

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES QUESTIONS

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DES FINANCES ET DES AFFAIRES GÉNÉRALES

**CHARGÉE DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES,
DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA FONCTION PUBLIQUE
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE ALGEMENE ZAKEN

**BELAST MET DE BEGROTING, DE EXTERNE BETREKKINGEN,
DE ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, HET OPENBAAR AMBT
EN HET WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK**

RÉUNION DU LUNDI 11 JUIN 2018

VERGADERING VAN MAANDAG 11 JUNI 2018

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

Présidence : M. Charles Picqué, président.

[105]

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de voorwaarden om gebruik te kunnen maken van de verlaagde registratierechten".

[111]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "het stabiliteitsprogramma 2018-2021".

[115]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "het recht op redelijke aanpassingen voor ambtenaren met een handicap".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

[119]

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Kanfaoui.

INTERPELLATION DE M. ABDALLAH KANFAOUI

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "la mise en place de Bruxelles Fonction publique".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

[123]

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. ABDALLAH KANFAOUI

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "l'intensité de R&D de la Région bruxelloise".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[127]

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'édition 2018 de la Journée européenne du Numérique".

M. le président.- À la demande de l'auteure, la question orale est transformée en question écrite.

[133]

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

[135]

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la réforme annoncée de la fiscalité automobile".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation de M. De Wolf est considérée comme retirée et l'interpellation jointe devient l'interpellation principale.

[137]

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "le rapport du groupe d'experts relatif à la réforme de la fiscalité automobile".

[139]

INTERPELLATION JOINTE DE M. JULIEN UYTENDAELE,

concernant "le rapport de la task force régionale sur la réforme environnementale de la fiscalité automobile".

[141]

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Dans son accord de majorité, le gouvernement affirmait sa volonté d'"améliorer la qualité de l'air des habitants de notre Région. La qualité de vie du Bruxellois se voit affectée par les particules fines et la pollution de l'air. Le gouvernement poursuivra, en vue de réduire la congestion routière, l'exécution de l'accord politique du 21 janvier 2014 et l'exécution de l'accord de coopération du 31 janvier 2014. Dans ce cadre, le péage urbain ne se justifiera pas. Les taxes de circulation actuelles pourront entre-temps être réformées en vue de valoriser les véhicules performants au niveau environnemental."

À la suite du transfert des compétences réalisé par la sixième réforme de l'État, le gouvernement bruxellois a décidé de mandater un groupe d'experts indépendants ainsi que la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) pour travailler à une réforme des taxes de mise en circulation (TMC) et de circulation annuelle (TCA). Ces experts étaient donc chargés de réfléchir à une réforme de la fiscalité automobile qui appuierait une politique d'amélioration de la qualité de l'air en Région bruxelloise et de lutte contre la congestion automobile.

[143]

La semaine dernière, nous avons eu la chance d'entendre deux experts présenter leur travail, à grand renfort de questions et de réponses. Malgré la densité de leur présentation, j'ai trouvé les développements qu'ils nous proposaient particulièrement intéressants. Ils m'inspirent deux constats.

Premièrement, l'empreinte de la Febiac ne transparaissait pas vraiment dans le texte, puisque la nécessité de renouveler le parc automobile n'a été évoquée qu'à une ou deux reprises.

Le deuxième élément intéressant résidait dans la volonté de poser un choix clair - à savoir la lutte contre la pollution de l'air - et de proposer une formule de calcul simple. Celle-ci reposerait pour 75% sur le type de moteur - diesel ou essence - et pour 25% sur les émissions de CO₂, avec la norme européenne Euro 6 comme référence.

Cette proposition simple présente toutefois l'inconvénient de ne pas englober l'ensemble d'une problématique qui s'avère complexe, comme souvent.

[145]

Une petite réflexion sur la question des carburants : il n'est plus du tout question du LPG, alors que bon nombre d'automobilistes utilisent ce type de carburant. Ce n'est pas parce qu'on veut faire simple et lisible qu'il faut perdre de vue les détails. Les automobilistes sont en droit de se demander ce qui va se passer dans leur situation précise, avec leur voiture et leur type de carburant. La question de l'impact de cette décision se pose donc.

L'étude a été présentée, ou disons plutôt qu'elle a été livrée aux médias. Nous avons donc pu lire, sur des doubles-pages dans les journaux, que la fiscalité automobile bruxelloise allait changer, alors que le gouvernement n'avait pas donné son aval ni effectué de choix clairs.

Comment se fait-il qu'une étude de ce type-là parvienne, sans validation politique, aux mains de journalistes ? Cela pourrait prêter à confusion et induire les Bruxellois en erreur, puisque aujourd'hui, des options sont annoncées, sans avoir fait l'objet d'une décision.

Une certaine inquiétude s'empare de la population bruxelloise, une semaine après l'annonce de la fin du diesel. On s'est rendu compte qu'il fallait encore y réfléchir, demander un rapport, recourir à des experts, etc. Une fois de plus, on a l'impression d'être face à une annonce qui reste finalement sans effets. Il en va de même pour la fiscalité automobile : beaucoup de bruit pour rien. Que comptez-vous donc faire de ces conclusions ?

[147]

Ensuite, de quelle réforme s'agira-t-il ? Nous avons entre-temps entendu beaucoup de choses. Notre groupe, qui a analysé attentivement le rapport, a adressé une série de remarques aux experts lors de leur audition, et j'aimerais les résumer ici.

Le choix de la norme Euro n'est pas neutre. D'autres systèmes existent - sans doute imparfaits, eux aussi -, à l'instar de l'écoscore, mais qui intègrent d'autres critères, notamment le bruit. En outre, on a pu voir dans l'actualité, avec l'affaire Volkswagen et le "dieseltgate", les limites de ces normes européennes, qui sont trop peu testées en conditions réelles. Leur fiabilité peut donc être légitimement remise en question.

Sur cette question du contrôle, les experts sont plutôt laconiques. Ils se limitent à dire qu'il existe une base légale et que les choses avancent. Néanmoins, nous ne disposons toujours pas à l'heure actuelle d'un organe indépendant de contrôle de ces normes et de leur efficacité, et ce encore moins en situation réelle.

L'autre problème qui se pose est celui de l'équité. C'est un point fondamental. Le rapport n'envisage aucun mécanisme de correction sociale. Il se borne à signaler qu'il sera nécessaire d'y réfléchir. La question se pose pourtant, puisque des simulations nous apprennent que les véhicules récents fonctionnant au diesel et les grosses cylindrées seront davantage favorisés que les voitures de plus petit gabarit et de puissance plus

faible. Cette question cruciale est, elle aussi, évacuée par cette volonté de simplicité, certes louable, mais non sans défaut.

[149]

Un autre élément, et non des moindres, est que la poursuite d'un objectif environnemental doit intégrer la question de l'insécurité routière. Notre environnement urbain n'est pas fait que de particules fines et de pollution de l'air, il est aussi fait d'un espace public à 67% occupé par la voiture, qu'elle soit en mouvement ou stationnée.

Il est aussi fait de centaines de milliers de voitures qui traversent chaque jour notre Région et génèrent de la pollution, mais aussi des accidents et de l'insécurité. À cet égard, le système proposé ne fait aucune distinction entre les véhicules en fonction de leur masse. On peut donc tout à fait imaginer un énorme "pick-up" qui roulerait soi-disant au CNG - ou qui fonctionnerait même à l'essence, comme c'est souvent le cas - et qui ne devrait payer aucune taxe de circulation ou de mise en circulation.

La question du gabarit, de la masse des véhicules, doit donc aussi être intégrée dans le calcul et dans l'évolution de la fiscalité automobile, si nous ne voulons pas passer à côté d'un autre objectif environnemental majeur, qui concerne notre intégrité physique, en particulier des plus fragilisés d'entre nous.

Enfin, la fiscalité automobile ne peut pas tout résoudre, nous sommes bien d'accord, mais comme je le disais en préambule, l'objectif est double : il y a d'une part la question de l'environnement et de la qualité de l'air et, d'autre part, celle de la mobilité. Force est de constater que la solution proposée n'atteint absolument pas, en tout cas à court terme, l'objectif de la diminution de la quantité de voitures.

On nous propose une substitution, certes vertueuse d'un certain point de vue, puisque des véhicules très polluants seront remplacés par des véhicules moins polluants - j'ai émis une réserve sur la masse -, mais on ne dit rien de la nécessité de diminuer la quantité de véhicules. Si l'on a plus de voitures qui polluent moins, la situation sera exactement la même. Il ne faut pas être grand clerc ou ingénieur pour faire ce calcul.

[151]

Nous sommes vraiment restés sur notre faim à cet égard, d'autant plus qu'un choix est posé en faveur de la tarification kilométrique, qui ne sera pas prête avant quinze ans. Une série d'incertitudes subsistent, tant du point de vue légal - je pense à la vie privée - que technique. Ces incertitudes expliquent que d'autres systèmes, qui pourraient être mis en place plus rapidement, tels que le péage urbain, ont d'emblée été écartés. Cette solution n'a pas été retenue dans l'accord de majorité, mais pourquoi un groupe d'experts n'a-t-il pas évoqué cette piste, puisqu'il se veut indépendant ? Nous avons été très étonnés.

Sur la question du volume, il serait d'ailleurs intéressant d'associer d'autres acteurs à la réflexion, comme Bruxelles Mobilité ou Bruxelles Environnement. Nous apprenons cependant qu'aucun contact n'a été pris avec ces administrations, qui disposent pourtant d'une grande expertise, de nombreuses connaissances et de données utiles pour améliorer et étoffer le rapport.

Il s'agit de questions assez fondamentales, même si l'on peut se féliciter que le dossier avance et que les experts aient fait leur travail, si perfectible soit-il encore.

Pouvez-vous nous rappeler le mandat donné aux experts ? Le résultat correspond-il bien à ce qui leur avait été demandé ? Leur a-t-on dit de ne pas évoquer le péage urbain ou ont-ils eu carte blanche à ce propos ?

[153]

Quelles suites le gouvernement entend-il réserver à ce rapport ? La pire des choses serait évidemment que celui-ci soit classé verticalement, car il s'agit d'une bonne base, qui mérite d'être améliorée. Des scénarios complémentaires devraient être étudiés afin d'élargir cette analyse.

Quel est le calendrier ? Ce groupe d'experts recevra-t-il les moyens de compléter son travail de réflexion ? Si oui, dans quelle direction ?

Un autre élément mis en évidence par le rapport est la nécessité de travailler sur la question des voitures en leasing. Cette réflexion implique que la Région bruxelloise travaille avec les autres Régions. Quelles sont les dispositions prises pour entrer en dialogue avec le niveau fédéral et les autres Régions et avancer sur cet épineux problème ?

[155]

M. le président.- La parole est à M. Uyttendaele pour son interpellation jointe.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je rejoins la plupart des considérations de mon collègue. Je ne reviendrai pas sur l'épisode médiatique malheureux d'il y a deux semaines. Je trouve en effet particulièrement regrettable que la presse reçoive ce type d'informations avant nous.

Un autre épisode m'a également surpris, à savoir le fait que le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) ait été convoqué pour une analyse de ce rapport avant même que ce dernier n'arrive sur la table du gouvernement. Nous devons nous demander qui est le véritable pilote de cette réforme.

Pour en venir au rapport à proprement parler, s'il est plutôt convaincant sur les mesures préconisées à moyen terme, il ne l'est pas du tout sur celles prônées à court terme. Dans cette commission, nous avons tous bien pris conscience de la nécessité d'agir sur le parc automobile. Pour cela, il est évident que le levier fiscal est indispensable, mais qu'il doit être utilisé en complément de toute une série d'autres dispositifs, tels que la zone de basse émission (LEZ), le plan Good Move ou les investissements en infrastructures, en particulier ceux de gaz naturel comprimé (CNG), qui demeurent relativement peu développés.

Lorsqu'on veut mener une réforme fiscale automobile, la première question - sinon la seule - à se poser est de savoir quelles voitures nous voulons dans nos rues demain. Or, chose surprenante, cette question n'a pas été prise en considération par le groupe d'experts et par la Febiac. Or, d'après les résultats de la réforme proposée, nous pourrions bientôt voir circuler sur nos voiries des voitures assez particulières.

[157]

Nous avons débattu ici de nombreuses reprises des différents critères à prendre en compte. L'écoscore, par exemple, pourrait être un critère pertinent. On me dira qu'il ne peut être utilisé pour les véhicules les plus anciens, mais on a le même problème pour les émissions de CO₂. Ce n'est donc pas nécessairement quelque chose qui nous bloquerait. C'est d'autant plus surprenant que nous utilisons l'écoscore pour les flottes publiques ; alors, pourquoi pas pour les flottes privées ?

