La seule volonté de M. Demeyer est de vendre son stock, sans se soucier du sort des travailleurs.

Le gouvernement doit être particulièrement attentif à récupérer la marque, afin de la laisser dans le giron louviérois.

QUESTION DE M. DUPRIEZ À MME TILLIEUX, MINISTRE DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES, SUR «LA RÉORIENTATION DU PLAN HABITAT PERMANENT DE LA RÉGION WALLONNE»

Mme la Présidente. – La parole est à M. Dupriez pour poser sa question.

M. Patrick Dupriez (Ecolo). – Votre cabinet a adressé, lundi soir, une convocation aux membres du comité d'accompagnement du plan Habitat permanent pour ce mercredi après-midi; mercredi, soit la veille de la réunion du gouvernement de demain qui doit être saisi de votre proposition d'actualisation du plan.

J'ai pris connaissance du document envoyé. Je vous avoue que je ne partage pas certaines options, sachant qu'on garde, dans cette note, une vision éradicatrice de l'habitat permanent. On sait aujourd'hui qu'il n'y a pas

de solution pour les 12000 personnes qui habitent dans les domaines en Wallonie et qui, pour la plupart, souhaitent y rester.

Ce qui m'étonne, c'est le processus dans lequel nous sommes engagés. En effet, le plan Habitat permanent prévoit la réunion d'un comité d'accompagnement qui est chargé d'évaluer et d'orienter l'ensemble des mesures de suivi de ce plan. En 2009, lorsque le gouvernement a pris acte de l'évaluation de celui-ci, il était clairement dit qu'il était impératif de redynamiser ce comité d'accompagnement. Pourtant, une seule réunion a été organisée depuis lors, en avril, qui annonçait une série d'actions visant à favoriser la participation des acteurs de terrain, des associations et des représentants des résidents au processus de réflexion en cours.

Ces différentes mesures n'ont pas été concrétisées. Puis, soudain, nous voilà dans l'urgence avec cette réunion du comité d'accompagnement tenue cet après-midi.

Je m'étonne de ce processus et je souhaiterais que vous m'expliquiez comment vous allez tenir compte de ce qui pourrait être suggéré cet après-midi, dans la perspective du gouvernement de demain.

Plus fondamentalement, souhaitez-vous vraiment écouter, dialoguer avec les personnes concernées, étant donné les conditions dans lesquelles ce processus se déroule? Il est évident qu'à un jour d'intervalle, les personnes qui pouvaient venir cet après-midi n'ont pas eu le temps d'analyser et de discuter des propositions qui sont sur la table. Pourquoi cette urgence soudaine? Comment envisagez-vous de veiller à ce processus participatif avec les acteurs de terrain?

Mme la Présidente. – La parole est à Mme la Ministre Tillieux.

Mme Eliane Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances. – Ce plan Habitat permanent me tient à cœur. En commission, j'ai pu l'expliquer pendant deux heures et insister sur ma volonté de poursuivre ce plan Habitat permanent.

C'est vrai, Monsieur Dupriez, vous trouvez peut-être qu'aujourd'hui, c'est la précipitation, en prévoyant une réunion avec deux jours d'avance. Je souhaiterais cependant revenir sur deux points. Tout d'abord, je souhaiterais rappeler que nous travaillons depuis mon entrée en fonction sur ce plan Habitat permanent et sur l'évaluation qui a été publiée en 2009. Des groupes de travail réunissant des membres de l'administration, de mon cabinet et des consultants extérieurs ont été organisés pour permettre de prioriser les différentes recommandations de l'évaluation.

En décembre encore, on me demandait de me précipiter. Dès lors qu'on se précipite, on s'étonne que les réunions se succèdent à un rythme extrêmement rapide.

Je pense qu'il est important de rappeler que chacun des ministres est concerné, bien sûr, tantôt en matière de logement, tantôt en matière d'urbanisme, ou encore d'accompagnement social. Dès lors, il est important de baliser cette réactualisation du plan HP. Il est rebalisé dans la note qui est aujourd'hui soumise à ce comité interdépartemental dont les travaux ont été suspendus pendant la réunion des groupes de travail. Les différentes priorités sont balisées et les contours des différents axes stratégiques de ce plan sont fixés.

Vous comprendrez aisément que je réserverai la primeur, d'une part, au comité interdépartemental, d'autre part, au gouvernement.

Évidemment, nous allons discuter des priorités, de la manière dont nous allons faire les choses et du budget. Je pense que c'est important, que c'est une manière de travailler. La concertation et le dialogue ne sont absolument pas rompus. Au contraire, dès demain, dès l'accord d'aujourd'hui, dès que nous aurons quelque chose de concret, nous reviendrons vers le terrain. La consultation et le dialogue se poursuivront. Néanmoins, il faut d'abord baliser les axes stratégiques. Il y en a cinq et vous les découvrirez bientôt.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Dupriez.

M. Patrick Dupriez (Ecolo). – Je remercie Mme la Ministre, mais je vous avoue que je reste dans l'incompréhension par rapport au processus. Bien sûr, vous travaillez depuis un an et demi sur ce plan. C'est pourquoi je me demande si tout doit se jouer en quelques jours, au point que les acteurs du secteur n'aient pas pu s'organiser pour participer à cette réunion.

Depuis 2006, une série de recommandations et d'annonces a été faite, visant à impliquer les associations dans la réflexion, mais elle n'a pas été suivie d'effets.

Demain, le gouvernement va acter quelque chose qui n'a pas été clairement suivi. Je ne comprends pas cette logique.

Qu'en est-il du projet pilote pour lequel nous n'avons pas de nouvelles? Je souhaiterais également y revenir.

M. Léon Walry (PS). – N'avez-vous plus confiance en vos représentants au gouvernement?

M. Hervé Jamar (MR). – Je peux servir de conciliateur.

Mme la Présidente. – Le temps de parole pour cette question est écoulé.

QUESTION DE MME BARZIN À M. DEMOTTE, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT WALLON, SUR «LE PIRATAGE DU SITE INTERNET DU GOUVERNEMENT WALLON»

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Barzin pour poser sa question.

Mme Anne Barzin (MR). – Le week-end dernier, le site du Gouvernement wallon a été piraté par un groupement dénommé MOH, dont l'objectif était, d'une part, de montrer sa lassitude par rapport à la situation fédérale, d'autre part, de souligner les lacunes du site.

Il semblerait qu'aucune information confidentielle n'ait été divulguée, que seuls des communiqués de presse ont été piratés.

Pouvez-vous confirmer le caractère symbolique de ce piratage, que les raisons exposées sont effectivement celles-là? Va-t-il y avoir une évaluation des mesures de sécurité des systèmes informatiques? Envisagez-vous de prendre des mesures complémentaires pour renforcer le site? Si oui, quel sera le budget consacré à ces démarches?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre-Président Demotte.

M. Rudy Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon. – Effectivement, le site du Gouvernement wallon a été piraté en date du 31 janvier. La démarche a une vocation symbolique et j'ai pris certaines mesures. D'autres sont encore à prendre.

Premièrement, nous avons demandé que le site soit immédiatement ré-hébergé sur *wallonie.be*. Deuxièmement, nous avons gardé toutes les coordonnées de connexion afin qu'elles soient transmises à la cellule fédérale qui va examiner les IP afin de voir qui est à l'origine de ce piratage. Enfin, j'ai demandé d'examiner si les causes sont d'origine technique ou si elles sont dues à une absence de précaution en termes de confidentialité. Tous les mots de passe ont, en tout cas, été modifiés.

Quant à la question des failles potentielles, un examen est en cours. Un premier rapport me sera communiqué vendredi 4 février. En fonction des éléments qu'il démontrera, nous verrons dans quelle orientation travailler.

Nous sommes très sensibles à la protection de certaines données et à la sécurisation des sites. Sachez que nos budgets informatiques le permettent.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Barzin.

Mme Anne Barzin (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre-Président, pour les éléments d'information que vous m'avez communiqués. Vous dites toutefois que le budget permet les mesures de sécurité alors qu'il n'a pas augmenté par rapport à l'année passée.

De plus, en termes d'images, on peut se passer de ce type d'événement. Enfin, la presse a expliqué cette action par le fait que le site internet était en phase test, ce qui n'est apparemment pas le cas, si j'en crois votre intervention.

QUESTION DE MME CORNET À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR «LE PLAN SMOG LORS DES PICS DE POLLUTION AUX PARTICULES FINES»

QUESTION DE M. PRÉVOT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR «LE BILAN DES MESURES PRISES EN WALLONIE SUITE AU SMOG ET EN PARTICULIER EN CE QUI CONCERNE LES TRANSPORTS EN COMMUN»

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cornet pour poser sa question.

Mme Véronique Cornet (MR). – Monsieur le Ministre, le plan smog a été activé ce dimanche et il a encore une fois suscité beaucoup de commentaires, notamment quant à son application et ses modalités de mise en œuvre. Soyons bien clairs, je défends ce type de plan. Pour pouvoir convaincre, il est important qu'il soit clair, cohérent, voire amélioré.

En ce qui concerne les limitations de vitesse, on a pu constater de grandes disparités. Ainsi, la vitesse était limitée sur la E42, à hauteur de l'échangeur de Daussoulx, alors que ce n'était pas le cas sur la E411.

La gratuité des transports en commun n'a débuté que mardi, apparemment, le temps d'informer tout le monde. De plus, cette gratuité n'a pas été d'application à Bruxelles, ni en Flandre. Ces disparités posent question.

Il y a un an déjà, lors de la mise en œuvre de ce plan, vous avez annoncé une évaluation, en vue d'apporter des améliorations. Qu'en est-il aujourd'hui?

Je suis bien consciente que nous n'épuiserons pas le sujet aujourd'hui lors des question d'actualités, raison pour laquelle je ne manquerai pas de revenir vers vous à la faveur d'une question orale en commission.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Prévot pour poser sa question.

M. Maxime Prévot (cdH). – Les questions seront sensiblement identiques à celles qui ont été posées par mon éminente collègue. Le premier élément que je soulève concerne le manque de coordination entre les régions, en particulier la nécessité d'une concertation. En effet, lorsqu'on sait que Bruxelles, par exemple, ne partage pas le même seuil d'alerte, il me semble impératif d'harmoniser les mesures.

Deuxième élément de mon propos: l'information de déclenchement est communiquée dès le dimanche après-midi pour ne commencer que le mardi qui suit. Avec les technologies que nous possédons maintenant, j'ai l'impression que tous les chauffeurs auraient pu être prévenus plus rapidement. En effet, un préavis de grève est mis en œuvre en moins de 24 heures.

J'en viens au troisième élément de mon intervention: la SNCB ne met pas de gratuité en œuvre en cas de dépassement du seuil d'alerte. Entendez-vous prendre contact avec votre homologue au fédéral, Mme Vervotte, par souci de cohérence?

Demier point: le coût, il est estimé à 130 000 euros pour une journée. Dans ce cadre, des modalités particulières ont été prises en compte, à l'instar de la dotation de 800 000 euros. Par rapport à ce coût, le montant répond-t-il aux besoins et aux demandes? N'est-il pas opportun de prévoir un mécanisme de cliquet, afin qu'en cas de perte trop importante, la tentation de récupérer, par exemple par un service réduit, ne devienne monnaie courante?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – C'est vrai que ce plan fait beaucoup parler de lui. Son installation a été rapide, puisqu'il s'agit d'un plan mobilisable en cas d'alerte. Ici, il n'y a pas eu de phase de pré-alerte, preuve s'il en est que les calculs et les prévisions ne sont pas toujours possibles. Permettez-moi toutefois de relativiser les constats, puisque les

choses se sont bien passées et qu'il n'y a pas eu de couac. Ainsi, l'année passée, on avait dû déplorer des problèmes d'affichage, ce qui n'a pas été le cas cette année.

Une évaluation plus globale est prévue, puisqu'il s'agit d'une mesure du plan air-climat. Elle aura sans doute lieu dans le courant du mois de mars 2011.

En ce qui concerne les disparités entre les régions, sachez que tout est coordonné. Les mêmes constats ont été effectués, les mêmes décisions ont été prises. Évidemment, les mesures n'ont pas été les mêmes selon les régions, mais les niveaux d'alerte sont identiques. Les décisions de gratuité des transports en commun dépendent des régions et sont, en effet, différentes.

Je considère comme positif en soi la période de gratuité, même si elle intervient 24 heures après, le temps de prévenir tout le monde.

Concernant le risque d'atteindre le montant de la subvention, nous n'y sommes pas encore et, le cas échéant, nous pourrions en rediscuter, *a fortiori* dans le cadre du contrat de service public.

On ne peut donc, en somme, pas reprocher grand chose au plan. Au niveau des limitations sur les tronçons autoroutiers, il est tout à fait explicable de limiter la vitesse des véhicules là où les concentrations de particules fines sont les plus importantes. Ainsi, sur certaines portions d'autoroute au Luxembourg, qui ne sont pas concernées par ces limitations, je devrais faire face à d'autres reproches, si on devait tout à coup en imposer. Je ne peux pas non plus changer les limitations tous les dix mètres en fonction des mesures prises.

Ces différentes mesures sont importantes en termes d'action immédiate. Elles permettent une réduction des particules fines pouvant aller jusqu'à 30 %. Elles permettent aussi, et c'est important, une sensibilisation du grand public. Enfin, une évaluation plus approfondie du plan air-climat permettra la mise en œuvre de mesures plus claires.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cornet.

Mme Véronique Cornet (MR). – Contrairement à ce que vous dites, le plan smog est une ancienne mesure qui devrait maintenant avoir fait ses maladies de jeunesse. Ces mesures méritent qu'on y réserve un questionnement pour ce qui concerne leurs caractéristiques peu lisibles. J'insiste sur deux éléments importants: premièrement, que ce soit avant ou après l'évaluation, je vous invite à saisir vos collègues des autres régions pour qu'une concertation permette à ce plan d'être plus crédible et d'emporter davantage d'adhésion.

Deuxièmement, il faut avoir les moyens de vos ambitions. Vous ne pouvez pas mettre en œuvre ce plan sans un certain budget.

Mme la Présidente. – Je vous remercie Madame Cornet.

Mme Véronique Cornet (MR). – Je ne l'ai pas trop abîmé, votre ministre.

Mme la Présidente. – C'est tout autant mon ministre que le vôtre.

La parole est à M. Prévot.

M. Maxime Prévot (cdH). – Mon propos prolonge celui de ma collègue. J'entends bien que les conditions actuelles sont le reflet de décisions antérieures, mais il ne faut pas rester comme un lapin dans les phares d'une voiture. Premièrement, il faut veiller à assurer une meilleure coordination; deuxièmement, la SNCB doit être concertée; troisièmement, il faut réduire le délai de 24 heures de préavis. Dernier élément: sur les 800 000 euros de subsides, 130 000 sont déjà dépensés au 1er février. Qu'en sera-t-il pour les pics de pollution de l'été?

