

Lundi 26 octobre à 14 h

COMMISSION DU BUDGET ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

(M. le Ministre LACROIX)

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Georges-Louis BOUCHEZ sur l'impact du tax shift fédéral

Georges-Louis BOUCHEZ sur la mise en place d'un comité de monitoring du tax shift fédéral

Jean-Luc CRUCKE sur la rencontre entre les Ministres du Budget

Nicolas TZANETATOS sur l'accueil des fonctionnaires de l'Agence wallonne de la santé, de la protection sociale, du handicap et des familles dans les bâtiments de l'ancien hôtel de police de Charleroi

Jenny BALTUS-MÖRES sur le recouvrement des taxes dans l'arrondissement d'Eupen

Nicolas TZANETATOS sur l'affectation des agents de la DGO5 vers l'Agence wallonne de la santé, de la protection sociale, du handicap et des familles

Georges-Louis BOUCHEZ sur la mobilité et la formation continue des agents du SPW

Jenny BALTUS-MÖRE sur les taxes automobiles

Laurent HENQUET sur la taxe de mise en circulation et de circulation sur les voitures de leasing

Jean-Luc CRUCKE sur l'impact de la taxe au kilomètre sur l'industrie extractive

Jean-Luc CRUCKE sur les compensations liées à l'introduction de la taxation kilométrique pour les camions

Jean-Luc CRUCKE sur la demande de l'Union professionnelle du transport et de la logistique (UPTR) de reporter l'introduction de la taxe kilométrique

Georges-Louis BOUCHEZ sur la vigilance en matière de détournements d'argent et de matériel au sein des OIP

Nicolas Tzanetatos sur l'accueil des fonctionnaires de l'Agence wallonne de la santé, de la protection sociale, du handicap et des familles dans les bâtiments de l'ancien hôtel de police de Charleroi

Le 1^{er} janvier 2016 doit être lancée l'Agence wallonne de la santé, de la protection sociale, du handicap et des familles qui intégrera environ 800 fonctionnaires à Charleroi.

La volonté du Gouvernement wallon est de réunir les agents venant du Fédéral, de la Région et de la Fédération Wallonie-Bruxelles sur un seul et même site « *en plein cœur* » de la ville.

Néanmoins, étant donné la difficulté voire l'impossibilité de trouver pareil site pour le début de l'année 2016, il a été indiqué que, dans un premier temps, l'Agence sera matériellement située d'une part, au sein des bâtiments actuels de l'AWIPH, et d'autre part, dans une partie des bâtiments de l'ancien hôtel de police de Charleroi au sujet duquel Monsieur le Ministre Prévot précisait en juillet dernier qu'« *un processus de rénovation est en cours pour permettre l'accueil dans de bonnes conditions des fonctionnaires* ».

Pouvez-vous nous communiquer quel est, aujourd'hui, l'état d'avancement des travaux dans cette aile de l'ancien hôtel de police (l'aile Q) ?

Monsieur le Ministre peut-il également certifier que ces travaux de réhabilitation seront bels et biens achevés pour la fin de l'année de telle sorte que les fonctionnaires qui y seront détachés puissent accomplir leur mission dans les meilleures conditions possibles ?

Jenny Baltus-Möres, sur les taxes automobiles

Je vous interroge au sujet de la taxe de mise en circulation et de la taxe annuelle de circulation. Il me semble, et ce constat est largement partagé par les citoyens wallons, que celles-ci sont désuètes. En effet, ne trouvez-vous pas qu'uniquement tenir compte des chevaux fiscaux et de la cylindrée pour la taxe annuelle de circulation est fortement réducteur par rapport à l'ensemble des composantes d'une voiture ?