Nous avons eu de nombreuses discussions à ce sujet et nous vous avons proposé trois critères objectifs, vérifiables et incorruptibles : le poids, la puissance et le carburant, dans une optique d'utilisation rationnelle

de l'énergie. Là aussi, mise à part la question du carburant, le rapport ne dit rien sur ces critères. C'est dommage.

Cette absence de réflexion a provoqué des dégâts collatéraux. En effet, certains véhicules qui seraient très avantageusement positionnés dans notre réforme fiscale ne devraient peut-être pas l'être. Par exemple, une Tesla Model S doit-elle être totalement détaxée parce que c'est une voiture électrique ? D'autres critères ne devraient-ils pas être pris en compte pour ce type de véhicule ? Est-il normal de soutenir - puisque c'est finalement ce que l'on fait indirectement - l'achat d'un véhicule de plus de 600Ch, pesant plus de deux tonnes ? On revient à la même question : quelles voitures voulons-nous ? Je pense même à des véhicules essence : un véhicule récent tel qu'une Ferrari serait fiscalement mieux traité qu'une petite voiture familiale d'un ou deux ans plus âgée.

[159]

Nous sommes confrontés à un vrai problème de mise en pratique du système, parce que nous sommes en train de soutenir l'achat de véhicules que nous ne devrions pas soutenir. Le problème est d'ordre environnemental, mais aussi social.

Nous avons beaucoup parlé des questions de convergence avec les autres Régions. C'est un élément important mais, de nouveau, le rapport ne mentionne aucun travail sur la question. C'est dommage, parce que les résultats mettent en évidence plusieurs problèmes, notamment à propos de la taxe de mise en circulation (TMC). Tant en Wallonie qu'en Flandre, la TMC a été préservée. À Bruxelles, on assiste à sa pseudo-disparition puisqu'elle sera intégrée à la taxe de circulation lors de la première année.

Selon nous, plusieurs objectifs ne seront ainsi pas rencontrés, à commencer par l'objectif global de clarté, de transparence et de simplicité du système. Toute la population a bien intégré ce qu'est une TMC, payée à l'achat d'un véhicule. Nous allons ici mélanger la TMC et la taxe de circulation, la première année. Je crois que cela nuit à la lisibilité. Par ailleurs, notre politique fiscale influencera-t-elle autant les acheteurs de véhicules si la taxe de circulation est intégrée à la TMC ? Cet autre problème de lisibilité nuira également à l'action politique que sous-tend cette mesure.

Ensuite, il y a la question plus politique liée au fait que certaines TMC seraient égales à zéro. Nous revenons à la question des gros véhicules électriques qui bénéficient d'une TMC nulle, ce qui est quand même assez particulier.

[161]

Et troisièmement, si les deux autres Régions n'ont pas voulu poursuivre l'objectif de convergence entre Régions, pourquoi Bruxelles devrait-elle le faire ?

Au niveau de la sécurité routière, j'avoue avoir été surpris en lisant le rapport, parce que celui-ci indique qu'en politique fiscale on ne pourrait pas agir sur la sécurité routière. Je m'insurge contre cette idée : toute une série d'études démontrent clairement que le poids, la puissance, voire la taille d'un véhicule peuvent avoir un impact en termes de sécurité routière. Or, ces critères ne sont pas du tout pris en compte.

Quant aux voitures hybrides rechargeables (plug-in hybrides), le gouvernement fédéral a été en partie conscient de la demi-escroquerie qu'ils constituent. À nouveau, dans le système proposé, un très beau cadeau est offert à toute personne qui achèterait un véhicule avec une prise. Il suffit de cela ! Lorsqu'on voit des gros 4X4 allemands auxquels a juste été ajoutée une prise leur permettant d'être totalement défiscalisés, alors que l'acheteur du véhicule ne prendra même pas le câble chez le concessionnaire puisque tout ce qui l'intéresse,

c'est l'avantage fiscal et non le fait de rouler à l'électrique, on a manqué un des objectifs de notre réforme. Qu'en pensez-vous ?

Quel est votre avis sur le fait qu'on ne prenne pas en compte l'émission de CO2 des plug-in hybrides, alors qu'ils émettent clairement du CO2 de façon directe, sans parler des émissions indirectes. Pourquoi traiterions-nous différemment un véhicule qui roulerait au CNG (gaz naturel (pour) véhicules ou GNV) et un véhicule qui roulerait théoriquement à l'électrique et à l'essence, ce qui est le cas dans la réforme qui est proposée ?

En matière de leasing, j'approuve l'objectif de convergence que l'on doit trouver avec les deux autres Régions, mais est-ce la condition sine qua non de l'arrivée d'une réforme fiscale automobile ? Les deux autres Régions ont pu développer des réformes fiscales ambitieuses sur certains points. A-t-on vraiment besoin d'obtenir un accord général sur le leasing au niveau belge pour en arriver à une réforme fiscale automobile bruxelloise ? Je n'en suis pas convaincu, cela dépendrait des critères mis en avant. Il y aurait donc deux régimes différents, un régime pour le leasing avec les autres Régions, et notre régime bruxellois pour les autres voitures, ou est-ce que votre objectif est d'arriver à un seul et même régime pour les véhicules de leasing et pour les véhicules bruxellois ?

[163]

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je voudrais d'abord vous remercier d'avoir constitué, comme lors de la réforme fiscale immobilière et du travail, un groupe de travail permettant à divers spécialistes d'ouvrir la réflexion sur une meilleure taxation et le choix de comportements plus respectueux de l'environnement. Les questions que nous avons posées vous ont sans doute été relayées la semaine passée.

La question est de savoir si la réforme fiscale automobile est de nature à atteindre l'objectif fixé dès lors que, à mon sens, la première chose à faire est de dissuader la moitié des 350.000 navetteurs d'utiliser leur véhicule chaque jour pour entrer dans Bruxelles.

Cela passe évidemment par des alternatives publiques performantes tels que le RER, le métro, les parkings de dissuasion, etc., mais aussi par l'abandon total du subventionnement fédéral des voitures de société, afin d'encourager tout travailleur d'habiter finalement le plus près possible de son lieu de travail.

J'aimerais vraiment que toute personne qui a des intérêts au gouvernement fédéral relaye cette position avec encore plus de conviction puisque, manifestement, le message ne passe pas encore suffisamment. Même si un glissement fiscal est proposé, au final, l'avantage que constitue la voiture sous forme d'argent défiscalisé se retourne contre l'environnement, contre la mobilité et contre les Bruxellois.

[167]

Je pense que l'on a d'ailleurs proposé ici une résolution - que d'aucuns ont soutenue - susceptible d'apporter un mieux-être par rapport à la situation que l'on vit malheureusement tous les jours. Pour rappel, un accord de coopération entre les trois Régions avait déjà instauré une taxation kilométrique pour les poids lourds il y a quelques années.

Selon nous, il s'agit d'une première étape vers la mise en place d'une taxation kilométrique intelligente pour les voitures. L'objectif ne peut pas être de taxer davantage les Bruxellois mais bien d'encourager les comportements les moins polluants. Il s'agit aussi de basculer du système actuel de taxation basé sur la possession vers un système de taxation à l'utilisation.

Notre groupe approuve naturellement le principe de la réforme qui veut que l'usage d'une voiture très polluante soit surtaxé et qu'une voiture peu ou pas polluante - encore faut-il convenir de ce qu'on entend par là - soit détaxée.

Pour rejoindre certaines remarques, il faut bien construire des routes et des infrastructures, ce qui a un coût pour la collectivité. Il est donc logique qu'une partie de ces taxes serve à cet objectif, mais aussi que des différences significatives prévalent entre un véhicule très propre et un véhicule polluant. En effet, une différence de 100 ou 200 euros entre un véhicule très propre et un véhicule polluant ne va évidemment jamais changer le comportement du possesseur d'un véhicule qui aura dépensé 20.000 ou 50.000 euros pour l'acquérir. En d'autres termes, une objectivation réelle des différences de taxation s'impose afin d'assurer une sécurité juridique, une prévisibilité et une égalité de traitement entre automobilistes.

J'en viens maintenant aux deux tableaux publiés aux pages 35 et 36, portant sur les diesels et autres carburants. Dans l'échelle de valeurs, on observe que le plus propre des diesels est taxé à 250 euros tandis que le plus sale et le plus vieux l'est à 600 euros, soit un rapport de 2,4. En ce qui concerne les autres carburants, on lit 50 euros pour les plus propres, l'essence notamment, et 350 euros pour les plus vieux.

[169]

Si je veux comparer, je vois que la taxe de 250 euros s'applique aux plus propres des véhicules au diesel et aux véhicules à essence de niveau 2 sur une échelle de 6. Si je me réfère au tableau de la p. 36, je m'aperçois que, pour ce niveau de taxation, le diesel de niveau 6 et l'essence de niveau 2 (norme Euro) - qui sont très polluants - produisent le même taux de particules fines. En revanche, pour le NOx et les HC (hydrocarbures), le véhicule à essence est à un niveau trois fois supérieur à celui du plus propre des moteurs diesel, et quatre fois pour le CO.

On compense légèrement avec la taxe gramme par CO. Pour reprendre l'exemple de M. Uyttendaele, la Ferrari serait sans doute taxée davantage qu'un autre véhicule, mais peut-être pas assez, proportionnellement. Le fait de mettre au même niveau de taxation les véhicules au diesel les plus propres existant sur le marché et les véhicules à essence de niveau 2 soulève une question d'équité.

[171]

En clair, ne sommes-nous pas en train d'encourager l'inverse, c'est-à-dire la production de plus de polluants ? Le diesel 6 sera taxé autant, si pas davantage, que l'essence, alors qu'il produira moins de polluants divers et tout autant de particules fines que certains véhicules à essence.

Par ailleurs, de nombreux véhicules d'occasion sont des véhicules à essence. Si tout le monde se reporte sur ce type de carburant et que cela a pour effet d'augmenter la pollution à Bruxelles, nous aurons complètement raté notre cible.

Ce point mérite notre attention, ainsi que celui de l'équité, qui est très important à l'égard de la prévisibilité et de la sécurité juridique. Le gouvernement fédéral nous a incités il y a six ou sept ans à acquérir un véhicule diesel, avec des réductions sur factures de plus de 5.000 euros, équivalentes à un pourcentage de 15% sur le prix d'achat, accessoires compris.

Il a encouragé le secteur automobile à produire des véhicules émettant moins de 100g de CO₂/km, ce qui a concouru au dieselgate, parce que les constructeurs ont fabriqué des moteurs trafiqués, qui ne respectaient pas la norme, pour rentrer dans la catégorie donnant droit à la prime.

Ceux qui ont opté pour un véhicule diesel à l'époque sont aujourd'hui considérés comme irrespectueux de l'environnement et seront surtaxés pour avoir adopté le comportement que la prime de 5.000 euros les avaient incités à suivre.

[173]

Là, ça sent quand même l'hypocrisie absolue. Ce que je demande, dans notre réforme, c'est de la prévisibilité, de la sécurité et de l'équité. C'est le plus important. Ne prenons pas les automobilistes en otage, montrons-leur que nous ne reproduisons pas l'erreur du gouvernement fédéral il y a six ans. Aujourd'hui, nous pouvons avoir un impact sur ces décisions.

Il y a aussi le problème des sociétés de leasing. Une réforme qui encouragerait certains automobilistes bruxellois à louer leur véhicule à une société "hors cadre" plutôt que de l'acheter en propre ferait grimper à 30% la part des véhicules d'entreprise. Nous manquerions ainsi l'objectif que nous nous sommes assigné.

Enfin, je me demande s'il ne faudrait pas passer tout de suite à la taxe kilométrique, qui est clairement l'outil le plus juste. Les véhicules des Bruxellois sont peut-être les plus anciens, mais ce sont aussi ceux qui font le moins de kilomètres de tout le pays. De plus, certaines personnes âgées, par exemple, ont encore un véhicule mais l'utilisent très peu. Ce n'est pas parce qu'on possède un véhicule qu'on pollue beaucoup : certains ne font que 2.000km ou 3.000km par an, et même s'il y a peut-être des alternatives à privilégier, je ne vois pas de problème à ce qu'il y ait des véhicules dans des garages s'ils ne polluent pas.

Je vous demanderai enfin d'être attentif aux correctifs sociaux, car je ne voudrais pas qu'ils se transforment en permis de polluer. Je ne concevrais pas que l'on soutienne ou autorise des véhicules polluants dans le cas des familles nombreuses, par exemple. Ce serait louper une partie de l'objectif, ainsi que sa mise en œuvre.

[175]

M. le président.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit. Je me réjouis, pour ma part, du fait que ce dossier avance. Cela fait longtemps que nous le demandions. Avec ce rapport d'experts, c'est aujourd'hui une première étape qui est franchie.

