

C.R.A.C. N° 150 (2019-2020)

2e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2019-2020

COMPTE RENDU

AVANCÉ

Séance publique de commission*

Commission du budget et des infrastructures sportives

Lundi 13 juillet 2020

*Application de l'art. 161 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Interpellations et questions orales</i>	1
<i>Question orale de M. Hazée à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le coût de la défédéralisation de la dette »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Hazée, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	1
<i>Question orale de M. Demeuse à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la lutte contre l'abus fiscal au niveau wallon et la participation à la mise en œuvre de la directive (UE) 2018/822 du Conseil du 25 mai 2018 modifiant la directive 2011/16/UE en ce qui concerne l'échange automatique et obligatoire d'informations dans le domaine fiscal en rapport avec les dispositifs transfrontières devant faire l'objet d'une déclaration, en abrégé DAC6 »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Demeuse, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	3
<i>Question orale de Mme Nikolic à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'efficacité énergétique du parc immobilier public wallon »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	5
<i>Question orale de M. Beugnies à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les orientations de l'ajustement budgétaire »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Beugnies, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	6
<i>Question orale de M. Clersy à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les services cargo au niveau de l'aéroport de Charleroi »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Clersy, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	8
<i>Question orale de M. Beugnies à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'avenir du secteur aérien »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Beugnies, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	9

Question orale de M. Collin à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la gestion par les aéroports wallons des voyageurs provenant des zones de nouveaux foyers de covid-19 »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Collin, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....11

Question orale de M. Clersy à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'union rail-aérien » ;

Question orale de M. Beugnies à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la multimodalité train-avion » ;

Question orale de M. Collin à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la stratégie de mobilité autour des aéroports »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Clersy, Beugnies, Collin, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....13

Question orale de M. Witsel à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la répartition des subsides accordés aux infrastructures sportives wallonnes »

Intervenants : M. le Président, M. Witsel, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....16

Question orale de M. Cornillie à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les infrastructures permettant la pratique du VTT en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....17

Question orale de M. Collin à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le soutien aux clubs sportifs »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Collin, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....19

Question orale de M. Clersy à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le développement du sport-études » ;

Question orale de M. Witsel à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le projet « Wallonie Ambitions olympiques » »

Intervenants : M. le Président, MM. Clersy, Witsel, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....20

Organisation des travaux (Suite).....24

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....24

Liste des intervenants.....25

Présidence de M. Collin, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne. Merci.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE COÛT DE LA DÉFÉDÉRALISATION DE LA DETTE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le coût de la défédéralisation de la dette ».

La parole est à M. Hazée pour poser sa question.

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, l'Agence fédérale de la dette a présenté, il y a une quinzaine de jours, son rapport annuel 2019.

L'administrateur général de la Trésorerie, à cette occasion, a ainsi pu exposer que la dette globale s'élève à 467 milliards d'euros en 2019, soit 37 milliards d'euros de plus en cinq ans. Dans le même temps, le coût annuel de la dette a diminué, passant de 9,62 à 9,34 milliards d'euros, et la durée moyenne des emprunts a par ailleurs augmenté.

Jusqu'à-là, nous sommes dans des constats connus de tous.

À cette occasion, l'administrateur général de l'administration de la Trésorerie a indiqué, je le cite :

« Si les régions et communautés se finançaient via l'Agence fédérale de la dette, cela permettrait de réaliser des économies importantes en charges d'intérêts ». L'agence fédérale bénéficie en effet de taux d'intérêt plus bas. Ce mécanisme permettrait, selon lui, d'économiser 200 millions d'euros par an sur une dette de l'ordre de 63 milliards d'euros pour les entités fédérées.

Deux cents millions d'euros par an, ce n'est pas peu de choses. Je souhaitais connaître votre analyse par rapport à cette déclaration, relativement inédite. Je n'oublie pas l'histoire de ce pays, je n'oublie pas non plus l'état de décomposition à certains moments de la dynamique fédérale. Néanmoins, on a là une expression qui, dès lors, me conduit à vous interroger.

Partagez-vous le diagnostic sur le plan technique ? Confirmez-vous l'estimation formulée par le Trésor ? Le cas échéant, quelle analyse politique faites-vous de la situation ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, je vous avoue, quand j'ai pris connaissance de cette déclaration, j'ai moi-même sursauté et pris contact avec mon homologue du Fédéral qui, clairement, m'a dit qu'il ne couvrirait pas ce propos, pour cause, qui est assez inédit.

Je dois, en premier lieu, préciser que peut-être votre question même mérite d'être clarifiée, en tout cas dans son titre, parce qu'elle pourrait, sur les constats, être trompeuse. Vous l'intitulez « le coût de la défédéralisation de la dette ». Or, jamais depuis l'existence du premier budget wallon, l'État fédéral n'a pris en charge le financement de la dette wallonne.

Lorsqu'une entité est responsable d'un budget, c'est une question de principe, elle est responsable du résultat de celui-ci. Si le budget est déficitaire, l'entité est responsable de la dette créée. Nous pouvons convenir qu'il s'agit bien d'un principe de responsabilisation budgétaire.

Si l'on est d'accord sur le principe, on peut alors regarder le cadre réglementaire. Celui-ci ne permet pas actuellement au Fédéral d'emprunter en lieu et place de la région. Un accord de coopération serait donc

nécessaire avec l'ensemble des régions et communautés du pays, ce qui a amené l'expression de mon collègue de dire : « Je ne peux pas m'accorder sur le propos ».

Après s'accorder sur le principe, par contre, en ce qui nous concerne, et sur le cadre réglementaire, c'est-à-dire après avoir convenu qu'il ne serait pas sain de séparer la gestion budgétaire de la gestion de la dette et qu'il ne serait pas possible dans les règles actuelles que le Fédéral emprunte en lieu et place de la Région, on peut éventuellement réfléchir à l'idée pour le futur et en intégrant une série de paramètres.

Même si vous avez vu, comme moi, dans la presse qu'il s'agit d'une considération théorique, non validée, comme je l'ai dit, par le ministre des Finances, politiquement en tout cas, je compte bien aborder le sujet. Nous pourrions sans doute évoquer le sujet dans les prochaines conférences interministérielles, dans les CIM des Finances et du Budget.

Si, d'une façon ou d'une autre, nous pouvons modifier certaines règles au bénéfice commun de tous les Belges, ce serait idiot de ne pas l'envisager. J'ai vu que mon collègue de la Fédération avait la même lecture.

Il n'y a néanmoins pas d'urgence, car je vous informe que la Wallonie a aujourd'hui, et vous le savez a bouclé le financement prévu à son budget initial, 2,53 milliards. Leur financement des emprunts venant à échéance en 2020, ainsi que le financement supplémentaire initialement estimé de la crise covid qui est de 1,5 milliard.

Actuellement, avec les 4 milliards levés au 26 juin 2020, les besoins de financement sont couverts.

Je tiens, non pas pour le principe, à féliciter les équipes du financement, car la stratégie a été tout à fait payante. Ce qui paraît aujourd'hui comme une formalité est en réalité un gageur, car jamais la Wallonie n'avait levé plus de 2,2 milliards sur une année. Nous sommes pratiquement au double en six mois, et ce au taux moyen de 0,745 % pour les 30 opérations réalisées.

