

**Interpellation de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement, sur «le mécanisme du bonus-malus éco-fiscal»**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Fourny à M. Daerden, Ministre du Budget des Finances et de l'Équipement sur «le mécanisme du bonus-malus éco-fiscal» et la question orale jointe de Mme Cassart-Mailleux à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement sur «la mise en place d'un incitant éco-fiscal portant sur l'acquisition d'une voiture». La parole est à M. Fourny pour développer son interpellation.

**M. Fourny (cdH).** – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, en mai dernier, mon collègue Michel de Lamotte et moi-même sommes intervenus pour vous interroger sur les mesures de fiscalité automobile et leurs conséquences pour les familles et les sociétés. En guise de réponse, vous nous aviez indiqué que vous étiez ouvert au débat et que nos interventions respectives et propositions de décret étaient versées au dossier. Le 18 octobre dernier, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture un avant-projet de décret mettant sur pied un bonus-malus éco-fiscal dont la presse a largement relayé le mécanisme.

**M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.** – pas assez à mon goût.

**M. Fourny (cdH).** – Le protocole de Kyoto et la directive européenne du 13 octobre 2003 imposent d'agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Aussi, nous saluons votre initiative de mettre en place un mécanisme qui vise à faire évoluer la taxation des véhicules automobiles en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>. Votre projet est intéressant à plusieurs égards et j'en citerai quatre :

– l'idée de lier la fiscalité automobile aux émissions CO<sub>2</sub> n'est pas neuve puisque notre collègue René Thissen a déposé au Parlement wallon une proposition de décret allant dans ce sens. J'aurai l'occasion de revenir sur ce point ;

– un tel mécanisme fiscal responsabilise les automobilistes quant au choix qu'ils posent lors de l'achat d'un véhicule ;

– les constructeurs automobiles seront incités à contribuer à l'objectif de mettre sur le marché des véhicules moins polluants ;

– votre mécanisme répond, du moins partiellement, à nos préoccupations au niveau des familles en octroyant un avantage aux familles nombreuses. Au-delà de ces éléments positifs, plusieurs questions méritent un débat au sein de notre Assemblée. Cinq questions se posent. Le bonus-malus éco-fiscal va-t-il réellement

*alléger la fiscalité des véhicules automobiles pour les familles nombreuses ? Est-il opportun de le juxtaposer aux taxes existantes plutôt que d'entamer une réforme plus fondamentale de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation ? Est-il praticable en l'absence d'administration fiscale wallonne ? Est-il transparent ? Respecte-t-il le principe constitutionnel d'égalité ? Concernant l'allègement de la fiscalité pour les familles, plusieurs éléments interviennent dans le débat relatif à l'avantage fiscal pour les familles. Je constate avec satisfaction que votre point de vue a évolué quant au nombre de véhicules par ménage qui peut être touché par l'avantage fiscal accordé aux familles nombreuses. Dans votre première mouture, ne toucher, par l'avantage fiscal, qu'un seul véhicule par ménage était, à notre sens, trop restrictif et ne tenait nullement compte de la réalité socio-économique des ménages actuels. Ces ménages n'ayant qu'un seul véhicule sont d'ailleurs très probablement une minorité. Aussi, votre avant-projet assouplit le mécanisme, de sorte que plusieurs véhicules d'une famille nombreuse peuvent être visés par l'avantage fiscal accordé aux familles. C'est donc une réelle avancée pour les familles. Un autre élément positif est le fait que les véhicules de type «camionnette» pour le transport de personnes et qui comportent huit places assises maximum – plus celle du conducteur, soit au total neuf places assises – sont exclus du mécanisme du bonus-malus. C'est également une avancée pour les familles puisque ces véhicules sont souvent choisis par des familles nombreuses – de cinq enfants et plus – alors qu'ils sont plus polluants. Les familles qui faisaient ce choix auraient très probablement subi un malus en l'absence d'un mécanisme approprié. J'en viens à un troisième élément qui m'interpelle : l'impact pour les familles risque d'aller dans le sens d'un malus ! Un cas typique pour illustrer notre propos est celui d'une famille qui passe de trois enfants à quatre enfants et qui doit acquérir un véhicule plus grand et qui se dirige vers un véhicule «monospace». Même avec la réduction d'une catégorie offerte aux familles nombreuses, cette famille risque de se voir appliquer un malus. Par exemple, le passage d'une Renault Scénic – 137 grammes, soit de catégorie 5 – vers une Renault Espace – plus de 175 grammes, soit de catégorie 9 –, le calcul du Malus éco-fiscal :  $5 - (9 - 1) = -3$ , soit un malus en négatif en régime définitif à partir de 2011, soit de 150 euros. La disposition en projet pose, à notre sens, un problème si elle aboutit à une pression fiscale plus élevée pour les familles. Le mécanisme préconisé par le Gouvernement wallon est un bonus ou un malus octroyé ou perçu lors de la mise en usage du véhicule. Elle s'apparente, dans le principe à la taxe de mise en circulation. Or, un avantage fiscal à l'achat du véhicule représente un avantage fiscal nettement moindre pour les familles qu'en octroyant un avantage fiscal annuel sur la taxe de circulation. Or, pour les familles, la charge fiscale plus lourde d'un véhicule plus grand se fait également sentir*