QUESTION DE MME CREMASCO À MME TILLIEUX, MINISTRE DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES, SUR «LES IMPACTS DU SMOG SUR LA SANTÉ, NOTAMMENT À LIÈGE»

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Madame la Ministre, les Liégeois ont été, hier, témoins d'une expérience extraordinaire puisque s'abat, sur le centre ville, une fine couche de neige, et rien en périphérie. Les services météo en attestent, il s'agit d'un épais nuage qui, avec la concentration en particules et le taux de pollution, s'est cristallisé et transformé en neige.

Cela peut prêter à sourire, toujours est-il que, si la population n'est pas traumatisée, elle n'en est pas moins émue par cette situation ponctuelle et tangible. Les citoyens s'interrogent sur les conséquences de celle-ci, notamment en matière de santé.

Comment appréciez-vous la situation? Des mesures seront-elles prises? Des mesures plus ou moins urgentes sont-elles prévues à plus ou moins long terme? Est-ce grave docteur?

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. Willy Borsus (MR). – Si je puis me permettre, Madame la Présidente, si ce n'est bien-sûr que Liège est sur le territoire dont question, quelle est la compétence régionale évoquée?

Mme la Présidente. – J'imagine que Mme la Ministre nous éclairera à ce sujet dans sa réponse.

M. Willy Borsus (MR). – Excusez-moi, mais je souhaiterais

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – S'il le faut, je préférerais les éclaircissements de Mme la Ministre à ceux de M. Borsus.

M. Willy Borsus (MR). – Ecoutez, un parlement règle un certain nombre de compétences. La question de l'interlocutrice était «est-ce grave docteur?», si j'ai bien compris. Nous sommes donc dans une question qui ne réfère pas à la compétence régionale.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – C'était une boutade, Monsieur Borsus. La question était «en tant que ministre de la santé, comment appréciez-vous la situation? Existe-t-il des mesures plus ou moins urgentes en rapport avec les questions de fond que j'ai déjà précédemment posées?».

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

(Suite)

Mme la Présidente. – La parole est à Mme la Ministre Tillieux.

Mme Eliane Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances. – Je tiens à dire à l'assemblée que ces phénomènes de particules fines interviennent par rapport à la situation hivernale et des conditions climatiques qui, effectivement, empêchent la dispersion des particules et des polluants. Voilà, pour le côté technique.

Je pense que les mesures à adopter sont de nature environnementale. Mon collègue, le Ministre Henry, vient de s'en expliquer. Il s'en expliquera certainement encore. Il convient de travailler au niveau des usines qui utilisent des produits polluants, de prôner l'utilisation de moyens de locomotion moins polluants et l'utilisation des transports en commun.

L'effet de ces retombées sur la santé, vous le savez — puisqu'hier vous me posiez une question en commission dans le cadre de laquelle je vous ai transmis mes notes -, l'effet sur la santé dépend, quant à ces retombées, d'une exposition d'au minimum un an. Il n'y a donc aucun impact concernant des retombées qui n'ont duré que quelques heures. Je peux donc ainsi rassurer la population liégeoise. Qui plus est, d'ailleurs, les membres de notre gouvernement originaire de cette région semblent en pleine forme.

Au-delà de la boutade, si certaines personnes ne se sentent pas bien, il convient qu'elles se tournent vers leur médecin ou tout autre membre du corps médical. Je recommanderai à la population d'éviter de fumer et de ne pas sortir durant ces périodes et ce, d'autant plus si elles font partie d'un public à risque. Les personnes qui doivent être particulièrement attentives à ce phénomène sont bien évidemment les personnes âgées, les enfants, les femmes enceintes et les personnes qui souffrent de maladies cardiaques et respiratoires.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vous remercie pour la consultation ainsi que pour la réponse d'hier.

J'aurais préféré vous entendre dire qu'en tant que ministre de la santé vous preniez à cœur ce dossier et que ce rôle incomberait à la cellule environnement-santé car, même si cette situation prête à sourire, elle inquiète la population.

RAPPEL AU RÈGLEMENT

(Suite)

M. Willy Borsus (MR). – Ce que j'entends est incroyable. Voilà une question adressée à la ministre de la santé dans laquelle il n'y a rien qui relève de la compétence régionale ou de la santé régionale. On parle d'environnement, certes. À un moment donné, il faut comprendre que le Parlement wallon n'est pas un café du commerce où on discute d'un certain nombre d'éléments. Il y a des règles, elles ne sont pas respectées et je le regrette.

Mme la Présidente. – Monsieur Borsus, sachez que la question abordée par Mme Cremasco a été jugée recevable par la Conférence des présidents.

M. Willy Borsus (MR). – La Conférence des présidents s'est réunie jeudi dernier.

Mme la Présidente. – La question évoquée par Mme Cremasco ...

M. Willy Borsus (MR). – Poser une question à la Ministre de la Santé pour s'entendre dire «si cela ne va pas, allez consulter un médecin» ne relève pas d'une question d'actualité. Il suffit de consulter le rôle de garde des médecins. S'il vous plaît, ne transformez pas notre parlement en arrière-cour de garnison de campagne. Je ne suis pas d'accord.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Cela n'a absolument rien à voir avec l'objet de la question.

Mme la Présidente. – Madame Cremasco, vous n'avez pas la parole.

M. Willy Borsus (MR). – Cela ne relève pas d'un parlement, enfin! Je n'ai jamais vu une chose pareille.

Mme la Présidente. – Monsieur Borsus, j'entends bien votre colère, mais, sur la compétence santé de la Région, la Conférence des présidents a jugé la première question de Mme Cremasco recevable et, pour le reste un fait d'actualité a été porté à ma connaissance.

Monsieur Borsus, je vous demanderai de retrouver votre calme.

M. Willy Borsus (MR). – Je suis d'un calme olympien, mais je suis triste pour notre parlement.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

(Suite)

QUESTION DE M. SENESAEI À M. NOLLET, MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, SUR «LE TÉLÉTRAVAIL DANS LES SERVICES PUBLICS WALLONS»

Mme la Présidente. – La parole est à M. Senesael pour poser sa question.

M. Daniel Senesael (PS). – Ce matin, dans les pages de *Sudpresse*, on peut lire que vous avez décidé de donner un coup de pouce au télétravail. Actuellement, 150 personnes en bénéficient. Votre volonté serait de doubler ce nombre d'ici 2012. Je souhaiterais obtenir quelques précisions.

Quel est le mode de fonctionnement d'appel pour ce type de travail? Quelles seront vos initiatives et quel en sera le coût? Enfin, l'élément qui suit est un peu plus particulier car, si j'ai bien lu, ce télétravail concernerait plus particulièrement les juristes. Se poserait donc la question de confidentialité quant au télétravail.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Nollet.

M. Jean-Marc Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique. – Je vais vous donner quelques éléments pour répondre à cette question d'actualité. Actuellement, un texte a été envoyé au Conseil d'État après les discussions syndicales préalables. Nous sommes donc tout à fait dans l'actualité.

La volonté du gouvernement est double. Ainsi, l'article que vous citez illustre par quelques exemples le télétravail. Cela dit, soyons bien clairs, celui-ci ne se limite pas aux seuls juristes.

Il existe toujours des éléments que je qualifierai de « limitant », à savoir des situations dans lesquelles il faut, pour pouvoir y accéder, bénéficier d'un CDI et justifier d'une expérience de deux ans minimum.

Un autre élément tient au fait que ce télétravail ne peut concerner que deux jours par semaine maximum et ce, dans le but de garder un contact physique avec le personnel.

Dans le chef du gouvernement l'objectif est triple :

- répondre à un souhait des fonctionnaires ;
- moderniser en continu la fonction publique wallonne ;
- préserver l'environnement.

Vous m'interrogez sur le budget d'une telle réforme.

Celui-ci s'élèverait à 500 000 euros environ, mais ce budget reste relativement souple dans la mesure où, par exemple, pour accéder au télétravail, l'utilisation d'un ordinateur portable est nécessaire. Or, certaines personnes disposent déjà d'un ordinateur portable personnel, alors que d'autres devront s'en voir fournir un. Ceci n'est qu'un exemple, mais il illustre le fait que le coût total de cette mesure reste relatif, dans un premier temps. Une autre dimension à prendre en compte est celle de la sécurité nécessaire dans le transfert des informations. En effet, toutes les informations ne nécessitent pas le même niveau de sécurité, ne relèvent pas de la même importance.

Enfin, je tiens à faire savoir que cette mesure ne concerne pas exclusivement les juristes.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Senesael.

M. Daniel Senesael (PS). – Merci, Madame la Présidente, merci Monsieur le Ministre, merci également pour votre souci de développer un certain nombre d'éléments. Quant aux évaluations budgétaires et à la situation de cette mesure en général, nous y reviendrons quand les différents éléments auront été soumis à l'approbation, ou, tout du moins, à l'aval du gouvernement.

QUESTION DE M. DISABATO À M. MARCOURT, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES PME, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES TECHNOLOGIES NOUVELLES, SUR « L'AVENIR DE LA SOCIÉTÉ BRINK'S »

Mme la Présidente. – La parole est à M. Disabato pour poser sa question.

M. Emmanuel Disabato (Ecolo). – Aujourd'hui, je ne vous parlerai pas de Liège, puisque nous avons décidé de nous relayer avec ma collègue Mme Cremasco.

Je souhaite néanmoins vous interpeller concernant la société Brink's, comme d'autres parlementaires l'ont fait ces derniers temps. La situation de cette société a connu de nombreux rebondissements, dont le dernier en date est l'aveu de faillite qui a été annoncé à Bruxelles, il y a quelques heures.

Il relève d'informations reçues qu'à un moment donné, l'association Lumis Baron n'a pas pris en charge la reprise de la société alors que tout était là pour le faire. Une information de la SETCa indique que cette non-reprise serait due à la société BNP Fortis Paribas qui n'aurait pas donné de message assez clair pour garder comme prestataire de services la Brink's et aurait donc, d'une certaine manière, entamé des négociations avec G4S. Dès lors, un des problèmes serait que, si la Brink's venait à faire véritablement faillite sans reprise, G4S aurait un monopole, ce qui créerait des soucis à un autre niveau. Par ailleurs, cela touche également directement la Poste et les gens, qu'ils soient en Wallonie ou en Flandre, et ce, plus particulièrement à Strépy-Thieu.

Je ne sais plus quand exactement, mais un braquage a eu lieu dans une poste. La Poste a été obligée d'effectuer des triages des enveloppes dans différents bureaux. Cela a attiré l'attention et ouvert la voie à d'autres vols.

Je vous remercie pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Marcourt.

M. Jean-Claude Marcourt, Ministre de l'Économie, des PME, du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles. – Vous l'avez dit, le tribunal de commerce a prononcé la faillite de l'entreprise. Un nouveau dossier s'ouvre aujourd'hui.

Concernant les causes de l'échec, malheureusement, laissons cela aux historiens.

L'administrateur provisoire, M. Zenner, quand il a appris que Lumis se désistait, a fait part de sa surprise. C'était donc un élément sur lequel il ne fallait plus travailler. Cet élément n'a pas été confirmé par les administrateurs provisoires, ceux qui sont les plus proches du dossier et qui sont les plus à même de décider.

C'est une douche froide pour les travailleurs de la Brink's, en général, et ceux de Strepy en particulier. Ils avaient consenti de gros efforts pour s'inscrire dans la volonté d'un repreneur. Aujourd'hui, ils sont dans l'incertitude.

Il faut, par ailleurs, que les autorités compétentes agissent pour qu'on évite de se retrouver dans une situation de monopole.

À la Région wallonne, nous sommes attentifs à toute proposition d'un repreneur qui pourrait maintenir l'activité à Strepy et maintenir l'emploi.

Concernant la problématique des travailleurs de la Poste, elle ne relève pas de mes compétences, mais j'en suis bien sûr conscient.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Disabato.

M. Emmanuel Disabato (Ecolo). – Je vous ai interrogé sur les causes de l'échec, car, d'après mes informations, Lumis n'aurait pas encore renoncé à la reprise de la société. Il était donc intéressant d'analyser ces causes afin de faciliter la reprise.

QUESTION DE M. NOIRET À M. ANTOINE, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION ET DES SPORTS, SUR «L'AVENIR DE LA SOCIÉTÉ BRINK'S»

Mme la Présidente. – La parole est à M. Noiret pour poser sa question.

M. Christian Noiret (Ecolo). – La lecture d'un article de presse, cette semaine, m'a inquiété. Il évoquait la question du transfert de la compétence du contrôle aérien des militaires aux civils. Ma question n'aborde pas ce problème au sens strict, mais la situation des contrôleurs de Belgocontrol à Bierset, qui ne disposeraient pas des licences nécessaires en matière de contrôle aérien dans le ciel liégeois.

C'est un dossier qui relève de l'État fédéral, mais qui engage également la responsabilité de la région, car elle conclut des contrats avec des compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport de Bierset.

Les contrôleurs aériens de Belgocontrol ont-ils cette licence ?

Si un accident devait se produire, ce que je ne souhaite pas, comment les responsabilités des différents acteurs seraient-elles engagées ?

Jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'accident mais, indépendamment des compétences des contrôleurs, toutes les garanties ont-elles été prises concernant la responsabilité de chacun ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Effectivement, cet article de la presse évoque les contrôleurs militaires qui n'ont pas de licence pour contrôler le ciel de Bierset.

Le ministre de la défense nationale a déclaré dans un communiqué que, si les contrôleurs militaires n'avaient pas de licence, ils avaient, par contre, droit à une dérogation. Ils opèrent de plus sous la responsabilité d'un service de la DGTA. Il n'y a donc pas de risque de contentieux en matière de responsabilité. Ils sont bien habilités pour le contrôle aérien de Bierset.

Les militaires veulent maintenant quitter le site de Bierset pour celui de Beauvechain. Durant la législature de l'arc-en-ciel, la Région wallonne a conclu une convention aboutissant à subsidier la moitié de la caserne à hauteur de 31,5 millions. Depuis, le Ministre De Crem a décidé de déménager à Beauvechain. Il n'est pas question pour nous de financer le déménagement de l'armée. C'est son droit le plus strict, mais aussi sa facture. Nous avons une convention qui lie la Région wallonne, la SOWAER et le Gouvernement fédéral. J'espère que le futur Gouvernement fédéral respectera ses engagements. Pour un militaire, un écrit c'est aussi un écrit!

Après le déménagement, Belgocontrol reprendra l'activité de contrôle au niveau de Bierset.

Voilà ce que je peux vous répondre. Nous ne serons pas les caissiers de la Défense nationale.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Noiret.

M. Christian Noiret (Ecolo). – Je remercie le ministre qui me donne davantage de réponses que je n'ai posé de questions. Cependant, je n'ai pas parlé d'un problème de licence pour les contrôleurs aériens militaires, mais pour les contrôleurs de Belgocontrol.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Il n'y a pas de difficulté pour eux. La seule intervention provient de la Défense nationale.

M. Christian Noiret (Ecolo). – L'article que j'ai évoqué est très clair. Il parle bien des contrôleurs de Belgocontrol. Cela mérite une vérification de la part de vos services.

