

**MM. Stoffels et Fourny ont demandé à se joindre
À l'interpellation.**

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

M. Collignon (PS). Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, vous vous souvenez tous les débats qui ont animé notre Assemblée par rapport au projet de vignette autoroutière qui émanait de votre prédécesseur, projet qui, à mes yeux, avait au moins un avantage, celui d'être souple et facile à mettre en pratique. À l'époque, on parlait de retour, en terme budgétaire, de plus ou moins 25 millions d'euros, en disant que cela pourrait être compensé par une diminution de la taxe de roulage.

Le bon sens indiquait, malgré que la matière soit relativement régionale, de passer des accords de coopération puisqu'il suffit de circuler sur l'autoroute dans ce pays pour se rendre compte que, lorsqu'on circule, on peut très bien passer de la Wallonie à la Flandre puis revenir en Wallonie en passant par Bruxelles. Dès lors, il apparaissait plus sage de pouvoir réaliser un accord de coopération pour pouvoir mettre en oeuvre un péage routier qui aurait l'avantage d'affecter des nouvelles recettes émanant de nos concitoyens, mais permettant aussi aux étrangers de contribuer à l'entretien de notre réseau, puisque nous savons que nous sommes une plaque tournante à ce niveau-là. Il suffit de pratiquer la E42 pour s'en rendre compte.

Vous savez aussi que les choses ont été relativement loin sur ce projet de vignette, puisqu'il y a eu différentes réunions qui visaient à obtenir ces accords de coopération entre Régions. Tout le monde se souvient du futur Premier Ministre, M. Leterme, aux Pays-Bas et ce qui en ressortait: il s'alignait sur la position des Pays-Bas, enterrant quelque part le dossier des vignettes, en tout cas dans une mesure coopérative.

Si je prends soin de vous interpeller aujourd'hui, c'est parce que la presse s'est faite écho, le week-end dernier, des déclarations du Secrétaire d'État à la mobilité, M. Schouppe, qui a réagi à la décision des Pays-Bas de mettre en oeuvre, à partir de 2012, un péage routier, une taxe au kilomètre. M. Schouppe a fait une sortie dans la presse, signalant qu'il était favorable à l'instauration d'un tel système et d'essayer de le mettre en oeuvre dans notre ays.

La première question que je souhaite poser par rapport à cela, parce que la matière est régionale: il y a, à mes yeux, des difficultés qui sont à tout le moins pratiques. Si les Pays-Bas mettent en oeuvre cette solution, ils n'ont pas réfléchi. Depuis hier, cela fait plus ou moins une dizaine d'années qu'ils réfléchissent à cette possibilité.

Dès lors, a-t-on évalué le coût d'une telle mesure?

A-t-on des délais pour la mettre en oeuvre?

Qu'en sera-t-il des éventuels utilisateurs étrangers sur nos routes? Ce régime, cette mesure vous apparaît-elle juste dans la mesure où, quand on a des

territoires plus étendus, on ne peut pas reprocher à un habitant d'une telle province de rouler plus parce qu'il y a moins de service; ou à un habitant de Bruxelles qui va peu se déplacer parce que les services sont à proximité parce que les services en commun sont plus développés. À titre personnel, je trouve que c'est relativement injuste socialement. D'autre part, je trouve aussi qu'on pénalise fort le Travail : celui qui travaille plus est plus pénalisé. Il y a donc toute une série de questions qui m'apparaissent relativement pratiques.

Deuxièmement, je souhaite avoir une réaction plus politique par rapport aux propos de M. Schouppe. Vous pourriez me dire que j'aurais pu l'interroger. Je l'ai interrogé au Sénat jeudi dernier. La question que je me pose, c'est : est-ce que M. Schouppe exprime la position du Gouvernement fédéral ? Je l'ai interrogé et les réponses sont lacunaires.

Ensuite, puisqu'il s'exprime dans une matière où il n'a pas la main, puisque c'est une compétence régionale, y a-t-il eu une concertation avec les Régions et donc avec les Ministres compétents des Régions pour ce positionnement?

Troisièmement, cela veut-il dire que du côté wallon, on s'est résigné à ne pas mettre en place le projet de vignette qui, à mes yeux, était plus simple? Cela veut-il dire que l'on s'oriente vers cette taxe au kilomètre, dite taxe intelligente? A-t-on abandonné notre projet, au-delà des considérations que l'on pourrait avoir, en se disant que tout cela n'est pas très loyal, mais on est fort habitué, dans ce pays? Ce qui m'intéresse, c'est qu'on ait une solution qui soit pratique et qui puisse nous amener un retour, en terme budgétaire, intéressant pour vous permettre d'entretenir le réseau. Quoi que, vous avez passé un décret qui va vous permettre de le faire, mais néanmoins, une recette de 25 millions d'euros me semble relativement intéressante et je suis persuadé que sur le plan pratique, avant qu'on ne voit la réalité d'une taxe au kilomètre, il sera passé quelques années et peut-être quelques ministres. Je ne vous le souhaite pas. Peut-être que rapidement, vous serez appelé dans une autre fonction. C'est un autre débat. Toujours est-il qu'au plan pratique, je ne suis pas persuadé que ce soit la meilleure des solutions. Voilà un peu le corps des questions que je souhaitais vous poser dans le cadre de mon interpellation.