Pour revenir à la question, plus précisément à la validation des chiffres évoqués et partant d'une dette globale des entités fédérées de 63,2 milliards pour être précis et en prenant en compte un *spread* moyen de 30 points de base, on peut dire que d'ici la fin de l'amortissement, c'est-à-dire environ 15 ans, 200 millions de charges intérêts pourraient être répercutés sur l'ensemble des entités fédérées.

Vous me posez donc la question d'analyse politique. J'y ai partiellement répondu dans la première partie de mon intervention. Je pense néanmoins pouvoir poursuivre sur l'opportunité politique au sein de la Région wallonne. Il n'est pas compréhensible que les entités consolidées wallonnes se financent à des

conditions plus défavorables que la Région wallonne. Il n'est pas compréhensible qu'il y ait là une différence.

Quand une UAP se finance, c'est via l'argent wallon et une garantie wallonne, mais elle le fait à des conditions qui sont de 50 à 100 points de base supérieurs à un emprunt wallon. Il y a donc là un réel coût supplémentaire en raison de nos structures wallonnes.

Progressivement, ce problème se résout. Je tiens ainsi à indiquer que le programme de rénovation du logement social initié par le ministre Dermagne se fera via un financement régional et nous avons travaillé ensemble sur ce dossier. Ce financement ne sera donc plus sous-traité à la SWL, la Société wallonne du logement, comme cela aurait pu être le cas dans le passé. C'est un exemple, je pense, de ce que nous devons faire à l'avenir.

Si l'ensemble des financements des UAP sont réalisés par structure régionale, la cellule de la dette estime que les charges d'intérêt sur l'ensemble de la Région seront de 100 millions moins élevés à un horizon d'une dizaine d'années. Je vous dis cela parce que je crois qu'il faut d'abord que l'on puisse nettoyer devant nos propres portes. Il faut d'abord que le mécanisme soit mis en place chez nous.

J'ajouterais par rapport à la question, même si je n'ai pas à répondre à la place du ministre des Finances fédérales, il ne me l'a d'ailleurs pas dit, mais il est clair que si ce mécanisme devait être adopté tel que le fonctionnaire l'a imaginé, cela aurait pour conséquence d'augmenter les *spreads* du fédéral puisqu'il y aurait un volume supplémentaire sur les marchés. Je ne suis pas certain quand vous connaissez comme moi le contexte du fédéral que toutes les familles politiques qui composent l'État fédéral verraient cela d'un œil, comment dire, agréable, averti peut-être. Je vois bien quelles seraient les réactions des uns et des autres.

Si l'on peut en user, en profiter. Si les réglementations peuvent changer et évoluer, je ne serais pas opposé à la méthodologie.

M. le Président. - La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse face à une question qui l'a manifestement habité. Je partage avec lui le principe de responsabilité. Bien évidemment, un gouvernement, un parlement, doit pouvoir assumer les conséquences des choix qu'il fait, bien sûr.

Néanmoins, si j'ai utilisé ce vocabulaire de coût de défédéralisation de la dette de manière peut-être un peu provocatrice, c'est parce que d'une part, le choix a été fait institutionnellement. Non pas que chacun assume ses choix, mais qu'en plus, techniquement, la gestion même de la dette soit finalement décentralisée.

On aurait très bien pu imaginer un principe de responsabilité qui serait articulé avec une gestion centralisée de dettes, mais aussi parce qu'au fil des réformes de l'État successives, il y a eu, à plusieurs moments, des rendez-vous où, avec un transfert de compétences, ont suivi des moyens suffisants qui généraient automatiquement un transfert de dettes en réalité. Ce fut le cas en 88-89. Ce fut le cas aussi par exemple en 2011.

Dans ces cas-là, il y a eu aussi défédéralisation de la dette. D'où l'équation posée par le haut fonctionnaire et j'entends qu'il me parle à titre personnel. Je pense que l'article d'ailleurs en rendait déjà compte. Vous nuancez le montant ou, en tout cas, vous le contextualisez puisque l'on ne parle pas de 200 millions par an, mais de 200 millions par cycle d'emprunt. Cela proportionne un peu les choses.

En même temps, vous ne fermez pas la porte et c'est la bonne attitude tout en donnant la priorité à ce que la Wallonie peut maîtriser elle-même. Le travail est en cours. Je l'entends et je m'en réjouis ; nous le savions déjà.

À côté de cela, la concertation et la coopération avec les entités qui sont capables de le faire ou le souhaitent, au niveau d'une conférence interministérielle ou, pourquoi pas, au niveau d'accords de coopération me paraît être une voie, tout en mesurant les montants dont on parle qui ne peuvent pas être exclus, dès le moment où le but doit être partagé, à savoir payer moins d'argent public vers le financement de la dette.

Je précise – pour terminer, Monsieur le Président – que si les choses avançaient, sans faire abstraction d'obstacles politiques que le ministre a bien nommés et que j'ai également eus à l'esprit, cela ne fait à aucun moment injure à la compétence des agents de la Région. Lorsque l'on a des taux d'intérêt d'une entité à une autre qui ne sont pas identiques, c'est d'abord lié à un contexte institutionnel, aux capacités de recettes et aux capacités de travail sur des choix de dépenses, et pas, en l'espèce, à la compétence des agents de la Wallonie qui serait, par hypothèse, moins bonne que d'autres. C'est une hypothèse que je ne formule bien sûr pas.

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
LUTTE CONTRE L'ABUS FISCAL AU NIVEAU
WALLON ET LA PARTICIPATION À LA MISE
EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE (UE) 2018/822 DU
CONSEIL DU 25 MAI 2018 MODIFIANT LA
DIRECTIVE 2011/16/UE EN CE QUI CONCERNE
L'ÉCHANGE AUTOMATIQUE ET
OBLIGATOIRE D'INFORMATIONS DANS LE
DOMAINE FISCAL EN RAPPORT AVEC LES
DISPOSITIFS TRANSFRONTIÈRES DEVANT
FAIRE L'OBJET D'UNE DÉCLARATION, EN
ABRÉGÉ DAC6 »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Demeuse à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la lutte contre l'abus fiscal au niveau wallon et la participation à la mise en œuvre de la directive (UE) 2018/822 du Conseil du 25 mai 2018 modifiant la directive 2011/16/UE en ce qui concerne l'échange automatique et obligatoire d'informations dans le domaine fiscal en rapport avec les dispositifs transfrontières devant faire l'objet d'une déclaration, en abrégé DAC6 ».

La parole est à M. Demeuse pour poser sa question.

M. Demeuse (Ecolo). - Monsieur le Ministre, DAC6, c'est le nom d'une directive européenne qui vise à renforcer le contrôle des activités de planification fiscale transfrontalières.

Vous le savez mieux que moi, en matière fiscale, posent notamment problème les activités de fraude fiscale qui sont des infractions aux normes légales, mais il y a aussi toutes les activités liées à l'abus fiscal où l'on respecte la loi à la lettre, mais où l'on en détourne l'esprit via des mécanismes de planification fiscale particulièrement agressifs. C'est ce type d'activités que vise à mieux contrôler la directive DAC6.

Cette directive de 2018 a été transposée en droit belge par une loi du 20 décembre 2019 qui oblige les intermédiaires de tous types à transmettre aux autorités compétentes les informations dont ils ont connaissance, qu'ils possèdent ou qu'ils contrôlent concernant les montages fiscaux agressifs. Un échange automatique d'informations est alors également organisé.