QUESTION DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR «LE RECOURS INTRODUIT PAR L'INDUSTRIE CONTRE L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON INSTAURANT UNE OBLIGATION DE REPRISE DE CERTAINS DÉCHETS»

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus pour poser sa question.

M. Willy Borsus (MR). – Un certain nombre d'industries, de gros pourvoyeurs d'emplois du monde socio-économique wallon, ont réagi car ils ne se sentent pas compris par la Région wallonne. Ils estiment même avoir été trompés. Je pense à AGORIA, Recupel et FEBIAC notamment. Il y a une trentaine de groupes industriels et de fédérations qui vous disent: «Cela ne va pas». Ils rappellent qu'ils étaient inscrits dans un processus avec la Région wallonne pour atteindre les objectifs, notamment européens, en matière de récupération d'éléments électriques et électroniques destinés à être revalorisés.

Ils sont fâchés, parce qu'un coup de barre à gauche a été donné par le gouvernement.

Concrètement, il semble que vous ayez décidé, par arrêté, d'inscrire le secteur public dans toute une série de matières relatives à la récupération et à la revalorisation des déchets qui relevaient, auparavant, du secteur privé. Par ailleurs, ce dernier remplissait tous les objectifs environnementaux. Le Gouvernement wallon «déboule» et annonce qu'il faut changer les règles. Il y a certainement des raisons, mais personne ne les a comprises. Je vous donne l'occasion de vous expliquer.

M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – C'est une question importante. J'ai lu la prise de position du secteur. Nous devons aller vers davantage de tri et de récupération, de manière globale, pour être conformes à la directive européenne. Nous devons impérativement mettre en œuvre le plan déchet 2020.

Les deux premières lectures ont eu lieu sous le gouvernement précédent. Le secteur a été concerté à ce moment-là et le Conseil d'État a rendu un avis.

Mon administration a réalisé un travail assez important en aval de l'avis du Conseil d'État.

Elle a, en effet, été chargée d'intégrer certains points de l'avis du Conseil d'État dans la troisième lecture qui est passée au gouvernement en septembre dernier, ainsi que certains points soulevés par les entreprises.

Les points qui sont évoqués, et c'est vrai que sont annoncés à la fois un recours en suspension et un recours en annulation, n'ont alors pas été rediscutés ces derniers mois. Je m'étonne donc de découvrir ces différentes prises de position.

À ce stade, l'avocat de la région a été chargé du dossier. Lorsque nous aurons l'ensemble des recours, nous rencontrerons les différents secteurs et nous verrons comment nous pourrions leur répondre. À ce stade-ci, cela me semble prématuré.

Je pense qu'une analyse juridique fine doit être menée. J'ai pris note des différents commentaires et je les examinerai évidemment. Seulement, je ne voudrais pas vous répondre trop rapidement, car je pense que cela mérite un examen approfondi.

Je suis simplement surpris que ces différentes interventions reviennent maintenant, alors qu'en réalité, les points dont on parle proviennent des lectures précédentes et n'ont pas été modifiées par la dernière version adoptée par le gouvernement.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Borsus.

M. Willy Borsus (MR). – Je ne suis absolument pas d'accord. En l'espèce, il y a eu des modifications entre les lectures, ce qui a suscité la réaction des différents secteurs.

Je pense que vous commettez, Monsieur le Ministre, une grosse erreur, si je puis me permettre, car, jusqu'à présent, l'ensemble de la politique environnementale des déchets en Région wallonne était basée sur la négociation et la concertation, ainsi que sur un équilibre entre les secteurs économiques privé, associatif et public.

Vous êtes entré dans cette problématique et vous êtes confronté à différents recours. On assiste aujourd'hui à une véritable levée de boucliers. Si je peux me permettre, et je pense que le ministre de l'économie me suivra, il convient de prendre la précaution de concerter très rapidement les différents secteurs concernés et de revenir à un arrêté beaucoup plus équilibré.

QUESTION DE M. MOUYARD À M. LUTGEN, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR «L'OBLIGATION DE PNEUS HIVER POUR LES VÉHICULES EN WALLONIE»

Mme la Présidente. – La parole est à M. Mouyard pour poser sa question.

M. Gilles Mouyard (MR). – Monsieur le Ministre, vous venez de vous exprimer dans un quotidien quant à la réflexion en cours sur l'éventuelle obligation de mettre des pneus hiver pendant cette saison.

Dans le cadre de ces réflexions, vous indiquez qu'il s'agit d'une compétence fédérale. Vous proposez alors la création de groupes de réflexion auxquels vous pensez associer les régions.

Vous avancez une autre idée, à savoir que, plutôt que de mettre en place une période où il serait obligatoire de s'équiper de pneus hiver, il conviendrait, selon vous, d'interdire l'accès des routes à ceux qui ne sont pas équipés de pneus hiver.

En Allemagne, par exemple, il est obligatoire de s'équiper de pneus hiver pendant cette saison.

Nous avons pu voir les bienfaits de l'utilisation de pneus hiver. La différence entre ceux qui en étaient équipés et les autres était en effet saisissante.

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que mettre en place un groupe de travail auquel les régions seraient associées, c'est très bien, mais encore faut-il que les régions se mettent d'accord. Or, je dois rappeler que les conditions sont différentes au nord et au sud du pays.

Personnellement, je réfléchis davantage à une décision au niveau régional, comme le fait de créer un incitant financier, une prime pour essayer d'induire aux usagers wallons l'idée d'acheter ces pneus hiver. J'invite le gouvernement à réfléchir à cette idée qui permettrait peut-être de créer une plus grande généralité, car, quand un accident survient, même des bouchons, cela coûte de l'argent à la Région wallonne. Je suis d'avis que nous pourrions peut-être limiter ces dépenses par ce biais-là.

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Lutgen.

M. Benoît Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je remercie M. Mouyard pour sa «question sans question». Je vais malgré tout essayer d'y répondre.

Je peux, bien entendu, vous associer à la réflexion. Selon moi, il faut distinguer les camions et poids-lourds des voitures. Pour les premiers, il y a une obligation d'équipement qui ne concerne pas uniquement les pneus hiver. Une discussion a eu lieu avec les transporteurs pour envisager une interdiction temporaire. Quant aux voitures, c'est vrai que le climat n'est pas le même entre la Flandre et la Wallonie. J'ajouterais même qu'entre la région de M. Collignon et la mienne, il y a quelques écarts de température.

Cela étant, l'obligation reste au niveau fédéral, mais cela ne nous empêche pas d'entamer une discussion sur la possibilité d'interdire l'accès des chaussées aux usagers qui ne sont pas équipés. Je suis d'avis que cela permettrait de réduire les risques en matière de sécurité routière.

Concernant les poids-lourds et les voitures, il y aura un groupe de travail au niveau de la région. Le Fédéral va y être invité. Notre objectif est d'accroître la sécurité routière.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Mouyard.

M. Gilles Mouyard (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Finalement, ma question principale portait sur la création d'une prime visant à inciter les usagers à s'équiper de pneus hiver, ce qui, selon moi, serait bénéfique pour la sécurité routière, mais limiterait également les dépenses de la région.

Comme je le disais, la situation n'est pas la même au nord et au sud du pays. Il me semble donc que réunir les régions autour de la table ne résoudra pas le problème.

QUESTION DE M. MOUYARD À M. ANTOINE, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION ET DES SPORTS, SUR «LES RÉELLES AVANCÉES EN TERMES DE CERTIFICATION COMMUNE POUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE EN WALLONIE ET À BRUXELLES»

Mme la Présidente. – La parole est à M. Mouyard pour poser sa question.

M. Gilles Mouyard (MR). – Hier, le cdH a organisé une conférence de presse sur l'emploi et la formation qui, me semble-t-il, était intitulée «Comment doper l'emploi chez les jeunes?».

À cette occasion, vous avez distribué un document de 56 pages reprenant les différentes priorités de votre parti en la matière. Je comprends votre envie de vous exprimer sur la question, dès lors qu'au niveau de l'emploi et de la formation, le cdH est à la manœuvre à tous les niveaux de pouvoir. Selon moi, cela induit, quelque part, un devoir de réussite dans votre chef.

Lorsqu'on regarde ce document, quelques éléments sont mis en avant, comme l'harmonisation de la certification des organes de formation entre les régions. Malheureusement, je ne trouve rien par rapport au fait que ces certificats pourraient devenir des diplômes. Qu'en est-il? Il est extrêmement intéressant d'avoir un élément de réponse par rapport à cette question sachant que si ce certificat ne devient pas diplôme, il n'est pas possible d'obtenir un emploi dans la fonction publique.

Par ailleurs, qu'en est-il des métiers en pénurie? Comment faire en sorte de donner de l'emploi dans ces secteurs? Rien n'est précisé par rapport à cela.

Bref, en analysant votre document, j'ai eu l'impression que vous donniez le programme du cdH. Pourquoi ces grandes déclarations d'intention alors qu'il ne s'agit plus seulement d'intentions, mais d'actions, puisque vous êtes à la manœuvre?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je remercie M. Mouyard pour son intervention, au sujet de laquelle j'ai juste un petit regret: s'il a fort bien suivi l'actualité jusqu'à onze heures, il aurait dû continuer jusqu'à onze heures trente pour pouvoir m'interroger sur d'autres éléments encore. En effet, il aurait pu être informé de la remise de certificats, en commun entre la Région wallonne et Bruxelles, en l'occurrence par votre humble représentant et par mon homologue Emir Kir.

Ce que je voulais dire, hors l'excellente communication du cdH à ce sujet, c'est tout d'abord l'inscription, dans le cadre européen, de la certification des qualifications. Nous avons tous l'obligation de nous inscrire dans les grandes catégories de compétence. L'objectif que nous souhaitons poursuivre, c'est décloisonner: d'abord décloisonner le monde de l'enseignement et celui de la formation professionnelle, décloisonner aussi la Communauté française et les régions, décloisonner la Wallonie et Bruxelles.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Pour la première fois, avec mon collègue Emir Kir, nous avons remis les mêmes certificats, sur les mêmes contenus, à Bruxelles et en Wallonie. Nous en avons délivré 250, ce qui représente mille unités de compétences. Le contenu est établi, d'une part, sur les unités de l'enseignement secondaire, d'autre part, pour les métiers, sur le contenu du service francophone des métiers et qualifications.

Ce travail très important s'est d'abord penché sur les métiers en pénurie. C'est d'abord pour eux que nous délivrons aujourd'hui des certifications communes. Nous irons plus loin, puisqu'en septembre, les lauréats se verront reconnaître le niveau CQ6, équivalent à la Communauté française pour l'enseignement de plein exercice.

Ensuite, nous irons plus loin encore pour le chef d'entreprise qui termine l'IFAPME, puisqu'il pourra obtenir, via un examen de promotion sociale, une passerelle vers le baccalauréat. Il s'agit, pour tous ceux qui suivent une formation en alternance, d'une juste reconnaissance de leurs efforts à l'instar de ceux qui suivent l'enseignement de plein exercice.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Mouyard.

M. Gilles Mouyard (MR). – Ma question avait été abordée correctement, puisque vous mettez en place une harmonisation des certificats, mais ceux-ci n'ont toujours pas un caractère diplômant. Certes, c'est prévu pour le mois de septembre, mais juste pour une petite partie. Nous jugerons sur pièces, mais il faut savoir qu'à l'heure actuelle, quelqu'un qui suit une formation auprès de FOREM formation sort avec un certificat qui n'est pas reconnu dans la fonction publique et qui n'a pas valeur de diplôme.

À l'heure actuelle, je ne vous crois pas. Nous verrons au mois de septembre. Nous jugerons sur pièces. Il reste malheureux que les papiers qu'on donne aux élèves qui réussissent ne leur permettent pas d'avoir un emploi dans toutes les catégories.

DÉBAT SUR LA RÉFORME DE LA FISCALITÉ ROUTIÈRE RÉGIONALE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 62 DU RÈGLEMENT

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle le débat sur la réforme de la fiscalité routière régionale, en application de l'article 62 du règlement.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, ainsi donc, après plusieurs années de tergiversations politiques, les régions se seraient enfin mises d'accord sur une réforme globale de la fiscalité automobile, dont un des volets concerne la fameuse vignette autoroutière, les deux autres étant le remplacement

de l'actuelle eurovignette par une taxation au kilomètre pour les poids-lourds et la refonte des taxes de circulation et de mise en circulation dans un sens plus écologique.

Doit-on se réjouir? Je dirais oui et non. Ne tombons pas trop vite dans l'euphorie. En effet, au-delà d'un accord sur les grandes lignes, peu de précisions ont été livrées jusqu'ici. De nombreuses inconnues subsistent sur les modalités exactes: quel sera le prix de la vignette? Quelle sera la technologie mise en œuvre? Quels seront les moyens de contrôle?

En réalité, l'accord intervenu n'est qu'un accord de principe dont la portée est fort réduite pour l'instant. Votre sortie téléguidée d'il y a deux semaines me paraît essentiellement relever de l'effet d'annonce.

Je voudrais insister sur le fait qu'il ne s'agit nullement d'un accord de coopération en bonne et due forme, mais d'un simple accord de principe. En témoigne la communication particulièrement lacunaire du Gouvernement wallon, si lacunaire qu'il faut se référer au communiqué du Gouvernement flamand pour en apprendre un peu plus et découvrir quelques éléments à tout le moins interpellants.

À propos de la réforme, je relève les points suivants.

Pour les poids-lourds ou semi-lourds, l'actuelle Eurovignette serait remplacée par une taxation intelligente au kilomètre parcouru, à l'allemande, modulable selon divers paramètres comme l'heure de pointe ou le lieu. Mais surtout, fait important sur lequel je reviendrai, le système concernerait les camions dès 3,5 tonnes alors que l'Eurovignette ne concernait que les plus de 12 tonnes.

Pour les voitures belges et étrangères, une vignette électronique *a priori* forfaitaire «selon la durée» — tarif annuel, hebdomadaire, journalier, fixe — serait introduite sans qu'on sache à quel montant elle sera fixée. On évoque un prix de soixante euros. Le seul élément qui semble définitivement acquis concerne les recettes liées à la vignette perçue sur les véhicules étrangers. Pour les belges, les recettes seront versées en fonction du lieu de domicile et pour la taxe au kilomètre en fonction du territoire traversé. Je note que cette répartition diffère de celle prévue lors de l'accord de principe intervenu fin 2006, à l'avantage de Bruxelles et de la Wallonie, au détriment de la Flandre.

Je note toutefois que les 38 % réservés à la Wallonie restent largement inférieurs à notre proportion d'autoroutes et de routes régionales dans le total national.

Pour ces deux premiers volets, on ne sait pas exactement quels sont les axes concernés. *A priori*, il s'agit des autoroutes, plus les réseaux structurants. Pouvez-vous m'apporter des précisions? Qu'en est-il également du volet dépenses? Quelle sera la répartition des coûts liés à la mise en œuvre des infrastructures nécessaires et des contrôles?