Cette étape nous invite toutefois à la modestie au niveau de la Région bruxelloise. En effet, il ressort très bien du rapport des experts qu'aujourd'hui, la fiscalité sur l'automobile est essentiellement fédérale avec la TVA, les accises et les voitures de société. Notre marge de manœuvre est de 180 millions d'euros. Nous n'allons donc pas changer le monde à partir de la Région bruxelloise uniquement !

D'autre part, ce que disent les experts, c'est que, si l'on veut vraiment atteindre cet objectif d'amélioration de la qualité de l'air, nous devons travailler avec les deux autres Régions. M. le ministre, comment comptez-vous procéder ? Notre travail à nous seuls n'a manifestement pas beaucoup de sens. Tout le monde, à Bruxelles, poursuit l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air. Comment et dans quels délais voyez-vous cette discussion et cette négociation se produire avec les autres Régions ?

[177]

En ce qui me concerne, je suis pour le fait qu'on ne pénalise pas la propriété d'un véhicule. Il faut encourager une moindre utilisation des véhicules. À ce titre-là, quand on voit, dans l'étude, que 35% des trajets effectués à Bruxelles concernent des distances inférieures à cinq kilomètres, il est intéressant de se demander s'il existe des moyens alternatifs de déplacement pour ces petits trajets. En revanche, la voiture est nécessaire pour un certain nombre de déplacements. Donc pénaliser la propriété d'une voiture n'est pas une bonne idée.

J'ai quelques questions à vous poser concernant le contenu de l'étude et le spectre sur lequel les experts ont travaillé pour la réaliser. Pourquoi des alternatives comme le covoiturage ou la voiture à partager n'ont-elles pas été analysées en profondeur dans cette étude ? Cela me semble pourtant poursuivre des objectifs de mobilité, de qualité de l'air et de santé que nous appelons tous de nos vœux.

[179]

Certains ont évoqué le péage, auquel je suis opposé depuis toujours. Par contre, des villes étrangères ont mené d'autres expériences, comme le péage positif à Rotterdam, qui inverse le paradigme en accordant un bonus aux automobilistes qui circulent à certaines heures. Pourquoi ces hypothèses n'ont-elles pas été envisagées dans l'étude ?

Certains ont parlé des correctifs sociaux. J'ajouterai, pour ma part, les correctifs familiaux, car une famille nombreuse a besoin d'un véhicule plus imposant.

Par ailleurs, confirmez-vous que si l'on appliquait telle quelle l'étude qui nous a été présentée - sachant que 60% des Bruxellois roulent aujourd'hui au diesel et que beaucoup de voitures à essence sont relativement anciennes -, 80% de la population bruxelloise possédant un véhicule paierait davantage demain qu'aujourd'hui ? Est-ce exact ?

Enfin, l'étude parle de la norme Euro. Savez-vous si la Commission européenne travaille à l'élaboration d'une nouvelle norme qui ne serait ni l'écoscore, ni la norme Euro ?

[181]

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De heren Uyttendaele en Pinxteren hebben al een aantal zaken naar voren gebracht waarmee ik alleszins akkoord kan gaan. Ik zal dan ook niet alles herhalen.

We kunnen natuurlijk vraagtekens plaatsen bij de manier waarop de Febiac-expert die in de commissie te gast was, de communicatie in de pers gevoerd heeft. In het verhaal van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zat een aantal vervelende blunders die we beter hadden vermeden. Een en ander maakt het misschien moeilijker om uiteindelijk tot een inhoudelijk akkoord te komen.

Inhoudelijk zijn er evenwel positieve punten. Een daarvan is de helderheid evenals de eenvoud van de keuzes. We hebben hier en daar wel bepaalde opmerkingen, maar de leesbaarheid van het systeem is alvast vrij groot. Dat is van belang voor de toekomst. Als we van deze hervorming meteen ook een bewustmakingsactie willen maken, dan moeten we immers kiezen voor duidelijkheid. Het moet voor iedereen, ook voor niet-experts, duidelijk zijn dat er een logica in het systeem zit. Dat kan er alleen maar toe leiden dat mensen bij de aanschaf van een auto bewuster gaan kiezen voor een milieuvriendelijk exemplaar.

[183]

In de tussenkomsten werden er tot dusver ook vragen gesteld met betrekking tot de omvang en het vermogen van de auto's. Grote auto's zouden volgens bepaalde criteria de facto goedkoper kunnen worden of er zou toch minder belasting op betaald moeten worden. Dat leidt vreemd genoeg tot een aantal negatieve effecten, onder meer inzake de verkeersveiligheid. Een grote 4x4-wagen is namelijk heel wat minder veilig voor andere weggebruikers dan een kleinere auto, maar als het een hybride is, moeten er veel minder belastingen op betaald worden. De impact op een voetganger bijvoorbeeld is beduidend groter. Die zal veel sneller onder het voertuig terechtkomen dan bij een kleiner model. Dat is alleszins een belangrijk element om mee te nemen in de discussies.

Een ander element is dat op heel prijzige auto's, die echter heel milieuvriendelijk zijn, eigenlijk geen belasting meer zal moeten worden betaald. Dit is een kwestie van sociale rechtvaardigheid. Iemand die zich een wagen van 100.000 euro kan veroorloven, zal daarop blijkbaar geen autobelasting meer moeten betalen. We vinden het als socialisten echter cruciaal dat iedereen een bijdrage levert. Het is voor ons dan ook de logica zelve dat men voor een heel dure wagen een minimum aan belastingen betaalt. Het ecologische argument is immers niet het enige dat in aanmerking moet worden genomen. Belastingen spelen ook nog een andere rol.

[185]

Een ander punt dat vragen oproept, is dat er voor bepaalde wagens, los van hun omvang en prijs, een stevige belastingvermindering wordt toegekend. De huidige regering heeft zich, net als de vorige, nochtans duidelijk als doel gesteld om het aantal wagens in de stad terug te dringen. Deze fiscale hervorming zou echter als indirect gevolg kunnen hebben dat mensen zich net aangespoord voelen om een auto te kopen, omdat die ten gevolge van de lagere belasting goedkoper wordt. Dat is natuurlijk een te vermijden neveneffect.

De belangrijkste vraag betreft echter de procedure en de planning. Er is een rapport en u hebt al meermaals terecht gesteld dat het geen goed idee is om een belasting in te voeren of een bestaande te hervormen zonder een akkoord met de andere gewesten. Dat geldt niet alleen voor leasingwagens, maar voor alle wagens. Ik vrees echter dat dit ertoe zal leiden dat het Brussels Gewest helemaal niets onderneemt. Het was echter wel degelijk de bedoeling dat er nog tijdens de lopende regeerperiode knopen zouden worden doorgesneden, zelfs als er geen akkoord met de andere gewesten zou zijn.

Het is ondertussen al 2018, het wordt echt hoog tijd dat u dit dossier afrondt. Wanneer wilt u de hervorming aan de regering en aan het parlement voorleggen? De sp.a is van mening dat alles voor het einde van het jaar klaar zou moeten zijn. Op die manier kan een en ander snel in werking treden en wordt de vergroening van zowel de verkeersbelasting als van de belasting op de inverkeerstelling mogelijk, zoals dat in het regeerakkoord staat.

[187]

M. le président.- La parole est à M. Weytsman.

M. David Weytsman (MR).- L'étude est, certes, intéressante et le débat, utile, mais, de façon générale, nous sommes plusieurs à avoir été surpris de ne pas retrouver aux commandes l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) ou Bruxelles Mobilité. Même si cela a du sens, on voit bien que la réforme que vous menez est plus fiscale qu'environnementale. Pour certaines questions, les experts - probablement fiscaux - n'avaient pas toujours les réponses concernant les objectifs environnementaux. Je regrette qu'il n'y ait pas eu plus de transversalité.

Ceci dit, j'ai repéré cinq objectifs, qui sont tous soutenus par le MR : améliorer la qualité de l'air, répondre aux objectifs climatiques de diminution du CO₂, encourager un changement de comportement - moins de voitures au diesel, passage à des voitures plus vertes, de préférence hybrides, électriques ou au CNG (gaz naturel (pour) véhicules ou GNV), voire certaines à essence -.

Cette réforme répond également à l'objectif de clarté et de lisibilité que nous espérons et se concentre - cinquième objectif - sur les buts premiers. En cela, je me distancie un peu de ce qu'a dit Ecolo. Je comprends que la sécurité routière soit prioritaire, mais les experts ont redit qu'à viser trop d'objectifs en même temps, la politique fiscale risquerait de ne pas être efficace sur le plan environnemental, même si une partie, du moins au niveau du poids, peut rejoindre les objectifs environnementaux.

[189]

En tout cas, nous rejoignons ces cinq objectifs, et nous les rejoignons d'autant plus que nous avons déposé deux propositions de résolution et d'ordonnance, il y a deux ans, qui satisfaisaient l'intégralité de ces objectifs. Je souhaiterais évidemment que ces propositions puissent être discutées.

Cela dit, il y a une différence. En définitive, on assiste bien ici à un alourdissement de la fiscalité globale, même si elle ne touchera pas tout le monde. Je me permets de rappeler que le MR proposait d'instaurer un bonus fiscal progressif, toujours dans ce même objectif de fusion de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation. Ce bonus fiscal était financé par un plafond de 30 % de l'assiette fiscale de l'année antérieure. Vous aurez peut-être l'occasion de le relire dans la proposition déposée.

Nos propositions étaient complémentaires à la mise en place, décidée par le gouvernement, de la zone de basse émission qui, elle, constituait un incitant par le haut. On a parfois l'impression que cette zone de basse émission a été reprise intégralement dans le projet proposé par nos experts.

Aujourd'hui, après quatre ans d'annonces de cette réforme de la part du gouvernement et la présentation tant attendue du rapport final du groupe de travail, nous sommes face à trois scénarios :

- Premier scénario : le gouvernement accepte enfin d'étudier la proposition du MR. Ce n'est peut-être pas une mauvaise proposition, puisque j'entends que bon nombre de mes collègues partagent les mêmes objectifs et veulent prendre l'écoscoring comme référentiel. Telle est notre proposition : on pourrait donc peut-être l'étudier.

[191]

- Deuxième scénario : on suit les recommandations des experts et on prend comme base leur formule. Néanmoins, j'ai quelques difficultés avec cette formule même si elle est lisible et simple.

- Troisième scénario : on ne fait rien. Quand j'entends parfois certains membres de votre majorité repousser cette proposition, je crains en effet que l'on n'arrive pas à faire aboutir la réforme d'ici la fin de la législature. Ce serait très embarrassant, car non seulement nous sommes la dernière Région à devoir encore agir, mais surtout, nous sommes la Région la plus exposée au problème de la qualité de l'air.

Les deux derniers scénarios sont inquiétants pour nous.

Pour le MR, accepter la formule proposée n'est pas une bonne solution car elle fait l'impasse sur les particules ultrafines. La comparaison des particules ultrafines n'a même pas été utilisée comme indicateur dans le rapport. Lundi dernier, les experts nous ont expliqué qu'il n'était pas nécessaire de les inclure

puisqu'elles étaient déjà intégrées dans la norme Euro, qui constitue l'un des indicateurs de la formule. Cette approche opère un raccourci préoccupant, car si la norme Euro inclut effectivement comme indicateur la masse des particules pour établir les limitations en matière d'émissions de particules ultrafines, la valeur limite actuelle pour la masse de ces particules est extrêmement faible, selon la norme européenne, et elle n'existe qu'à partir des Euro 5.

[193]

Pour résumer, la limite fixée aujourd'hui est largement supérieure à la limite qui devrait être considérée et qui est reprise dans toute une série d'études. Les émissions de particules ultra-fines ont un impact sanitaire certain. La plus grande enquête épidémiologique en matière de particules ultra-fines jamais réalisée au monde et conduite par l'Université d'Harvard sur 60 millions de personnes pendant 12 ans aux États-Unis a démontré que les dégâts de ces particules étaient énormes, même en-dessous du seuil minimum. Or, la référence reprise dans le rapport est européenne et l'on sait que, malheureusement, son seuil est beaucoup trop haut. Je vous invite donc à prendre connaissance de cette étude qui est une référence mondiale et devrait d'ailleurs inspirer tous les états européens. Le MR avait d'ailleurs déposé, il y a quelques années, une proposition de résolution pour qu'une étude épidémiologique de ce type soit réalisée, qui avait malheureusement été refusée par la majorité.

L'enjeu pour nous est de savoir ce qui va être fait sur cette question. Est-ce qu'on va se contenter de reprendre la norme Euro dans cette formule-là, ou est-ce qu'on pourra ouvrir le débat à la norme Euroscore ou, en tout cas, au référentiel Euroscore ?