Mme la Présidente. La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, le péage routier : voilà un sujet qui suscitait déjà vives réactions lors de la précédente législature. Je pense qu'il en sera de même dans ces prochaines semaines

! Et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité vient de rejeter de l'huile sur le feu en déclarant dans la

presse, le 16 novembre dernier, qu'il était favorable à l'introduction d'un système de tarification au kilomètre en Belgique. Des propos tenus suite à l'annonce par les Pays-Bas d'introduire une telle taxe en 2012. Toutefois, il s'est empressé aussi de préciser que cette compétence revenait aux Régions. Notre réseau routier, maillage dense et complexe est aussi emprunté par un nombre sans cesse croissant de véhicules étrangers. Une longue réflexion sur la vignette n'a encore abouti aujourd'hui. Et pour cause : la mobilité dépasse notre

Région et nos frontières. Une approche cohérente et une position commune aux trois régions s'imposent. Au printemps dernier, l'ancien Gouvernement avait réaffirmé sa volonté de voir se concrétiser concomitamment et de manière concertée et à l'échelle des trois régions un système de péage des infrastructures touchant les voitures particulières et à l'instauration d'un droit d'autorisation à la durée basée sur une vignette évolutive.

À l'heure où le Secrétaire d'Etat à la Mobilité se dit favorable à la tarification au kilomètre, il me paraît essentiel de connaître l'état d'avancement des concertations entre les trois Régions. Comme vous le savez, Monsieur le Ministre, il faudra de toute façon, un accord de coopération.

Quelle est la position actuelle du Gouvernement Sur cet épineux dossier du péage routier?

Je tiens à souligner que quelle que soit la formule retenue, les personnes qui utilisent leur voiture pour des raisons professionnelles, les personnes qui habitent dans les zones rurales, de même que les familles nombreuses ne peuvent en aucun cas en pâtir.

Estimez-vous équitable de pénaliser un travailleur qui doit effectuer de longs trajets du domicile au travail ?

Doit-on pénaliser une famille nombreuse qui doit conduire ses différents enfants dans des lieux différents pour aller à l'école, se rendre à leur club sportif, etc ?

Comment arriver à une position unanime alors que les réalités géographiques seulement diffèrent d'une région à l'autre, voire même, d'une province à l'autre ?

N'est-il pas urgent de trouver une solution pour les véhicules étrangers qui profitent allègrement de nos routes alors que nous devons nous acquitter d'un péage en nous rendant chez eux? C'est le cas aujourd'hui en France, en Suisse et demain, aux Pays-Bas.

Vous avez évoqué, en octobre dernier, la possibilité de trouver une formule transitoire.

Pouvez-vous me détailler votre idée?

Si l'option du péage au kilomètre est retenue, a-t-on réalisé ou prévu une estimation du coût induit par cette mesure?

Quand comptez-vous apporter des avancées Concrètes dans ce dossier?

Dans ce dossier, réservez-vous des précautions suffisantes au respect de la vie privée et des ménages wallons ? Quel calendrier proposez-vous pour 2010 ?

Avez-vous estimé l'impact positif sur la mobilité et sur les réduction de CO² qu'aurait une telle mesure ainsi que toute autre forme de péage routier?

Un système uniforme et transparent ne serait-il pas plus judicieux entre régions et pays limitrophes?

Des contacts ont-ils été établis avec des Représentants néerlandais avant toute application ?

Par rapport aux engagements du Gouvernement wallon repris dans la DPR, en matière de fiscalité routière, sur quels points avez-vous déjà avancé?

Vous évoquez certaines échéances: 2010, c'est demain. Le temps ne doit pas avoir la main mise sur la fiscalité mais sur l'efficacité.

Le dossier stagne et les idées fusent de part et d'autre des frontières régionales, la seule peut-être commune est donc de voir aboutir ce projet de péage routier pour des raisons financières au nom de l'amélioration de la mobilité et de la protection de l'environnement.

Le Gouvernement wallon devrait pour une fois, se montrer davantage proactif qu'attentiste et faire en sorte que les automobilistes ne soient pas encore une fois, les nourriciers des finances wallonnes.

Je tiens, Monsieur le Ministre, à réellement affirmer notre position qui a toujours été la même depuis cinq ans, de dire qu'on comprenait très bien que les étrangers qui viennent sur le territoire wallon, puissent ou doivent payer puisqu'ils usent et abîment nos routes mais que nos ménages wallons par le biais de la taxe de circulation, de mise en circulation contribuent déjà et donc je voudrais que eux ne payent pas un franc de plus.

Mme la Présidente.