Par ailleurs, aucune information sur le rôle possible de la SOFICO dans l'opérationnalisation du système n'a été évoquée. Assez étonnamment, le communiqué du Gouvernement flamand indique que le système sera opérationnalisé via un partenaire privé. On n'a rien entendu de tel en Wallonie. Qu'en sera-t-il?

Enfin, pour les voitures, cette fois uniquement belges, il est prévu une refonte des taxes de circulation et de mise en circulation dans un sens plus écologique, sans précision sur les critères retenus pour déterminer la pollution d'un véhicule.

Je voudrais maintenant insister sur un élément-clé de cette réforme, à savoir la neutralité fiscale pour les automobilistes wallons, qu'ils soient des particuliers ou des entreprises.

Dans vos déclarations à la presse, vous avez assuré, la main sur le cœur, que la mesure serait fiscalement neutre pour les Wallons, que le système envisagé ne serait nullement un moyen de faire rentrer de l'argent dans les caisses en le prenant dans la poche d'automobilistes pris en otage, que la seule différence avec la situation actuelle serait que les étrangers contribueraient légitimement — je vous rejoins sur ce point — à l'entretien de notre réseau, lequel est en piètre état, faut-il le rappeler.

En vérité, je suis persuadée que votre promesse de neutralité fiscale n'est qu'un leurre. Je vais maintenant vous dire pourquoi j'ai acquis cette certitude.

Pour ce qui est de la neutralité pour les citoyens et leur voiture, je ne crois pas à votre promesse, parce qu'une neutralisation plus ou moins explicite de la vignette pour les contribuables belges, et wallons *a*

fortiori, ne manquera pas d'entraîner une condamnation de la part des instances européennes. On touche en effet ici au principe de libre circulation des personnes et des biens auquel l'Europe est très attachée — eu égard à la position centrale de la Wallonie en Europe et à la proximité des institutions européennes, les fonctionnaires européens seront concernés directement, ce qui risque d'entraîner une attention accrue de l'UE sur votre système.

Vous reconnaissiez d'ailleurs vous-même en novembre dernier, que «nier l'Europe en cette matière serait une erreur» et qu'une coordination entre les différents pays était nécessaire. Votre prédécesseur m'avait d'ailleurs indiqué à l'époque, je le cite: «Si le message délivré correspond à: «un franc d'eurovignette équivaut un franc de moins de taxe de circulation», cela va être jugé discriminatoire».

Des voix discordantes émanent au sein même du Gouvernement wallon. Ainsi, votre collègue Henry a très vite atténué vos propos, en déclarant, je le cite: «On peut viser la neutralité fiscale mais il n'est pas dit que cette neutralité ne visera que la voiture. C'est une neutralité fiscale globale dont il est question. Il n'est pas écrit que cela ne changera rien pour l'usager de la voiture. Je pense qu'on peut aller dans le sens d'une taxation de l'usage de la voiture, mais tout cela doit encore être étudié. Ce n'est pas prêt et ce n'est pas dans la Déclaration de politique régionale».

À la lecture de cette déclaration, j'en viens même à me demander, à l'instar d'un intervenant bien connu sur les plateaux de télévision, s'il y a réellement eu un accord sur le sujet au sein du Gouvernement wallon. Cette interrogation est renforcée par le fait que les notifications du gouvernement du 20 janvier dernier ne font nulle part mention de ce dossier. Le fait qu'il n'y ait pas une seule ligne sur ce dossier me semble très révélateur de la nature exacte de votre prétendu accord.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Si Madame la Présidente m'y autorise, pour qu'il n'y ait plus de débat, je tiens à votre disposition l'accord de coopération signé par la totalité des ministres du gouvernement.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous parle d'une note qui serait au gouvernement.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Oui, mais le projet d'accord de coopération, qui doit encore être transmis au parlement sous forme d'un décret, a été signé par tous.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je me demande s'il y a un accord de majorité dans ce gouvernement et je vous dis que, lorsque je regarde les notifications du gouvernement, on ne parle de rien, ce 20 janvier. Vous me répondrez après.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je ne vous interromprai qu'une fois.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Encore une fois, je ne vous crois pas, mais ce n'est pas grave.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Si la présidente m'y autorise, je veux vraiment vous rassurer sur l'intérêt de votre interpellation: il y a bel et bien un accord de coopération approuvé par le gouvernement.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Où est la notification, Monsieur le Ministre?

M. Willy Borsus (MR). – Quand?

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Il y a quinze jours, le jeudi 20 janvier.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Alors, nous, parlementaires, nous n'avons pas les bonnes notifications du gouvernement. Je trouve cela peu correct. Nous devons, en tant que parlementaires, avoir les bonnes notifications du gouvernement. Nous les avons regardées et nous n'avons en rien vu cette note arriver au gouvernement.

M. Willy Borsus (MR). – Juste un petit mot, si Mme la Présidente me le permet, nous avons, facialement, ici, deux affirmations différentes. J'en appelle à la présidence de ce parlement: le gouvernement — et peu importe que ce soit le Ministre Antoine — nous affirme qu'une décision a été prise le 20 janvier. Le procès-

verbal du gouvernement ne le constate pas. Puis-je, dès lors, Madame la Présidente, officiellement, au nom de mon groupe, vous demander communication des décisions du gouvernement du 20 janvier?

Mme la Présidente. – Si j'ai bien entendu M. le Ministre, il est prêt à nous faire parvenir copie de l'accord de coopération ainsi que de la notification du gouvernement.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Il importe que nous soyons au courant des notifications exactes du gouvernement, sans quoi, nous ne pouvons pas travailler de manière très correcte.

Mme la Présidente. – Acceptez-vous que M. le Ministre ...

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je viens d'appeler M. Witmeur qui est, en quelque sorte, le greffier du gouvernement et qui va vous notifier la décision de celui-ci.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Pourquoi ne l'avons-nous pas reçue plus tôt?

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – M. Witmeur m'a fait savoir qu'il existe un délai qui peut aller parfois jusqu'à 30 jours en la matière. Qui plus est, dès que vous en aurez terminé, j'aurai le plaisir de vous le passer en ligne.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Le troisième point concerne le fait qu'une neutralisation pour les Wallons impliquerait que la Région prendrait totalement en charge, sans le répercuter dans la fiscalité, les coûts liés aux infrastructures et à l'exploitation. Il en est de même pour les coûts liés aux contrôles. On peut en douter. D'autant plus que l'objectif affiché est de dégager des moyens pour les routes.

Quatrième élément, notre confiance envers vos promesses est loin d'être acquise. Pour rappel, ce gouvernement pratique, depuis le début, une rage taxatoire qui ne dit pas son nom. Quel crédit peut-on accorder à un gouvernement dont la première décision a été de supprimer la disposition décrétole supprimant la télé-redevance en 2013; qui s'est empressé d'introduire une redevance voirie gaz; qui a durci les conditions d'accès au tarif réduit en droits d'enregistrement; qui a transformé, en à peine trois années, un dispositif d'écobonus/écomalus censé être incitatif en un mécanisme essentiellement punitif?

La possibilité de pratiquer une taxation au kilomètre pour les véhicules légers, soit de moins de 3,5 tonnes, n'est pas écartée. La vignette électronique est prévue pour être possiblement évolutive. Le communiqué de presse du Gouvernement flamand indique que les trois régions auraient décidé de mener une expérience pilote de taxation au kilomètre pour les véhicules particuliers dans la zone RER.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous répondre à quelques questions :

- pouvez-vous me détailler le mécanisme pour lequel vous avez opté, sans craindre d'être rappelé à l'ordre par les autorités européennes, toujours extrêmement attentives aux risques de discrimination entre automobilistes belges et étrangers;
- qu'en est-il de ceux qui sont actuellement soumis à une taxation forfaitaire, si le montant de la vignette est supérieur à la taxe forfaitaire;
- les usagers qui n'empruntent pas le réseau principal, mais uniquement les «petites routes» seront-ils exemptés de la vignette;
- quel sera l'impact de cette décision sur le tourisme et le commerce frontalier? Une étude avait été annoncée à l'époque, quelles étaient ses conclusions;
- étant donné qu'une directive européenne est en préparation, avez-vous consulté la commission avant de modifier le régime fiscal applicable aux voitures? Avez-vous entamé des concertations avec l'Europe? Quel est l'état d'avancement de la directive en projet? Est-il exact que cette dernière s'orienterait vers une taxation au kilomètre pour l'ensemble des véhicules, et non pour les seuls camions, comme le prévoit l'accord intervenu entre les trois régions;
- la vignette forfaitaire «à la durée» n'est-elle qu'une étape destinée à «mieux faire passer la pilule»;
- si la recette de l'«eurovignette réformée» va, sans doute, dans les caisses de la SOFICO, qu'en sera-t-il des recettes issues de la vignette touchant les véhicules légers? Une partie des recettes sera-t-elle réservée aux transports en commun;
- un plan de mobilité global et ambitieux accompagnera-t-il la réforme des taxes de circulation et de mise en circulation?

À cet égard, je voudrais d'ores et déjà vous indiquer que toute modification à la hausse de la fiscalité automobile, si elle n'est pas accompagnée du développement d'alternatives crédibles et fiables à la voiture, me paraît inéquitable. Tout comme il me paraîtrait intolérable que ne soient pas mis en œuvre des mécanismes neutralisant l'impact d'une réforme pour les automobilistes en milieu rural, pour ceux dont la voiture est indispensable professionnellement et pour les familles nombreuses.

Relativement aux camions, entreprises et professions libérales, je constate d'abord que vous n'avez nullement abordé la problématique de la neutralité pour nos entreprises et qu'il a fallu lire le communiqué de presse du Gouvernement flamand pour apprendre que la nouvelle eurovignette concernera également les camions dont la masse maximale autorisée est située entre 3,5 tonnes et 12 tonnes. C'est pourtant une information essentielle, car il me paraît plus que probable que le nouveau système coûtera plus cher qu'aujourd'hui, étant donné qu'à l'heure actuelle, ce type de véhicule ne doit s'acquitter «que» de la taxe de circulation calculée sur base du nombre d'essieux et de la nature de la suspension. Ils auront donc dorénavant deux taxes à payer.

Pour les plus de 12 tonnes, il faudra attendre les modalités exactes, mais le secteur craint que cela lui coûte beaucoup plus qu'aujourd'hui.

À cet égard, je constate avec regret l'absence totale de concertation avec les secteurs économiques concernés. Nous sommes préoccupés par l'impact potentiellement destructeur de la tarification au kilomètre pour notre secteur économique. Il nous faut absolument des garanties sur la soutenabilité du nouveau système et sur les possibilités offertes d'atténuer le coût, en adoptant des bonnes pratiques.

Par ailleurs, il me paraît indispensable de mener en profondeur une réflexion parallèle sur la politique de mobilité au sens large et d'écouter le secteur. Attention à ne pas mettre en danger la position de la Wallonie en tant que plate-forme logistique européenne. Attention aussi à ne pas provoquer une hausse des prix à la consommation, par un effet de «deuxième tour».

À cet égard, le secteur de la distribution réclame qu'un plan de mobilité sérieux soit mis en place avant toute évolution de la fiscalité. Ainsi, la levée de l'interdiction généralement faite aux commerçants d'approvisionner leurs magasins tôt le matin et tard pourrait être une solution peu onéreuse à la congestion du trafic. Cette piste est-elle étudiée?

Par ailleurs on ne vous a pas encore entendu sur la question essentielle de la déductibilité des nouvelles taxes — tant la nouvelle taxe au kilomètre que la vignette — à l'impôt des sociétés. Actuellement, ces impôts étant énumérés à l'article 3 de la loi de financement, les entreprises peuvent les déduire. Qu'en sera-t-il avec le nouveau mécanisme? Un accord avec le fédéral est indispensable pour permettre cette déductibilité, indispensable à mon sens. Qui plus est, cet accord nécessitera sans doute les deux tiers, étant donné qu'il s'agit de modifier la loi spéciale de financement. Or, on n'a fait état, jusqu'ici, que d'un accord entre les trois régions. Qu'en est-il du volet fédéral de la réforme? Une évaluation a-t-elle eu lieu pour estimer l'impact pour nos PME?

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je demanderai à Mme Cassart-Mailleux d'appliquer la règle de M. Borsus, à savoir qu'elle pose une question en rapport avec la compétence régionale. Sa dernière question concernait le fédéral.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Aujourd'hui, face aux nombreuses zones d'ombre, ce qui sous-entend un travail de titan, n'est-ce pas prématuré d'avancer 2013 comme date d'entrée en application de dispositions inexistantes?

Je voudrai terminer ma réflexion sur la prétendue neutralité par l'impact potentiellement négatif de cette décision sur les communes.

Étant donné l'existence d'un décime additionnel à la taxe de circulation pour les communes, l'éventuelle réduction de cette taxe à due concurrence de la vignette — et de la nouvelle Eurovignette pour les poids-lourds, entre 3,5 et 12 tonnes -, si elle est acceptée par l'Europe — ce qui me paraît loin d'être acquis -, impactera nécessairement à la baisse les recettes communales liées à ces additionnels.

Quel sera leur impact sur les finances locales? Une partie des recettes fiscales liées à la vignette sera-t-elle réservée aux communes qui, elles aussi, faut-il le préciser, font face à des besoins importants pour entretenir leur réseau routier et le remettre en état? Une solution est-elle envisagée à ce niveau?

Avez-vous réfléchi à la question du report de trafic sur une partie du réseau routier wallon qui ne devrait pas être soumis à la vignette ?

J'aurais encore beaucoup à dire, tant votre annonce appelle plus de questions qu'elle ne fournit de réponses. Je m'arrêterai ici aujourd'hui, mais je ne manquerai pas de revenir sur le sujet en commission.

Pour conclure, si notre mouvement n'est évidemment pas opposé à faire payer les véhicules étrangers qui transitent par notre réseau et à introduire des critères environnementaux dans la fiscalité automobile, il nous semble, par contre, inacceptable de faire rentrer de l'argent dans les caisses en le prenant dans la poche des Wallons pour combler l'incurie qui a prévalu jusqu'ici en la matière. Si on avait pris le problème de l'entretien à bras-le-corps, le coût de la réfection de nos routes serait largement inférieur. Il nous semble plus juste d'offrir un réseau routier de qualité en préalable à toute réforme de la fiscalité.

Ne prenez pas la mouche, quand on vous dit la vérité.

Nous réclamons des garanties sur la neutralité fiscale pour les citoyens, mais aussi pour les entreprises et les professions libérales. Nous vous invitons, enfin, à préciser au plus vite les modalités exactes du nouveau système afin de pouvoir l'anticiper dès maintenant et que chacun puisse adapter ses choix en conséquence. L'échéance 2013 peut paraître lointaine, mais elle est très courte, si on doit remplacer son véhicule. Il s'agit ici de rassurer les citoyens Wallons.

(M. Walry, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Christophe Collignon (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il y a eu beaucoup d'intervenants sur le sujet débattu et de nombreux articles de presse. Nous nous sommes inquiétés du sort de la vignette quant à des discussions intra-belges et moins pour ce qui était des relations avec des pays frontaliers.