Concernant la taxe kilométrique, la solution semble tentante, car elle forme un continuum avec les mesures concernant les véhicules de plus de 3,5 tonnes, mais ce n'est pas une taxe kilométrique appliquée aux Bruxellois qui parcourent quelques kilomètres, certes toujours dans des bouchons, qui va avoir un impact sur la congestion au niveau bruxellois. En outre, ouvrir la porte à ce genre d'outils risque d'entraîner, d'année en année, une augmentation de ce type de fiscalité sans aucun impact sur le comportement des automobilistes, alors qu'il s'agit ici d'une réforme visant des changements de comportements et non plus de rentrées fiscales.

Que comptez-vous donc faire concernant ce deuxième volet ?

[195]

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik was verheugd te vernemen dat het rapport klaar is, al is het jammer dat dat via de media moest gebeuren.

Ik dring al van in het begin aan op een hervorming van de verkeersfiscaliteit, met de klemtoon op vergroening. Ondanks uw scepsis en uw twijfels over de impact ervan blijf ik ervan overtuigd dat het een belangrijke stap is om ons gewest gezonder te maken.

Ik ben dus positief, maar ook voorzichtig. Een tweetal jaar geleden beloofde u immers ook al een vrijstelling voor groenere wagens. Jammer genoeg hebt u die belofte niet ingelost. Ik vraag me dan ook af of een groene verkeersfiscaliteit voor Brussel nog wel voor deze regeerperiode is. Ze komt er evenwel beter laat dan nooit en hopelijk wordt er dit keer vaart achter de invoering ervan gezet.

[197]

Ik sluit me aan bij de vele vragen van mijn collega's en heb nog een aantal opmerkingen. Ik vind dat een overheid, die een bepaalde inspanning van haar inwoners vraagt, de gedragswijziging ook moet faciliteren. Die opmerking is in feite niet voor u, maar voor minister Smet bestemd, want ik heb hem al dikwijls opgeroepen om wat meer motivatie aan de dag te leggen als het gaat om de inrichting van meer oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens in Brussel, net zoals ik u opriep tot meer animo bij de vergroening van de verkeersfiscaliteit.

Wat hem betreft, is het plaatje erg mager. Ik vind het dan ook moeilijk om de bevolking enerzijds aan te moedigen om elektrische voertuigen te gebruiken, terwijl we anderzijds niet in de nodige infrastructuur voorzien om het leven van de gebruikers van zulke voertuigen te vergemakkelijken.

Voorts heb ik het er ook moeilijk mee dat, net op het moment dat het rapport werd voorgesteld in de commissie, minister Gosuin toevallig in Bruzz opriep tot voorzichtigheid in verband met de dieselban en al sprak over mogelijke uitzonderingen voor de MIVB en Net Brussel. Daarom blijf ik hameren op de voorbeeldfunctie van de overheid. Als zij wil dat de Brusselaars hun gedrag aanpassen, moet ze toch het goede voorbeeld geven.

[199]

Overigens, de samenstellers van het rapport zelf antwoordden mij dat ze de overheid meer inspanningen vragen. Het staat dan wel niet letterlijk in het rapport, maar ik hoop dat het zo wel in het verslag komt.

In het rapport wordt met geen woord gerept over een overgangperiode. Men onderzoekt wel de milieu-impact, met name de impact op de luchtkwaliteit en de klimaatverandering. Ook is bestudeerd wat de gevolgen van de hervorming zijn voor de tweedehandsmarkt en de autofabrikanten, voor de autoprijzen, voor de overheidsinkomsten en de administratieve lasten van de overheidsdiensten. Nergens wordt evenwel ingegaan op de repercussies voor de Brusselaar die momenteel met een dieselwagen rijdt. Ik vind dat jammer.

Begrijp me niet verkeerd, ik vind het belangrijk dat het wagenpark in Brussel zo snel mogelijk vergroent, maar ik onderschat de enorme impact op de particuliere Brusselaar niet. Ik denk dan vooral aan de gevolgen op financieel vlak. De belasting op inverkeerstelling zou vervijfvoudigen, van 80 naar 400 euro. De financiële impact van het voorstel zal ook voelbaar zijn bij de jaarlijkse verkeersbelasting.

[201]

Dat is dus zeker een aandachtspunt, niet omdat ik op de rem wil gaan staan van de hervorming, maar omdat zoiets veel vraagt van de Brusselaars. Je hebt dan ook een stevig draagvlak nodig; de Brusselaars moeten bereid zijn de hervorming te steunen.

Is ook de overheid bereid om meer inspanningen te leveren, bijvoorbeeld bij de installatie van oplaadinfrastructuur? Overweegt u een overgangperiode, waarbij u een afweging maakt van snel ingevoerde maatregelen ten opzichte van een redelijk beleid ten aanzien van de burger? Wanneer mogen we de volgende stappen in de vergroening van de verkeersfiscaliteit verwachten?

Overigens, bestaan er ook elektrische motorfietsen?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ja zeker, die bestaan.

[205]

(poursuivant en français)

Je me demandais si les motos électriques existaient. C'est bien le cas ! Il y a même des compétitions de ce type d'engin.

[207]

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Iedereen hier moet nu eindelijk eens beslissen wat hij eigenlijk wil. Ik vrees dat ons weer een processie van Echternach te wachten staat, waarin we twee stappen vooruit en in dit geval geen twee, maar zelfs drie stappen achteruitgaan.

Al twee regeerperiodes lang proberen we de verkeersbelastingen aan te passen. Omdat we er hier niet uitkwamen, hebben we weer maar eens een werkgroep met experts aangesteld. Die werkgroep heeft vergaderd, alles duidelijk gemaakt en op alle vragen geantwoord. Nu moeten we knopen doorhakken. Zo niet wordt het moeilijk om de Brusselse kiezer ervan te overtuigen dat wij hier zitten om de zaken beter te maken.

Er is momenteel een draagvlak om de luchtkwaliteit in Brussel in de mate van het mogelijke te verbeteren. Brussel is daarvoor wel sterk afhankelijk van de andere gewesten, waarmee het moet samenwerken aan een beleid rond de leasingwagens en de vervuiling van buiten de gewestgrenzen. Alleszins kan het toch niet dat we hier niet tot een overeenkomst komen om het probleem bij de basis aan te pakken en om tot een doeltreffend verkeersbeleid te komen. Niets doen is geen optie.

[211]

Niets doen is alleszins geen optie. Ik heb hier andere sprekers horen beweren: "Il faut mieux taxer", nietwaar mijnheer De Bock?

Het is duidelijk dat de vroegere belastingregeling niet klopte. Het hele Brusselse wagenpark scoort namelijk op Europees vlak blijkbaar uitermate slecht, met heel wat oude dieselwagens en een hoge uitstoot. Dat is een gevolg van de verkeersfiscaliteit. Het is dan ook hoog tijd om het geweer van schouder te veranderen, om volop voor het voorstel van de experts te gaan en in te zetten op de luchtkwaliteit. Daarmee geven we dan beide andere gewesten, die zich beperken tot wat geritsel in de marge, het goede voorbeeld.

(Rumoer en protest van mevrouw Dhaene)

Mevrouw Dhaene, u moet niet te vroeg victorie kraaien. Het is uw partijgenoot Muylers die er tijdens de vorige regeerperiode mee gestart is, maar het was meer windowdressing dan wat anders.

De regering moet dringend beter belasten, maar dan zonder in karikaturen te vervallen. Het belangrijkste is dat de Brusselaar met een niet-vervuilende auto rijdt, mijnheer Uyttendaele, niet dat hij de auto laat staan. Ik hoop dat de Brusselse burger nog steeds de vrijheid zal hebben om te kiezen met welke auto hij wil rijden, zo lang het maar een milieuvriendelijk exemplaar is en er minder mee wordt gereden. Dat is immers de enige bedoeling van deze fiscale hervorming.

Als het van de Open Vld afhangt, treedt de kilometerheffing morgen al in werking. Dat is immers de beste oplossing, maar laten we tot het zo ver is, al beginnen met de meest milieuvriendelijke auto.

[215]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Aangezien de heer Cornelis de kilometerheffing ter sprake heeft gebracht, zou ook ik daarover iets willen vragen.

Vlaanderen werkt aan een studie over een kilometerheffing voor personenwagens en Brussel werkt daaraan mee. Wallonië lijkt minder geïnteresseerd en dat is ook begrijpelijk. Een kilometerheffing dient immers vooral om iets te doen aan de verkeerscongestie en ze zal bijgevolg vooral ingevoerd moeten worden op plaatsen waar zich een dergelijke congestie voordoet. Is het ook uw overtuiging dat de kilometerheffing voornamelijk ingevoerd moet worden op plaatsen waar er congestie is, zoals in Antwerpen en Brussel?

[217]

(Assentiment de M. Vanhengel)

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Le passage des experts en commission la semaine dernière semble avoir été fructueux. Néanmoins, de nombreuses questions qui sont abordées aujourd'hui auraient encore pu leur être posées. En effet, ce sont eux qui détiennent les réponses et qui déterminent le chemin à suivre en la matière.

Un petit mot s'impose sur la naïveté dont fait preuve notre commission en se demandant comment il se fait qu'un rapport de ce type ait pu être divulgué dans les médias avant d'être discuté dans cette enceinte.

M. Emmanuel De Bock (DÉFI).- Si c'est dans La Libre Belgique, il faut regarder vers les partis d'obédience chrétienne !

M. Guy Vanhengel, ministre.- Un rapport dressé par des experts sous contrat et liés par une clause de confidentialité doit être distribué au gouvernement, pour qu'il puisse en prendre acte.

(Remarques de M. De Bock)

Dès qu'un certain nombre d'exemplaires sont distribués à des personnes qui n'ont pas d'engagement de discrétion, il y en a toujours l'un ou l'autre pour transmettre ces informations aux médias.

[227]

Après tant d'années, je ne vais pas commencer à faire une enquête. Mais ne nous voilons pas la face, je sais très bien que cela se produit dès qu'un rapport est transmis à plus d'une personne, que ce soit au parlement ou au gouvernement ! Il n'en allait pas autrement du temps où les collègues d'Ecolo siégeaient au gouvernement.

(Remarques de M. Pinxteren)

(Rumeurs)

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il n'y a pas d'accord de confidentialité, mais bien de majorité avec une volonté de travailler ensemble. Je suis quand même un peu étonné. À qui cela profite-t-il ? En tout cas pas aux Bruxellois ni à la réforme fiscale !

M. Guy Vanhengel, ministre.- C'est une bonne question. Deuxièmement, on en fait parfois tout un débat alors que l'on sait très bien qu'il s'agit d'un rapport d'experts, c'est-à-dire d'un document censé former la base de discussion visant à aboutir à un consensus le plus large possible. Lui donner un statut qu'il n'a pas n'est pas non plus profitable à la sérénité du dossier.

Vous aurez remarqué que j'essaie de rester modeste, calme et humble en la matière parce que le but est de créer une base qui permette le consensus. M. Cornelis l'a bien dit, on recherche ce consensus depuis presque deux législatures, dans des compositions majoritaires différentes. C'est très compliqué et à vous entendre tous, cela me semble loin d'être acquis !

[237]

Faut-il pour autant abandonner ? Je pense que non, mais les experts ont raison : nous devons nous limiter à des objectifs précis. Nous ne pouvons pas essayer d'atteindre huit objectifs totalement différents. La fiscalité ne peut pas tout résoudre.

L'objectif consensuel auquel le gouvernement donne la priorité absolue est la qualité de l'air. Nous devons mettre à profit les instruments sur lesquels nous avons pris pour améliorer la qualité de vie et de l'air en Région bruxelloise.

Deuxièmement, dans la discussion sur la puissance des voitures, vous oubliez que la vente d'une voiture est assortie d'une TVA de 21%. L'acheteur d'une Lada paie beaucoup moins de TVA que l'acheteur d'une Ferrari.

(Remarques)

Connaissez-vous beaucoup de gens qui ont une Ferrari comme voiture de société ? Arrêtez de fantasmer !

(Remarques)

[241]

[243]

M. Julien Uyttendaele (PS).- C'est le résultat du calcul qui pose problème.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Il faut savoir ce que l'on veut. C'est parce que vous voulez introduire un autre objectif, celui de la répartition de la richesse.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Cela s'appelle l'équité fiscale.

(Rumeurs)

M. Guy Vanhengel, ministre.- L'équité est réglée par la TVA !

M. Julien Uyttendaele (PS).- Est-ce équitable de payer dix fois moins pour une Ferrari ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Croyez-vous qu'il existe des Ferrari dont le moteur génère peu d'émissions ? Prenez les Maserati. Ces voitures extrêmement coûteuses présentent des taux d'émission affolants, ce qui érode leurs parts de marché à l'heure où les clients sont de plus en plus sensibilisés.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ferrari était un exemple, certes pas très représentatif, mais on peut peut-être essayer d'élargir le débat.

[261]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Des questions ont donc été soulevées à propos des montants repris dans l'article de La Libre. Or, ces montants, comme vous avez pu le constater au travers des explications des professeurs Macharis et Bourgeois, s'avèrent corrects.