*annuellement par le biais de la taxe de circulation, et pas uniquement au moment de l'achat du véhicule. Le Groupe cdH plaide pour qu'un avantage fiscal puisse également être attribué aux familles sur la taxe annuelle de circulation. Nous avons déposé une proposition de décret allant dans ce sens et qui conserve toute son actualité. Précisément, le dispositif en avant-projet est beaucoup plus restrictif que la proposition de décret, que j'ai déposée avec M. le Député de Lamotte, relative à l'octroi d'une réduction de 10 % par enfant à charge sur la taxe de circulation et ce, pour plusieurs raisons :*

*– il ne concerne pas toutes les familles, la proposition cdH vise les familles dès le 1er enfant ;*

*– il ne permet pas de prendre en compte la particularité des familles avec un enfant handicapé ;*

*– il n'octroie l'avantage fiscal que lors de la mise en circulation du véhicule. La proposition cdH préconise un avantage fiscal annuel sur la taxe de circulation. Le point suivant concerne une taxe de plus ou une réforme globale de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation. J'en viens au choix du système préconisé. Le bonus-malus éco-fiscal est un mécanisme supplémentaire à côté de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation. On ne peut donc que s'interroger sur le choix de cette méthode à trois niveaux. Pourquoi ne pas avoir opté pour une réforme fondamentale de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation et de moduler ces dernières en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, comme le suggère une proposition de décret de M. le Député Thissen et qui s'applique aux seules voitures des particuliers ? Vous allez me dire que ce choix est motivé par le fait que pour une réforme globale, il convient d'adopter un accord de coopération entre Régions. Vous avez déjà évoqué au sein de cette Assemblée le fait que les véhicules de sociétés et les véhicules en leasing avec d'autres sociétés ou avec des particuliers nécessitent un accord de coopération. Il n'en reste pas moins que tous les autres véhicules peuvent être touchés par une réforme globale, de la même manière qu'ils sont touchés par le mécanisme du bonus-malus écofiscal. Pourquoi ne pas envisager un phasage de la réforme en deux temps, basé sur un tarif en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> ? Dans un premier temps, faire une réforme globale qui s'appliquerait aux voitures dont les propriétaires ne sont pas des sociétés ou des sociétés de leasing. une telle réforme ne nécessite pas d'accord de coopération. dans un second temps, établir des contacts pour élaborer une réforme pour les voitures de société de leasing et conclure alors un accord de coopération avec les Régions. Soulignons en effet, qu'à terme, eu égard aux engagements des États membres de l'Union européenne dans le cadre du protocole de Kyoto, les Régions devront de toute façon se mettre autour d'une table pour résoudre la fiscalité des voitures de sociétés en*

*fonction de leurs émissions de CO2. Il n'est nullement aberrant que la Région wallonne anticipe le processus en entamant, dans un premier temps, une réforme globale pour les voitures particulières – une fois n'est pas coutume, on anticipera les réformes flamandes – en privilégiant un tarif fiscal en fonction des émissions CO2. Par ailleurs, on peut s'interroger sur la question de savoir si une réforme globale ne serait pas moins onéreuse pour le Budget de la Région wallonne. De mémoire, le projet actuel coûte près de 23 millions d'euros. Une réforme globale a en outre l'avantage de rabattre les cartes, plutôt que d'être perçue comme une taxe supplémentaire. ce sera le cas avec votre dispositif dans le cadre du malus écofiscal. Une réforme globale permettrait en outre de mieux prendre en considération les familles selon le principe «un enfant = un enfant». Elle correspond davantage au fondement de l'avantage fiscal. l'espace utile dans un véhicule et donc le coût du véhicule n'est pas le même selon que le ménage compte trois enfants, quatre, cinq ou plus. Il serait logique de moduler la fiscalité en fonction du nombre d'enfants et de tenir compte de la spécificité des enfants handicapés, comme d'ailleurs c'est le cas dans d'autres législations fiscales. Concernant la praticabilité du mécanisme en l'absence d'Administration fiscale wallonne, le vœux si souvent répété au sein de cette Assemblée de doter la Région wallonne d'une Administration fiscale n'est pas encore réalisé. Aussi, c'est la cellule administrative transitoire pour la gestion fiscale wallonne qui devra assurer la gestion de ce bonus-malus éco-fiscal. Or, cette cellule est actuellement en charge de la perception de la radio redevance télévision et est composée d'agents contractuels affectés à temps plein à cette mission. Aussi, Monsieur le Ministre, cette cellule est-elle en mesure d'assurer une charge supplémentaire ? En a-t-elle la capacité en termes informatiques et en termes de personnel ? Le cas échéant, avez-vous évalué les moyens supplémentaires nécessaires pour effectuer la prise en charge de cette mission ? Quant à la transparence du mécanisme, celui mis en place est relativement complexe. Des différences sont opérées selon qu'il s'agit d'une première immatriculation ou du remplacement d'un véhicule, un mécanisme de zone neutre en termes d'émission de CO2 est prévu, un mécanisme transitoire est également prévu, certains véhicules sont exemptés. En d'autres termes, autant d'éléments qui viennent complexifier un principe, à la base simple de bonus-malus, mais qui, dans son application, reste complexe et donc peu transparent pour le contribuable. Force est de constater que le remplacement du barème sur base des chevaux fiscaux par un barème en fonction des émissions CO2 est plus simple et donc plus transparent. En outre, je terminerai cette intervention par la problématique du respect du principe constitutionnel d'égalité. On ne peut que s'interroger sur les cas suivants :*