Nous sommes toujours partis du fait que le dossier de la vignette importait pour permettre d'avoir, à l'avenir, une recette liée aux véhicules étrangers. À ce titre, la Belgique est correctement placée au niveau géographique.

J'ai toujours été favorable au système forfaitaire car il est le plus facilement applicable immédiatement.

(Mme Hoyos, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Les hommes politiques et les formations politiques ont toujours voulu qu'on tende vers une forme de neutralité. Cependant, si on s'appesantit trop sur ce concept et qu'on ne l'envisage pas avec subtilité, les avocats auront beau jeu de venir lire nos compte-rendus pour en tirer des arguments. Pour atteindre ce principe, il faut en parler avec nuance et modération.

La presse a dit qu'un accord était intervenu pour la taxation au kilomètre sur les poids-lourds et une taxation sur la durée pour les véhicules légers via la vignette électronique. L'accord serait effectif à partir de 2013. On reverrait alors la fiscalité automobile sous l'angle environnemental. On prévoirait également d'actionner des lois spéciales. Il faudra, en outre, envisager la gestion de l'impôt que nous allons récupérer.

L'accord instaure une clé de répartition qui ne prévoirait des recettes, semble-t-il — mais vous allez me répondre -, que pour les véhicules légers. La clé prévoirait une répartition de l'ordre de 52 % pour la Flandre, 38 % pour la Wallonie et 10 % pour Bruxelles.

Je vous interrogerai sur trois axes : la clé de répartition, la réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation et le transfert de la gestion de ces impôts.

Vous avez annoncé qu'il y avait un accord au Gouvernement wallon. Qu'en est-il des gouvernements des deux autres régions ? Ont-ils marqué leur accord ?

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Oui.

M. Christophe Collignon (PS). – Très bien, c'est un bon point.

Comment justifier la répartition entre les trois régions, notamment 52 % pour la Flandre et 38 % pour la Wallonie? La première réflexion consiste à dire qu'il faut regarder le kilométrage des autoroutes et des voiries. Selon les chiffres de 2009, il n'y aurait que 10 à 15 kilomètres de différence entre la Flandre et la Wallonie. On peut dire qu'on aurait encore fait preuve de bonté et qu'on a actionné la solidarité francophone. Sur quelles bases ce choix a-t-il été opéré?

Cette clé de répartition ne concernerait que les véhicules légers et étrangers. En ce qui concerne les véhicules légers, on examinerait l'endroit où ils sont immatriculés. Je souhaite que vous me rassuriez sur ce point, à savoir que cet accord ne concerne que les véhicules légers étrangers. Je souhaite également que vous me disiez comment seront réparties les recettes concernant les poids-lourds, c'est-à-dire ce qui rapporte le plus. Va-t-on se référer aux kilomètres parcourus ou utiliser d'autres clés?

S'il y a accord, je suppose qu'on a essayé de calculer l'impact en termes de recettes. On a souvent parlé de 25 millions d'euros. Ceci étant, je pense que l'accord est plus large car il concerne les poids-lourds et qu'on transforme le système de l'eurovignette avec cette taxe au kilomètre. Avez-vous quelques chiffres concernant l'impact de cet accord?

Il y a, par ailleurs, une modification de l'esprit par rapport aux taxes de mise en circulation. On veut introduire un critère qui concerne les normes environnementales. Selon moi, si on veut essayer que le citoyen ne soit pas victime d'un impact trop important, c'est peut-être la meilleure façon de le dire plutôt que de parler de neutralité. Où en êtes-vous dans cette réflexion? Y avez-vous intégré une dimension sociale? Pour acquérir un véhicule respectueux de l'environnement, il faut des moyens financiers. Il ne faudrait pas que les citoyens défavorisés le soient doublement.

J'en viens maintenant au transfert de l'administration fiscale et à la question de la récupération directe de ces taxes. Une décision du Gouvernement wallon de septembre demandait la récupération directe de celle-ci. Nous sommes à 23 mois de l'effectivité de l'accord. Nous devrions récupérer 603 millions d'euros du fédéral provenant de ces taxes. Avons-nous, aujourd'hui, un dispositif efficace pour actionner la DGO7?

Voilà donc l'objet de mon intervention. L'accord que vous avez évoqué demande que vous apportiez des précisions concernant la clé de répartition. C'est toujours une bonne nouvelle d'obtenir des nouvelles recettes pour les injecter dans d'autres politiques, même si leur affectation est un choix politique. Je rappelle que, selon moi, il faut être prudent concernant le concept de neutralité. Je vous demande, enfin, de nous rassurer sur l'administration qui sera amenée à gérer ces taxes.

M. Xavier Desgain (Ecolo). – Un important accord est intervenu entre les trois régions à propos de la fiscalité des poids-lourds et des véhicules automobiles. Après des années de discussions, les points de vue des différents gouvernements se sont progressivement rapprochés, ce qui permet de trouver ici un premier aboutissement. Il faudra toutefois encore pas mal de travail et de décisions pour concrétiser ces accords qui restent, à ce stade, très généraux. Notre ministre du budget a donc encore pas mal de pain sur la planche pour déterminer l'ensemble des modalités précises qui permettront d'appliquer les décisions négociées entre les trois régions. Je lui souhaite bonne chance, car on sait que le diable se cache souvent dans les détails de ces textes. Il suffit, pour bien cerner les difficultés qui l'attendent, de voir comment il a dû adapter, déjà à plusieurs reprises, le mécanisme d'écobonus et d'écomalus pour mieux coller à l'évolution du marché automobile et éviter de trop grands dérapages budgétaires.

Cet accord contient tout d'abord des dispositions attendues, visant à remplacer l'euro-vignette des poids-lourds, par un système de prélèvement au kilomètre parcouru, pour se rapprocher de ce qui est pratiqué sur les chemins de fer. Il contient aussi des engagements à adopter une taxation plus environnementale de tous les types de véhicules automobiles, en adaptant taxe de circulation et taxe de mise en circulation. Le principe de neutralité budgétaire global pour les automobilistes belges est aussi inscrit, tout en permettant d'augmenter les recettes régionales par la contribution, nouvelle, des automobilistes étrangers en transit dans notre pays. Il prévoit également la mise sur pied d'un comité technique chargé de mettre en œuvre de façon concrète et technique le contenu de cet accord, ce qui sera bien nécessaire. Et si nous avons eu un gouvernement fédéral en mesure de négocier, nous aurions peut-être pu étendre les accords aux véhicules de société de moins de 3,5 tonnes qui ne sont malheureusement pas encore visés par ce nouveau cadre général.

Pour les Écologistes, ces adaptations doivent poursuivre un double but: inciter à l'achat de véhicules moins polluants et moins énergivores par des mesures socialement équitables et inviter au transfert modal, en bonne coordination avec l'amélioration des transports en commun et de la mobilité douce. Il s'agit de rendre ainsi les

choix écologiques moins chers et plus attractifs. Cela concerne donc, d'une part, des adaptations fiscales et, d'autre part, des investissements et des aménagements pour soutenir les déplacements alternatifs à la voiture partout où c'est possible, et donc notamment dans les TEC et le chemin de fer. Il serait nécessaire qu'une partie des recettes nouvelles soutienne ces alternatives.

Ces grands principes sont aussi repris dans la Déclaration de politique régionale, et l'épisode de forte pollution de l'air que nous avons connu hier et avant-hier illustre bien la nécessité quasiment impérative de réduire l'impact environnemental du trafic routier et de rendre les alternatives accessibles et efficaces sur une grande partie du territoire wallon.

C'est pour cela que la vitesse des voitures a été limitée et que les bus et tram ont été gratuits ces deux derniers jours. Plusieurs directives européennes, dont celles concernant la qualité de l'air et la pollution par les particules fines et par les suies émises par les moteurs, nous imposent, de toutes façons, de prendre des mesures, notamment pour améliorer la santé de notre population, tant dans les épisodes de pollution aiguës que pendant le reste de l'année. Nous avons, là aussi, une obligation de résultats qui doit être considérée avec tout le sérieux nécessaire.

J'en viens maintenant à poser quelques questions au ministre à propos des détails de ces accords.

À propos du prélèvement kilométrique pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, M. le Ministre, pouvez-vous préciser quels sont les axes de circulation qui seront effectivement concernés sur le territoire de la Région wallonne? S'il ne s'agit que d'une partie du réseau routier, limitée par exemple aux autoroutes, n'est-il pas opportun d'élargir les voiries concernées à des axes de circulation à l'exemple de l'ensemble des routes régionales afin d'éviter qu'une partie du trafic ne se reporte sur les voiries gratuites pour éviter le prélèvement kilométrique? Il est déjà courant de voir des poids-lourds sur certaines voiries régionales totalement inadaptées, simplement parce qu'ils cherchent à éviter le péage sur les autoroutes françaises. De telles habitudes sont sources d'accidents, d'insécurité et de nuisances importantes dans les localités traversées par ces trafics qui cherchent à fuir les axes concernés par la taxation kilométrique. Cette question a-t-elle déjà été étudiée par la Région wallonne?

Par ailleurs, l'accord précise que les trois régions se concerteront sur une position commune à prendre envers les autorités fédérales en ce qui concerne la déductibilité de ce prélèvement à l'impôt des sociétés. Quelle est la situation actuelle et quelle est la position de la région à ce propos? Enfin, il sera important de comparer le montant de ce prélèvement routier avec le niveau des redevances fixées pour le trafic ferroviaire de marchandises, afin de soutenir le transfert de la route vers le rail pour le transport de marchandises longue distance. Il faut aussi qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence dans l'application des différentes composantes de ces redevances, notamment au niveau du bruit, puisqu'il existe un projet européen visant à moduler la redevance d'utilisation du chemin de fer en fonction du bruit émis par les trains. Jusqu'à présent, la distorsion de concurrence est favorable à la route. Il faudra donc veiller au rétablissement de l'équilibre entre ces deux modes. Cela permettra de soutenir les investissements réalisés par la Wallonie dans les plate-formes multimodales et de rendre encore plus attractives les zones d'activités économiques raccordées au rail. Il faudra aussi, évidemment, que le rail européen améliore la qualité de ses services et la vitesse commerciale des marchandises. C'est aussi un enjeu fondamental, même s'il nous échappe quelque peu.

À propos des adaptations de la fiscalité pour les véhicules légers, quelle sera la coordination des mesures proposées avec les deux autres régions? Une concertation approfondie sur les modalités de ces adaptations est-elle prévue, ainsi que des mesures coordonnées comme pour les poids-lourds? Chaque région pourra-t-elle prendre des décisions différentes, avec des dates d'application différentes et ce, sans concomitance avec le prélèvement au kilomètre des poids-lourds? Comment les autres régions envisagent-elles cette question? J'aimerais obtenir quelques éclaircissements de M. le Ministre sur ce point.

Concernant les adaptations environnementales, il faut être attentif à trois points: l'impact du dispositif sur le choix d'achat des modèles de voitures neuves, la progressivité continue des incitants et la pondération entre le critère d'émissions de gaz à effet de serre et les autres paramètres environnementaux comme les particules fines et les suies. Il semble en tout cas évident que c'est la taxe de mise en circulation qui a l'impact le plus direct sur le choix d'achat, car c'est d'abord cela que le consommateur classique regarde: le prix d'achat! Son maintien et sa modulation sont donc essentiels pour influencer les choix. On peut d'ailleurs penser que le succès des écobonus, qui touchent justement à cette taxe de mise en circulation, a effectivement permis d'influencer le niveau moyen d'émissions de CO₂ du parc automobile wallon. Il faut toutefois que toute l'information soit donnée aux consommateurs, ce qui n'est pas toujours le cas. Ainsi, nombre d'acheteurs de véhicules d'occasion ont été piégés, faute d'informations suffisantes. Les garagistes sont très discrets sur ce

point, et même sur le site internet de la Région wallonne, ces informations n'apparaissent pas à la surface des écrans. Or, le système actuel a été conçu de façon telle que les acheteurs de véhicules d'occasion puissent sans trop de difficulté échapper à l'écomalus, simplement en achetant un véhicule moins émetteur que l'ancien.

La progressivité des incitants environnementaux est aussi importante. Si on se contente de la fixer sur base des normes Euro 4, 5 ou 6, on incite assez peu le marché à évoluer. Il est, par contre, très utile de partir des données techniques fournies par les constructeurs pour la fixation des normes européennes pour établir un système plus progressif.

Enfin, le poids accordé aux différents critères environnementaux doit aussi être étudié soigneusement. Le critère d'émissions de CO₂ est évidemment essentiel, mais il ne suffit pas. Sa fixation doit tenir compte de la norme de 130 grammes de CO₂ par kilomètre en moyenne imposée à l'ensemble des voitures vendues par chaque constructeur automobile par l'Union européenne pour 2015. Le critère particules fines et suies est aussi essentiel, tant l'impact de ces polluants sur la santé est important. Nous devons d'ailleurs être attentifs à ce que la directive européenne sur la qualité de l'air soit respectée au niveau des normes de qualité de l'air pour les particules fines, car nous ne parvenons pas encore à les respecter. M. le Ministre peut-il me dire si ces éléments importants sont déjà définis?

La modulation entre l'impact sur les émissions de CO₂ et les autres paramètres environnementaux, déjà définis selon des méthodes européennes de mesure utilisées pour l'agrément des véhicules, sont-ils déjà précisés? Si oui, quels en sont les détails? Si non, quelle sera l'instance chargée d'affiner la méthode de calcul qui sera suivie? À ce propos, M. le Ministre peut-il me confirmer que l'objectif de cette adaptation est bien de pousser les automobilistes à acquérir les véhicules qui ont les meilleures performances environnementales?

Il est également utile de poursuivre les réflexions afin d'étendre le prélèvement au kilomètre aux véhicules légers, notamment en vue de soutenir un meilleur report modal sur les axes et dans les zones particulièrement congestionnées par le trafic automobile qui bénéficient déjà actuellement d'une déserte de transport en commun efficace.

Comment M. le Ministre envisage-t-il cette extension? Comment entend-il définir la zone RER évoquée dans les accords entre les trois régions pour lancer une première expérience de prélèvement kilométrique pour les véhicules légers?

Plus globalement, quel sera le calendrier de travail et de mise en œuvre de l'ensemble des accords? Quand devront, au plus tard, intervenir les différentes modifications convenues, tant pour les poids-lourds que pour les véhicules légers? Des contacts ont-ils été pris afin d'harmoniser ou de rendre interopérables les systèmes mis en œuvre dans les pays voisins?

Voici donc de grands accords passés entre les trois régions qui doivent encore être concrétisés pour favoriser l'achat de véhicules moins polluants, inciter les usagers à utiliser les alternatives à la voiture et favoriser ces alternatives par des mesures socialement équitables. Les enjeux seront d'améliorer la santé de notre population, fortement touchée par la pollution de l'air que génère le trafic routier, et de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur qui a connu la plus forte hausse d'émissions depuis 1990. C'est un fameux défi à relever. L'adaptation de la fiscalité automobile pourra y contribuer efficacement, à condition que les autres mesures de lutte contre le réchauffement climatique offrent des solutions accessibles à l'ensemble des usagers de la route.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Lebrun.