Il va sans dire que le verdissement de la fiscalité automobile figure à l'agenda politique depuis plusieurs années. Malheureusement, chacun ayant ses propres idées sur le sujet, les discussions ont du mal à aboutir à un résultat concret. Par conséquent, j'ai proposé d'utiliser la méthode du groupe de travail, qui avait déjà porté ses fruits au moment de la réforme fiscale.

Ce groupe d'experts a été composé à l'unanimité par le gouvernement. N'avez-vous pas questionné les deux experts et professeurs sur la présence de la Febiac ? La démarche consistant à jeter le discrédit sur ces personnes me fatigue. Et pour cause, tous les membres du groupe de travail s'accordent à dire que la présence et les données de la Febiac relatives à la connaissance du marché de l'automobile se sont révélées très utiles aux travaux réalisés.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'ai pour ma part entendu que leurs données ont été très précieuses, mais ils pouvaient parfaitement les communiquer en dehors du groupe d'experts. C'est exactement le point que j'avais soulevé lorsque je vous avais interpellé sur le sujet ! Le problème ne concerne donc pas la question de la pertinence des données de la Febiac mais bien leur statut !

M. Guy Vanhengel, ministre.- Je connais des lobbys subsidiés par le pouvoir public dont le travail se borne à détricoter la politique de ce même pouvoir public ! Ce type de situation me pose beaucoup plus problème.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Et qui introduisent même des recours !

(Rumeurs)

[273]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Et qui sont utilisés à des fins politiques très précises !

Se faire donner des leçons par un groupe professionnel non subsidié qui met à disposition sa connaissance pour pouvoir élaborer de meilleures politiques, je trouve cela fort, M. Pinxteren !

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est une démocratie...

M. Stefan Cornelis (Open Vld).- Ce sont des poujadistes !

M. Guy Vanhengel, ministre.- Selon le même principe, je vais un peu réfléchir à d'autres lobbys payés par le public.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est exactement ce que je vous disais. Invitons donc tous les lobbys, je ne vais pas les citer...

M. Guy Vanhengel, ministre.- Mais non, nous subsidions des lobbys !

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Qu'on les fasse venir, alors ! Autant que le subside serve à quelque chose.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Nous subsidions des lobbys pour saboter le pouvoir public ! Vous rendez-vous compte des coups de frein et d'accélérateur, avec la pollution aux particules fines que cela engendre, qu'il faut donner sur l'avenue du Port à cause de tous ces lobbys ? C'est un des endroits les plus pollués depuis des années, parce qu'on ne peut pas y rouler correctement !

(Rumeurs)

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Sans ces lobbys, Bruxelles ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui. Heureusement qu'ils sont là pour défendre les intérêts des citoyens, notamment environnementaux, dans un bon équilibre, en tant que contre-pouvoir sain pour la démocratie.

(Remarques de M. Van Damme)

[293]

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Er zijn auto's die worden gesubsidieerd door de overheid.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Meer neen! Om welke auto's gaat het dan?

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Om de bedrijfswagens!

(Rumoer)

[295]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Quant aux objectifs poursuivis par la proposition de réforme, pour rappel, le rôle du groupe de travail était de préparer un rapport visant à réformer en profondeur et à rendre plus vertes les taxes de circulation dans la Région de Bruxelles-Capitale en accordant également une attention aux aspects sociaux et à la phase de transition.

Dans l'accord de majorité, le gouvernement bruxellois a déclaré souhaiter améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des Bruxellois affectés par les particules fines et la pollution de l'air.

Dans sa déclaration de politique régionale du 22 octobre 2015, le gouvernement bruxellois a également indiqué qu'il voulait inciter les usagers à acheter des véhicules moins polluants et contribuant à une mobilité durable dans la Région.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en place de la zone de basse émission (LEZ), le gouvernement avait déjà exprimé sa volonté de lutter contre la pollution de l'air.

Finalement, toute réforme fiscale a pour objectif de rendre la fiscalité régionale plus juste, plus simple et plus avantageuse pour l'ensemble des Bruxellois.

La présente proposition de réforme des taxes de circulation constitue une politique cohérente qui vise à améliorer la qualité de l'air.

Comme vous l'avez entendu, les experts du groupe de travail sont également favorables à une proposition de réforme se concentrant sur deux objectifs principaux : la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique.

[297]

Les experts sont convaincus qu'en poursuivant trop d'objectifs simultanément, nous courons le risque de n'en atteindre aucun.

Bien entendu, il y a lieu d'être attentifs aux aspects sociaux de la réforme. Avec le projet d'une fiscalité automobile verte, certains ménages à faibles revenus risquent, en effet, d'être davantage taxés, car nombre d'entre eux roulent avec des voitures plus anciennes et donc plus polluantes. C'est la conséquence inévitable d'une politique qui vise à diminuer la pollution de l'air. Néanmoins, comme ils l'ont démontré dans leur exposé, les experts font valoir que ce seront les quartiers les moins nantis, souvent proches d'artères très fréquentées, qui bénéficieront le plus de la meilleure qualité de l'air. En effet, les communes d'Uccle, de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem, dont le revenu moyen est le plus élevé, sont les moins denses en réseaux routiers. Elles possèdent également d'importantes zones vertes.

De plus, dans le cadre de la proposition du groupe de travail, les tarifs envisagés ont été comparés à ceux des deux autres Régions.

Une alternative est également offerte, puisque les véhicules plus verts seront les moins taxés.

[299]

Il faut encore souligner que les véhicules moins chers ne sont pas forcément les moins performants sur le plan écologique. On parle toujours de la Lexus ou de la Tesla, alors que, de longue date, la voiture électrique la plus vendue en Europe est la Nissan. Les Scandinaves ont été les premiers à vendre et à utiliser les modèles entièrement électriques de cette marque. Rappelons également qu'un gros modèle de voiture entièrement électrique sera construit à Forest, en Région bruxelloise.

La remarque a été faite, la semaine dernière en commission, que sanctionner les véhicules au diesel constituerait un désavantage concurrentiel pour Bruxelles, comparativement aux autres Régions. En effet, les Bruxellois conduisent pour la plupart des véhicules au diesel, dont la moyenne d'âge est plus élevée que dans les deux autres Régions. Ils risquent donc de supporter une charge fiscale plus élevée qu'en Flandre ou en Wallonie.

Si cela semble la conséquence logique de l'objectif de la réforme, des corrections sociales restent toujours possibles. Mais les experts prônent une application de celles-ci en dehors de la formule de la taxe de circulation, au travers de l'impôt des personnes physiques (IPP), par exemple.

Dans la "draagvlakstudie" réalisée par le Département Mobilité et Travaux publics de la Région flamande dans le cadre de l'étude sur l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour les véhicules

légers, il est également indiqué que de telles corrections sociales ne doivent pas être liées à la formule même de tarification.

[301]

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, wij werken inderdaad mee aan de studie waarnaar u verwijst. Er is enkel nog een kleine discussie tussen Vlaanderen en Brussel over de bijdrage. Ik moet daar in alle eerlijkheid aan toevoegen dat Brussel bereid is om iets te betalen, maar men stelde een fiftyfiftyverdeling voor en dat leek ons wat overdreven. Dat neemt niet weg dat wij daar ten volle aan willen meewerken.

[303]

(poursuivant en français)

Le but de la politique menée par le gouvernement bruxellois est la taxation kilométrique intelligente, par étapes intermédiaires, comme vous l'ont expliqué les experts. Mais on sent bien que, pour y parvenir, il faudra trouver un consensus et c'est ce que nous essayons de faire.

Comme expliqué dans le rapport et comme rappelé par les experts lors de leur exposé, la réforme à court terme des taxes de circulation servira de point de départ à la réforme à long terme. Pour la réforme à long terme, il est proposé d'ajouter une composante relative à la mobilité et d'ainsi mettre en place un prélèvement kilométrique intelligent dont le montant varierait en fonction de l'heure, du lieu, de la direction du véhicule, etc. Le système de taxation se baserait, dès lors, sur l'utilisation du réseau routier bruxellois et non plus sur le domicile. On ne viserait donc plus uniquement les Bruxellois, mais également les non-Bruxellois, les navetteurs et les étrangers. Il s'agirait alors d'un système correct et logique.

Les experts ont également rappelé que, dans le cadre de la réforme à court terme, la taxe de mise en circulation (TMC) n'est pas supprimée. Elle est tout simplement intégrée dans la taxe de circulation annuelle (TCA), par le jeu d'une majoration lors de la première année. Cette majoration permet d'envoyer un signal clair et uniforme aux conducteurs au moment de l'achat d'un véhicule. Ainsi, la première année, la taxe d'une voiture au diesel sera, selon la proposition, deux fois plus élevée, et celle d'une voiture à essence une fois et demie plus élevée en comparaison avec les années suivantes. Les consommateurs vont donc certainement se demander s'il est nécessaire d'acheter une voiture et, dans l'affirmative, ils s'orienteront vers un véhicule plus vert. C'est aussi le but : essayer de réduire le nombre de véhicules et de faire réfléchir d'emblée à la nécessité, pour un ménage ou pour une personne isolée, de posséder un véhicule.

[305]

Les experts ont indiqué que le groupe de travail ne préconisait pas une période transitoire en tant que telle, compte tenu de la durée déjà limitée de la proposition de réforme à court terme, celle-ci devant être réévaluée après cinq ans, et du caractère urgent des problématiques de la pollution de l'air et du changement climatique.

Quant aux critères de calcul retenus ou rejetés, rappelons que le premier objectif est de diminuer localement la pollution de l'air. Dans cette perspective, les experts ont expliqué avoir considéré la qualité de l'air comme une priorité absolue et, dans cette optique, avoir opté pour l'utilisation d'un système simple, cohérent et transparent.

Dans le cadre du rapport, le groupe de travail a notamment discuté du cycle de vie des voitures, notamment électriques, ayant un impact négatif sur l'environnement. D'autres facteurs, tels que le style de conduite du conducteur, entraînent toutes sortes d'émissions. C'est à ce sujet que j'évoquais les trous de l'avenue du Port auxquels les conducteurs doivent s'adapter...

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Les trous de l'avenue du Port n'empêchent pas des accidents et des enfants renversés. Certains automobilistes y roulent, malgré tout, trop vite. Mais c'est un autre débat.

M. Guy Vanhengel, ministre.- C'est un autre débat en effet. Je trouve fort que des groupes subsidiés s'emploient, depuis des années, à empêcher les pouvoirs publics de régler les problèmes dans cette avenue, et que ceux qui défendent ce genre d'actions donnent des cours d'éthique parce qu'un groupe de professionnels s'applique à travailler dans un secteur pour le bien d'une politique définie par le gouvernement. Certains groupes politiques sont d'ailleurs très forts pour donner des cours d'éthique ! J'en ai encore fait l'expérience la semaine dernière, à propos de l'utilisation de l'ABS.

[319]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je ne sais pas à quoi vous faites référence.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Moi oui, et je ne ris pas avec ce genre de choses.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je ne vois vraiment pas de quoi vous parlez...

[325]

De heer Guy Vanhengel, minister.- U weet maar al te goed waarover ik het heb! Ik heb ooit met u akkoorden gesloten en ik heb vernomen dat die niet meer gelden.

[327]

(poursuivant en français)

En ce sens, les experts ont rappelé, lors de leur exposé, qu'il était préférable de baser la fiscalité automobile sur les caractéristiques environnementales et technologiques générales connues d'un véhicule - telles que mentionnées sur le certificat de conformité (COC) de chaque véhicule - afin d'améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. Et ce pour une raison évidente : une taxe doit être calculée sur la base de paramètres facilement consultables, par exemple par l'entremise de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV), et surtout non discutables.

D'autres critères ou facteurs, tels que le poids du véhicule ou l'écoscore, n'ont pas été retenus par les experts. L'écoscore paraissait souhaitable, dès lors qu'il donne une image générale des performances environnementales d'un véhicule. Néanmoins, les experts sont arrivés à la conclusion que ce critère ne devait pas être retenu, étant donné que l'intégration de l'écoscore ne peut se faire à court terme, tant sur le plan juridique que sur le plan opérationnel. Dans le cadre de sa réforme de la fiscalité automobile, la Flandre était arrivée à la même conclusion.

D'autres inconvénients justifiant le rejet de l'écoscore ont été énumérés dans le rapport des experts :

- l'écoscore n'est pas établi légalement et n'est donc pas disponible auprès d'une source authentique ;

- l'écopart se base sur les valeurs d'émissions reprises sur le certificat de conformité (COC) des véhicules récents, qui constituent également la base pour les normes Euro ;

- il ne remédie pas non plus au dieselgate, vu qu'il reprend également les valeurs mentionnées dans le COC. En outre, l'effet du dieselgate peut être encore plus important étant donné que l'écopart ne fonctionne pas avec des seuils tels que la norme Euro, mais qu'il prend en compte la valeur réelle des polluants.