Parmi ces montages, on peut citer les donations de portefeuilles-titres devant un notaire néerlandais pour éviter les droits de donation en Belgique, des mécanismes d'assurance-vie de type branche 23 auprès de compagnies luxembourgeoises, le transfert de certains actifs ou certains fonds, et j'en passe.

Selon *La Libre Belgique*, les ordres des avocats francophones et néerlandophones viennent d'annoncer leur intention d'introduire un recours en annulation

devant la Cour constitutionnelle à l'égard de cette loi, en raison de l'interprétation trop restrictive du secret professionnel qui en serait faite par le fisc. Cela ne devrait a priori pas conduire à l'annulation globale de la loi, mais bien à une précision quant à l'interprétation à y donner.

Suite à vos déclarations, lors de la dernière commission et lors de la dernière séance plénière, je me suis dit que c'était l'occasion de faire le point sur la manière dont la Wallonie participe à la lutte contre les abus fiscaux.

Bien que la Wallonie n'assure pas le service des impôts susceptibles de faire l'objet de tels montages fiscaux agressifs, et j'en suis bien conscient, a-t-elle été associée d'une manière ou d'une autre à la réflexion relative à la mise en œuvre de la directive DAC6 ?

On sait, par exemple, que de nombreux montages fiscaux sont réalisés en matière de droits d'enregistrement, de donation et de succession, qui se répercutent sur les finances wallonnes.

Quels sont les leviers dont dispose la Wallonie pour faciliter la mise en œuvre des nouvelles dispositions prévues en la matière ?

De façon plus générale, la lutte contre l'abus fiscal est fondamentale et aussi à l'échelle wallonne. Vous avez annoncé votre intention de travailler sur un texte visant à lutter contre ces abus au niveau wallon.

Étant donné les dispositions spécifiques anti-abus qui existent déjà en matière de droits d'enregistrement et de succession, la solution que vous envisagez de mettre en œuvre est-elle une disposition générale, similaire à celle prévue au niveau fédéral à l'article 344 du Code de l'impôt sur les revenus, ou bien un autre type de dispositif que vous auriez en tête ? Quel en sera le champ d'application ? Dans quel délai entendez-vous aboutir ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, comme pour toute transposition de directive européenne, les différentes entités du pays déclarent si elles sont compétentes ou pas et, par là, si une transposition est donc nécessaire dans la législation ad hoc.

La Région wallonne a estimé devoir également transposer cette directive 2018/822 dans les articles 64bis et suivants du décret du 6 mai 1999 relative à l'établissement ou recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes qui concernent l'assistance mutuelle entre États.

Je précise que chaque entité établit son propre texte.

Concernant la transposition de la directive 2018/822, nous sommes cette semaine en dernière lecture au Gouvernement afin de garantir une entrée en vigueur pour – ce qui semble tout à fait réalisable – le 1er janvier 2021, en effet.

Comme vous le précisez, cette directive concerne ce que l'on appelle être dispositifs transfrontières dont l'existence est impossible dans les impôts dont la Région assure, actuellement en tout cas, le service ».

Toutefois, une application possible du dispositif d'accises pourrait exister dès la reprise du service de précompte immobilier que j'espère transférer le 1er janvier prochain et encore plus certainement une fois le service, la dernière famille d'impôts effectuée, à savoir les droits de succession et aussi les droits d'enregistrement.

Nous aurons donc prochainement l'occasion d'échanger sur le sujet, comme vous l'aurez compris, au sein de ce Parlement.

Quant aux abus qui prendraient place en matière de droits d'enregistrement et de droits de succession, et au vu que c'est, pour l'instant, toujours le SPF finances qui assure le service de cet impôt, il est seul compétent pour appliquer bien évidemment les mesures anti-abus que contiennent, comme vous l'avez précisé, les codes des droits d'enregistrement et de succession, donc sur les fameux articles 18 § 2 et 106.

Pour terminer et concernant mon travail sur un décret pour impôts plus équitables, et comme déjà précisé il y a peu devant vous, cela avance dans le bon sens avec des discussions sur le sujet qui devraient commencer encore ce mois-ci et la référence que vous faites au système et à la méthodologie fédérale est judicieuse, c'est une méthodologie identique que l'on souhaite pratiquer. Mais je vous demande encore un peu de patience avant d'obtenir des détails sur ce sujet que je dois, bien évidemment, d'abord présenter à mes collègues du Gouvernement, mais en vous disant qu'il est conforme au Fédéral, vous voyez bien évidemment la mécanique dans laquelle on peut travailler.

Je peux vous ajouter aussi que si j'ai souhaité travailler dans cette direction, si après avoir rencontré le juge Cleys qui m'a indiqué – le juriste que vous êtes, le président de cette commission et moi-même le comprendrons sans doute beaucoup mieux que d'autres – qu'il y a parfois non pas illégalité dans une pratique, mais abus. C'est bien de cela que l'on parle. Mais je crois toujours que la justice de l'impôt, qui parfois déjà en tant qu'impôt est difficile à comprendre, mais si la justice ne permet pas un impôt plus équitable, plus régulier et plus conforme à l'esprit même de la loi, l'abus peut rapidement être une manière de contourner cette propre illégalité. Donc je crois qu'il faut avoir ce mécanisme supplémentaire.

Même si je réponds là à un élément qui ne relève pas de ma compétence puisque vous avez évoqué également l'Ordre des avocats, et de la saisine de l'Ordre des avocats, pour l'avoir été, comme le président – et je pense qu'il l'est toujours – pendant une petite trentaine d'années, je crois qu'il faut toujours être très prudents par rapport aux avocats parce que c'est une profession dans laquelle la confiance est un des éléments, pas seulement du respect de la profession, mais de l'efficacité de la profession et des règles de droit et de la séparation des pouvoirs. Je suis très attentif à cela.

Je n'en dirai pas plus parce que cela ne relève pas de mes compétences, mais je crois que lorsque l'on touche à cette profession, on touche à des équilibres démocratiques de la société.

M. le Président. - La parole est à M. Demeuse.

M. Demeuse (Ecolo). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse complète.

Je partage, par ailleurs, votre point de vue quant aux précautions qu'il faut avoir quand on veut toucher au secret professionnel de l'avocat qui me semble aussi fondamental dans un État démocratique.

Pour en revenir à la question précise, je me réjouis vraiment, du coup, que la Wallonie prenne aussi les choses en main. Je me réjouis que l'on puisse en discuter d'ici quelques mois, à la rentrée probablement, ici dans cette commission.

J'entends la direction vers laquelle vous voulez aller, avec, si je lis bien, une disposition de type général qui me semble un excellent outil pour donner des armes à l'administration et à la justice pour travailler.

C'est fondamental de renforcer l'arsenal dans cette question. On voit qu'au niveau fédéral, cela ne fonctionne pas mal, en tout cas en termes de base juridique. Après, c'est dans la mise en œuvre de ces bases juridiques qui est dans la concrétisation des choses qu'il faut sans doute renforcer les moyens que l'on y attribue.

Mais en tout cas je me réjouis aussi de voir que l'on peut avancer dans cette direction parce que l'on sait dans quel état sont les finances, à un moment donné, de la Région. C'est chaque fois des recettes en moins qui sont détournées de ce à quoi elles devraient normalement servir.