– Supposons un redevable «A» qui acquiert un nouveau véhicule correspondant à une tranche d'émission élevée avec un malus écofiscal de -10, soit 550 euros ;

– Supposons un redevable «B» qui renouvelle son véhicule et acquiert le même véhicule qu'auparavant qui correspond à la même tranche d'émission que celle du redevable A, le redevable B aura un bonus-malus équivalent à zéro euro. Des contribuables, ayant le même véhicule, se verront appliquer un montant différent de bonus-malus sans qu'il n'y ait de raisons objectives qui le justifient, alors que l'un comme l'autre polluent tout autant. Il y a donc manifestement rupture d'égalité. À nouveau, un mécanisme tarifaire sur base des émissions de CO2 tel que proposé par la proposition de décret cdH de M. le Député Thissen n'engendre pas de rupture d'égalité. Aussi, nous ne pouvons que nous interroger sur le choix de votre méthode. Monsieur le Ministre, le Groupe cdH partage pleinement l'objectif d'une fiscalité automobile plus verte. Le principe du bonus-malus écofiscal est une solution a priori alléchante dans le cadre d'une fiscalité plus environnementale. Il n'en reste pas moins que votre dispositif pose encore une série d'interrogations qui méritent, nous semble-t-il, un débat. Des choix politiques restent, à mon sens, à faire, quant aux méthodes et quant à la mesure des éventuels effets pervers, notamment en termes de rupture d'égalité.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

**M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.** – Ne dites pas que rien n'est bon.

**Mme Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je me dis : «Quel accord de Gouvernement, de majorité !». Si M. le Député Fourny trouve tant de critiques, c'est qu'elles ont peut-être lieu d'être. Moi, je ne vais pas tant rentrer dans le détail, pas mal de choses ont été dites, mais c'est incomplet. Le 18 octobre 2007, le Gouvernement wallon s'est penché enfin sur la mise en oeuvre de son Plan Air Climat. Parmi les diverses mesures annoncées au sortir de cette réunion, l'attention médiatique est surtout portée sur votre projet de mise en oeuvre d'un incitant écofiscal lors de l'achat d'une nouvelle voiture. D'après les informations parues sur ce sujet, le système consisterait en l'octroi d'un bonus, variant de 100 à 1.000 euros, lors du renouvellement d'un véhicule si le nouveau est moins polluant que l'ancien. Inversement, un malus serait appliqué en cas de changement pour un véhicule plus polluant que le précédent. À noter que ce système de bonus-malus s'appliquerait également en cas d'acquisition d'un premier véhicule. Ce projet appelle divers commentaires et questions, Monsieur le Ministre.

*En premier lieu, le caractère polluant d'un véhicule ne sera déterminé qu'en fonction de la seule émission de CO2 par kilomètre. Cette vision restrictive de la notion de «pollution» s'écarte de la tendance actuelle visant à inclure d'autres émissions pour l'estimation du caractère «propre» d'un véhicule, exemple Norme EURO, Ecoscore à Bruxelles et en Flandre. Par ailleurs, le «seuil de neutralité fiscale», fourchette dans laquelle aucun malus, ni aucun bonus ne sont appliqués, à savoir une émission comprise entre 146 et 196 grammes par kilomètre, ne correspond pas au seuil fixé par le pouvoir fédéral pour l'octroi d'une déductibilité fiscale, minimum 115 grammes par kilomètre, ni à l'objectif fixé par l'Europe au constructeur. Pourquoi n'avoir retenu que le seul critère d'émission de CO2 ? Pourquoi s'être ainsi dissocié de la tendance actuelle – européenne, mais aussi fédérale, flamande et bruxelloise – visant à inclure d'autres paramètres dans la mesure du degré de pollution du véhicule ? Sur quelles bases avez-vous fixé les seuils de 146 grammes par kilomètre et 196 grammes par kilomètre ? C'est une question qui me paraît importante, la réponse sera peut-être brève, mais je crois que c'est important d'y revenir. Ensuite, rien n'est précisé en ce qui concerne les modalités pratiques de l'octroi de cet incitant. Tout juste est-il précisé que ce système ne s'appliquerait pas aux véhicules de société – et je crois que vous devez le savoir en ayant réalisé cette réforme –, ce qui représente près de la moitié du parc automobile en Belgique, ce qui laisserait entendre que votre projet n'agirait pas directement sur la taxe de mise en circulation. S'agira-t-il d'une diminution/augmentation appliquée sur la taxe de mise en circulation ou d'un système parallèle à celui-ci ? S'il s'agit d'un système «parallèle », ne risquez-vous pas de vous mettre en porte à faux avec le principe juridique non bis in idem, le bonus-malus ne se reportant pas aux mêmes faits générateurs de l'imposition, à savoir l'achat d'un véhicule. Par ailleurs, quel est l'impact «écologique» d'une mesure qui ne touche qu'un peu plus de la moitié du parc automobile ? Votre explication selon laquelle il fallait aller assez vite est un peu courte à cet égard. Pourquoi privilégier un système boiteux ? je ne l'ai pas critiqué autant que notre collègue, mais je dis quand même qu'il est boiteux. Un système complet n'est-il pas souhaitable, quitte à attendre encore un petit peu ? En outre, votre système pourrait être assimilé à une prime au «comportement antiécologique antérieur». En effet, les grands perdants de votre système seront ceux qui ont déjà été attentifs au caractère polluant lors de l'achat de leur véhicule. Les «primo-conducteurs» seront eux aussi pénalisés, car on partira du principe qu'il possédait un véhicule dont l'émission est comprise dans la fourchette que vous avez définie. A contrario, les grands gagnants seront ceux qui à l'heure actuelle possèdent un véhicule extrêmement polluant. Certes, on peut considérer votre incitant éco-fiscal comme un levier visant à changer*