Pour ce faire, je vais vous donner un exemple concret de la situation actuelle : Prenons deux voitures aux qualités différentes. Premièrement, une Fiat Qubo 1.4 de 2015 possédant 77 chevaux, qui consomme en moyenne 6,9l/100km et qui émet 161 g.CO2/km. Deuxièmement, une Toyota Auris 1.8 Hybrid de 2015 possédant 136 chevaux, qui a une consommation moyenne de 3,5l/100km et qui émet 79 g.CO2/km. Pour le premier véhicule, la taxe annuelle s'élève à 226,12€ et celle de mise en circulation à 61,50€, alors que pour le second, le citoyen devra déboursier respectivement 321,18€ et 123€. Ainsi, l'achat d'un véhicule comme la Toyota Auris Hybrid que j'ai mentionné dans mon exemple peut s'expliquer par des considérations personnelles, sécuritaires, mais s'avère souvent être un choix sur le long terme et donc plus écologique, voire plus économique *in fine*. Comme le démontrent les statistiques, de tels modèles de voitures permettent de parcourir bien plus de kilomètres qu'avec des plus petits moteurs, ce qui veut donc dire que le l'achat d'un nouveau véhicule est nettement repoussé dans le temps. Car, pour rappel la production d'une voiture engendre une pollution évidente.

Ainsi, le citoyen optant pour une voiture aux performances écologiques remarquables se retrouve puni par la Région à devoir payer davantage de taxes. Seules les voitures émettant plus de 145 g CO2/km se retrouvent taxées par un éco-malus. Toutefois, depuis la suppression de l'éco-bonus plus aucune prime n'est attribuée pour l'achat d'un véhicule à consommation et émission faibles. En d'autres termes, à l'époque la Région wallonne a fait le choix d'encore taxer davantage les wallons.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire si vous comptez réintégrer une forme d'éco-bonus afin d'inciter des achats plus écologiques ? Pour finir, comptez-vous réformer le modèle de taxation de la taxe annuelle de circulation afin de le faire mieux correspondre avec la réalité ?

Nicolas Tzanetatos sur l'affectation des agents de la DGO5 vers l'Agence wallonne de la santé, de la protection sociale, du handicap et des familles.

L'Agence wallonne de la santé, de la protection sociale, du handicap et des familles sera composée d'environ 800 fonctionnaires le 1^{er} janvier prochain à Charleroi.

Parmi ces 800 fonctionnaires, 110 agents devraient provenir de la DGO5 sur base d'un transfert volontaire.

Le processus d'intégration de ces agents à la future Agence se fait de la manière suivante : durant la période allant du 1^{er} septembre 2015 au 31 décembre 2015, chaque agent potentiellement concerné par cette affectation rencontre le service des ressources humaines de la DGO5 pour faire connaître sa décision de travailler désormais à Charleroi ou de rester à Namur.

Ce n'est donc qu'au 31 décembre 2015 que l'on connaîtra le nombre exact d'agents de la DGO5 qui intégrera réellement l'Agence.

Si les 110 places ne sont pas comblées au 31 décembre prochain, il sera fait appel à des agents travaillant dans d'autres DG qui seraient intéressés de venir travailler à Charleroi au sein de la nouvelle Agence.

Enfin, et en dernier ressort, si après cet appel, le nombre des 110 personnes n'est toujours pas atteint, les derniers agents seront tout simplement recrutés.

Il est donc plus que probable, à partir du 1^{er} janvier 2016, que l'on doive faire appel à des fonctionnaires provenant d'autres DG ou même que l'on doive recruter.

Pouvez-vous nous indiquer, Monsieur le Ministre, à combien de temps estimez-vous cette période de mutation d'une autre DG que de la DGO5 vers l'Agence ainsi que la période de recrutement ?

Une fois l'équipe de 110 agents constituée, combien de temps faudra-t-il pour que les agents qui ne proviennent pas directement de la DGO5 soient correctement formés et pour qu'ils soient tous à même à exercer pleinement leurs fonctions ?

En d'autres mots, à quelle date pensez-vous, Monsieur le Ministre, que l'Agence sera totalement effective en termes de ressources humaines ?