Par conséquent, et comme indiqué dans le rapport du groupe de travail, la norme Euro a été préférée comme paramètre car elle est légalement reconnue au niveau européen et est facilement retrouvable auprès d'une source authentique existante, la DIV, puisqu'elle figure obligatoirement sur le COC.

[329]

La norme Euro n'est pas un critère parfait, mais il est moins mauvais que l'écopart. Le problème de la norme Euro n'est pas lié aux tests de laboratoire en tant que tels, mais bien aux fraudeurs.

Comme indiqué dans le rapport, le poids aurait pu servir de correcteur social. En général, plus la masse d'un véhicule est élevée, plus le prix de celui-ci augmente. En outre, cette information doit obligatoirement figurer sur le COC. Néanmoins, le poids ne reflète pas toujours la réalité écologique de chaque gamme de véhicule. Par exemple, les voitures électriques, qui sont équipées de batteries très lourdes pour augmenter leur autonomie, sont nettement plus lourdes.

[331]

M. Julien Uyttendaele (PS).- Ne pourrait-on calculer le poids d'un véhicule électrique en enlevant le poids de la batterie ?

[333]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Si l'on veut introduire le critère du poids en partant du principe que celui-ci a une influence sur la sécurité routière et le type de véhicule, le poids de la batterie est aussi pertinent.

[335]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Bien sûr, ce n'est pas pour faire de la promotion, mais une petite Renault électrique, par exemple, du prénom de ma cheffe de groupe, est une voiture très légère. Dans certains cas, ce facteur n'est effectivement pas pertinent, mais dans une série d'autres cas - je ne vais pas passer toutes les voitures en revue -, cela ne se justifie pas. C'est un vrai critère au regard de la masse et de l'insécurité routière. Mais je comprends les réserves.

[337]

M. Guy Vanhengel, ministre.- De plus, il y a une contradiction entre le critère du poids et la sécurité routière. Rendre une voiture plus sûre nécessite des matériaux et des technologies qui l'alourdissent.

Lors de leur exposé, les experts ont indiqué que lorsqu'un véhicule utilitaire léger (SUV) peut effectivement être considéré comme un véhicule non polluant, il n'y a pas lieu de le taxer plus lourdement. En effet, l'accent n'est plus mis sur la puissance mais bien sur une amélioration de la qualité de l'air, sans exclusive à l'égard de certains types de voiture.

Notez que des études indiquent que les SUV sont moins impliqués dans des accidents que les autres voitures.

[339]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Mais ils sont impliqués dans des accidents plus graves.

[341]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Oui, mais ils sont moins nombreux car la vue d'un conducteur de SUV est différente de celle d'un conducteur au ras du sol.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'en parlerai à mon fils demain à vélo lorsqu'il croisera un SUV...

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Aux États-Unis, la majorité des accidents où des enfants sont renversés par leurs parents impliquent un 4X4.

[347]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Un 4x4 et un SUV, ce n'est pas la même chose !

De plus, compte tenu de leur taille et du contexte urbain, il est peu probable que les Bruxellois se tournent massivement vers les SUV. Ces véhicules sont en effet moins maniables et moins faciles à garer. Par ailleurs, le fait que certains automobilistes optent pour des véhicules utilitaires légers, dont des SUV, n'est pas nouveau. Ce problème se pose déjà aujourd'hui.

À court terme, le projet propose une taxation plus élevée qu'aujourd'hui. De plus, pour l'instant, les véhicules utilitaires légers ne sont pas soumis à la TMC. Avec la réforme, ils devront s'acquitter d'une taxe majorée l'année de l'immatriculation. Les tarifs de la taxe pourront être modulés, quoique de manière limitée, les véhicules utilitaires légers étant généralement des outils de travail.

Enfin, les experts recommandent de soutenir les véhicules roulant au CNG sans totalement les exonérer. Tout gramme de CO₂ étant considéré comme un gramme de trop, le CNG reste malgré tout un carburant qui pollue, quoique beaucoup moins que le diesel ou l'essence.

Je m'étonne qu'aucune question n'ait été posée sur la coopération avec les autres Régions. C'est pourtant une question d'une importance capitale. Sur la base du rapport, nous devons absolument avoir un débat constructif avec les autres entités en vue de conclure des accords de coopération.

Un accord de coopération entre les trois Régions est prévu par l'article 4 § 3 de la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989 en cas de modification du taux d'imposition, de la base d'imposition et des exonérations, et lorsque le redevable est une société de leasing. La proportion des voitures de société dans le parc automobile bruxellois s'élevait à 34% en 2016, dont 19% de voitures de leasing.

Comme l'ont expliqué les experts lors de leur exposé, les modèles flamand et wallon ont bien été étudiés au moment de la préparation du rapport. Par ailleurs, des représentants des deux autres Régions étaient présents lors des discussions du groupe de travail.

Les ministres des deux autres Régions ont déjà indiqué qu'ils étaient ouverts à la discussion. Nous avons déjà eu un premier contact. Le rapport étant terminé, les négociations pourront se poursuivre rapidement. Dans la foulée de la décision du gouvernement bruxellois du 31 mai dernier, mes services sont d'ailleurs en

train de préparer un projet d'accord de coopération interrégional, qui devrait être le premier d'une série. Il devrait nous permettre de nous accorder sur l'exonération de taxes pour les voitures électriques, privées et de leasing. Ensuite, sur cette base, je souhaite élaborer un mécanisme valable pour les trois Régions afin d'aboutir à un système cohérent à l'échelle du pays, et donc aussi pour notre Région.

[349]

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je ne vous cache pas ma déception. Après notre débat avec les experts la semaine dernière, la commission d'aujourd'hui devait être consacrée aux options politiques pour la suite. Or, vous n'avez donné aucune réponse à ce sujet. Vous vous êtes contenté de brandir des arguments idéologiques que nous ne partageons pas, ce qui n'ajoute rien au débat.

Cette déception ne fait que confirmer l'impression que la majorité est divisée sur les suites à donner à la nécessité de mobiliser l'outil fiscal pour une meilleure qualité de vie et une meilleure qualité de l'air, qui sont intimement liées. Quand on parle de qualité de vie, on parle aussi d'autres éléments comme les correctifs sociaux, la masse, la puissance, l'urgence de diminuer la pression automobile en général, éléments que nous avons également évoqués. Le cœur de ma demande aujourd'hui, c'est de savoir comment le gouvernement va avancer, avec ce rapport d'experts, pour faire progresser la réforme fiscale automobile. N'ayant obtenu aucune réponse à cette demande, j'ignore - et les Bruxellois également - à quoi servira ce rapport.

J'aurais préféré que nous puissions convenir qu'il y avait une série de lacunes ou, en tout cas, qu'une série d'éléments, de scénarios devaient être complétés. Nous avons plus ou moins tous exprimé l'avis que c'était une bonne base mais qu'il fallait l'améliorer, travailler à des simulations permettant de proposer des corrections sur la masse et la puissance...

[351]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Nous sommes d'accord sur ce point. Si la commission émettait le souhait d'étudier plus en détail certains points, et si l'on voulait que le groupe d'experts effectue encore une analyse dans l'un ou l'autre sens, cela ne poserait aucun problème. En effet, si l'on transmettait des idées en la matière par le biais de la présidence de la commission, le gouvernement se montrerait certainement favorable pour accomplir ce travail. Le but est d'arriver à un consensus.

[357]

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je vous remercie de votre ouverture. J'allais arriver à ce point : j'annonce mon intention de déposer un ordre du jour motivé qui visera précisément à proposer de futures pistes de travail pour ce groupe de travail ou d'autres experts que vous souhaiteriez solliciter.

Cet ordre du jour motivé, qui sera ouvert à cosignature, veillera également à inscrire au cœur de cette réflexion la concertation avec les autres administrations compétentes, telles que Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Il conviendra aussi de s'interroger sur la possibilité de décourager la possession d'un véhicule. Car lorsqu'on possède un véhicule, on l'utilise beaucoup plus.

Si l'outil fiscal ne permet pas tout, il peut néanmoins beaucoup. Nous devons aujourd'hui compléter le travail des experts par une série de réflexions et de simulations. Cet ordre du jour vous sera proposé pour aller dans ce sens.

[359]

M. le président.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de déposer un ordre du jour motivé alors qu'on vient d'entendre une proposition qui nous semble tout à fait pertinente pour continuer le débat. Nous avons toujours procédé ainsi dans cette commission, et j'approuve cette façon de faire.

Au sujet du rapport, vous l'avez entendu, nous ne sommes pas d'accord sur toute une série de points. Je trouve donc très important que nous continuions la discussion, notamment avec le groupe d'experts. Je serais également ravi que nous puissions discuter de sa composition. Je suis d'accord avec vous et M. Pinxteren quand vous soulignez l'importance des données de la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac). En lisant le rapport, j'ai appris pas mal de choses. Quant à savoir s'il fallait l'intégrer au groupe d'experts, c'est un autre débat. Je crois, en revanche, qu'il serait intéressant, si l'on relance une réflexion avec le groupe d'experts, qu'on intègre, d'une manière ou d'une autre, Bruxelles Mobilité dans la discussion.

Par rapport au calendrier qui n'est pas encore clair, j'espère que nous pourrions avoir quelques éclaircissements dans le cadre de cette discussion, avec ce nouveau mandat qu'on construirait avec le groupe d'experts.

Je pense, en tous les cas, que la discussion va se prolonger durant d'autres commissions.

Par rapport au CNG (gaz naturel (pour) véhicules ou GNV), vous m'avez donné exactement la même réponse que le groupe d'experts, et je ne suis pas du tout convaincu. Nous sommes d'accord : il faut prendre en compte les émissions de CO₂. Je trouve donc cela normal que, lorsque quelqu'un achète ou utilise un véhicule au CNG, il soit taxé. Mais ce que je ne comprends pas, c'est la raison pour laquelle on ne traite pas de la même manière un plug-in hybride, alors qu'il n'y a aucune certitude que le conducteur va utiliser la prise. Il peut, s'il le veut, rouler à 100% à l'essence. Il y a un réel problème dans la catégorisation entre véhicules plug-in hybrides, véhicules hybrides tout court et véhicules roulant au CNG.

Ensuite, il y a une discussion plus politique. Est-ce qu'on détaxe totalement l'acquisition d'un véhicule ? C'est un autre débat auquel nous devons réfléchir tous ensemble...

[363]

Il faut tenir compte de la TVA, mais la taxe de mise en circulation sert bien à taxer la mise en circulation, et c'est un levier. Alors, certes, il faut encourager les gens à acquérir des véhicules plus respectueux de l'environnement, mais il faudrait aussi les inciter à acheter moins de véhicules, voire pas de véhicule du tout.

Il y a une discussion à avoir sur ce point. Par rapport à la sécurité routière, vous dites qu'il y aurait un lien de corrélation entre le poids et la sécurité. Ce n'est plus vrai aujourd'hui. C'était le cas il y a 20 ou 30 ans, mais aujourd'hui, les tests Euro NCAP (European New Car Assessment Program) ne prennent plus en compte ce paramètre. Et par rapport aux SUV, cela prête à sourire, car un véhicule qui est généralement plus haut risque d'entraîner, en cas d'accident impliquant un piéton, plus de dommages qu'une voiture normale.

En ce qui concerne l'électricité, il ne faut pas mettre tous les véhicules dans le même sac. Certains véhicules électriques sont pertinents à Bruxelles, si l'on doit absolument rouler en voiture, tandis que d'autres le sont moins, voire pas du tout. Il faut rester nuancé sur ce point. Ce type de véhicules requiert une catégorisation basée, par exemple, sur le poids et la puissance.

On cherche des données objectives, officielles, authentiques, et c'est ce qui compte. Le poids, la puissance et le carburant sont mentionnés sur la carte grise. Avec le rapport et ces quelques critères, il devrait être possible de créer des catégories, certes un peu plus complexes, mais plus proches des véhicules que nous désirons voir rouler demain sur nos routes.

[365]

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- La Région bruxelloise compte 500.000 véhicules pour plus ou moins 1.200.000 Bruxellois, dont 20% sont des voitures de société. Nous avons donc une prise directe sur 400.000 voitures via notre fiscalité.

Par ailleurs, notre Région accueille 350.000 navetteurs dont la moitié se déplacent en voiture, ce qui représente 200.000 véhicules. Au total, nous avons une prise efficace sur 50% des véhicules circulant à Bruxelles, ce qui est interpellant en termes d'équité.

Quelles que soient nos réticences, celles-ci ne peuvent avoir pour conséquence que nous ne fassions rien. Aujourd'hui, le système de taxe de mise en circulation (TMC) produit l'inverse de l'effet espéré, puisqu'il privilégie les vieux véhicules.