les comportements, mais on peut légitimement s'interroger sur l'équité de ce dernier : on récompense le mauvais comportement antérieur. Il s'agit ici d'une remarque générale qui avait déjà été émise lors de l'adoption du Plan d'Action prioritaire. Rappelons, en effet, que ce dernier annonçait des compensations aux communes et provinces qui supprimaient les taxes antiéconomiques visées par le Plan Marshall. En effet, seules les communes qui levaient cet impôt seront dédommagées. Celles qui, à l'époque, étaient déjà sensibles à ce fait, ont été, dans les faits, pénalisées pour leur bon comportement antérieur. Que vous inspirent ces commentaires ? N'était-il pas possible de mettre en oeuvre un système plus «équitable » ? Vous annoncez un dispositif visant à avantager les familles nombreuses et les ménages à faible revenu. En quoi va-t-il consister ? Enfin, votre projet ne prend pas en compte la tendance actuelle, bientôt inscrite dans une directive européenne, de regrouper les taxes de mise en circulation et les taxes de circulation dans une taxe de circulation plus large, prenant en compte l'aspect polluant d'un véhicule et son utilisation réelle. Ceci est d'autant plus étonnant que vos dernières annonces concernant la vignette automobile semblaient aller dans le sens d'un système plus «intelligent» – dieu sait si je vous ai interrogé sur votre vignette –, modulant le montant de cette dernière en fonction de l'utilisation réelle du véhicule. En agissant en solitaire, ne risque-t-on pas, au vu de la tendance générale en matière de fiscalité automobile, de voir votre projet ne s'appliquer in fine que sur le court terme ?

Comment articulerez-vous le projet «vignette» avec votre système dont la logique est somme toute différente ? Pour conclure, je vous rassure, Monsieur le Ministre, j'aimerais connaître l'estimation de l'impact budgétaire de votre système. La presse a évoqué un coût de 25 millions d'euros, soit un montant plus ou moins égal à celui que devrait rapporter annuellement la mise en oeuvre de la vignette. Confirmez-vous ce montant ? Où trouverez-vous de l'argent pour financer votre projet ? À partir de quel budget ?

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

**Mme Dethier-Neumann (Écolo).** – Monsieur le Ministre, le véhicule est une question qui concerne tout le monde. Monsieur le Ministre, je ne me joins pas uniquement pour vous donner des qualificatifs, mais plutôt pour vous poser des questions. Vous avez donné des avantages et vous avez mis votre projet sur la table. La moitié des voitures n'est pas concernée, je parle là des voitures de société, et vous avez tenu compte d'une production de CO<sub>2</sub> que vous voulez corriger, mais je ne connais pas très bien votre planning. comment voulez-vous joindre les demandes de l'Europe

*avec votre action ? Avez-vous un calcul à nous montrer ? Vous n'avez pas considéré les particules fines alors qu'on sait très bien qu'aujourd'hui c'est un facteur supplémentaire qui est lié au transport et à l'augmentation inutile, je dirais, du transport, et donc, un facteur qui met la santé en danger, et qu'il faut aussi considérer. Vous auriez pu faire d'une pierre deux coups. Par rapport à cela, j'aimerais bien savoir si vous avez un agenda secret pour compléter tout cela. dites-nous tout.*

**M. Daerden**, *Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.* – *Ce n'est plus secret alors.*

**Mme Dethier-Neumann** (Écolo). – *Il reste une quatrième question importante. c'est l'intégration dans un système global, que ce soit entre les différentes Régions, ou que soit face à l'Europe. Je pense que le projet mérite plus de cohérence, il prendrait plus d'ampleur. dites-nous comment vous comptez le faire.*

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

**M. Daerden**, *Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.* – *C'est une question d'interrogation sur un système que je viens de déposer sur la table du Gouvernement wallon et que ce dernier a adopté, que je viens de transmettre au Conseil d'État, je tiens à resituer le débat dans son contexte. le texte est aujourd'hui au Conseil d'État. j'ai demandé un délai court, raisonnable au Conseil d'État et j'ai demandé l'analyse du projet dans trente jours. c'est la formule officielle. j'attends donc les remarques du Conseil d'État. Il va sans dire que la deuxième lecture va évidemment intégrer les remarques du Conseil d'État et celles que j'aurai reçues çà et là. c'est pourquoi je vous remercie les uns et les autres d'intervenir dans le cadre du projet, car je suis de ceux qui pensent que toutes les interventions, qu'elles soient du Conseil d'État, des parlementaires, des spécialistes de la matière, sont de nature à enrichir un projet. On est précisément dans cette période. la période est évidemment propice pour l'enrichissement du projet. Croyez bien que, dans les limites des contraintes budgétaires, je suis évidemment à l'écoute des uns et des autres pour essayer d'améliorer ce projet qui, je pense, est intéressant. Je voudrais rappeler, et cela va d'ailleurs vider un certain nombre de problèmes posés, qu'il s'inscrit dans une volonté de combat contre le réchauffement climatique. il faut d'abord bien poser le débat. Nous sommes dans le cadre d'un débat contre le réchauffement climatique. Il ne faut pas vouloir faire jouer à cet instrument tous les rôles. on est dans un débat contre le réchauffement climatique.*