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je me joins aux propos tenus par mon collègue, M. Collignon, dans le cadre de son interpellation dont je ne partage pas seulement le contenu mais je vais essayer de le compléter. J'ai donc pu lire comme d'autres dans la presse: « taxe au kilomètre, la Belgique à la traîne » et je cite *Le Soir*. Sur base du modèle engagé aux Pays-Bas et un débat ultérieur sur cette taxe au kilomètre, certains s'interrogent sur cette possibilité de taxer le véhicule sur base de l'usage qu'on en fait et non sur la simple possession.

En effet, le Gouvernement hollandais a décidé d'introduire en 2012, une taxe au kilomètre parcouru tout en supprimant l'impôt sur l'achat ou la possession d'une voiture. Chaque voiture sera équipée d'un boîtier qui renseignera le nombre de kilomètres parcourus et fera l'objet d'une facture envoyée par un bureau d'encaissement. La taxe pourra être modulée en fonction des quantités de CO² émises par chaque modèle.

Suivant une certaine presse, cette idée semblerait

convaincre les spécialistes notamment, le Conseil supérieur des Finances. On regretterait qu'en Belgique, le dossier soit en commission suite à l'éclatement des compétences entre l'Etat fédéral et les Régions. En ce qui me concerne, je suis ouvert à toutes les idées et des idées peuvent paraître séduisantes au premier coup d'oeil mais il me semble quand même que nous devons nous arrêter quelques instants et nous poser plusieurs questions avant de nous lancer aveuglément dans une aventure quelconque.

En effet, le fait que l'Autorité publique impose déjà sur chaque litre de carburant, des accises, n'est-ce pas déjà lever une certaine taxe au kilomètre parcouru?

La quantité de carburant consommée augmente évidemment en fonction du nombre de kilomètres parcourus et donc forcément, il en va de même pour le montant des accises payées lors du plein d'essence. On peut également admettre que les grosses cylindrées contribueront plus que les véhicules plus économes.

Une différence est donc d'ores et déjà établie en fonction des quantités d'émissions, un premier objectif pourrait-on croire, serait éventuellement en voie d'être atteint.

N'est-il donc pas plus intéressant pour les voitures immatriculées en Belgique, d'opter pour un système simple et je fais référence à ce que mon collègue, M. Collignon, a évoqué dans son interpellation, plutôt que d'introduire un nouveau système qui demandera un investissement administratif et technique coûteux et qui complexifiera la vie des automobilistes. D'autant qu'il faudra aussi trouver une solution pour ce qui concerne les voitures d'origine étrangère de passage en Belgique.

Autre élément de ma réflexion : aux Pays-Bas, on aura donc une taxe d'un montant de 6,7 cents par kilomètre. Ce qui fait 6,7 euros pour 100 kilomètres de plus à payer

; ce qui équivaut, dans les faits, pour une voiture qui consomme 6 litres sur les 100 kilomètres à une augmentation du prix du carburant de 1,11 euro par litre.

M. le Ministre fédéral, quant à lui, avait parlé d'une augmentation de 3 cents. En effet, une voiture qui roule en moyenne 20.000 kilomètres sur le réseau où les taxes seront prélevées sur une année, un coût supplémentaire s'élèverait à 1.340 euros par an. Là encore, il faut bien faire la différence entre les régions rurales et urbaines qui ne se trouvent pas toutes dans la même situation, M. Collignon l'a d'ailleurs évoqué alors que ce montant serait compensé, suivant certaines versions, par la suppression de la taxe d'immatriculation ou de la taxe annuelle sur les voitures. Permettez moi d'avoir quelques doutes.

Monsieur le Ministre, je pense qu'il faudra que quel que soit le système adopté, que celui-ci soit non

seulement écologique mais également socialement acceptable. La mobilité n'étant pas le privilège réservé à quelques-uns. J'attire donc votre attention sur la nécessité de ne pas mener une politique où permettez-moi de faire cette caricature -, la voiture serait réservée aux riches et le bus aux pauvres. Par contre, je propose qu'un régime d'aides plus poussé et plus différencié en termes sociaux soit instauré privilégiant d'une part le recours aux voitures non polluantes et pénalisant d'autre part, les voitures moins écologiques tant en ce qui concerne les CO² que les particules fines. Monsieur le Ministre, je souhaite connaître votre point de vue sur mes interrogations.

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

M. Fourny (cdH). Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, c'est un débat que nous avons suivi à de nombreuses reprises et qui s'est déroulé à plusieurs reprises dans cette Commission durant cinq années et on n'en est toujours resté aux déclarations du Ministre Daerden. A l'époque et de manière factuelle, on n'a toujours rien vu venir et on n'a pas avancé. C'est vrai que ce débat est toujours d'actualité aujourd'hui.