En outre, pratiquer un système complètement décalé par rapport à celui des deux autres Régions serait d'une inefficacité totale, car il aurait des effets induits, comme l'immatriculation de véhicules via une société de leasing ou en dehors de la Région. Ces comportements d'évitement déboucheraient sur un échec total de notre objectif.

Qu'en est-il du transfert ? La même taxation de 250 euros s'applique au diesel 6D, tout nouveau et plus propre, et à l'essence Euro 2, et ils sont pourtant mis sur le même niveau.

(Remarques de M. Vanhengel)

[369]

Cela pourrait donner lieu à un recours devant la Cour constitutionnelle, parce que, finalement, nous essayons de mettre en place un système qui soit juste et lisible. J'ai posé aux experts la question du lien entre la proportionnalité des émissions et les émissions prises en compte. Ainsi, quand on retient un facteur fois 1,5 ou fois 2, on a 33% de taxation supplémentaire sur le diesel par rapport à l'essence, alors que, dans ce cas-ci, il s'agit d'un véhicule plus propre, en diesel 6D, qu'un véhicule à essence.

[371]

M. Guy Vanhengel, ministre.- Vous aurez bien compris que, dans la mécanique telle qu'expliquée par les experts, il y a moyen d'affiner ces critères.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- C'est pour cela qu'il serait intéressant, selon moi, de se baser sur les deux tableaux des pages 35 et 36 du rapport pour bien bétonner le nouveau système de taxe au kilomètre.

[379]

M. Guy Vanhengel, ministre.- C'est là le but.

[381]

M. Emmanuel De Bock (DÉFI).- Il serait bon que le rapport serve bel et bien de base au futur système de taxation kilométrique, sachant qu'il faudra de toute façon un accord de coopération pour qu'il soit véritablement efficace. Sinon, nous aurons raté nos objectifs et il faudra envisager d'autres solutions, peut-être plus douloureuses pour certains. À ceux qui suivent nos travaux dans d'autres entités fédérées, je dis : à bon entendeur,...

[383]

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Heb ik het goed begrepen dat er ondertussen al constructieve onderhandelingen lopen met het oog op de vergroening van de fiscaliteit voor leasingwagens?

[385]

(Instemming van de heer Vanhengel)

[387]

Dat is dan goed nieuws.

[389]

(Opmerkingen van de heer Vanhengel)

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- En wil Wallonië nog altijd afwijken van de Bijzondere Financieringswet? Of is hun standpunt al redelijker geworden?

[397]

De heer Guy Vanhengel, minister.- We moeten ons daarin pragmatisch opstellen.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Die Bijzondere Financieringswet is wel met veel bloed, zweet en tranen tot stand gekomen.

[401]

De heer Guy Vanhengel, minister.- Toch is het objectief gezien niet erg redelijk dat de twee gewesten waar de bedrijven gevestigd zijn, de totaliteit van de opbrengsten ontvangen.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Maar daarop heeft eenieder zijn eigen visie.

[405]

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ja, dat is zo, maar we spreken nu ook niet over enorme bedragen. Die kleine onregelmatigheid, die het gevolg is van een historisch gegroeide inplanting, moet bespreekbaar zijn. Voor hetzelfde geld zaten alle bedrijven in Vlaanderen of bijvoorbeeld in Evere. Dat mag ons alleszins niet weerhouden om een veel hogere doelstelling te bereiken, namelijk een verstandige vergroening van de verkeersfiscaliteit in heel het land.

In het Waalse landsgedeelte wordt er getracht om die andere grote hindernis te overwinnen, met name die van de kilometerheffing. Als er daarin wat beweging komt, is dat mooi meegenomen.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Dat lijkt dan wel een beetje op chantage.

[409]

De heer Guy Vanhengel, minister.- Neen, dat is het niet. Een beetje redelijkheid kan af en toe geen kwaad om een hogere doelstelling te bereiken.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik heb daarover een andere mening. Voor mij komt dat wel neer op chantage. Een regering zou daarop nooit mogen ingaan.

Als er gesteld wordt: "Ik onderteken het samenwerkingsakkoord niet, tenzij er inkomsten die volgens de Bijzondere Financieringswet naar u zouden moeten vloeien, naar mij komen", dan noem ik dat chantage.

[417]

De heer Guy Vanhengel, minister.- Neen, er is zelfs nog geen sprake van ondertekenen. Het gaat nog steeds om een gesprek over een samenwerkingsakkoord, waarbij een van de partners aangeeft dat hij in het verleden toch enigszins 'gefopt' werd.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Er zijn dan wellicht andere zaken in de wet waardoor de andere partner op zijn beurt opgelicht werd.

[421]

De heer Guy Vanhengel, minister.- En zo is er altijd wel iets. In alle eerlijkheid moet ik in dit dossier toegeven dat de betrokken partner niet helemaal ongelijk heeft als hij beweert zich bedrogen te voelen.

[423]

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Hoe zit het met de procedure? Wat is de volgende stap? De regering heeft het rapport besproken, maar wanneer worden de conclusies in een wettekst omgezet? Wanneer zult u die tekst aan het parlement voorleggen?

[425]

De heer Guy Vanhengel, minister.- Om dat te doen, moet ik een consensus bereiken, waar een meerderheid van het parlement mee instemt. Ik zou trouwens liever verder gaan dan louter een meerderheid, maar als u goed geluisterd hebt, weet u dat er nog werk aan de winkel is.

Nu hebben we alleszins iets dat als basis kan dienen, terwijl partijpolitieke standpunten in het verleden elke vorm van vooruitgang in de weg zaten. Laten we een eerste, praktische stap zetten en een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten tot stand proberen te brengen. Daartoe heeft mijn regering mij gemandateerd.

Ondertussen kunnen we het debat hier voortzetten en eventueel bijkomend studiewerk laten verrichten. Hoe meer we samen vooruitgang maken om met een voorstel te landen, hoe beter.

[427]

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dat klopt, maar in het regeerakkoord is ook opgenomen dat er voor het einde van de regeerperiode een beslissing zal worden genomen. Dat betekent dat u een wetgevende tekst aan de regering moet voorleggen.

(Opmerkingen van de heer Vanhengel)

[429]

Niet dan? Dan neem ik daar akte van, maar ik vind dat toch wel een probleem.

[439]

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik kan enkel voorstellen doen, die door iedereen gedragen worden.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- U kunt perfect met een voorstel komen op basis van de studie.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dat hebben wij dan ook gedaan.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Dat klopt niet! U hebt een studie besteld. Een studie is geen wetgevend voorstel.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dat hebben we al gedaan, voordat we met de taskforce begonnen.

[441]

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Nu kunt u met een nieuw voorstel komen en mijn vraag is wanneer we dat mogen verwachten.

(Rumoer)

[445]

M. le président.- La parole est à M. Weytsman.

M. David Weytsman (MR).- Nous faisons des progrès. Je ne reviendrai pas sur vos remarques sur l'écoscore et la norme Euro, faute d'être un expert en la matière. Selon moi, l'important est ce qui se trouve derrière. En réalité, vous ne nous avez pas éclairés sur deux paramètres largement pris en compte par l'Euroscore mais pas par la norme Euro. Je déplore l'absence systématique de réponse à cette question. Vous ne me répondrez probablement pas, car tant vous que moi manquons d'expertise. Même les experts se sont avérés incapables de me satisfaire en la matière la semaine dernière. Or, il me semble essentiel que des experts puissent examiner ces enjeux.

Le premier point porte sur les particules ultra-fines, qui ne sont pas reprises par l'Euroscore. Le deuxième point concerne le bruit. On peut, certes, repartir sur la norme Euro, si vous le souhaitez, mais l'essentiel est de parvenir à ce que ces priorités soient intégrées dans la future formule.

Pour le reste, le calendrier m'inquiète quelque peu. J'ignore quand vous allez revenir vers nous, mais je vous encourage à fournir un projet le plus rapidement possible. Je pense, en effet, qu'on s'accorde tous ici globalement sur les principes et sur les objectifs des mesures à prendre, et qu'il est donc possible d'avancer sur la bonne voie.

[447]

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je souhaite également ajouter que, dans la grille des véhicules au diesel, le diesel zéro est 40 fois plus polluant en particules fines que le diesel 6, alors que l'écart entre les deux au niveau de la taxation n'est que de 2,5 fois supérieur.

La grille concernant les véhicules à essence témoigne du même phénomène.

Il faudrait donc examiner la proportionnalité en comparant essence et diesel, mais également, à l'intérieur d'une même catégorie, en observant la pollution émise par rapport aux véhicules plus récents qui sont deux à trois fois moins polluants. Il s'agit d'adapter la fiscalité à la pollution émise.

[449]

M. le président.- En conclusion des interpellations, M. Arnaud Pinxteren annonce le dépôt d'un ordre du jour motivé, conformément à l'article 119.2 du règlement.

[453]

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Genot.

[455]

QUESTION ORALE DE MME ZOÉ GENOT

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la décision du Gouvernement du 20 juillet 2016 de mener une étude de faisabilité relative à l'intégration du CIRB dans le SPRB".

[457]

M. le président.- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra à la question orale.

La parole est à Mme Genot.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Le 20 juillet 2016, le gouvernement a approuvé une note de développement global pour la fonction publique régionale portant également sur la restructuration et la rationalisation du Service public régional de Bruxelles (SPRB) et la création d'organismes d'intérêts publics (OIP) autour des matières suivantes : fiscalité, urbanisme et patrimoine, Selor régional. J'ai eu plusieurs fois l'occasion d'expliquer aux divers ministres de votre gouvernement ce que je pensais de la création de ces nouveaux "bidules" avec de nouveaux chefs, mais je voudrais revenir sur un aspect précis de cette réforme.

Dans sa décision, le gouvernement vous a chargé de mener une étude de faisabilité relative à l'intégration du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) dans le SPRB. Pouvez-vous nous dire comment cette décision a été mise en œuvre ? Cette question est d'autant plus cruciale que les fonctionnaires dirigeants du CIRB seront prochainement à la pension.

Quel objectif sous-tendait l'analyse de faisabilité ? L'étude de faisabilité a-t-elle eu lieu ? Si c'est le cas, quels en sont les résultats et conclusions ?

Quelle est la procédure pour recruter les nouveaux fonctionnaires dirigeants du CIRB ? Jusqu'à quand les fonctionnaires dirigeants actuels resteront-ils en poste ?

Les fonctionnaires dirigeants siègent également dans les structures Irisnet et Iristeam. Qu'advient-il si le CIRB et le SPRB fusionnent ? Pouvez-vous donner des garanties que le CIRB intégré dans le SPRB pourra poursuivre ses activités au bénéfice des Commissions communautaires et des pouvoirs locaux ?

Cette question était adressée à vous, Mme Debaets, en tant que responsable de l'Informatique, mais aussi à Mme Laanan, en tant que responsable de la Fonction publique. Nous allons voir si vous avez pu récolter l'ensemble des réponses !

[459]

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Premièrement, une étude indépendante a démontré que le CIRB est devenu le point d'interaction entre les différentes institutions situées sur le territoire régional et a permis le développement de solutions tant logicielles que d'infrastructures communes. Ceci à la satisfaction de ses clients, puisqu'il couvre aujourd'hui presque la totalité des supports informatiques pour la Région et au niveau local, au-delà de la complexité institutionnelle.

Citons, à titre d'exemple, l'informatisation des établissements scolaires primaires et secondaires et leur connexion au réseau Irisnet. Nous sommes en train d'y installer la fibre optique. Toutes les écoles seront équipées pour environ la fin de la législature.

Toute autre est la situation du SPRB qui n'a pas, de manière organique, le même champ d'action, à savoir être un acteur de déploiement en Information Technology (IT) vers le périmètre institutionnel bruxellois. Le SPRB est concentré sur ses missions de mise en œuvre de l'action du gouvernement dans les compétences du Ministère.

Ce sont donc deux missions vraiment différentes.

Les missions principales du CIRB, à savoir offrir des services d'infrastructure sous forme d'un centre régional des données et offrir une plate-forme de base comme fidus.brussels, l'intégrateur de services régional, ont clairement une valeur ajoutée.

Deuxièmement, une analyse montre qu'intégrer le CIRB au SPRB présenterait des difficultés juridiques, puisqu'un organisme public ne peut livrer des services à une autre entité fédérée. C'est donc possible au point de vue technique mais, au niveau juridique, cela pose question.

Pour répondre à votre deuxième question au sujet des fonctionnaires dirigeants du CIRB, à sa liste de fonctions dirigeantes à pourvoir en 2018 et 2019, le gouvernement a effectivement inclus la désignation d'un fonctionnaire dirigeant adjoint et d'un fonctionnaire dirigeant. Les deux places seront donc bientôt vacantes.

[461]

On me dit que la procédure de recrutement des fonctionnaires dirigeants est en cours, mais pas encore publiée. La description de profil est en train d'être établie.