*Si nous acceptons ce postulat, il faut évidemment se poser la question de savoir quel est l'élément qui joue fondamentalement dans ce cadre-là ? La réponse est claire. tous les scientifiques sont d'accord pour vous le confirmer, c'est le CO2. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas d'autres éléments. ce n'est d'ailleurs pas un gaz toxique, le CO2. demandez à tous les grands spécialistes. c'est dans le débat du réchauffement climatique. l'élément clé, c'est le CO2. est-ce contesté ? Non ! Au niveau mondial, Kyoto est la référence. Au niveau européen, que dit la directive ? émission de quoi pour les voitures à l'horizon dans la proposition de directive à l'horizon 2012 ? CO2. L'accord de coopération intrabelge porte forcément sur le CO2. Vous voyez que le CO2, c'est une vraie référence dans ce contexte-là. Alors qu'à Bruxelles, ils réfléchissent à l'écorescore comme les Flamands, cela ne me pose pas de problème. C'est un autre débat. Ici, nous sommes dans la lutte contre le réchauffement climatique. c'est pourquoi la référence est le CO2. c'est cela l'explication scientifique de départ. Une fois qu'on a dit cela, on peut alors ouvrir le dossier du contenu, de l'approche. En ce qui concerne l'approche, l'idée finalement est simple : si on pollue moins, si on émet moins de CO2, pour être très précis, par principe, on obtient un boni. On peut aller jusqu'à 1.000 euros. Si on émet plus de CO2, c'est un mali. il peut lui aussi aller jusqu'à 1.000 euros. Nous sommes dans le principe de base. Comme toujours, il n'y a rien de simple dans ce bas monde. Quand on en arrive aux modalités pratiques, tout d'abord, il y a le premier véhicule. le premier véhicule, par référence à quoi ? Moins par rapport à quoi ? et plus, par rapport à quoi ? il faut quand même bien apporter une réponse au problème. Là, dans le fond, c'est par rapport à la moyenne d'émission des véhicules. je pense que ce débat est intellectuellement correct. la référence se fait là. Vous me direz : «C'est combien la moyenne ?». La moyenne, cela devient évidemment de nouveau source de complications, puisqu'elle n'est pas la même pour les véhicules neufs et les véhicules d'occasion. Il faut intégrer ces deux paramètres : où nous avons une moyenne aux alentours de 140 pour les véhicules neufs, c'est 160 pour les véhicules d'occasion. Il faut prendre cela en considération, car cela vise aussi bien la première acquisition en neuf ou occasion, que le remplacement en neuf ou en occasion. Donc, cela commence déjà à compliquer les choses. Je ne vise pas tout le parc, c'est clair ! les particuliers, pas les sociétés. pourquoi ? Je rêve d'appliquer aux sociétés, pour ce faire, il me faut un accord de coopération. vous permettrez que je vous dise : chacun son appréciation. d'aucuns peuvent rêver que c'est le mode idéal de gestion, je respecte les avis des uns et des autres. j'ai, à titre personnel, quelques doutes et quelques appréhensions sur base de ma courte expérience politique. j'ai quelques doutes et quelques appréhensions quant à cette modalité de fonctionnement. regardez, à partir du moment où, dans la vie, quel que soit le thème, vous mettez*

*autour de la table plusieurs interlocuteurs, quel que soit le thème, et que chacun de ces interlocuteurs dispose d'un droit de veto, croyez-moi, ce n'est pas facile d'évoluer. Je dis cela dans l'absolu. Dans la mesure où cela fait partie de mes sphères d'intérêt – il doit y en avoir quelques-unes –, je me suis toujours intéressé, depuis de nombreuses années, à la fiscalité en général. Je vous demande si vous avez des doutes sur mon raisonnement d'examiner la problématique de l'évolution de la fiscalité au niveau européen, et de voir, puisque vous savez que là ils disposent tous d'un droit de veto, comment les choses évoluent ? je vous demande de réfléchir à cela. croyez bien que cela dépasse toute notion de Parti politique, car il y a eu évidemment des Ministres des Finances de tous partis confondus au niveau de l'Europe et dans le temps. Si vous avez des doutes, revenez à la vignette, vous pouvez m'attaquer mille fois sur la vignette. Un simple déclic du Gouvernement et je le fais à la régionale. cela, c'est clair, croyez-moi, car je ne suis pas d'accord. tant qu'il y en a un qui va dire non, il a dit non pour le pourcentage, maintenant il était d'accord sur tout, c'est un autre qui dit non pour la modalité, vous pouvez revenir mille fois. je souris chaque fois que je vois que la question est posée. Je ne demande qu'une chose, c'est de mettre en oeuvre, mais c'est impossible puisque la modalité est telle. Ici, je ne suis pas engagé dans la même voie, sûrement pas. Mais c'est vrai que la voie que j'ai choisie a une limite. je ne sais pas toucher les sociétés, car la loi belge rend impossible de toucher les sociétés sans accord de coopération. Avançons comme cela, cela concerne quand même 320.000 opérations par an, avec un coût de l'ordre de 25 millions. Je dis 25 millions, pourquoi ? Pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, car vous entendrez des chiffres différents, y compris les familles nombreuses, de l'ordre de 22,5 millions. j'ai encore rappelé à tous mes collaborateurs ce matin en préparant ce dossier important, que, à côté du coût, n'oubliez pas qu'il va falloir le personnel pour mettre en oeuvre, et qu'il va falloir un développement informatique important. c'est pour cela que je vous en parle aujourd'hui, et c'est pour cela que je vous invite à me croire, même si vous entendez d'autres montants. Je réponds alors spécialement à une de vos questions ô combien judicieuse, je pense que c'était aussi une préoccupation pour tout le monde : je souhaite aller vers l'automatisation du système, c'est-à-dire sans demande. Je vous assure que pour faire le développement informatique, ce n'est pas simple. C'est-à-dire de pouvoir octroyer un chèque sans formalité dans le chef du contribuable. Tous les fichiers reposant sur, imaginez les fichiers, l'immatriculation au niveau de la DIV, sur les fichiers de familles pour savoir si c'est famille nombreuse ou pas, avec des allocations familiales de trois enfants. Donc il faut pouvoir connecter tous ces fichiers pour produire en automatique le document boni et aussi je dois produire les documents de neutralité et les documents de mali, car je dois donner la faculté à*