Puis, vous l'avez dit vous-même, je pense que c'est aussi une question de justice fiscale avec la plupart des citoyens qui ne disposent pas des moyens de se payer un avocat fiscaliste ou un planificateur fiscal bien cher et qui, du coup, ne parviennent pas eux à éluder l'impôt. Je pense qu'en termes de justice fiscale c'est aussi important que la Wallonie puisse montrer l'exemple.

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR
« L'EFFICIENCE ÉNERGÉTIQUE DU PARC
IMMOBILIER PUBLIC WALLON »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'efficacité énergétique du parc immobilier public wallon ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, cette question concerne la gestion immobilière et particulièrement la gestion de l'efficacité énergétique du parc immobilier wallon parce que dans sa Déclaration de politique régionale, le Gouvernement s'est engagé à établir un cadastre des bâtiments publics d'ici fin 2020. Surtout, la DPR stipulait qu'à la lumière de ce cadastre, le Gouvernement mettrait en place un plan d'isolation des bâtiments publics sur une période de 10 ans afin d'améliorer l'efficacité énergétique, mais aussi de s'inscrire dans la transition écologique et énergétique.

Je sais que tous les biens immobiliers publics wallons ne relèvent pas de votre compétence, mais je sais, parce que vous l'avez déjà dit à cette commission, que vous travaillez sur une stratégie immobilière globale avec pour objectif de cadastrer cet immobilier public wallon, mais aussi de le rationaliser, de le regrouper et puis d'avoir une vision, je parlais de transition écologique, mais aussi pour permettre de nouveaux modes de déplacements pour les travailleurs notamment.

Non seulement il me semble utile de faire le point sur cette stratégie, mais vraiment je voulais vous entendre plus spécifiquement sur l'aspect efficacité énergétique des bâtiments. Un cadastre énergétique des bâtiments publics wallon existe-t-il ou est-il en cours ? Le cas échéant, disposez-vous d'une feuille de route sur ces 10 ans stipulés par la DPR pour rénover le parc immobilier public wallon ?

Pour aller plus loin, parce que je sais que c'est un thème qui vous tient à cœur, on peut envisager des projets de communauté énergétique, d'autoconsommation sur certains bâtiments. Il me semble que cela serait une belle illustration du devoir d'exemplarité des pouvoirs publics wallons. Maintenant, le premier devoir d'exemplarité c'est déjà d'avoir une performance énergétique correcte de ces bâtiments.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Madame la Députée, il existe effectivement un cadastre énergétique

pour une série de bâtiments administratifs gérée par le département de la gestion immobilière. Il est tenu à jour chaque année et est transmis au SPW TLPE dans le cadre d'une directive européenne d'ailleurs. Ce cadastre énergétique relève des consommations en électricité, gaz et/ou *fuel* d'une quarantaine de bâtiments, ce qui représente environ 70 % des superficies totales des bâtiments administratifs gérés par le département. Ces bâtiments sont classés selon leur consommation énergétique.

En ce qui concerne la feuille de route des 10 prochaines années, un contrat a été passé avec RenoWatt – que vous connaissez – dans le cadre d'un projet de rénovation des bâtiments. RenoWatt va réaliser des audits de bâtiments listés dans le cadastre énergétique en commençant bien évidemment par les plus énergivores. Cela va permettre de déterminer les travaux de rénovation qui devront être effectués, que ce soit en matière d'isolation de l'enveloppe du bâtiment ou même de technique spéciale.

Il n'y a par contre actuellement pas de bâtiment en auto consommation. Certaines techniques ont été tentées comme la pose de panneaux photovoltaïques ou l'installation d'unité de cogénération, mais l'état d'isolation de nos bâtiments ne permet pas d'atteindre le NZEB, *nearly zero energy building*. Tout nouveau bâtiment administratif dont le permis d'urbanisme aurait été déposé après 2019 devrait rencontrer par contre ces caractéristiques NZEB et donc favoriser son caractère associé à l'autoconsommation et par rapport aux communautés énergétiques, c'est effectivement une possibilité dont pourrait saisir l'administration, mais avant de pouvoir le faire le décret existant, il faut que les arrêtés en application soient également pris et publiés ce qui n'est pas encore le cas, mais cela ne relève pas de ma compétence.

M. le Président. - La parole est à Mme Nikolic.

Mme Nikolic (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Sur le cadastre énergétique, j'ai pris note de vos éléments de réponses. C'est déjà sur ces 70 % que vous m'avez répondu, j'imagine, sur l'aspect RenoWatt. C'est perturbant de ne pas être dans la même pièce, même si je rejoins vos premières paroles aussi, Monsieur le Ministre. Je note qu'avec RenoWatt la feuille de route est en cours pour les 10 prochaines années.

Je vous rejoins sur le constat que d'abord il faut avoir un parc immobilier avec une efficacité des bâtiments correcte, et ensuite envisager peut-être d'autres développements. Je sais et je l'ai dit dans mes développements que l'autoconsommation collective vous tient à cœur puisque c'est vous qui l'avez mise en place. Je sais aussi que votre successeur doit maintenant prendre des arrêtés d'exécution et j'y resterai attentive parce que vraiment j'insiste sur non seulement sur l'exemplarité des pouvoirs publics, mais peut-être que

l'impulsion doit aussi venir à un moment donné des pouvoirs publics. Je crois beaucoup en ce projet d'autoconsommation, donc j'y resterai attentive.

Je vous laisse car je dois justement retourner vers votre collègue ministre de l'énergie pour une question. Je veillerai donc à faire le relais par ailleurs.

QUESTION ORALE DE M. BEUGNIES À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES ORIENTATIONS DE L'AJUSTEMENT BUDGÉTAIRE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Beugnies à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les orientations de l'ajustement budgétaire ».

La parole est à M. Beugnies pour poser sa question.

M. Beugnies (PTB). - Monsieur le Ministre, le conclave budgétaire a commencé et la Wallonie fait face à de grands défis dus à la crise du coronavirus. Lors de nos précédentes commissions ou lors d'interviews, vous avez dit avoir pu trouver un financement nécessaire pour toutes les dépenses liées au coronavirus. Dans une dernière interview, vous revenez sur votre idée de mobiliser notamment l'épargne citoyenne, tout en disant vouloir vous éloigner du modèle des systèmes de caisses d'investissements comme les projets actuels en Flandre. Dernièrement, sur RTL, vous déclariez vouloir présenter une « caisse à outils de l'investissement privé ».

Vous avez aussi dit récemment que les ministères avaient reçu l'ordre de ne pas dépenser plus de 80 % des budgets prévus.

Monsieur le Ministre, deux questions. D'abord, pourriez-vous nous donner les pistes de travail qui sont développées lors de ce conclave ? Ensuite, de quelle manière comptez-vous mobiliser l'épargne des citoyens ?

M. le Président. - La parole à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, en ce qui concerne le cadre du budget actuel, vous savez que les débats avec les collègues sont pour l'instant en cours. J'espère pouvoir terminer fin de la semaine. Le cadre est évidemment très différent de ce que l'on fait habituellement dans un ajustement budgétaire parce que la situation même est différente. Sur le plan sanitaire, ce que l'on vient de vivre fait en sorte que l'on ne peut pas aborder cet ajustement avec ce

qui serait simplement des ajustements, comme le dit très bien le terme « ajustement budgétaire ».