J'aimerais, en définitive, connaître l'avis du Gouvernement sur cette problématique. Va-t-on avancer oui ou non? Va-t-on en débattre oui ou non ? Pourquoi ? Il y a un débat qui porte sur la circulation des camions qui est réglé, il y a l'eurovignette. Il y a une taxe au kilomètre qui est envisagée. Elle me paraît être intelligente puisqu'on transporte de la marchandise et il est normal qu'elle soit taxée en fonction des kilomètres parcourus. C'est l'évidence même et les transporteurs facturent leurs prestations aux kilomètres parcourus. Pour moi, ça ne pose pas de problème. Le vrai débat est de savoir ce que l'on veut faire au niveau des véhicules automobiles privés et de société aussi. Je pense que Mme Cassart a fait une réflexion intéressante. Faut-il tuer tout ce qui est gras dans ce pays? Je ne le pense pas. Les gens qui travaillent doivent aussi être soutenus au travers de l'activité et on ne doit pas non plus poursuivre une rage taxatoire.

Ma question, Monsieur le Ministre, est de savoir, que va-t-on faire ? Va-t-on poursuivre ou non ? Dans quelle voie? Va-t-on vers une taxation au kilomètre? Mon point de vue, je l'ai déjà dit et je le redis encore. Personnellement, j'y suis opposé même modalisée parce que des régions rurales telles que nous les connaissons notamment dans le Sud, en province de Luxembourg en particulier, non seulement, nous avons des kilomètres à parcourir pour nous déplacer vis-à-vis des administrations, des commerces, du travail, de la vie quotidienne et sociale des gens, mais outre ces déplacements pour pouvoir se procurer le minimum de services, les familles doivent généralement avoir deux véhicules. Cela pose évidemment aussi un problème d'une double imposition par rapport aux possibilités et

moyens de développement que nous avons dans les zones rurales. Donc, là, vraiment, je suis très réservé sur la question et je redis mon point de vue à l'occasion de ce débat parce que je souhaite que quelque part, il soit véritablement inscrit.

Pour le péage autoroutier, la question se pose aussi mais a-t-on vraiment la possibilité d'installer des barrières de péage dans notre région où on a un réseau autoroutier pléthorique. Il y a des sorties partout. Concrètement, ce n'est pas possible. Je ne sais pas comment on va s'en sortir.

Pour le GPS, le système qui a été prouvé au niveau de la Hollande me paraît un peu curieux. Aller confier une taxe au kilomètre sur base d'un système géostationnaire d'origine américaine qui au départ avait une vocation militaire et puis qui est devenu maintenant un système de type purement commercial, ça me paraît aussi assez surprenant. Je pense qu'il y a quand même là, matière à réflexion. Maintenant, pour ce qui concerne la vignette, doit-on y arriver? Au moins, dans les déclarations des uns et des autres, et notamment celles du Secrétaire d'Etat, la réponse a quand même été relativement claire, il s'agit d'une compétence régionale. La question qui se trouve à être posée maintenant Monsieur le Ministre, est : va-t-on vers un accord de coopération? Souhaite-t-on aller vers un accord de coopération? Ça, c'est le vrai débat. Rentre-t-on dans cette discussion là, oui ou non? Si oui quand et dans quel délai souhaitons-nous avancer?

Donc cela me paraît quand même être important comme débat. Souhaitez-vous vous engager dans cette discussion dès à présent? Si oui, sous quelle forme et dans quel délai? Voilà, à mon sens, le vrai débat, savoir si on veut avancer ou non dans cette problématique qui me paraît effectivement être extrêmement importante d'un point de vue budgétaire.

Tout en considérant, et là je pense que vous y avez toujours été attentif, l'aspect touristique par rapport aux régions limitrophes ou frontalières que nous connaissons, où là il ne faudrait pas non plus pénaliser les gens qui viennent par voiture dans notre pays en leur imposant le paiement d'une vignette forfaitaire de 25 euros pour passer 24 heures ou passer deux ou trois jours dans notre pays puisque le tourisme de courts séjours et de gîtes s'est extrêmement développé ces dernières années et est très porteur dans notre région. C'est l'avenir. Et donc il faut aussi pouvoir l'intégrer dans la réflexion. Voilà la question que je souhaitais pouvoir aborder avec vous aujourd'hui. Avançons-nous vers la vignette? Si oui, sous quelle forme, dans quel délai?

Et connaître aussi votre position par rapport au système hollandais qui a été mis de taxer au kilomètre qui me paraît en tout cas prohibitif par rapport aux zones rurales et par rapport à la réalité de la Wallonie et des distances à parcourir dans notre Région.

Mme la Présidente. Merci pour tous les

intervenants. La parole est à M. Lutgen.

M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. D'abord quelques éléments. Sur le plan budgétaire, nous avons prévu une recette effectivement de 25 millions d'euros à partir de 2011 dans le cadre de la trajectoire budgétaire. En termes de recettes issues de la « vignette » puisque le temps du sparadrap qu'on met sur le pare-brise tel une version suisse est un peu révolue et je crois qu'on doit aller vers d'autres types de péage.

Deux, bien sûr qu'il n'est pas question de pénaliser, ce serait la moindre des choses, nos habitants et faire en sorte que il y ait une contribution pour ceux qui ne font finalement que traverser notre région. Et il faut être juste, il y a des règles européennes qui existent en la matière aussi et on ne peut que s'y soumettre.