mon contribuable de réclamer. je peux me tromper évidemment dans l'analyse. donc, je dois lui donner en plus la faculté de réagir vis-à-vis de mon calcul. je dois traiter tous les cas. donc, comme modèle ce n'est pas simple à mettre sur pied. J'ai obtenu du Gouvernement wallon que cela puisse se mettre en oeuvre dès le 1er janvier 2008. Je voudrais attirer l'attention de tout le monde dès aujourd'hui, je mettrai en tout cas tout en oeuvre pour que le système soit d'application le 1er janvier 2008, quitte à avoir un effet rétroactif pour les bonis, pour les malis, c'est impossible. cela ne veut pas dire, et sur cela je tiens à insister avec force, que les chèques seront octroyés le 1er janvier prochain. Cela ne sert à rien de venir me dire après : «Vous avez dit le 1er janvier, mais les chèques ne sont pas là le 1er janvier.». Ils ne sont forcément pas là le 1er janvier 2008 ! Nous sommes maintenant le 5 novembre 2007, nous sommes au début du processus gouvernemental. Il faut donc le terminer et puis faire le processus parlementaire avant d'avoir un texte, et sa publication encore avec plus ou moins de délai donc, cela veut dire que même s'il y a prise d'effets au 1er janvier, les premiers chèques tomberont le 30 juin, mais avec prise d'effets au 1er janvier. Cela, c'est la thèse, je n'en ai jamais parlé, je profite de vos interventions pour en faire état de manière plus précise. J'espère d'ailleurs que, après, je serai dans un délai automatique de deux mois, pour pouvoir traiter toutes les demandes sur un décalage de deux mois et ce, sans formalité dans le chef du contribuable. Vous soulevez, je pense que c'est principalement M. Fourny qui aborde ce problème, on l'a un petit peu évoqué également dans le chef de Mme Cassart-Mailleux, la problématique du non bis in idem. c'est vrai que c'est un très grand principe de droit fiscal. nous avons évidemment été attentifs au problème. nous sommes convaincus que nous ne sommes pas le moins du monde dans ce cadre-là. je crois que cela fait vraiment partie des thèmes qui feront l'objet d'un examen au niveau du Conseil d'État. Je pense qu'on est vraiment dans un tout autre cas d'application, que la taxe de circulation ou de la taxe de mise en circulation, c'est un autre élément d'incitant. ce n'est pas une taxe, c'est un élément d'incitation, mais peut-être que le Conseil d'État aura un avis plus nuancé que nous. Cela, je ne l'exclus pas, il va sans dire que, si tel devait être le cas, les adaptations de texte se feraient, évidemment. Je crois que le problème le plus important est celui soulevé par M. le Député Fourny, je le comprends. Faut-il inscrire cette réflexion dans le cadre d'une réflexion plus large ? Une refonte, puisque c'est de cela qu'il s'agit, de la taxe de circulation et de mise en circulation sur base d'autres critères. quand on dit d'autres critères, je pense ne pas trahir votre pensée en disant à la fois plus écologique et intégrant mieux la notion de famille. je pense que c'est cela, je synthétise votre pensée plus nuancée, forcément, comme toujours, les textes sont plus nuancés. Ici, j'ai introduit la notion de famille, on me l'avait demandé au