On a, sur le plan du PIB, une chute – ce qui est un record depuis la guerre – de plus de 10 % de points, donc 10 % de dégressivité du PIB. On a une inflation qui – heureusement d'ailleurs – est maîtrisée. Ce sont des paramètres qui sont les paramètres économiques de la Banque nationale et du Bureau du Plan puisque, légalement, ce sont ceux que nous devons utiliser. On est aujourd'hui à du 0,8 % en termes d'inflation.

Il s'agit là du cadre macro dans lequel on doit pouvoir travailler. Évidemment, il y a des répercussions en termes de chutes des recettes. Ces deux chiffres font que vous pouvez bien comprendre que l'on a une chute des recettes de plus de 700 millions d'euros. C'est même un peu plus. Et on a des dépenses qui sont liées à la crise covid.

J'ajouterai à cela que les dépenses liées à la crise covid sont une chose, les besoins en termes de relance sont une autre chose. Ce que j'ai proposé au Gouvernement, ne prenez pas cela pour argent comptant, c'est là que se passe le débat, mais j'aime aussi la transparence à l'égard du Parlement, c'est aussi d'avoir une vision d'un budget peut-être un peu différent de tout ce que l'on fait habituellement – je vous l'ai dit en commençant –, d'avoir trois budgets en un.

Il y a ce que j'appellerais le budget courant, un peu comme sur un plan communal, on parle d'un budget ordinaire et d'un budget extraordinaire, courant parce qu'il fait référence à la situation de l'initial et cette situation peut évoluer avec des dépenses à la hausse ou à la baisse, au regard des besoins que nécessitent les différents articles au gré des politiques des ministres engagés ou pas. Dans ce cadre-là, il y a effectivement les fameux 80 % que vous évoquez. On doit avoir une marge de prudence dans la mesure où ces 80 % n'ont pu être appliqués pour l'instant que sur une demi-année. Ce sont 40 %.

Ensuite, si l'on accepte de dire que le premier budget est le budget ordinaire, *business as usual* – ne m'en voulez pas pour l'anglicisme, mais je trouve qu'il correspond bien à cette image qui est de dire qu'il y a une gestion qui reste courante, qu'il faut faire – il y a le budget, à ce moment-là, lié au covid, à l'ensemble des dépenses qui ont été engagées à la suite de la réaction du Gouvernement. À cet égard, il y a deux éléments. Il faut, bien évidemment, financer ces dépenses. Je vous l'ai déjà dit, je le répète, nous avons pu, à ce stade, couvrir l'ensemble des dépenses pour l'année entière. On va d'ailleurs s'atteler maintenant au préfinancement 2021, qui ne sera pas plus facile. Il ne faut pas se leurrer. L'impôt des personnes physiques, on subira la conséquence en 2021 seulement. Il y a ces consommations qui existent par rapport aux décisions prises et parfois aussi ces non-consommations. Nous devons, au niveau du Gouvernement, regarder, dépense

par dépense, article par article et, en même temps, garder une forme de prudence. La crise n'est pas terminée. Dans certains cas, les dépenses peuvent encore être engagées. Dans d'autres cas, il y a parfois aussi des recours, sur un plan juridique, qui pourraient nous amener à des dépenses. Reconnaissons que, pour l'instant, ceux qui ont saisi les tribunaux, ce n'est pas tellement à l'égard de la Wallonie, mais la réalité est la même dans d'autres entités et au Fédéral, n'ont pas abouti. Ce n'est pas pour cela que cela n'aboutira pas demain.

Troisièmement, il y a le budget « relance ». Comme vous le savez, il est personnifié par Get up Wallonia. Il y a toute cette dynamique sur Get up Wallonia. Il y a aussi des *momenta* de relance qui sont actuels. On ne peut pas attendre l'année prochaine pour faire de la relance.

Je lisais encore tout à l'heure les propos de la Commission européenne, mais également d'économistes, qui, clairement, avaient des craintes. On perçoit quand même, dans les indicateurs, une relance plus rapide que ce qu'on avait cru il y a une quinzaine de jours. D'abord, on a cru que l'on aurait un V, puis on s'est dit que ce ne serait pas un V. Depuis une quinzaine de jours, on voit des indicateurs qui sont en train de reprendre de la vitesse. La grande crainte, c'est d'avoir, sur le plan européen, des relances à échelles très différentes.

Nous devons, en Wallonie, mais peut-être en Belgique de manière générale, réellement tabler sur cette relance pour que, très rapidement après – dans le terme « rapidement », ne me donnez pas une échéance –, pour que, le plus rapidement possible, le privé puisse alors prendre le relais de la dépense publique. Aujourd'hui, on sait très bien que, si la consommation ne réagit pas directement, il y a toujours une phase d'attente. L'épargne d'ailleurs, qui est à la hausse, prouve bien qu'il y a une sorte de précaution chez le privé, chez l'épargnant finalement.

Nous devons effectivement, par cette dépense publique, que ce soit sur un plan social, que ce soit sur un plan économique ou un plan climatique, continuer à injecter de l'argent dans l'outil économique dans son sens le plus large.

J'en viens alors à votre dernière question sur l'épargne privée. Je n'ai jamais rejeté l'épargne privée en termes d'utilisation de cette épargne par rapport à des besoins que l'on identifierait. Je crois même avoir été le premier dans nos institutions à en parler. Je dis simplement que, par rapport aux besoins mêmes de financement de la Wallonie, besoins macros – peut-être que l'on en a évoqué tout à l'heure dans d'autres questions –, la manière dont l'Europe a travaillé pour nous permettre d'aller rechercher ces emprunts sur des marchés fait que, aujourd'hui, l'on a des emprunts qui sont relativement, une fois de plus, bon marché et que le privé qui investit ne va pas se satisfaire d'un taux

identique. Il va donc coûter plus cher. S'il coûte plus cher, il coûtera plus cher à la communauté publique, il coûtera plus cher à l'impôt.

Vous, comme d'autres ici, vous serez le premier à venir me tirer les oreilles en disant : « N'avez-vous pas confondu passion et raison ? ». Je ne tiens pas à confondre les deux.

Peut-être, par contre, dans des domaines plus pointus, par rapport à des objectifs bien identifiés, qu'ils soient d'ordre économique ou d'ordre climatique, là, on peut mobiliser l'épargne privée.

Quand j'ai fait la comparaison de la Caisse wallonne de l'époque, je ne crois plus que l'on dira aux privés : « Apportez votre argent, nous allons le gérer à votre place et on va en faire un bon usage ». Cela, je crois que c'est fini. Je crois que le privé veut aussi qu'il y ait un élément de participation, veut aussi qu'il y ait un élément de connaissance et de rémunération au regard de l'objectif poursuivi. Là, il y a de l'espace.

Et au dernier Gouvernement, j'ai sorti, ne voyez pas là un terme pompeux, ce que l'on appelle « la caisse à outils » pour dire aux différents ministres ce sur quoi ils pouvaient travailler et avec laquelle nous travaillerons également au budget pour les aider dans cette direction.

M. le Président. - La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse détaillée. J'ai senti aussi un peu de pédagogie derrière ; ce n'est pas désagréable.