Aspect et critère rural évidemment, on doit en tenir compte par rapport à tous les systèmes, quel que soit le système qui pourrait être mis en place. Tenir compte finalement de la réalité, quand je dis « rural », c'est la réalité d'un habitant par rapport à son accès aux transports publics, ses obligations professionnelles, de la réalité de son travail. Il est clair qu'on doit tenir compte de cette réalité là et de transformer cela en coefficient réducteur.

On doit tenir compte aussi de la réalité de la famille, des aspects familiaux, familles nombreuses et autres. Je suis parfaitement d'accord avec vous. Donc pour répondre d'abord à la première question, le système des Pays-Bas, d'après les éléments que j'en ai, il est pour le moins imparfait, il ne rencontre pas la réalité de ce que je viens de dire en termes d'objectifs, de critères à atteindre par rapport à une vignette. Même si la DPR a dit que nous pourrions aller jusqu'à une vignette effectivement spécifique en Wallonie, croyez bien que la volonté n'est pas un jour d'arriver à cela. La réalité est d'avoir un accord entre les Régions, d'avoir une Belgique qui parvient encore à se parler, à s'écouter, qui a des besoins budgétaires au nord, au centre comme au Sud du pays et qui doit avoir un système commun évidemment au travers des trois Régions concernées.

Comme M. Fourny l'a dit, il y a d'autres qui l'ont dit aussi, il y a déjà l'euro vignette qui existe au travers des camions, il ne faut pas l'oublier, et que nous avons au-delà de la réalité de ces vignettes, deux manettes sur lesquelles nous pouvons intervenir. D'une part la taxe d'immatriculation comme l'a dit Mme Cassart-Mailleux, qui est une taxe de circulation, et d'autre part la vignette. Et donc c'est en fonction de ces deux éléments et des curseurs, des niveaux auxquels on peut mettre les choses qu'on peut faire en sorte qu'il y ait une neutralité pour les habitants de notre Région pour qu'ils ne soient pas mis à contribution et que nous puissions aussi toucher directement la réalité des personnes, des véhicules qui ne font, comme je vous le disais tout à l'heure, que traverser notre Région.

Par rapport à cet élément et sur l'aspect touristique puisqu'il y a l'aspect «rural» parce que ce n'est pas que rural, c'est la situation de chaque personne, ses obligations, le fait qu'elle doit aller au travail, déposer son enfant, etc, il y a l'aspect famille nombreuse, il y a l'aspect touristique. J'y tiens beaucoup à l'aspect touristique. J'avais fait réaliser en son temps par la société Ipsos une étude aux Pays-Bas pour voir quel serait l'impact sur le tourisme dans notre Région d'une vignette en fonction évidemment du prix, puisque mon prédécesseur avait annoncé dans un premier temps 50 euros si mes souvenirs sont exacts. Et donc, j'ai demandé tout simplement qu'on puisse réaliser une étude, et je vous rappelle que les Hollandais représentent la majeure partie des touristes qui viennent chez nous et contrairement à certaines idées reçues, ils consomment chez nous, ils investissent chez nous. Certains le regrettent parfois, l'impact est quand même important. Le tourisme, c'est 60.000 emplois en Région wallonne, c'est 5% de la richesse produite et c'est un secteur qui est en pleine croissance. Donc c'est difficile de faire mieux que cela, et les Flamands et les Hollandais y contribuent pour la plus grande part.

Qu'a montré cette étude? Qu'il fallait tenir compte qu'un touriste, hollandais par exemple, reste d'abord un peu plus de 2,3 jours chez nous. Que la moyenne de dépenses est d'un peu plus de 120-130 euros. Je dis les chiffres de mémoire de l'époque, je me trompe peut-être à quelques euros près. Et donc, l'impact d'une vignette par exemple ou d'une contribution à 50 euros, il est trop élevé puisque certains m'ont sorti : regardez en France, regardez en Suisse. Le budget moyen de vacances en Suisse ou le budget moyen des vacances en France, il n'est pas le même que le budget moyen chez nous. Ce qui veut dire qu'il y a un risque de détournement finalement. Une partie de la clientèle qui partirait vers l'Allemagne ou qui resterait au Pays-Bas puisque le séjour est assez court, c'est essentiellement vers les attractions touristiques. En discutant avec les Attractions et tourisms notamment, j'ai fait toute une série de propositions le cas échéant de dire: pour ceux qui viennent visiter une attraction, moyennant évidemment le fait de montrer qu'ils ont bien payé cette vignette, c'est d'avoir, par exemple, une ristourne. Cela demande quand même de mettre en place tout une série de systèmes.

On peut une fois en discuter ici sans aucun problème mais je peux vous remettre l'étude sans aucune difficulté. Je crois que le prix qui était acceptable, c'était 10 euros. De dire, « je vais un week-end ou une journée en Belgique, cela me coûte 10 euros au niveau d'un péage ou d'une vignette, c'est acceptable et ça ne va pas m'empêcher d'y aller». Donc il y a un effet de rupture. On pouvait avoir un système à ce moment là de dire c'est pour un week-end ou c'est pour une semaine.