M. Michel Lebrun (cdH). – Grâce à la clairvoyance de notre présidente, notre parlement a été le premier informé de l'accord survenu entre les trois régions. Je dois dire que cela a fait couler beaucoup d'encre. Vous l'avez annoncé devant cette assemblée. Je dois dire que c'est assez rare que le parlement l'apprenne avant la presse.

Donc, cet accord de principe sur l'introduction d'un péage routier est désormais acquis dans les trois régions, par un accord de gouvernement, sous la forme suivante: l'introduction d'une vignette électronique pour les véhicules légers, l'introduction d'un système de péage en fonction du nombre de kilomètres réellement parcourus pour les poids-lourds et l'introduction concomitante d'une révision de la fiscalité automobile en fonction de paramètres environnementaux.

Je refuse de parler en termes de compensation de neutralité. Ce n'est pas comme ça que le dossier nous est présenté. Il y a, en réalité, une refonte de la fiscalité automobile, dans laquelle nous retrouvons à la fois la vignette et la taxation au kilomètre.

Une fois qu'on a établi ces principes, il est clair que le groupe de travail créé par l'accord de gouvernement a encore pas mal de pain sur la planche pour finaliser cet accord politique.

Concernant les poids-lourds, la première question qui vient à l'esprit est de savoir quels sont les axes qui vont être visés par cette taxation. Nous avons trois réseaux chez nous : le RGG, le RESI et le RAVeL. Va-t-on viser uniquement le réseau à grands gabarits, ou d'autres réseaux vont-ils être concernés? C'est ma première question.

Ensuite, est-ce que les régions auront la possibilité d'ajouter d'autres axes pour qu'ils tombent sous l'application de la taxation au kilomètre? Nous pourrions en effet constater, à un moment donné, qu'il y a des dérives de certains axes soumis vers d'autres axes qui ne le sont pas. Il me semble donc important de pouvoir adapter le système.

Par ailleurs, est-ce qu'un accord relatif à la répartition d'un tel péage au kilomètre pour les poids-lourds est intervenu?

La problématique des poids-lourds doit également être évoquée en termes de mobilité. Je pense qu'une telle mesure doit être étudiée de manière telle qu'elle ait un impact positif sur la mobilité.

Globalement, en tout cas, c'est positif, et je sais que la fédération demande que la redevance tienne compte du trajet parcouru, du type de voie empruntée et du moment où le transport a lieu. Elle estime aussi que la redevance doit aller de pair avec la possibilité d'effectuer des livraisons en-dehors des heures de pointe. Je pense que la taxation au kilomètre pour les véhicules lourds doit intégrer une série de paramètres qui peuvent être introduits dans le modèle informatique, à l'instar des autoroutes française où on paie davantage à certaines heures.

Deuxième élément : les véhicules légers. Le montant de la vignette est encore à déterminer. J'imagine que ce sera un montant forfaitaire pour les Belges. Sera-t-il identique entre les régions? J'aimerais savoir si un accord est à l'ordre du jour. En janvier 2007, un accord se dégageait en comité de concertation pour instaurer une vignette autoroutière avec, comme clé de répartition, 54 pour la Flandre, 40 pour la Wallonie et 6 pour Bruxelles.

Dans le présent accord, on est arrivé à 52, 38 et 10, ce qui représente une clé équilibrée. C'est vrai que, si on analyse le nombre de kilomètres d'autoroute, on peut penser que c'est sensiblement la même chose, mais il n'y a pas que cela qui joue, on doit aussi tenir compte d'autres paramètres.

Pour ce qui concerne les modalités pratiques, ma première question est de savoir si la vignette sera obligatoire sur tout le réseau grand gabarit et le RESI. Autrement dit, moi qui n'emprunte jamais les autoroutes, suis-je obligé d'avoir une vignette? Par exemple, en Suisse, la vignette n'est pas obligatoire hors des autoroutes.

Deuxièmement, les régions seront-elles libres d'appliquer des régimes différents, ou un accord est-il prévu? Je pense que, là, il faut évidemment s'entendre, puisque c'est une vignette qui sera concertée.

Ma troisième question est la suivante : comment le mécanisme va-t-il s'opérer : vignette sur véhicules, enregistrement des plaques, vérification par contrôle caméra avec portiques? Dans quelle direction s'orientent les négociations? Par qui ce contrôle sera-t-il exercé? Le privé ou le public?

Mon collègue Dimitri Fourny insistera sur le cas des zones rurales, sachant que, pour les véhicules légers, un péage au kilomètre pénalisera les utilisateurs de celles-ci. Il faut savoir que les Hollandais ont travaillé pendant sept ans sur ce péage et qu'ils y ont investi beaucoup de moyens, jusqu'à un brusque retournement de situation avec le nouveau gouvernement qui a abandonné la taxation au kilomètre pour les véhicules légers.

Pourquoi? D'abord, parce que le système est coûteux. Ensuite, par respect pour la vie privée. En effet, à partir du moment où un véhicule peut être identifié à l'heure et à l'endroit où il se trouve, on peut se poser la question du respect de la vie privée. Il faut être prudent avec cela, même si vous me direz qu'avec nos gsm, on peut être espionné. Dans les voitures, il s'agit d'une toute autre paire de manches.

De plus, l'accord évoque une révision de la fiscalité automobile concomitante à l'introduction du péage routier. Une modification de la TMC et de la taxe de circulation est prévue en fonction de critères environnementaux et, comme pour les voitures de société, les régions ne peuvent modifier le régime fiscal que moyennant un accord de coopération. Peut-on supposer que les modifications opérées seront identiques dans les trois régions ?

Enfin, j'aimerais vous entendre confirmer que le produit de ce péage sera affecté au secteur mobilité, c'est-à-dire essentiellement à l'entretien des voiries et aux transports en commun.

Pour conclure, le Parlement BENELUX a travaillé sur le sujet depuis plusieurs années. En date du 10 décembre 2010, une recommandation y a été votée. Je peux vous dire que de nombreux points de votre accord sont conformes à cette recommandation et que la vignette est évoquée comme la mesure qui respecte le mieux la vie privée.

Je voudrais vous féliciter, et féliciter le gouvernement, d'être arrivés à un accord avec les deux autres régions. Ayons toujours à l'esprit que nous sommes en Europe, que nous devons adopter des systèmes à architecture ouverte pour permettre aux autres pays de s'intégrer dans les systèmes techniques que nous mettrons en place.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Fourny.

M. Dimitri Fourny (cdH). – Je voudrais m'inscrire dans ce débat en attirant l'attention du gouvernement sur la particularité de nos zones rurales dans cette thématique. Je rappelle leur caractère particulier, puisque se poserait manifestement, si on devait appliquer une taxe au kilomètre, un problème d'équité et de fiscalité qui aurait un impact extrêmement lourd sur les ménages.

On parle de régions qui comptent un nombre extrêmement important de voiries éloignées, où les familles sont obligées d'avoir généralement deux véhicules, où les distances à parcourir sont importantes. Une attention particulière dans les réflexions engagées en cette matière doit être réservée aux régions rurales, raison pour laquelle je continuerai à plaider jusqu'au bout pour le type de vignette forfaitaire en faveur des zones rurales. Ces zones souffrent déjà d'un manque cruel de possibilités en matière de transports en commun ; la mobilité douce est plus difficile à pratiquer dans ces régions que dans les centres urbains. Nous ne pouvons pas, en plus, empiéter sur la capacité financière des ménages et grever le pouvoir d'achat de ceux-ci.

C'est avec force et vigueur que j'ajoute ces éléments afin d'attirer votre attention sur cette situation importante. Cela devait être dit et inscrit dans ce débat, puisque la mise en place de ce système va prendre trois années et que cet élément peut être considéré comme une donnée de base dans l'avenir de cette réflexion.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Antoine.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je voudrais d'abord remercier l'assemblée, puisque j'ai ainsi l'occasion, en quinze jours, de porter deux débats essentiels : la politique de l'emploi et, aujourd'hui, la fiscalité automobile. Tout cela grandit nos travaux parlementaires, je le dis à l'enseigne de M. Borsus.

Que Mme Cassart-Mailleux ne soit pas effarouchée. Si j'ai pu l'interrompre tout à l'heure, c'était juste pour la rassurer.

Si j'ai pu effrayer Mme Cassart-Mailleux à certains égards, je m'en excuse.

Des trois gouvernements, je suis probablement, avec certains collègues, celui qui a le plus subi ce dossier. En effet, dès 2004, nous nous étions engagés, avec Michel Daerden, à mener cette négociation difficile.

Je n'aurai pas la réponse à toutes vos questions car certains sujets, qu'ils soient tarifaires, techniques ou technologiques, doivent encore faire l'objet de concertations et de décisions.

Il n'empêche que nous avons franchi une étape essentielle : nous avons un accord de principe entre les trois régions quant à l'adoption de cette vignette. C'est suffisamment significatif que pour être relevé, et suffisamment important pour que ce soit traité ici. Ceci nous permettra, au niveau du gouvernement, de vous entendre avant de finaliser les différents pans de cet accord.

C'est d'autant plus remarquable qu'il nous aura fallu sept ans pour finaliser cet accord et que, sur ces sept années, nous avons patiné, parfois même reculé et cru ne pas y arriver. Nous pouvons donc tous et toutes nous féliciter. Je voyais encore un document de M. Reynders dans le Vif-L'Express du 1er avril dernier, où il plaidait pour l'adoption de cet accord.

Cet accord concerne non seulement trois gouvernements, mais aussi onze composantes politiques qu'il a fallu rallier. C'est dire l'extraordinaire difficulté de mettre tout le monde d'accord, ne fût-ce que sur les grands principes de cet accord. Au passage, je voudrais remercier notre cellule fiscale et son dirigeant, M. Xhaufaire, qui ont travaillé à l'adoption et à l'élaboration de cet accord.

Dans mon propos, je voudrais traiter cinq questions :

- que sont les recettes fiscales en Wallonie ;
- où en sommes-nous quant à l'eurovignette aujourd'hui ;
- qu'en est-il de la taxe de mise en circulation et d'immatriculation ;
- où en est l'accord de coopération ;
- qu'en est-il de la gestion administrative au sein de la Région wallonne ?

Je voudrais d'abord dire à Mme Cassart-Mailleux que, même s'il peut paraître normal à l'opposition de présenter la majorité comme avide de pression fiscale et de rage taxatoire, je suis désolé, mais, si nous faisons les comptes depuis l'instauration de cette majorité, d'abord socialiste-cdH en 2004, puis étendue aux Écologistes en 2009, nous en sommes à un allègement fiscal de 480 millions d'euros sur ces sept années. Jamais la Région wallonne n'avait autant allégé sa fiscalité. Ne fût-ce que dans la dynamique du Plan Marshall, nous avons refusé de procéder à toute forme de fiscalité anti-économique. Je vous rappellerai, par exemple, les allègements sur le précompte immobilier, sur les droits de donation — avec un taux intermédiaire de 5 % -, les transmissions complètes aux PME exonérées et les transmissions concernant les terres agricoles et notamment les exploitations. Reconnaissons donc que, depuis 2004, un effort certain a été consenti en la matière. Si je prends en comparaison les efforts dégagés sous la majorité dont le MR faisait partie, la réalité de l'effort fiscal a été de l'ordre de 95 millions d'euros, soit cinq fois moins. Madame Cassart-Mailleux, vous apprendrez qu'il n'est pas inutile de se rappeler l'histoire, ce que M. Cheron pourra vous dire.

Au titre de deuxième élément, je tiens à dire que j'ai cru lire, à plus d'une occasion, des propos selon lesquels les politiques s'entendent toujours bien lorsqu'il s'agit de recettes nouvelles et que cela ne fait pas de différence quant à l'état de nos routes. Je vous remercie les uns les autres de ne pas avoir relayé ce type de discours, mais je souhaite le traiter également afin de bien situer l'état de nos recettes.

Au budget 2011, nous avons 6,6 milliards de recettes. Parmi celles-ci, 2,229 milliards proviennent de nos impôts, dont 2,041 sont gérés par l'État fédéral. Nous en sommes donc à 187 millions qui incombent directement à notre gestion et à notre perception. C'est une part infime de ce qui est généré par le fédéral. Ces 2,229 milliards sont sans commune mesure avec la part IPP que nous touchons du fédéral, laquelle est de l'ordre de 3,5 milliards.

Dans la fiscalité wallonne, où en sommes-nous en matière automobile ?

La taxe de circulation s'élève à 416 millions d'euros, la taxe de mise en circulation à 125 millions d'euros. Celle-ci est d'ailleurs progressivement en train de s'écraser, notamment parce qu'en Wallonie, on achète de plus en plus propre. Enfin, l'eurovignette représente 60 millions d'euros. Donc, au total, ce que nous rapporte la fiscalité sur les véhicules, c'est de l'ordre de 602 millions d'euros.

Je me permettrai de vous rappeler les charges qui sont les nôtres au niveau des routes du réseau structurant. Je ne parle pas ici de mode de financement alternatif, je parle de crédits ordinaires qui sont de l'ordre de 300 millions. Je dois ajouter à cela 66 millions pour les routes communales, onze millions d'écobonus et, surtout, l'intervention de 423 millions pour les transports en commun et les groupes TEC. Lorsque la Wallonie reçoit 602 millions d'euros, au bas mot nous en dépensons 800 millions. Ce n'est donc pas la Wallonie qui utilise la «rage taxatoire» pour assurer ses recettes générales. L'essentiel de la différence par rapport aux 13,2 milliards qu'annonce Touring Secours, sert à supplanter les recettes fédérales sur les accises ou encore la TVA. L'argent reçu de la fiscalité est donc bel et bien réinvesti pour l'entretien des routes et le transport en commun avec d'ailleurs un certain nombre d'avancées et de gratuités.

J'en viens à l'eurovignette. Sur les quelque 90 000 poids-lourds immatriculés dans notre pays, 18 000 concernent le territoire wallon. L'eurovignette est donc une taxe assimilée à l'impôt sur le revenu. Elle est

perçue depuis 1994 comme un droit d'usage quant à l'utilisation de certaines routes pour les véhicules de plus de dix tonnes. Ce système est commun aux Pays-Bas, au Danemark, au Luxembourg et en Suède. L'Allemagne s'est retirée du système en 2003.

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules d'au moins douze tonnes. Celle-ci est calculée sur base de différents facteurs tels que la période de validité et le degré de pollution.

Le régime actuel de l'eurovignette date de 1999. Il a été révisé en 2006 pour permettre l'encadrement des péages kilométriques et des droits d'usage que les États membres ont imposés aux véhicules d'au moins douze tonnes. Les États membres ont néanmoins la possibilité de différencier les péages en fonction du type de véhicule, mais aussi du dommage qu'il occasionne aux routes, sur base d'un principe d'utilisateur-payeur.