M. BOUCHEZ, sur « la mobilité et la formation continue des agents du SPW »

Alors que les bénéfices en matière de motivation, de progression de carrière et de maturité liés à une plus grande polyvalences des fonctionnaires, je vous interrogeais en mars dernier quant aux freins à la mobilité des agents du SPW. Vous m'indiquiez vouloir améliorer la publicité des possibilités offertes par l'administration vis-à-vis des fonctionnaires désirant évoluer dans leur carrière. Qu'en est-il aujourd'hui ? Davantage de transparence en la matière est-elle de mise ? La communication de ces possibilités est-elle centralisée et plus facilement accessible aux fonctionnaires ?

Cependant, alors que la DPR l'annonçait, les échanges entre le SPW et le monde des entreprises ne sont pas encore suffisants. Alors que les rapports entre nos concitoyens et les entreprises avec les différentes DG du SPW sont de plus en plus fréquents, les visions entre les uns et les autres sont parfois tellement opposées qu'ils ne se comprennent pas toujours. Avez-vous pu avancer à ce sujet ? La formation continue des agents du SPW intègre-t-elle des activités de rapprochement avec le monde des entreprises ? Qu'est-ce qui est mis en place pour que le SPW soit davantage au service des entreprises ?

Jenny Baltus-Möres, sur les taxes automobiles

Vu l'actualité sur les taxes autoroutières pour poids lourds et peut-être même pour tous les véhicules, ne serait-il pas l'occasion d'évaluer et si nécessaire de repenser la situation fiscale automobile actuelle en Région wallonne ? Pourquoi ne pas se consulter avec ses homologues afin de trouver un système fiscal identique pour tout le pays ?

Y-a-t'il des intentions de réviser les coûts et réglementations existantes ?

Je vais vous citer un exemple qui semble assez paradoxal :

Une voiture électrique, qui malgré son émission nulle de CO², est soumise à une taxe de mise en circulation de 5000€. Ce montant est uniquement justifié par sa puissance.

Si on prend compte du slogan du gouvernement « pollueur=payeur », cette taxe me semble totalement inappropriée. De plus, étant donné que le PS veut se montrer actif en politique écologique et durable, ne serait-il pas logique de réduire les coûts fiscaux pour les voitures sans émission de CO² comme c'est déjà le cas en Norvège et aux Pays-Bas ?

Laurent HENQUET sur la Taxe de mise en circulation et de circulation sur les voitures de leasing.

La presse a récemment fait écho de votre volonté de mettre fin à l'injustice subie par la Région wallonne en matière de taxation des voitures de leasing.

En effet, depuis la cinquième réforme de l'Etat, qui a régionalisé la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, la Wallonie ne perçoit pratiquement aucune taxe sur les voitures de leasing. Phénomène étrange sachant que de nombreux wallons bénéficient d'une voiture de société et, de ce fait, contribuent à la détérioration de nos routes.

Cela s'explique du fait que, actuellement, les deux taxes sont perçues par la Région où les voitures ont été immatriculées. Etant donné que la grande majorité des sociétés de leasing sont installées au nord du pays (300.000 des 360.000 voitures de leasing belges) ou à Bruxelles, la Wallonie ne récolte que les miettes.

Il semble que, conscient du problème, vous seriez en train de négocier avec les autres régions afin de conclure un accord de coopération qui réviserait le système de taxation actuelle de manière à ce que la Wallonie obtienne enfin sa part du gâteau.

Plusieurs options sont avancées, comme une taxation sur base du domicile du bénéficiaire (la plus favorable pour la Wallonie) ou sur base du siège de la société qui l'emploie et qui rapporterait 14 millions d'euros.

Du côté flamand, l'intention est plutôt d'étendre le système de la taxe kilométrique aux véhicules de leasing.

On estime à 14 millions, le montant que percevrait la Wallonie si les taxes étaient perçues sur base du siège de la société, quel serait le montant si elles l'étaient sur base du domicile du bénéficiaire ?

Estimez-vous la Flandre ouverte à pareils systèmes de taxation ?

Envisageriez-vous, comme le suggère la Flandre d'opter pour une taxation kilométrique ?