Vous réservez sur internet, vous pouvez prendre à l'année à 50 euros mais vous pouvez prendre aussi simplement un séjour d'une semaine, de dix jours ou de quinze jours et vous payez finalement en fonction

de l'utilisation réelle de la voirie puisque cela correspond en principe à l'utilisation de celle-ci.

Tout cela pour vous dire que au delà de tous ces éléments là, des critères, des principes, des objectifs, je m'en voudrais d'abord de répondre à la place de

M. Schouppe, sur l'aspect : est-ce une position personnelle ou une position du Gouvernement?

Moi, la position que je viens de vous donner, c'est une position de l'ensemble du Gouvernement avec un aspect de négociation informel pour l'instant qui intervient: la discussion entre les Régions. Je crois qu'on doit faire preuve d'ouverture aussi vis-à-vis des types de systèmes qui peuvent exister. Il ne faut pas dire: «le système hollandais, faut tout jeter à la poubelle». Il y a des choses qui sont intéressantes dans le système hollandais. Il y a le problème réel du nombre de kilomètres parcourus et donc ne pas avoir des coefficients et des éléments comme cela d'après ce que j'ai comme informations. Je veux simplement dire que je ne vais pas fermer, je ne vais pas mettre trop d'obstacles ou construire des murs de difficultés par rapport à des négociations qui vont

avoir lieu dans les prochaines semaines et les prochains mois. Sinon chacun va dire : « moi si c'est pas comme ça, je n'en veux pas ». Alors, c'est sûr que dans deux ans on discute toujours et on n'y arrive pas. Or, il faut donc laisser un espace de discussion, un espace de négociation et avec

l'obligation absolue d'atteindre effectivement un résultat l'année prochaine. Cela ne dépendra pas que de nous, malheureusement. Mais cela dépendra de la bonne volonté des trois Régions. Il y a quand même des éléments qui ont changé. Depuis le début de cette discussion, qui date quand même d'il y a quelques années, et aujourd'hui, la situation financière, budgétaire notamment du Nord du pays n'est plus aussi reluisante que par le passé. La mienne non plus vous allez dire mais enfin bon, on est dans une réalité où les besoins en termes de recettes sont plus importants qu'auparavant. Cela permet d'avoir parfois une vision un peu plus ouverte par rapport à la réalité des besoins et des recettes pour pouvoir financer l'ensemble. Donc cela, c'est un point positif.

Deux, il y a des avancées technologiques, reconnaissons-le, qui sont de plus en plus importantes pour avoir peut-être d'autres types de systèmes.

Et trois, je rappelle que, et je reviens et j'en resterai là, la discussion que nous avons eue tout à l'heure sur le décret SOFICO, je vous renvoie vers toute une série d'éléments que j'ai pu avancer, notamment le système de comptage qui existe déjà sur certains tronçons qui montrent que nous pourrions aller plus loin. Mais chaque fois en tout cas, quel que soit le système, croyez le bien, les

différents éléments que vous avez développés les uns et les autres sur l'aspect rural, sur l'aspect famille nombreuse et touristique devront être pris en compte dans une sorte de coefficient, de ristourne ou d'élément en faisant attention à des aspects juridiques puisque on doit respecter l'ensemble des critères en la matière. On doit en tenir compte, on ne peut pas dire que cela n'existe pas sinon ce serait particulièrement discriminatoire pour toute une partie de nos concitoyens qui ont déjà l'inconvénient de ne pas avoir accès aux transports publics qui, en plus de cela, seraient encore frappés de la réalité.

Tout dernier élément, c'est plus à l'attention de M. Collignon, sur les accises, sur l'ensemble des montants aussi, n'est-il pas plus judicieux d'avoir une réflexion en tout cas globale parce que au-delà de la «**vignette**», vignette ou pas vignette, d'avoir une réflexion plus large et plus totale sur l'ensemble de la fiscalité automobile

? En tout cas, dans les prochains jours, je plaiderai pour qu'on puisse inclure tous les éléments et pas seulement une partie des éléments

; qu'on puisse utiliser un levier à la rigueur pour éviter de mettre en place et j'attire votre attention là-dessus, sur l'impact de la charge administrative que tout cela va représenter. Si c'est pour mettre en place et devoir engager des dizaines et des centaines ou pas grand chose en tout cas, je trouverais cela totalement ridicule. Donc il y a peut-être moyen, de façon intelligente, en tenant compte...

Le système français qui a été mis en place, au delà des péages classiques en France, la réflexion sur la fiscalité automobile en France, au point de départ était intéressante. À l'arrivée, ce n'est pas tout à fait ça puisque reconnaissons que, en prenant uniquement l'axe du CO2, cela a eu des impacts fort différents et notamment pour le milieu rural et autre. Mais d'avoir des chèques «environnementaux» par exemple de réduction pour les personnes des familles nombreuses, pour les personnes éloignées des transports publics etc, et en contre partie avoir une fiscalité différente et surtout faire en sorte que ceux qui viennent sur le territoire contribuent réellement et concrètement aux investissements d'entretien et autres, et des infrastructures, ça, ça me paraît être un bon système. Mais on est pleinement dans une coordination non pas uniquement aux investissements d'entretien et autres, et des infrastructures. Cela me paraît être un bon système, mais on est pleinement dans une coordination non pas uniquement entre les trois Régions, mais avec l'Etat fédéral également puisqu'il y a tout le levier fiscal fédéral, accises et autres, qui intervient au travers de cette réflexion.