Dès 2012, la directive 2006/38 s'appliquera également aux véhicules dont le poids est compris entre 3,5 et 12 tonnes, mais la proposition de directive modifiant la directive de 1999 doit aussi permettre aux États membres d'internaliser certains coûts générés par la pollution et les encombrants liés aux poids-lourds. Ce sont les coûts externes. Il y aura, non seulement le coût des infrastructures, mais aussi celui de la pollution atmosphérique et des effets sonores liés au trafic.

Les États membres pourront également opérer une majoration des redevances en période de congestion, pendant pendant heures maximum, mais il faudra alors projeter des compensations pour les réductions dans les heures creuses. C'est une possibilité qui est laissée aux États membres. Les redevances devront être collectées via des moyens électroniques afin de ne pas gêner la fluidité du trafic. C'est ce qu'on appelle le système de *free-flow*.

En outre, le champ d'application de la directive est étendu à toutes les autoroutes, au-delà du réseau transeuropéen de transport.

Par rapport à cette directive, notre pays et son gouvernement fédéral ont joué un rôle important puisque, le 15 octobre, lors de la présidence belge, le conseil est arrivé à un compromis qui ne prévoit plus l'extension obligatoire aux camions de 3,5 à 12 tonnes. Cependant, entre le Conseil et le Parlement européens, il n'y a pas convergence de vues, puisque le Parlement européen s'est exprimé, dans différentes résolutions, pour le maintien d'une imposition dès les 3,5 tonnes. La difficulté de notre accord réside donc dans le fait que nous ne savons pas encore ce qui sera décidé au niveau européen.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Vous ne niez quand même pas la position de la Flandre ?

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je vous mets au défi de me dire ce que sera l'attitude de l'Europe en la matière.

Le conseil s'est prononcé pour l'imposition à partir de douze tonnes. Le Parlement européen ne dit pas cela.

Le premier élément qui conditionnera notre accord — et nous ne nous en sommes jamais cachés, Madame Cassart-Mailleux -, c'est l'imposition des 3,5 tonnes. Cet élément devrait évoluer en fonction de ce que l'Europe votera en la matière.

Les recettes de l'eurovignette sont perçues par nos collègues du ministère des finances depuis le 1er janvier 2002 en vertu de la loi spéciale de financement. Elles sont composées, d'une part, par l'eurovignette versée par les transporteurs wallons et, d'autre part, par les transporteurs de pays qui ne dépendent pas de ce système. Pour être tout à fait précis, c'est la société AGES qui perçoit cette vignette.

Qu'en est-il aujourd'hui, en 2011 ? Je vous mets au défi de trouver, dans le budget wallon, la recette de la vignette. Elle n'existe plus.

Le produit de l'eurovignette doit bel et bien servir à l'entretien et à la rénovation de nos routes, puisque les 60 millions sont désormais à l'actif exclusif de la SOFICO. C'est, me semble-t-il, une avancée majeure dont bénéficiera l'actuel ministre de l'équipement, Benoît Lutgen.

Les prescriptions européennes ne sont pas encore totalement définies aujourd'hui.

Deuxième élément, c'est tout le problème des taxes écobonus. Rappelons qu'en 2005, la commission a produit un projet de directive qui entend restructurer sur deux bases le système de taxation pour les véhicules

particuliers. D'une part, elle recourt à la suppression progressive des taxes à l'immatriculation. Pourquoi cette suppression progressive avec un transfert vers des taxes de circulation? Parce que — et elle est d'ailleurs rejointe par le Parlement européen sur cette question — la taxe de mise en circulation est considérée comme un handicap au remplacement plus rapide de certains véhicules plus âgés, plus polluants, et moins sécurisés. Dès lors, au niveau européen, certains à la commission et au parlement souhaitent qu'on «balaie» la taxe de mise en circulation qui, rappelons-le, rapporte 125 millions d'euros chez nous. Si la taxe disparaît, elle devra, d'une manière ou d'une autre, être réintégrée, conformément à la volonté européenne, soit dans une vignette, soit dans une taxe de circulation.

D'autre part, le deuxième principe de ce projet de directive est l'introduction d'un élément lié à la taxe CO₂ dans la base annuelle de taxe d'immatriculation tant qu'elle subsiste encore. Il y a donc clairement une évolution avec un minimum de 50 % de taxes qui devra être lié aux indicateurs d'environnement. Évidemment, ces projets de directive font l'objet de discussions au Parlement européen qui s'est prononcé en faveur d'une discussion en vue de supprimer la TMC. Il semblerait qu'un projet de directive soit en préparation pour confirmer cette volonté. Tout cela conditionnera de très près notre coopération car nous sommes très directement concernés par les instructions européennes.

Au niveau fédéral, puisqu'on «balaie» de l'Europe à la région, nous trouvons quelques mesures qui ont participé à l'acquisition de véhicules propres qui émettent moins de particules de CO₂. Nous pouvons bénéficier, dans notre pays, d'une réduction de 15 % TVAC sur les véhicules émettant moins de 105 grammes, et de 3 % pour ceux qui émettent de 105 à 130 grammes.

Mme Cassart-Mailleux et M. Borsus me disaient: «Veillez à la stabilité». Puis-je leur répondre que M. Clerfayt, dans le cadre du budget 2011, vient d'annoncer sa volonté de diminuer les critères, en passant de 105 grammes à 99 grammes? C'est exactement ce que nous avons fait au niveau des écobonus.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Ce que je vous reproche, c'est l'absence de ligne de conduite concernant les écobonus. Ce n'est pas un bon message adressé à nos concitoyens. Le problème est que vous avez sans cesse modifié les critères.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je vous renvoie aux Grenelles de l'Environnement, en France. Dès l'abord, M. Borloo a conçu un système évolutif. Tous ces systèmes sont «bio-évolutifs». En fonction des technologies, nous n'allons pas conserver un système qui prime des voitures qui sont dépassées d'un point de vue technologique. La prime doit concerner, et je cite M. Clerfayt, des véhicules les plus intéressants sur le plan de l'environnement. Dès l'abord, M. Daerden a également dit que le système était amené à évoluer. Nous n'avons pas menti aux citoyens. Je vous rappelle, en outre, que Bruxelles et la Flandre n'ont pas ce système des écobonus. Si vous étiez objective, vous auriez dû le appeler.

La taxe de circulation et la taxe de mise en circulation renvoient aujourd'hui aux chevaux fiscaux. C'est une terminologie dépassée, et c'est pour cela que nous avons imaginé un nouveau système, l'écobonus et l'écomalus. C'est le libre choix laissé aux citoyens d'acheter une voiture moins polluante.

Nous n'avons pas oublié les additionnels communaux, ils sont fixés à 10 %. Ces additionnels sont aujourd'hui régis par une loi fédérale. Je peux simplement vous rassurer, au nom de M. Furlan: à la différence du Gouvernement fédéral au cours de cette décennie, le Gouvernement wallon a scrupuleusement assuré la neutralité budgétaire. À la différence du coût pour les polices et les pompiers, nous avons chaque fois compensé les mesures. Nous ne souhaitons diminuer en aucune façon les recettes communales en cette matière.

Il faut saluer l'effort de la région car je vous rappelle, Madame Cassart-Mailleux, que, sur ces trois dernières années, nous avons engagé 154 millions d'euros pour nos concitoyens afin qu'ils puissent acheter un véhicule propre.

Nous sommes toujours en attente — et vous pourriez peut-être nous aider — de la transmission des chiffres du ministère fédéral des finances à propos des écomalus. Nous ne parvenons pas à identifier la part de la taxe de mise en circulation et la part d'écomalus. Je ne peux donc vous donner la ventilation puisque le fédéral ne me la donne pas. Mon sentiment, c'est qu'il y a des milliers de dossiers écomalus qui n'ont pas été traités. Ils ne sont pas dans mon administration qui s'occupe des bonus. Les services de M. Xhauflaire ont été diligentés pour obtenir les résultats de l'État fédéral de manière gentille et élégante, puis nous le ferons de manière un peu plus musclée car la situation actuelle ne nous permet pas d'avoir une vision correcte de notre fiscalité.

Je salue le fait qu'en Wallonie, les taux moyens sont retombés de 143 grammes à 131, et que nous sommes, pour les véhicules neufs, à environ 126 grammes. Un tiers des véhicules achetés en Wallonie sont à 115 grammes. Que ceux qui s'intéressent au développement durable, et pas seulement à la rage taxatoire, saluent l'incidence de cette politique sur notre environnement.

J'en viens maintenant à l'essentiel, à savoir l'accord de coopération. C'est un accord politique qui a été notifié et délibéré par les trois gouvernements. Si vous ne me croyez pas, je vous renvoie à un communiqué d'un responsable politique flamand, M. Muyters, qui confirme l'accord des trois régions.

Cet accord sera traduit en un accord de coopération sous forme décrétole qui devra, ensuite, être validé par l'Europe. L'article 5 de l'accord prévoit une concertation avec le Bénélux

Cet accord du 20 janvier repose sur trois volets. D'abord, un péage kilométrique pour les poids-lourds, en lieu et place du système de l'eurovignette. Il nous appartiendra de notifier un préavis de six mois pour basculer d'un système à l'autre. Ensuite, un droit d'usage forfaitaire pour les véhicules légers sous la forme d'une vignette électronique. Enfin, l'introduction, concomitante aux droits d'usage, de nouveaux modes de calcul pour les systèmes de taxes de circulation et de mise en circulation qui doivent nous mener vers une fiscalité plus compatible avec le développement durable. Cela, en intégrant les paramètres environnementaux différents de la puissance fiscale qui la régissait jusqu'à maintenant. C'est la garantie de la neutralité financière globale que vous avez tous réclamée et sur laquelle nous nous engageons. Je le confirme très solennellement devant vous.

Vous l'aurez compris, ce que nous poursuivons, c'est le respect des directives européennes, cela ne nous permet pas un certain nombre d'écarts de langage qui nous rendraient suspects aux yeux de l'Europe. Les propos de Mme Cassart-Mailleux sont évidemment très sympathiques, très démagogues, mais ils nous posent des problèmes à l'égard de l'Union européenne qui ne les accepte pas. L'Union européenne ne permet pas qu'il y ait des discriminations entre nos compatriotes et les étrangers. Venir dire qu'il n'y a qu'à faire payer les étrangers, c'est totalement incompatible avec le prescrit européen. Mais il n'empêche, M. Collignon a raison, est-il normal que, lorsque nous allons en France ou en Italie, nous soyons contraints, soit d'acquiescer une vignette, soit de payer un péage, alors même que ces automobilistes qui fréquentent notre pays n'en font rien en ce qui nous concerne?

C'est d'autant plus inacceptable que nous disposons, en Belgique, toutes sortes de véhicules confondus, de 5,5 millions de véhicules, mais qu'il y en a bien plus qui traversent notre pays en provenance de l'étranger, puisqu'on comptabilise plus de 6 millions de véhicules. Cela veut dire que nous ne sommes responsables de l'état de nos routes que pour 50 %. Comme MM. Collignon et Lebrun l'ont indiqué, il fallait donc rétablir un souci d'équité en la matière.

Est-ce que chacun paiera la même chose? Il s'agit bien d'une neutralité fiscale globale. Celui qui, demain, décidera d'acheter un véhicule plus polluant, paiera probablement plus que celui qui choisit un véhicule hybride. La réglementation sera, en effet, beaucoup plus sévère pour les véhicules plus polluants. Il faut bien lire la neutralité fiscale *in globo* pour les recettes de notre Wallonie et non pas pour chacun d'entre nous.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je faisais référence aux propos du Ministre Henry. Comment les expliquez-vous?

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je ne cherche pas la polémique, mais bien le consensus. Je n'ai aucune difficulté avec ce que le Ministre Henry a dit. M. Henry, tout comme MM. Demotte, Lutgen et moi-même, a signé l'accord de coopération. Je vous détaille ici ce qui constitue cet accord.

Élément suivant, il nous faudra bien sûr avoir les accords formels de la Commission européenne sur le régime. Ensuite, vous me demandez, Madame Cassart-Mailleux, la déductibilité à l'ISOC et à l'IPP de ce type de taxation. C'est un débat fédéral.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Il est nécessaire, pour avoir cette déductibilité, que la région s'arrange avec l'État fédéral.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je le sais. Nous n'avons pas fait un effort de 480 millions d'allègement fiscal en faveur des économies wallonnes

pour ne pas demander, dans ce dossier, le maintien de la déduction. Soyez donc rassurée. J'essaie de dissiper les doutes que vous pourriez entretenir, Madame Cassart-Mailleux, de bonne ou de mauvaise foi.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Il n'y a pas de mauvaise foi chez moi.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – C'est pour vos collègues de l'opposition. Je suis par ailleurs content d'avoir trouvé une MR de bonne foi. C'est rassurant en la matière.

Bien sûr, en ce qui concerne le kilométrage «taxation camions», il devra intégrer ce principe du pollueur/utilisateur/payeur.

Concernant les véhicules légers, on a beaucoup parlé, notamment M. Lebrun, d'un péage au kilomètre. La réponse est clairement non et ceci, pour trois raisons. D'abord, parce que la Région wallonne a une densité de population très différente de Bruxelles et de la Flandre. Il est clair que la situation du sud namurois ou de certaines régions hennuyères présente des caractéristiques qui imposent des déplacements dont nous avons voulu tenir compte dans la réalité de notre Wallonie, sachant qu'il n'y a pas, dans ces régions, la même offre en transports en commun qu'à Bruxelles, par exemple.

Deuxième élément, c'est la protection de la vie privée. Comme M. Lebrun l'a indiqué, nous ne souhaitons pas avoir un *Big brother* susceptible d'identifier le positionnement de tout un chacun. C'est donc bel et bien le respect de la vie privée qui nous a guidé.

Enfin, ce sont également des raisons techniques, car autant on peut appréhender 90 000 poids-lourds, autant il est difficile d'imaginer un système qui puisse appréhender douze millions de véhicules. Je ne crois pas que nous connaissions aujourd'hui de système fiable qui puisse y arriver. Pour ces différentes raisons, nous n'avons pas retenu ce système.

MM. Desgain et Lebrun m'ont également interrogé sur l'opération pilote RER. Très clairement, ce sont nos amis bruxellois qui la souhaitaient. Cette initiative n'est néanmoins pas sans conséquence pour la Flandre et la Wallonie. Nous souhaitons donc que, s'il devait y avoir une réflexion à Bruxelles, la Wallonie et la Flandre y soient associées, eu égard à l'interaction économique de mobilité, j'ajoute, de solidarité financière. Il est normal que nous soyons associés à cette opération pilote. Celle-ci ne viendra qu'après tous les éléments. J'ai presque envie de dire que ce ne sera, à coup sûr, pas pour cette législature.