Quel est l'agenda fixé pour la poursuite des négociations concernant cet important dossier ?

Jean-Luc Crucke, sur "L'impact de la taxe au kilomètre sur l'industrie extractive".

Le magazine « QUADRARIAMAG », journal d'information de la fédération de l'industrie extractive, publiait récemment les conclusions d'une intéressante enquête sur l'impact de la redevance kilométrique sur le secteur carrier.

Ce coût additionnel réduira la compétitivité des entreprises belges au profit de leurs concurrents étrangers qui utilisent moins la route. Cela entraînera une hausse des importations de ces produits alors qu'il existe une importante filière en Wallonie à valoriser. Il faut donc craindre pour l'emploi, singulièrement dans les secteurs du sable et du granulat.

Dès lors, où en sont les discussions relatives aux mesures de compensation ?

Comment l'impact de la redevance sera-t-il réduit, selon les secteurs ?

Qu'en sera-t-il pour l'industrie extractive ou certains de ses sous-secteurs ?

Une franchise sur les premiers kilomètres parcourus viendra-t-elle neutraliser le coût de la mesure dans les processus industriels avec plusieurs étapes intermédiaires de transformation ?

A moins de travailler sur base de la masse maximale autorisée ?

Quelles solutions le gouvernement a-t-il retenu pour moduler l'impact de la redevance kilométrique ?

Au-delà de la taxe, la solution réside-t-elle dans les mesures d'accompagnement ?

Si oui, de quelle nature seront-elles ?

A quel niveau la Wallonie viendra-t-elle soutenir ses camionneurs ?

Quelle sera l'ampleur de ce soutien ?

Sera-t-il de nature à limiter, voire contrecarrer les effets négatifs de l'introduction de la taxe au kilomètre sur l'industrie extractive ?

**Jean-Luc CRUCKE, sur « La demande de l'UPTR de reporter
l'introduction de la taxe kilométrique »**

Dans un communiqué du 30 septembre 2015, l'UPTR vient de saisir le Conseil Belge de la Concurrence et le Commissaire européen à la Concurrence, suspectant Viapass de privilégier Satellic et de fausser la concurrence à l'égard des opérateurs extérieurs. Elle demande également au gouvernement wallon de postposer la date d'introduction de la taxe, fixée au 01 avril 2016

Comment réagit le Ministre ? Des craintes particulières sont-elles exprimées ?
Lesquelles ?

Le Ministre confirme-t-il que l'échec de la mise en route de la taxe kilométrique ne permettra plus de recourir à l'eurovignette ? Quelles seraient les conséquences pour le budget wallon ?

M. BOUCHEZ, sur « la vigilance en matière de détournements d'argent et de matériel au sein des OIP »

Monsieur le Ministre m'a indiqué l'existence de plusieurs mesures de contrôle et de veille quant à la bonne utilisation des deniers publics au sein du SPW. La prudence nécessaire implique de rester régulièrement attentif à la bonne application des procédures. Toutefois, pour ce qui est des OIP, Monsieur le Ministre a fait montre de volontarisme en réponse à ma question d'actualité du 14 octobre passé il m'a annoncé que malgré incompétence fonctionnelle sur les OIP, il comptait mener une action à travers le Gouvernement wallon via les OIP, entre autres via les commissaires du Gouvernement pour mener une veille scrupuleuse en matière de contrôle interne.

Monsieur le Ministre peut-il nous préciser ses propos en matière de contrôle interne de la bonne utilisation des deniers publics au sein des OIP ? Quel rôle jouent aujourd'hui les commissaires du Gouvernement en la matière ? Comment les commissaires du Gouvernement pourraient-ils concrètement contrôler efficacement les OIP dont ils ont la charge ? Avec quelle méthode Monsieur le Ministre entend-il formaliser ses annonces en la matière ? Des procédures d'audit systématiques sont-elles prévues au sein des OIP ? Dans la négative, quelle est l'ambition de Monsieur le Ministre à ce sujet ?