Mais il y a moyen de faire quelque chose de très bien effectivement et de très juste. C'est cela le plus important au travers de la réalité de cette fiscalité.

Voilà ce que je pouvais vous dire. Je ne suis pas rentré, veuillez m'en excuser, dans des détails de

discussions de négociations qui sont informelles tout simplement parce que je veux pouvoir les réussir et je ne veux pas y aller comme un fanfaron en disant «j'exige que... et la vignette ce sera comme ça et comme ça... Vous allez voir ce que vous allez voir» et dans cinq ans on sera toujours au même point.

Je veux laisser une chance tout simplement à la discussion, à la concertation, à la négociation, avec la Flandre et Bruxelles.

Mme la Présidente. J'invite ceux et celles qui Sont intervenus à répliquer. La parole est à M. Collignon.

M. Collignon (PS). Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, j'ai écouté attentivement vos réponses, Monsieur le Ministre et je vais retenir trois ou quatre éléments.

Premier élément, j'entends bien qu'il ne serait pas judicieux de jeter de l'huile sur le feu et d'arriver avec des positions fermées à l'entame d'une renégociation. J'ai plutôt envie d'appeler cela ainsi, parce qu'il me semble que quand votre prédécesseur avait fait la proposition de la vignette, je ne pense pas qu'il était resté tout seul dans sa région et que des concertations avaient eu lieu et que l'on avait été relativement loin.

Ceci étant, je n'ai pas entendu non plus que vous me disiez que M. Scoupe lui, vous avait concerté avant de faire ses déclarations, ce qui ne me semble pas être le cas, je pense.

En tout cas, c'est une information. Je peux donc partager ce point de vue là. Ceci étant, à titre personnel, je pense avoir retenu de l'ensemble des déclarations, et vous avez été clair en disant, si je peux résumer, pas de péage type hollandais, mais on ne va pas tout jeter, il y a des choses peut-être à prendre, etc. ...n'ayons pas de position fermée.

J'entends aussi mes Collègues qui représentent trois des quatre partis représentés au Parlement où il y a un certain consensus qui se dégage plus ou moins sur la formule qu'on souhaiterait voir adaptée dans notre Région, notamment en prenant compte des familles des zones rurales. Là je pense qu'il y a un certain consensus qui se dégage. Ceci étant, j'attire l'attention sur le fait qu'à mon sens, ce sera probablement le premier qui sera pris qui imposera ses vues et je tiens à attirer votre attention sur une réponse à une recommandation du Conseil interparlementaire du Bénélux, parce que vous savez qu'il y a eu une recommandation de ce type là où seulement deux personnes se sont abstenues, M. Lebrun et moi-même pour ne pas les citer, ce qui est relativement rare dans une interparlementaire dans le cadre de laquelle le Conseil interparlementaire demandait au Comité des Ministres de prendre attitude en essayant d'avoir une vue commune sur ce qui est à la fois la sagesse, mais vous connaissez les autonomies aussi des volontés des pays de garder leurs prérogatives.

Néanmoins, je viens de me faire tenir la réponse qui date du 20 novembre et qui est une réponse qui déclare ceci : «qu'une déclaration d'intention

ministérielle relative au péage routier est en cours de préparation ». Donc « ministérielle », cela veut dire des trois pays qui retiendraient une approche commune du péage routier dans le Bénélux. Alors j'espère, à tout le moins que lors de cette déclaration d'intention on tiendra tout de même compte des Régions qui ont la compétence, et que vous serez à Tout le moins avisé de la note ministérielle.

Tout cela pour vous dire que oui, je partage le fait, comme vous l'avez dit, de ne pas aller fermer les négociations, mais j'ai néanmoins le sentiment que si deux ou trois des quatre parties prenantes se mettent d'accord, nous n'aurons qu'à nous aligner et nous aurons difficile de faire passer un projet qui soit en adéquation avec ce que nous souhaitons.

Deuxième élément, j'ai envie de dire qu'il est temps, parce que si la DPR prévoit 25 millions d'euros, cela veut dire qu'on a déjà perdu 25 millions d'euros annuellement. On aurait pu réaliser les choses telles qu'on le souhaitait. Et je pense que ce n'est pas un dossier qui sera facile à mettre en oeuvre, que l'on a soulevé pas mal de problèmes pratiques. Nous vous faisons confiance dans ce dossier-ci et je pense qu'il faut être extrêmement vigilant et qu'au nord du pays on va sans doute plus jouer une solidarité batarde, vous connaissez mon point de vue par rapport à cela.

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). Je remercie M. Le Ministre pour sa franchise dans cette réponse.