Quant au comité technique, il est essentiel. Rappelons que, pour les véhicules légers belges, c'est en fonction de leur domiciliation. Pour les véhicules légers étrangers, il y a d'abord eu une approche scientifique, des comptages. Ensuite, est intervenue l'attractivité: est-ce qu'une commune rurale attire autant de véhicules que Bruxelles? Enfin, il y a eu une clé politique. C'est clair que nous avons buté sur cette question pendant des semaines. Lorsque nous disions 6 % à nos amis bruxellois, ils ne l'acceptaient pas. J'ai presque envie de dire que ce qui nous a motivé, nous, Wallons, c'est qu'il y a aussi la réalité du sous-financement de Bruxelles. Nous sommes en train de nous mobiliser à l'égard du Fédéral pour obtenir, dans l'accord institutionnel nouveau, environ 500 millions pour Bruxelles, et nous n'aurions pas été capables de poser un geste de solidarité, eu égard aussi au fait que le transport en commun à Bruxelles représente 25 % du budget bruxellois? Il y a de nombreux Wallons dans le métro bruxellois. Nous avons donc aussi voulu tenir compte de cette dernière dimension, d'où cet accord qui a fait l'unanimité: 52 pour la Flandre, 38 pour la Wallonie et 10 pour Bruxelles, ce qui tient compte de tous les éléments que j'ai indiqués.

Le comité technique est composé des trois régions, dont cinq représentants du Gouvernement wallon, à savoir un représentant pour le Ministre-Président Demotte, un représentant pour le Ministre Henry, un représentant pour le Ministre Lutgen et deux représentants pour votre serviteur.

Nous aurons un travail colossal à réaliser au sein de ce comité technique. Comme l'un de vous le soulignait, il va falloir déterminer la tarification, la technologie retenue et le type de routes qui sera retenu. Bien sûr, on parle de l'assiette de l'eurovignette, mais rien ne nous empêche de l'élargir. J'ajoute que rien ne devrait nous empêcher de le faire, puisque notre objectif, c'est d'avoir une compensation sur la taxe de mise en circulation. Dès lors, ce sont finalement toutes les voiries qui devront être visées en Région wallonne, si nous voulons organiser concomitamment le glissement. Cela facilitera également l'enregistrement des voitures. Par contre, les contrôles pourraient ne se faire qu'avec les caméras placées sur les ponts ou à différents endroits.

Bien sûr, Madame Cassart-Mailleux, il y aura une discussion sur les réductions et exonérations liées à des correctifs sociaux. Toutes nos législations fiscales intègrent cela. Même la tv-redevance n'entraîne pas de paiement pour un certain nombre de personnes qui ont de faibles revenus. Les écobonus ont déjà prévu deux catégories pour les familles nombreuses. Tout cela fera partie de la discussion en la matière, rassurez-vous.

Nous tiendrons également compte de l'interopérabilité avec les pays voisins, Monsieur Desgain. Ce serait tellement plus simple.

Enfin, nous n'oublierons pas les aspects touristiques, parce qu'il ne faudrait pas que la Wallonie ne soit plus une terre de tourisme ou de court séjour. Nous l'intégrerons, bien évidemment.

Au niveau des recettes, j'ai toujours refusé d'annoncer un montant. Imaginons que, demain, on supprime la taxe de mise en circulation. Il faudra bien l'impacter quelque part. Ensuite, tout dépendra du comportement de nos concitoyens et du véhicule plus ou moins propre qu'ils choisiront. Tout dépendra également du rapport de ce que donneront les véhicules étrangers, notamment les véhicules lourds. Ensuite, l'Europe va-t-elle ou non confirmer les 3,5 ou 12 tonnes? Tout cela va participer à la fixation de la recette. D'aucuns estiment que, pour la Région wallonne, au niveau de la vignette électronique pour les véhicules légers, hors euro-vignette, nous pourrions nous situer dans une fourchette située entre, à marée basse, 23 à 25 millions d'euros et, à marée haute, jusqu'à 60 millions d'euros. Il faudra tenir compte de tous les aspects dont j'ai parlé tout à l'heure pour y voir plus clair.

Pour réaliser tout cela, nous avons aujourd'hui, quand bien même, un accord politique. Quand bien même notre texte s'alignerait-il parfaitement avec les directives européennes, quand bien même le comité technique trouverait-il tous les moyens d'établir la perception et l'enrôlement de cette vignette et du kilomètre poids-lourds, il nous resterait encore à avoir une véritable administration fiscale wallonne totalement compétente en la matière.

J'ai commencé par là tout à l'heure, en vous indiquant les 184 millions que nous percevions sur les 2,2 milliards. Nous avons besoin d'une véritable administration fiscale. Je plaide cet argument depuis des années ici et, en 2011, conformément à la loi spéciale, nous allons donner préavis au ministère fédéral des finances pour que, le 1^{er} janvier 2013, nous soyons responsables. La compétence est déjà régionale depuis 2002, mais la gestion et la perception ne le sont pas. C'est donc une famille d'impôts qui viendra en plus.

J'ai essayé d'être le plus transparent possible, de manifester devant vous l'extrême détermination du gouvernement d'aboutir dans ce dossier, à la fois pour les poids-lourds au kilomètre et pour les véhicules légers, par une vignette qui soit neutre fiscalement et globalement. Il subsiste encore un gros travail d'ordre technique et, chaque fois que nous franchirons un péage, je reviendrai vers vous et me tiendrai à votre disposition pour vous donner toutes les informations utiles.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Merci au ministre pour les différentes réponses. Je dis «différentes» et non pas «complètes». Quelques remarques: en ce qui concerne l'accord de coopération, vous allez, je pense, m'en donner copie dès que possible. J'ai un fax et un courriel.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Même par pigeon.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Le but est que je puisse en disposer, car il est vrai qu'en tant que parlementaire de l'opposition, nous manquons parfois d'informations complètes et rapides. J'avais regardé les différentes notifications du gouvernement, et il n'y avait rien par rapport à la vignette. J'attends donc cette notification et cet accord du gouvernement.

J'ai écouté vos différentes réponses. Je me rends compte qu'il y a certaines avancées, mais qu'on n'est pas encore très loin et qu'un accord de coopération très limité est entre les mains du gouvernement. Je regrette d'apprendre les informations par le biais des communiqués de presse du Gouvernement flamand. Que vous ne nous donniez pas certaines informations fait partie de votre technique, je le regrette.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Vous l'avez appris avant les Flamands.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Vous n'êtes pas correct quand vous dites cela. Le communiqué de presse flamand était bien plus complet que ce que vous avez pu dire ici. J'ai donc appris des choses par la Région flamande.

Je terminerai, en parlant de la neutralité pour les Wallons: je n'en suis pas encore convaincue par rapport à votre exposé. En ce qui concerne les poids-lourds de 3,5 à 12 tonnes, vous expliquez, de manière très succincte que ce secteur serait plus taxé. Je regrette qu'il y ait peu, voire pas, de concertation avec ce secteur.

Vous avez dit, en terminant votre intervention, vous réjouir que ce dossier aboutisse. Je m'en réjouis aussi, mais pas à n'importe quel prix. Comme je l'ai dit dans mon intervention, que les étrangers contribuent, d'accord, mais que l'ensemble des Wallons, aussi bien particuliers que PME et professions libérales, soit taxé davantage, certainement pas.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Collignon.

M. Christophe Collignon (PS). – Je remercie le ministre pour son exposé. Comme le disait M. Borsus tout à l'heure, lors des questions d'actualité, si on n'a pas lu la presse, venir écouter les questions d'actualité permet d'être au courant de ce que la presse a dit. Quand on n'était pas là dans les précédentes assemblées, écouter le Ministre Antoine permet d'avoir le compte rendu des trois gouvernements précédents.

Plus sérieusement, le ministre a raison sur le vocable à utiliser. Si on veut parvenir à l'objectif, il faut envisager de manière globale la réforme de la fiscalité automobile parce que l'Europe va être très regardante et lire les documents préparatoires. Au-delà des rapports politiques, ce sont les citoyens qui doivent être gagnants dans l'opération.

Deuxièmement, je remercie le ministre parce qu'il a eu l'honnêteté de dire que, par rapport à la clé de répartition, c'est un rapport politique dont on n'est pas suffisamment conscients, étant une minorité par rapport à la Flandre. Certes, il vaut mieux un accord que pas d'accord du tout, mais c'est un rapport de force politique qu'il faut absolument avoir à l'esprit. J'ai bien entendu aussi l'effort par rapport à Bruxelles, mais je n'ai pas l'impression que la Flandre consente le même effort. J'espère aussi que les Bruxellois se souviendront de cet effort.

Il reste le pan le plus lourd du dossier qui pèsera dans le budget avec ce qui remplacera l'eurovignette, parce que les poids-lourds pèseront davantage dans le budget. Les recettes seront-elles en fonction des kilomètres parcourus?

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – Je ne voulais pas abuser parce que j'avais déjà été long, mais c'est bien sur les kilomètres parcourus en Région wallonne.

M. Christophe Collignon (PS). – C'est un point important, j'aime autant qu'on soit plus souples sur les véhicules étrangers.

Demier point, vous avez parfaitement raison par rapport à l'administration fiscale à avoir en Wallonie. Il faudra être attentif à ne pas seulement ramener du personnel du ministère des finances. Si je suis bien informé, je pense que la Flandre l'a déjà fait et cela doit être un chantier prioritaire, bien plus important qu'il n'y paraît. Au-delà des textes, l'administration doit pouvoir enrôler et être prête en termes d'ingénierie et de ressources humaines.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Desgain.

M. Xavier Desgain (Ecolo). – Ce débat se poursuivra encore, puisqu'on a déjà identifié les points sur lesquels les travaux pourront se poursuivre. Il serait intéressant qu'on objective les besoins de déplacement entre les milieux urbains et ruraux.

En ce qui concerne la TMC, je suis perplexe quant à la perspective de sa disparition progressive parce que c'est un élément qui peut donner un signal au consommateur. Si c'est juste une redevance annuelle, modulée, on sait que l'impact sera différent.

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. – On va voir ce que l'Europe va décider.

M. Xavier Desgain (Ecolo). – On va voir ce que l'Europe va décider, mais c'est important de maintenir ce signal.

Au niveau des véhicules entre 3,5 et 12 tonnes, je pense important qu'ils puissent être soumis au système de taxation kilométrique, mais pas avec les mêmes niveaux de taxation que les poids-lourds, cela me paraît évident.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Pour eux, c'est bien une nouvelle taxe.

M. Xavier Desgain (Ecolo). – Le Ministre Antoine a annoncé que c'était concomitant avec les autres systèmes mis en place. Il doit y avoir compensation globale. Ne venez pas dire que c'est une nouvelle taxe.

Enfin, sur les voiries concernées par le prélèvement kilométrique, le ministre a dit que cela devrait idéalement toucher un peu plus que les voiries prévues dans l'accord interrégional. Je pense que, si on veut éviter les effets de fuite sur de voiries non appropriées, on n'a pas le choix, et c'est l'ensemble des voiries qui doit être visé.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Lebrun.

M. Michel Lebrun (cdH). – Monsieur le Ministre, votre réponse a été complète dans l'état des connaissances actuelles. J'ai noté que Mme Cassart-Mailleux, au nom du groupe MR, était pour le principe. Je l'ai entendu.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Ne venez pas encore dire ce que je n'ai pas dit. J'ai donné un accord avec des réserves bien spécifiques.

M. Michel Lebrun (cdH). – Donc, Madame Cassart-Mailleux, on va vous demander une chose, c'est de ne plus jamais parler de compensations pour les Belges.

Il faut dire qu'il y avait trois points dans l'accord: véhicules lourds, véhicules légers, réforme concomitante de la taxation automobile. C'est cela qu'il faut voir et nous devons nous en tenir à cela, si nous voulons progresser.

Troisième élément, un chiffre, Monsieur Desgain, pour distinguer zones urbaines et zones rurales: 60 % des déplacements à Bruxelles se font sur des distances de moins de cinq kilomètres avec, pourtant, un réseau de bus et de métro extrêmement important.

Quatrième considération, le groupe de travail a énormément de pain sur la planche et on sait que le diable se cache souvent dans les détails.

Un autre élément me fait peur, c'est l'administration fiscale car 23 mois, c'est comme si c'était demain. J'invite donc le gouvernement à avancer dans cette matière pour permettre à cet accord politique de voir le jour.

Mme la Présidente. – Ceci clôt notre débat ainsi que nos travaux du jour.

La séance est levée. Le parlement s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

- La séance est levée à 18 heures 16 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre
Mme Anne Barzin, MR
M. Willy Borsus, MR
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Christophe Collignon, PS
Mme Véronique Cornet, MR
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Rudy Demotte, Ministre-Président
M. Xavier Desgain, Écolo
M. Emmanuel Disabato, Écolo
M. Patrick Dupriez, Écolo
M. Dimitri Fourny, cdH
M. Philippe Henry, Ministre
Mme Emily Hoyos, Présidente
M. Hervé Jamar, MR
M. Michel Lebrun, cdH
M. Benoît Lutgen, Ministre
M. Jean-Claude Marcourt, Ministre
M. Gilles Mouyard, MR
M. Christian Noiret, Écolo
M. Jean-Marc Nollet, Ministre
Mme Florine Pary-Mille, MR
M. Maxime Prévot, cdH
M. Daniel Senesael, PS
Mme Eliane Tillieux, Ministre
M. Léon Walry, Président
Mme Olga Zrihen, PS

INDEX DES MATIÈRES

- Activités économiques
- Code de la démocratie locale et de la décentralisation
- Code wallon du logement
- Contrôle aérien à Bierset
- CWATUP
- Déchets
- Développement durable
- Énergie photovoltaïque
- Faïencerie Royal Boch à La Louvière
- Fiscalité routière régionale
- Formation professionnelle
- Inondations
- Lessines
- Marchés publics
- Obligation de reprise de certains déchets
- Permis d'environnement
- Plan Habitat
- Plan smog
- Pneus hiver
- Pollution aux particules fines
- Règlement du Parlement wallon
- Réviseurs
- Services publics wallons
- Site internet du Gouvernement wallon
- Smog
- Société Brink's
- Société régionale wallonne du transport
- TEC
- Tubize
- Télétravail

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGORIA	Fédération de l'industrie technologique
BENELUX	Benelux Economic Union (Belgique, Nederlands, Luxembourg)
BNP	Bruto Nationaal Product
CDI	Contrat à durée indéterminée
DGO	Direction générale opérationnelle
DGTA	Direction générale du transport aérien
FEBIAC	Fédération belge des Industries de l'Automobile et du Cycle
FOREM	Office communautaire et régional de la Formation professionnelle et de l'Emploi
gsm	Système global pour communications mobiles
HP	habitat-permanent
IFAPME	Institut wallon de Formation en alternance et des indépendants et des petites et moyennes entreprises
IP	Internet protocol
IPP	Impôts sur les personnes physiques
ISOC	Impôts sur les sociétés
ONEm	Office national de l'emploi
PME	Petites et moyennes entreprises
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RER	Réseau express régional
RESI	Réseau interurbain
RGG	Réseau à grand gabarit
SETCa	Syndicat des employés, techniciens et cadres de Belgique
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOWAER	Société wallonne des aéroports
TEC	Société de transport en commun
TMC	Taxe de mise en circulation
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
TVAC	Taxe sur la valeur ajoutée comprise
UE	Union européenne