Vous avez parlé de situation exceptionnelle et, là, on vous rejoint. C'est clair que c'est une situation inédite et à situation exceptionnelle, il faut des mesures exceptionnelles.

Nous pensons aussi qu'il est essentiel que ce conclave soit aussi l'occasion de rencontrer les demandes exprimées par les personnes qui se sont battues en première ligne contre le coronavirus. Je parle ici de tout le personnel des maisons de repos et du secteur du non-marchand en général qui manifeste d'ailleurs, depuis des semaines, et qui demande une revalorisation du secteur.

S'ils ont déjà gagné des victoires, au niveau du Fédéral, qui a mis des centaines de millions d'euros sur la table, malheureusement il n'en est pas de même du côté wallon, puisque la CNE dénonce le fait que votre Gouvernement ne veut pas prendre d'engagement et que, comme la date de la réunion avec les représentants du non-marchand tombe après le conclave budgétaire, il y a de grandes chances que la marge de manœuvre soit très très réduite.

Nous estimons que pour financer cette revalorisation, le Gouvernement wallon devrait mettre fin à sa politique de cadeaux aux grandes entreprises. La

CSC ne dit pas autre chose. Récemment, quand elle dit que l'on peut trouver 1 milliard, en remettant à plat les aides aux entreprises et à l'emploi. Cela, c'est la CSC qui dit cela. Et nous pensons la même chose.

De grâce, arrêtons d'aider les multinationales et occupons-nous correctement des héros de cette crise.

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES
SERVICES CARGO AU NIVEAU DE
L'AÉROPORT DE CHARLEROI »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Clersy à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les services cargo au niveau de l'aéroport de Charleroi ».

La parole est à M. Clersy pour poser sa question.

M. Clersy (Ecolo). - Monsieur le Ministre, au niveau de BSCA, un bâtiment a attiré mon attention, le S14, qui semble être partagé par le service de pompiers et le service cargo.

D'un point de vue opérationnel, de manière générale, les services cargo doivent avoir une zone spécifique à accès contrôlé pour le stockage et la gestion de certains biens en phase de dédouanement, que ce soit en matière de transfert ou de départ. Monsieur le Ministre, comment, d'un point de vue pratique, cette cohabitation est-elle organisée ? Quelles mesures ont été prises afin que les activités des uns ne mettent pas à mal celles des autres ?

Par ailleurs, quelles mesures ont été prises, afin que les services de l'aéroport puissent prendre en charge l'import et l'export de marchandises dangereuses ?

Et dans ce cadre, Monsieur le Ministre, l'aéroport de Charleroi envisage-t-il une stratégie visant à adapter ses infrastructures aux vols mixtes ?

J'ai vu dans l'interview que vous avez accordée, il y a quelques jours, dans Sudpresse, que vous y faisiez allusion. Je m'interroge sur ce point.

Quelles mesures ont été prises en ce sens ? Y a-t-il une volonté du management de positionner l'aéroport sur ce créneau en lien avec des sollicitations émanant, j'imagine, de certaines compagnies ?

Le développement d'une telle activité peut-il engendrer à terme une extension des horaires d'activité durant la nuit ? On sait que c'est un point extrêmement sensible au niveau des riverains de l'aéroport. Dans ce cadre, quelles mesures avez-vous prises afin de

préservé précisément le bien-être de ces riverains ? Je vous remercie pour vos réponses.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, en ce qui concerne des vols cargo, il y a effectivement des vols cargo qui sont opérés depuis au moins 1997 à partir de l'aéroport de Charleroi. BSCA traite donc ce que l'on appelle les vols mixtes depuis des années.

Il s'agit d'une activité d'appoint afin d'optimiser le remplissage des avions. Le volume n'est évidemment pas significatif, mais il existe. Je ne peux donc pas faire sans le signaler.

D'un point de vue opérationnel, la zone cargo est physiquement séparée de l'activité de la caserne des pompiers. En effet, si ces deux services sont bien situés dans le même bâtiment – là, vous avez raison – celui-ci est divisé en deux parties distinctes clairement séparées par des murs. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de visiter l'espace en son temps. En outre, la zone cargo est elle-même divisée en plusieurs enclos grillagés à accès contrôlé.

BSCA étant impliqué dans un grand nombre de rapatriements funéraires, une zone fermée – désolée pour le détail – spécialement adaptée disposant d'une chambre froide a été créée afin de s'assurer du respect lié au défunt.

Une zone spécifique existe également pour le traitement des marchandises dangereuses. Le personnel dévolu à ce type de cargo est formé et BSCA dispose de la certification nécessaire.

Un enclos sous douane est également présent ainsi que les bureaux de l'AFSCA comprenant une zone de quarantaine.

L'activité n'a jamais généré de nuisances particulières et les opérations sont limitées aux horaires d'ouverture de l'aéroport. Par rapport à l'interview à laquelle vous faites référence, oui, je crois qu'il y a cette possibilité en termes de rentabilité d'avoir ce que l'on appelle du petit fret. On n'est pas du tout dans une comparaison qui serait celle de l'aéroport de Liège qui a clairement sensibilisé son activité sur le fret, mais on peut avoir du petit fret qui est chargé dans les avions, ce qui augmente la rentabilité même de l'avion. Vous savez comme moi qu'il faudra que l'on retravaille, le *business plan* de Charleroi et c'est une des directions, et ce n'est pas la seule, dans laquelle je crois que l'aéroport peut s'engager, c'est de faire en sorte que lorsque l'on a du petit fret – ce sont parfois des médicaments qui doivent être envoyés à un endroit X parce que, justement, la rapidité est à la clé et le volume n'est pas important – la rentabilité s'y trouve aussi et c'est une des possibilités, à

mon avis, dans laquelle on peut mieux ou plus travailler encore à Charleroi sans que cela ne fasse concurrence à Liège.

M. le Président. - La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

On sera évidemment attentifs au fait – mais vous semblez rassurant sur ce point – que cela se fasse dans le cadre actuel qui est établi au niveau des créneaux horaires, cela paraît tout à fait important, et vérifier que si cette activité prend de l'ampleur, qu'elle ne nécessitera pas des investissements trop conséquents non plus au niveau de l'aéroport, si les aménagements sont nécessaires ou pas.

Ce sont les deux points sur lesquels je voulais vous rendre également attentif.

**QUESTION ORALE DE M. BEUGNIES À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR
« L'AVENIR DU SECTEUR AÉRIEN »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Beugnies à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'avenir du secteur aérien ».

La parole est à M. Beugnies pour poser sa question.

M. Beugnies (PTB). - Monsieur le Ministre, le coronavirus a eu un impact sans précédent sur l'économie mondiale et le secteur aérien a été particulièrement touché par la crise. On l'a vu avec les négociations entre Lufthansa et le Gouvernement fédéral pour sauver Brussels Airlines. La direction a trouvé un accord avec les partenaires sociaux pour préserver 75 % de l'emploi. On parle donc de 1 000 emplois toujours menacés.

Du côté d'Airbus, on annonce vouloir supprimer 15 000 emplois dans le monde. La restructuration chez Airbus va avoir un impact sur ses sous-traitants, on pense donc à la SONACA et à Safran et à l'impact sur l'emploi de ces entreprises. À la SONACA, actuellement, 60 % des travailleurs sont en chômage économique et on sait qu'un de ses sous-traitants, Hexcel, a décidé de supprimer 54 emplois sur 152 travailleurs. C'est donc plus de 30 %, c'est énorme. Chez Safran Aero Boosters la production va baisser de 35 % jusqu'en 2023. L'entreprise a d'ailleurs annoncé le non-renouvellement de 90 contrats à durée déterminée.