Il est vrai, comme vous l'avez dit, Monsieur le Ministre, que vous inscrivez 25 millions d'euros pour un budget futur 2011, mais je pense que vous avez raison, il faut faire des programmations, il faut quand même voir comment peut se dérouler l'avenir.

C'est vrai qu'on aurait souhaité que cette vignette atterrissage ou qu'un système équivalent atterrisse plus vite, mais vous venez d'avoir le dossier en charge et donc je comprends aussi tout à fait une certaine discrétion par rapport à votre négociation qui s'entame. Je crois qu'on ne négocie pas tout sur la place publique. Je crois que vous avez peut-être un peu de temps pour pouvoir négocier cela.

Vous nous dites que ce qui est mis en place aux Pays-Bas est tout à fait imparfait. Je crois donc qu'il faut peut-être essayer de regarder quels sont les défaillances et essayer de trouver des solutions.

Pas mal de réflexions ont été avancées par M. Collignon et que je peux partager, mais je terminerai simplement en disant que je crois qu'il faut vous laisser encore un peu réfléchir, voir un peu comment vous allez trouver la solution. Nous sommes maintenant au mois de novembre et il faut essayer peut-être qu'au début du premier trimestre de l'année prochaine, d'avancer réellement avec des choses concrètes sur le dossier. Viendra alors à l'Opposition de voir si ce que vous avez mis sur la table peut nous satisfaire ou pas, mais je ne vais pas maintenant vous taxer d'une position négative sans

avoir vu au moins ce qui arrivera.

Mme la Présidente. La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). Merci Monsieur le Ministre pour la réponse que vous venez de donner. Permettez-moi de partager trois petites réflexions avec vous.

La première, quelle est normalement la nature de cette taxe au kilomètre? D'après ce que j'en comprends, c'est une taxe qui s'auto-efface à partir du moment où je ne fais pas de kilomètres. Donc, si l'objectif est atteint, la taxe s'auto-efface. Si c'est une taxe pour récolter des recettes, il faut parler de taxe tout court, sans objectif écologique derrière. Si par contre, c'est une taxe avec un objectif écologique, à partir du moment où l'objectif serait atteint, elle n'existera plus.

Cela est un élément à prendre quand même en considération dans ce débat. Il faut aussi quelque part rester honnête vis-à-vis du citoyen et dire: «l'objectif de la taxe est-il d'avoir des recettes supplémentaires ou est-ce que ce sont des objectifs écologiques ?

Deuxièmement, j'ai été assez sensible par rapport à votre argument lorsque vous disiez que vous devez faire preuve d'ouverture, c'est évidemment vrai, d'autant plus que quelque soit le système que nous mettrons en place en Belgique, ce doit être un système négocié entre les trois Régions qui ont la compétence en la matière. Mais j'insiste également pour que le système qui va être mis en place réponde également aux critères de simplicité parce que déjà à l'heure où nous sommes, la vie de l'automobiliste est devenue assez complexe sur le plan administratif, et le fait qu'il reçoive encore régulièrement des factures supplémentaires ou des kilomètres en plus alors qu'il essaye de vérifier et de comprendre les factures qu'on lui envoie, cela va lui compliquer la vie, ce qui n'est pas nécessairement l'objectif voulu.

Troisièmement, j'ai été assez sensible par rapport à l'argument que vous avez avancé en matière de neutralité des coûts. En voulant intégrer la problématique dont nous discutons maintenant dans une réflexion globale en matière de fiscalité automobile, je trouve que c'est la bonne attitude à prendre à l'heure actuelle parce qu'effectivement, le système hollandais d'après ce que j'ai pu en lire dans *Le Soir*, 6,7 cents par kilomètre, cela fait 6,7 euros pour cent kilomètres et pour une voiture qui consomme six litres au cent kilomètres, c'est l'équivalent d'une augmentation du prix du carburant de 1,11 euros. Bonjour et bienvenue à la discussion.

Mme la Présidente.

La parole est à M. Fourny.

M. Fourny (cdH). Je remercie M. le Ministre pour la réponse apportée. Donc l'objectif clair, budget 2011. Donc un accord pour la fin de l'année 2010. L'unanimité qui se dégage de tout ce débat porte en fait sur la volonté que nous avons tous d'avoir des routes en parfait état et de trouver les

moyens budgétaires pour le faire.

Vous avez le décret SOFICO qui va vous le permettre dans une certaine mesure parce que de manière complémentaire, pour atteindre cet objectif, il y a aussi d'autres mesures à côté à mettre en oeuvre, notamment au niveau du pesage des camions, au niveau de l'établissement des cahiers des charges, à rendre les travaux mieux réalisés ou en tout cas mieux surveillés. Enfin, il y a toute une série de politiques en parallèle à mener, complémentaires à cette volonté de trouver des financements et donc là je pense que le débat en tout cas est engagé dans le souhait, la volonté des uns et des autres d'aboutir à terme à ce que nous ayions un réseau routier digne de ce nom et en tout cas praticable par tous et toutes dans les meilleures conditions.