niveau du Gouvernement wallon, de nouveau avec pragmatisme, en disant, dans la définition, «trois enfants bénéficiant d'allocations familiales». Tout cela est bien beau, mais comment accède-t-on aux fichiers et comment met-on en oeuvre après ? Que leur donne-t-on ? ils gagnent une tranche. normalement, le résumé de toute l'histoire, c'est cela. Cela a fait l'objet d'un débat dans un premier temps, vous l'avez d'ailleurs souligné dans votre introduction. Chaque véhicule est concerné. Maintenant, cette réforme est plus profonde. c'est vrai qu'il y a une volonté européenne, il y a une volonté au Nord du Pays. il y a tout cela. tout cela existe. c'est juste. Moi, je ne dis pas non à cela, mais je pense vraiment que c'est une réforme de très grande ampleur. ici, je ne fais pas une réforme. Je n'ai pas cette ambition. Mon ambition est beaucoup plus limitée. Je mets sur pied un incitant. J'ai une démarche très limitée intellectuellement. je ne suis pas dans cette grande réflexion de réforme de taxe de circulation et de mise en circulation. Sur base d'autres critères, notamment écologiques, familiaux et autres, tout cela dans le cadre du contexte européen, je suis tenté de dire que forcément la Wallonie y arrivera. je n'ai aucun doute à ce propos. Pourquoi pas d'ailleurs ? Là, je rejoins d'ailleurs l'une ou l'autre des interventions, pourquoi pas en fonction du nombre de kilomètres parcourus ? Comme d'aucuns me l'ont suggéré, même pour mon petit incitant. De toute façon, je pense vraiment – je vais terminer ce premier tour de réponse, je ne doute pas qu'il n'y aura pas d'autres réactions et j'ai peut-être oublié involontairement l'un ou l'autre élément – que ce système «plus évolué, plus intelligent» – qu'est-ce que l'intelligence ? – n'est pas encore, cela, c'est mon avis, tout à fait mûr sur le plan technologique. Croyez-moi, je suis sûrement un des ministres ayant à ses côtés le plus d'ingénieurs, de par mes activités, et plusieurs d'entre eux suivent cela de très près. on essaie de suivre cela très près, car je crois que c'est l'avenir, et je pense que même si on a fait de grands progrès, entre les grands progrès technologiques, scientifiques et la mise en oeuvre pragmatique, problématique, croyez-moi, il reste encore un peu de chemin à parcourir. donc, oui, l'idée est sûrement retenue. je crois qu'on n'est pas encore prêt pour cette grande réforme. Voilà ce que je voulais dire en guise de réponse, en essayant d'avoir répondu à vos nombreuses questions et pour lesquelles je vous remercie, parce que je pense que cela ne fait qu'enrichir ce débat qui est tout à fait en cours, puisque nous sommes seulement au stade du passage devant le Conseil d'État.

**M. le Président.** – Monsieur le Ministre, il vaut mieux en parler avant qu'après. La parole est à M. Fourny.

**M. Fourny (cdH).** – *Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse, l'interpellation avait pour but de vous sensibiliser sur des points qui me tiennent vraiment à coeur et au travers des différentes propositions. Je vous remercie d'en tenir compte et de les prendre en considération en arrière-pensée. c'est vrai qu'on ne sait pas tout faire du jour au lendemain et qu'il y a ici manifestement une volonté de la part du Gouvernement wallon d'avancer en matière de gestion CO2, et que ceci est un acte concret qui va dans le bon sens. On ne peut que s'en réjouir.*

**M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.** – *Pour votre information, puisque vous dites cela, nous avons fait le calcul : – je vous le dis pour essayer d'enrichir votre rapport – 70.000 tonnes de CO2 par an.*

**M. Fourny (cdH).** – *Ici, on joint les actes à la parole, on ne peut que s'en réjouir. Pour le surplus, je note également, Monsieur le Ministre, les difficultés qui vont être réelles de l'applicabilité des délais très courts qui nous sont impartis, que ce soit au niveau du Parlement wallon ou au niveau de l'Administration. j'espère qu'il n'y aura pas trop de problèmes à ce niveau-là. Nous reviendrons évidemment dans le cadre de cette discussion avec les différents problèmes que nous avons soulevés, afin d'avoir nos apaisements, et en tout cas tendre à un terme moyen vers des propositions qui sont plus larges peut-être encore pour les familles. Ces propositions qui visent encore l'ensemble du parc automobile, mais vous avez expliqué et rappelé la difficulté qui est la nôtre dans notre système institutionnel. par ailleurs, de voir peut-être, de manière plus globale et plus large, la réforme du système des taxes de mise en circulation et de circulation. Je pense que, réellement, à terme, nous devons revoir ce système, avec l'aide de l'Europe peut-être, pour une harmonisation plus globale. et donc, il est important qu'on puisse s'inscrire dès à présent dans ce débat. Je vous remercie en tout cas pour le caractère complet de la réponse que vous avez apportée à cette interpellation qui se voulait constructive.*

**M. le Président.** – *La parole est à Mme Cassart-Mailleux.*

**Mme Cassart-Mailleux (MR).** – *Ma question était aussi très constructive. je n'ai pas dit que je n'avais pas fait quelques remarques pertinentes par rapport au projet, mais on est là aussi pour vous faire remarquer quelles sont les lacunes d'un projet. par rapport aux objectifs, évidemment, la volonté de combattre le réchauffement climatique, Monsieur le Ministre, nous sommes évidemment tous d'accord, l'objectif est tout à fait louable. Nous allons attendre, comme vous, les différentes remarques du Conseil d'État qui seront très importantes et vont peut-être mettre en évidence*