Maintenant, c'est au tour de Ryanair de licencier 84 personnes en Belgique.

Monsieur le Ministre, de quelle manière la situation globale du secteur va-t-elle impacter l'avenir de l'activité aéroportuaire wallonne ?

Comment faire pour lutter contre la « ryanairisation » du secteur ?

De quelle manière cette situation va-t-elle impacter les travailleurs du secteur en Wallonie, particulièrement chez Safran et à la SONACA ?

La Région wallonne ayant des participations dans ces entreprises, ne doit-elle pas prendre ses responsabilités, et y empêcher finalement tout licenciement ?

Enfin, étant donné que le secteur change très rapidement, qu'il fait face à des défis en matière d'emploi et de transition écologique, votre cabinet a-t-il pris les devants pour tenter d'anticiper ces changements et essayer d'avoir une image du secteur dans un futur à court terme et à moyen terme ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, cette question, sous de nombreux aspects, concerne non pas l'activité aéroportuaire en tant que telle, mais bien les acteurs économiques wallons et l'impact de la crise. Vous avez cité Safran, SONACA, je ne suis pas encore ministre de l'Économie et je me garderais bien de l'être. Je ne crois pas que cela plairait au voisin du président, parce que je parle bien d'un voisin de palier à Marche, mais je ne parlais pas d'un voisin politique, encore que l'on voit des choses qui se passent au Fédéral, on ne sait jamais finalement.

Je vous invite donc pour ce biais-là, à adresser votre questionnement...

M. le Président. - Restez dans votre domaine de compétence Monsieur le Ministre.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - ... mon collègue Willy Borsus pour qui je ne peux pas répondre.

Concernant l'impact de la crise sur l'activité par contre aéroportuaire, j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer ce sujet à de nombreuses reprises. Je vous invite d'ailleurs à, si vous souhaitez, me relire et à relire les comptes-rendus de la dernière commission.

La préoccupation première des gouvernements de ce pays a été de préserver l'outil économique pendant la crise et de limiter les désastres sociaux notamment au niveau des pertes d'emploi.

Le secteur aérien a bien entendu été concerné par cette logique. La Région wallonne, consciente de

l'importance de ces deux aéroports veille à leur pérennité. Différentes mesures de soutien ont été prises depuis le début de la crise, la suspension des redevances, la suspension des leasings, ou encore le financement de mesures sanitaires.

Pour ce que vous appelez la « ryanairisation », je ne porterai pas de jugement sur votre interprétation, mais je souhaite rappeler que la compagnie a toujours respecté ses engagements à l'égard de notre aéroport tout comme elle n'a jamais bénéficié de subventions régionales.

Peut-être que je peux compléter cette réponse par un dernier élément, Monsieur le Président et Monsieur le Député, puisque vous avez vous-mêmes fait la comparaison avec un autre aéroport situé en Flandre sur lesquels les pertes d'emploi ont été immédiates par rapport à des manutentionnaires, 1 500 personnes licenciées. Le *handling*, pour le dire en termes plus économiquement aérien. Cela n'a pas été le cas à Charleroi, encore moins à Liège, mais Liège vit une autre réalité par le trafic contenu qui n'a pas cessé, qui a même cru.

Par contre, cela n'a pas été le cas à Charleroi, parce que le modèle dans lequel Charleroi s'inscrit, qui est un modèle privé-public, est un modèle que je défends. Je ne suis pas le seul à le défendre, mais je le défends.

Les stabilisateurs publics et sociaux ont aussi montré leur efficacité.

Comme votre question s'adresse également et c'était aussi le cas de M. Clersy tout à l'heure, à nous projeter vers l'avenir. Ce sont des choses auxquelles il faut tenir compte. On a besoin, en termes de gestionnaire d'aéroports, de ce binôme entre privé et public. Ne confondons quand même pas vitesse et précipitation en la matière. La première chose à faire était de se dire : gardons l'outil en forme. Il l'est. Les vols reprennent, pas à un niveau comme connu précédemment, et je ne suis pas sûr qu'on le retrouvera très rapidement comme certains l'ont pensé. Par contre, ce que je sais, c'est qu'il faut profiter de ce délai-là pour retravailler l'ensemble du système. On a un aéroport qui est attractif. Il peut l'être encore plus, mais il doit aussi être respectueux et les travailleurs, c'est ce que l'on fait en termes de maintien de l'emploi, et des valeurs que sont les valeurs de lutte contre le réchauffement climatique. J'ai quand même l'impression que même dans le milieu aérien, les choses sont en train d'évoluer. Je vois que même certaines compagnies qui semblaient être très éloignées de nouvelles technologies en termes de carburant, aujourd'hui se disent, non seulement, prêtes à les utiliser, mais prêtes à financer des recherches en la matière.

Aujourd'hui, ce n'est plus un leurre que de parler d'avions qui pourraient avoir des biocarburants ou des carburants propres à un horizon 2030-2035. L'orientation d'un aéroport, quel qu'il soit – mais

Charleroi en particulier –, doit avoir cela dans sa ligne de conduite. C'est d'abord le rôle du management, convenons-en, mais c'est un rôle auquel je compte également participer, en concertation avec les gestionnaires d'aéroport et avec le conseil d'administration.

J'en termine, je l'ai dit, ne confondons pas vitesse et précipitation, mais il y a des décisions qui devront intervenir dans un temps rapproché, même si en matière d'aérien quand on parle de « rapproché », ce temps se calcule en semaines, mais nous devons réfléchir à tout cela avant la fin de l'année.

M. le Président. - La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Je vous entends, mais on ne voudrait quand même pas que le coronavirus serve finalement de prétexte pour licencier alors que l'on sait, par exemple – je vous ai parlé de Ryanair –, que Ryanair a réalisé un bénéfice de 885 millions d'euros en 2019 et a aussi distribué 1,4 milliard d'euros de dividendes à ses actionnaires entre 2013 et aujourd'hui et que c'est une entreprise qui tire vers le bas les conditions de travail des travailleurs. Il demande depuis longtemps à ses travailleurs de faire des efforts, beaucoup d'efforts, pour finalement se faire licencier. C'est sur cela que l'on n'est pas d'accord. C'est évidemment un gros souci. C'est en ce sens que l'on parle de « ryanairisation ». C'est cela qu'on voulait dire.

(Mme Mauel, Vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. COLLIN À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
GESTION PAR LES AÉROPORTS WALLONS
DES VOYAGEURS PROVENANT DES ZONES DE
NOUVEAUX FOYERS DE COVID-19 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collin à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la gestion par les aéroports wallons des voyageurs provenant des zones de nouveaux foyers de covid-19 ».

La parole est à M. Collin pour poser sa question.

M. Collin (cdH). - Monsieur le Ministre, régulièrement, à la demande des Régions, le Risk Management Group se réunit pour faire le point sur la situation des voyageurs qui reviennent des régions où l'on détecte de nouveaux foyers de covid-19. Il y a des recommandations qui ont été émises à destination des

voyageurs, notamment la recommandation d'un isolement à respecter afin de limiter les risques de propagation de la maladie.