L'intégration du CIRB au SPRB n'aura en tout cas pas lieu sous cette législature. Même si ce serait techniquement possible, on se heurte à des problèmes d'ordre juridique. Il n'est évidemment pas possible non plus de prévoir quelles décisions seront prises, ni quels axes seront intégrés dans le nouvel accord de majorité.

[463]

M. le président.- La parole est à Mme Genot.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Il serait peut-être intéressant d'informer les travailleurs concernés, qui sont actuellement dans l'incertitude. Ce n'est jamais bon pour la motivation. Il est important que vous ayez vis-à-vis d'eux une communication claire.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Je comprends. Logiquement, dans la mesure où nous choisissons de remplacer les fonctionnaires dirigeants, il est clair que nous allons continuer avec le CIRB. Mais nous pourrions communiquer cela de manière plus ferme.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- C'est une bonne idée. Les travailleurs sont notre "capital premier" et nous avons intérêt à les tenir au courant de ce qui va leur arriver.

Par rapport au renouvellement des fonctionnaires, je note que nous n'en sommes qu'à la description de profil. Pas mal d'étapes doivent donc encore être franchies.

- *L'incident est clos.*

[471]

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme El Yousfi.

[473]

INTERPELLATION DE MME NADIA EL YOUSFI

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la nécessité de mettre en place un plan contre le racisme".

[475]

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- Le mardi 22 mai, la Coalition pour un plan d'action interfédéral contre le racisme organisait une session de travail, qui a permis de dégager onze actions englobant les principaux domaines sociaux : emploi, logement, enseignement, police,... Cette session nous a surtout permis de constater que notre pays devait encore fournir beaucoup d'efforts pour une réelle mise en place d'un plan d'action interfédéral contre le racisme.

D'autres pays européens comme la France, les Pays-Bas, l'Irlande et l'Allemagne ont déjà établi leurs plans d'action nationaux contre le racisme. Leur message est clair : fini de parler, il est temps de passer à l'action !

À la suite de cette session, je me suis interrogée, avec mes collègues, sur les initiatives de la Région en matière de lutte contre le racisme, mais aussi sur les mécanismes légaux mis en place pour d'éventuelles sanctions.

Il convient de saluer l'élaboration de votre note d'orientation pour l'égalité des chances en début de législature, ainsi que les diverses campagnes de sensibilisation contre le racisme et la discrimination, notamment en matière d'emploi.

Toutefois, la dimension contraignante des différentes mesures visant à lutter contre le racisme dans notre région pose question, a fortiori dans le cadre actuel d'un discours qu'on taxera gentiment de populiste mais qui frôle malheureusement les thèses de l'extrême droite.

Il y a quelques mois, la Fondation Roi Baudouin publiait les résultats de sa dernière enquête sur l'intégration économique des personnes d'origine étrangère. Il en ressort clairement que les personnes d'ascendance africaine, bien que plus diplômées que la moyenne de la population belge, sont deux fois plus discriminées dans leur recherche d'emploi. Peu d'actions et de sanctions fortes sont prises afin de faire évoluer cette situation et d'arriver à inclure de manière durable la diversité de notre région.

Je ne fais évidemment pas référence au rapport d'Unia, car nous aurons une audition à ce sujet le 2 juillet prochain, qui sera un important moment d'échange en la matière.

Il importe de rappeler que la Région bruxelloise est la première à avoir mis en place les tests de situation, qui constituent un grand pas en avant.

L'année dernière, lors du lancement de la campagne contre le racisme, vous envisagiez de mener une action conjointe avec les syndicats sur les lieux de travail, et d'ainsi introduire les formations adéquates, afin de

sensibiliser un maximum de personnes à cette problématique. Nous ne pouvons que saluer ces initiatives et vous soutenir dans ce cadre.

[477]

Avez-vous pu prendre connaissance des onze actions présentées par cette coalition d'associations ?

Le cas échéant, quelles informations pouvez-vous nous transmettre concernant la mise en place d'un éventuel plan interfédéral de lutte contre le racisme ? Qu'en est-il aussi d'une mise en place d'un plan régional contre le racisme ? Quelle est la réflexion à ce sujet ?

Quelle coopération est-elle mise en place avec les acteurs compétents et quel support envisagez-vous pour un suivi juridique adéquat des infractions avérées ?

Le mois dernier, un collègue de notre groupe PS vous interpellait sur la mise en œuvre du projet d'ordonnance relative à la lutte contre certaines discriminations et à la promotion de l'égalité de traitement. Très peu de signalements ont été enregistrés, et cela semble être très peu connu par les acteurs de terrain. Que comptez-vous mettre en place pour y remédier ?

À l'instar d'Unia, nous plaillons pour une coordination en un seul instrument des différents textes adoptés par la Région concernant la lutte contre les discriminations, afin de faciliter la lisibilité du cadre juridique. Quelle discussion a-t-elle été entreprise avec les autres ministres concernés pour la coordination de cette matière ?

Concernant la question de l'inversion de la charge de la preuve, les objectifs attendus sont-ils atteints à ce stade ?

[479]

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Een tijdje geleden kopte De Morgen, denk ik: "De Vlaming is racistisch". In de pers wordt wel vaker iedereen over dezelfde kam geschoren. Hoe dan ook, het bericht kwam er naar aanleiding van de studie 'Samenleven in Diversiteit' die de Vlaamse overheid bij ongeveer vijfduizend respondenten liet uitvoeren. De bedoeling was om in kaart te brengen wat samenleven in diversiteit betekent en hoe de meerderheidsbevolkingsgroepen in Vlaanderen denken.

Brussel is natuurlijk een heel diverse stad. Ik ben niet zeker of Brussel ook opgenomen was in de Vlaamse studie. Kent u die studie? Zijn er gelijkaardige studies die op Brussel zijn gericht of kunt u aan de slag met de Vlaamse studie om na te gaan welke problemen er zijn en hoe die aangepakt kunnen worden? Samenleven in diversiteit en het racisme, dat dat met zich meebrengt, zijn natuurlijk belangrijke thema's. Het is altijd interessant om te meten, te weten en te kijken hoe je vooruit kunt gaan.

[481]

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Le racisme reste un sérieux problème, même en 2018 et dans la capitale de l'Europe. C'est pourquoi je n'ai pas attendu l'élaboration d'un plan interfédéral pour mener une politique de lutte contre ce phénomène. Nous avons en effet mis en route un certain nombre de projets au sein de la Région.

L'organisation BePax m'a fait part de sa proposition de plan d'action, signé par une trentaine d'organisations. Une rencontre avec des représentants de l'association est prévue à mon cabinet à la fin du mois.

Je ne citerai pas les onze axes de travail, que vous connaissez aussi.

Dans presque toutes les actions qui ont été développées l'an dernier, nous avons travaillé avec la société civile et les associations de terrain pour lutter contre le racisme. Nous avons notamment mis en place il y a quelques années, avec les trois grands syndicats, la campagne "Racism Game Over", une approche systématique et structurelle pour lutter contre le racisme dans les entreprises. Celle-ci portait tant sur le recrutement que sur le déroulement de la carrière professionnelle, qui sont deux stades auxquels le racisme se rencontre.

En ce qui concerne l'intersectionnalité, notre approche intégrée de la dimension de genre répond aux recommandations de BePax. Il y a deux semaines, j'ai expliqué en commission que nous allions passer du gender mainstreaming à un test d'égalité des chances. En effet, le problème ne se cantonne pas à la dimension de genre, mais est beaucoup plus large, puisqu'il touche à la discrimination et au racisme... Après l'adoption de ce projet, toutes les décisions du gouvernement seront examinées sous cet angle, afin de voir si les mesures n'élargissent pas le fossé et ne renforcent pas la discrimination. Si c'est le cas, il faudra bien sûr réajuster la décision.

[483]

Par rapport au suivi juridique, il y a l'ordonnance "biens et services", votée par le parlement en octobre 2017, dont le principe le plus important est le renversement de la charge de la preuve. Avant, il incombait à la victime de prouver la discrimination et de récolter des témoignages, par exemple à l'entrée d'une boîte de nuit. Dorénavant, la charge de la preuve est partagée : c'est aussi au propriétaire de la boîte de nuit ou du restaurant de prouver l'absence de discrimination. C'est un principe très important, désormais applicable à Bruxelles.

Le texte prévoit des sanctions positives, mais le juge peut aussi imposer une peine de prison de un mois à un an et des amendes de 50 à 1.000 euros. L'indemnisation morale forfaitaire a été estimée à 650 euros mais ce montant peut être majoré à 1.300 euros si l'auteur ne peut démontrer qu'il n'y a pas eu discrimination ou en cas de gravité particulière.

S'ajoutent aussi à cela les campagnes. Il y a notamment eu la campagne Réagis au racisme, du 20 novembre au 10 décembre, qui se prolonge sur les réseaux sociaux.

La campagne antiracisme s'inscrit aussi dans les appels à projet que nous lançons régulièrement. Cette année, un montant de plus de 100.000 euros a été prévu pour permettre aux associations de lutter contre le racisme.

Voilà les éléments que je peux vous communiquer. Nous avons tout mis en œuvre pour lutter contre le racisme dans notre Région, malgré l'absence d'un plan interfédéral.

[485]

(verder in het Nederlands)

U vraagt of er nog andere interessante studies zijn die zich op Brussel richten. Ik denk dan aan de studie van de Koning Boudewijnstichting, die zich vooral toespitste op de zwart-Afrikaanse gemeenschap. Die was voor veel mensen een eyeopener. Daaruit bleek dat mensen met een gelijkwaardig diploma uit de Sub-Saharaanse gemeenschap het veel moeilijker hadden om werk te vinden of om carrièrekansen voluit te grijpen. Verschillende studies tonen dus aan dat er nog werk aan de winkel is.

[487]

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- Je salue l'action menée et les différents projets initiés. Vous rappelez la campagne "Racism, Game Over". Il serait utile que nous puissions disposer d'une analyse de ses résultats, surtout dans le domaine professionnel, où le travail se fait en étroite collaboration avec les syndicats.

Concernant les axes, je me réjouis d'entendre que les rencontres avec le terrain vont avoir lieu.

Pour ce qui est de l'inversion de la charge de la preuve, il est toujours problématique pour les victimes de devoir prouver la discrimination subie. C'est pourquoi j'en appelle à la vigilance lors de la concrétisation des politiques que nous adoptons, pour définir à quel moment se pose la dimension contraignante.

Concernant les chiffres de signalement, nous savons très bien qu'en matière de discriminations, les chiffres ne reflètent malheureusement jamais la réalité. Qu'entreprenez-vous pour développer le travail d'information ? La méconnaissance des outils empêche leur bonne application. Je vous invite à mener une réflexion à ce sujet. En aidant les associations à réaliser le travail d'information le plus large et concret possible, nous encouragerons les victimes à davantage déposer plainte. Même si nous ne disposerons jamais d'une image parfaitement objective de la réalité, nous pourrions ainsi nous en rapprocher.

Enfin, l'appel à projets est-il lancé ? Quel est son calendrier ? Quels sont les projets ?

[489]

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- J'ai oublié de le dire, mais nous avons la liste complète des projets. Nous allons la joindre au compte rendu pour que vous puissiez l'analyser.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- C'est très gentil. Nous pourrions ainsi examiner les actions par rapport au calendrier. Je vous remercie et je pense que nous aurons de toute façon l'occasion de revenir là-dessus.

[493]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- We wachten nu al zeventien jaar op het actieplan. Minister Demir is natuurlijk nog maar een jaar bezig en heeft voorrang gegeven aan het Interfederaal Actieplan tegen homofobie en transfoobie geweld. Gelukkig is dat er dan toch al. Ook u hebt er hard aan meegewerkt. Dat neemt niet weg dat we ons werk moeten voortzetten. Zeventien jaar is wel erg lang. Als ik me niet vergis, betekent dat dat al zes regeringen er maar niet in slagen een actieplan tegen racisme op te stellen.

Volgens mij is het nuttig om de Vlaamse studie nader te onderzoeken, want die bevat heel wat interessante elementen. U sprak bijvoorbeeld zelf al over de participatie aan de arbeidsmarkt van mensen van Afrikaanse afkomst. In het rapport 'Samenleven in Diversiteit' staat nog een element dat u ongetwijfeld zal interesseren, met name dat vrouwen van Marokkaanse en Turkse herkomst zwaar ondervertegenwoordigd zijn op de arbeidsmarkt. Heel veel talent blijft daarmee onbenut, ook hier in Brussel. Bovendien zou het veel beter zijn dat die vrouwen niet langer afhankelijk zijn van hun man en zich kunnen emanciperen door uit werken te gaan. Ook in Brussel moeten we nagaan hoe we daarop kunnen inzetten.

- *Het incident is gesloten.*

[497]