*quelques lacunes du projet. C'est fait pour cela. le côté juridique non bis in idem, nous verrons bien. Le Conseil d'État remettra certainement un avis en se positionnant par rapport à cela. La seule chose, à laquelle vous n'avez pas spécialement répondu, c'est quand je vous disais que les grands perdants étaient ceux qui avaient toujours été attentifs à cela et que les grands gagnants étaient ceux qui ne l'avaient jamais été. c'était une remarque qui était tout à fait pertinente. C'est vrai que les gens qui ont toujours été attentifs vont devoir encore acheter des voitures moins polluantes alors qu'ils ont toujours fait attention, et que les gens qui ont acheté des voitures qui étaient plus polluantes, s'ils font le moindre effort vont être réellement récompensés.*

**M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.** – *Ils doivent faire beaucoup, si vous regardez bien la grille d'application – c'est ce que j'avais d'abord pensé au début – je l'ai rectifiée, parce que je comprends bien votre remarque. en fait, si vous prenez quelqu'un qui a un véhicule, par exemple, de 250 grammes, qui passe à 190 grammes, il a fait un effort, il n'aura rien. Ce paramètre-là, vous avez raison de le soulever, au cours de l'analyse, nous nous sommes rendu compte d'un phénomène d'aberration, c'est pourquoi il n'aura rien. Il n'obtiendra que s'il passe en dessous des 146 grammes.*

**Mme Cassart-Mailleux (MR).** – *La remarque était pertinente et il faut essayer d'y trouver une solution. Vous êtes dans le bon chemin pour essayer de trouver cette solution. Juste une remarque aussi avec les différentes questions que M. Fourny a pu poser, je me suis dit aussi : «Primo conducteur achète une voiture. il trouve une place, il a une voiture de société dans les deux ans qui suivent. et puis, après dix ou quinze ans, il doit racheter une voiture.». Dans quel sens ira ce projet de décret par rapport à cela ?*

**M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement.** – *vous avez évidemment raison, puisqu'au sens du décret, il n'en a pas.*

**Mme Cassart-Mailleux (MR).** – *Ce sont des remarques avec lesquelles il faudra avancer. je pense qu'on y arrivera quand on analysera le décret en Commission, il faudra y être attentif. c'est vrai que c'est un délai assez court, aussi bien pour l'Administration que pour vous, pour le mettre en place, il faudra évidemment s'activer énormément. je souligne aussi la simplification administrative en disant que les contribuables ne devront pas remplir de document. J'ai interrogé le Ministre-Président sur ce domaine et je pense que c'est important de l'appliquer et*

*qu'on la voie concrètement. Si cela va dans ce sens-là, c'est aussi à souligner. Donc, lorsque le décret arrivera, on émettra évidemment les différentes remarques qui s'imposent. Évidemment, avant que le décret n'arrive, il faut bien souligner le problème des familles et des familles nombreuses qui ont souvent l'obligation d'acheter les voitures de type «mono space». cela, on y adhère tout à fait aussi.*

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

**Mme Dethier-Neumann (Écolo).** – *Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu que vous teniez compte de nos remarques. Si je résume deux points, je comprends bien le postulat que vous avez pris. vous avez dit : «J'ai fait ma démarche du point de vue écologique.» et vous mettez de côté un peu le volet social. je comprends que ce n'est pas évident d'être complet dans les matières Économie, Écologie et Social en même temps. Je vous suis dans ce postulat, et je dis : «D'accord, mais n'oublions pas de vérifier si c'est correct.». Vous avez dit que ce que font les Bruxellois et les Flamands n'est pas notre tasse de thé. par rapport à la Flandre, c'est un point de vue, par rapport à Bruxelles, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous quand on considère que tous les jours il y a deux millions de voitures qui de la Wallonie pénètrent dans Bruxelles et que les Bruxellois souffrent de ce problème de Santé. on ne peut pas, d'un côté, dire : «Wallonie et Bruxelles, c'est une synergie nécessaire. cela doit fonctionner ensemble. » et en même temps, par moments, oublier ce lien. Vous avez dit aussi que vous voulez faire un signe : «ce n'est pas une révolution ni une réforme, c'est plutôt un incitant.». Quand je vois qu'au niveau fédéral le signe d'aide se situe, par rapport au CO2 seulement à 115 grammes ou 105 grammes, à l'Europe, en 2010 vers 120 grammes, et à la Région wallonne vers 146 grammes, je me dis que le signe est faible. Vous dites que tout cela est très compliqué, je comprends, cela me semble être très technique. L'ampleur de la mise en place, de la traduction de cette idée est énorme. Je me pose une question, c'est la même question que je me suis posée pour le PEB, pour la performance énergétique où j'ai discuté avec votre collègue, le Ministre Antoine, mettre en place tout un système pour un résultat assez faible alors qu'un peu plus vous donnerait un résultat tellement plus grand : est-ce une bonne relation de rentabilité ? on ne peut pas, dans tous les cas, dire «pas à pas», il y a aussi des moments où on doit se dire : «C'est maintenant, on se donne les moyens, et on y va à fond !». Ou sinon, c'est trop compliqué de recommencer et d'aller plus loin après. c'est pour cela que je vous ai posé la question sur le calendrier caché. Cela vaut-il la peine de le faire pour si peu ?*

**M. le Président.** – *L'incident est clos. (M. Fourny, Président, reprend place au fauteuil présidentiel.)*

**Parlement wallon – Séance publique de Commission du Budget,  
des Finances et de l'Équipement.- Lundi 05 novembre 2007.**