On sait que les aéroports wallons accueillent de nombreux vols en provenance de ces nouveaux foyers de la maladie. Juste avant cette commission, j'étais au cabinet du ministre-président avec les différents présidents de groupe et avec Mme Morreale et des membres de la commission qui suit les travaux de la santé. On nous annonce une proposition de décret soumise à notre Parlement cette semaine encore, qui va modifier le Code wallon de l'action sociale et de la santé. On va essentiellement prévoir l'organisation d'une procédure d'isolement, de quarantaine et de dépistage pour les personnes qui ont séjourné dans un territoire où le risque d'infection est très élevé et qui entrent dans ce que l'on appelle les catégorisations des zones rouges et avec même une recommandation en ce qui concerne celles et ceux qui reviennent des zones caractérisées par la couleur orange.

Nos aéroports vont évidemment être aussi au centre du dispositif. De manière générale, qu'il s'agisse d'aujourd'hui ou qu'il s'agisse de demain lorsque ces dispositions auront force de décret, pouvez-vous nous indiquer si les voyageurs en provenance des zones infectées sont systématiquement informés des recommandations du Risk Management Group ? Si oui, des documents reprenant ces recommandations sont-ils distribués, également de manière systématique ?

Je voulais aussi savoir si les voyageurs sont informés des coordonnées des sites d'information sur la maladie et des numéros à appeler en cas de suspicion de coronavirus.

Ma troisième question porte sur le fait de savoir si les aéroports sont informés par les centres de *tracing* lorsque des porteurs du coronavirus sont passés par leurs installations.

De manière générale, les mesures de contrôle sanitaire sont-elles renforcées pour les vols venant des zones à risques ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, comme vous le savez, ce mercredi 8 juillet, le groupe d'experts – vous y avez fait référence – s'est réuni afin de définir les règles à imposer aux passagers de retour de zones à risques.

Il a été décidé d'imposer ou de recommander une période de quarantaine pour les retours de zones de code rouge ou orange.

Les zones vertes ne présentant pas de danger particulier, aucune restriction n'est émise si ce n'est les

recommandations d'usage de prudence en cette période d'épidémie.

Au niveau de Charleroi, les passagers en provenance de pays tiers ou de zones à risque intraeuropéennes doivent remplir depuis une dizaine de jours déjà un questionnaire par rapport à leur exposition au covid-19.

Ces questionnaires sont collectés par le détachement de police de l'aéroport lors du passage de la frontière. Ils sont ensuite scannés et envoyés à Saniport – l'autorité sanitaire fédérale du trafic international – puisque vous savez que lorsque la personne est détectée, l'on tombe dans une compétence qui redevient fédérale. C'est la beauté du système qui est le nôtre.

Depuis le 6 juin et le reconfinement de certaines régions espagnoles, les vols en provenance de Barcelone et de Gérone sont traités comme des pays tiers et le contrôle aux questions ci-dessous est effectué sur ces vols également.

Aujourd'hui, BSCA est informé par les centres de *tracing*, lorsqu'un porteur de covid est passé par l'aéroport. Souvenez-vous d'ailleurs que c'est ce qui nous avait permis d'identifier le passager luxembourgeois au début de la crise. Quand je dis « identifier », il a quand même fallu que je passe par Mme la Première Ministre pour pouvoir identifier. Cela a permis aussi de mettre une procédure en place telle que je l'évoque aujourd'hui.

Parallèlement aux démarches évoquées ci-devant, un document d'information reprenant les numéros de contact ainsi qu'un rappel des consignes lié au covid-19 est également distribué.

Au niveau de Liège, les vols passagers ne reprendront que le 17 juillet.

Dans un premier temps, deux vols par jour seront opérés par TUI. Une évaluation sera faite au plus tard début septembre quant à la poursuite des opérations ou de leur adaptation.

Sur le plan opérationnel, des aménagements et procédures requis par les autorités sont en cours d'implémentation. Il s'agit donc du respect des règles de distanciation sociale dans tout le terminal : port du masque par les passagers et par le personnel, la mise à disposition du gel hydroalcoolique, la fixation d'un sens de circulation dans le terminal, la diffusion d'annonces, la présence d'un personnel suffisant pour répondre aux questions des passagers. C'est ce que nous avons également à Charleroi.

Liège Airport sera également amené à signer la charte établie par l'EASA par laquelle l'aéroport s'engage à prendre les mesures nécessaires pour éviter la propagation du virus.

Concernant les vols revenant de zones infectées, Liège Airport mettra en place une communication pour toutes les arrivées afin d'informer les passagers.

Les voyageurs seront aussi systématiquement informés des coordonnées des sites d'information sur la maladie et des numéros à composer en cas de suspicion du coronavirus.

Liège Airport ne distribuera pas de documents à chaque passager, comme on le fait à Charleroi, mais utilisera l'affichage ainsi que les annonces vocales. À ce stade, l'aéroport n'a pas d'informations directes du centre de *tracing*.

Dans le cadre du plan interne d'urgence, une cellule épidémiosanitaire se réunit à intervalles réguliers sur l'aéroport de Liège, afin de prendre les mesures qui s'imposent en concertation avec les autorités compétentes.

Enfin, à Charleroi, des réunions de crise ont été organisées de manière hebdomadaire avec le même objectif. Une adaptation du plan interne d'urgence à Charleroi est déjà en cours afin de tenir compte de l'expérience de la dernière semaine et de la législation évoquée.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Collin.

M. Collin (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces précisions importantes.

Je pense qu'il faut mobiliser tous les moyens pour le contrôle, pour la désinfection.

Nous ne pouvons nous permettre aucune négligence, aucune erreur.

Pour ma part, je reste toujours étonné, car lorsque l'on a commencé à entendre parler de ce virus, il y avait des arrivées d'avions en provenance notamment d'Italie et par rapport auxquels on n'avait pas de contrôle des passagers. Je n'ai jamais très bien compris pourquoi cela n'était pas davantage organisé et systématisé.

La moindre négligence serait préjudiciable à la santé de chacune et de chacun et ce serait, en plus, une catastrophe qui ruinerait les efforts de relance économique dont nous avons bien besoin.

Je fais confiance au sérieux des gestionnaires et des équipes de nos aéroports pour que le maximum de sécurité soit pris.

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR
« L'UNION RAIL-AÉRIEN »**

**QUESTION ORALE DE M. BEUGNIES À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
MULTIMODALITÉ TRAIN-AVION »**

**QUESTION ORALE DE M. COLLIN À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
STRATÉGIE DE MOBILITÉ AUTOUR DES
AÉROPORTS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives de :

- M. Clersy, sur « l'union rail-aérien » ;
- M. Beugnies, sur « la multimodalité train-avion » ;
- M. Collin, sur « la stratégie de mobilité autour des aéroports ».

La parole est à M. Clersy pour poser sa question.

M. Clersy (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je fais encore allusion, pour débiter cette question, à votre interview il y a quelques jours dans les colonnes de Sudpresse, où vous appeliez à une union entre le rail et l'aérien. Vous évoquiez cette complémentarité entre les deux modes de transport qui, selon vous, pourrait constituer un élément favorable pour repositionner nos deux aéroports.

Pour ce qui concerne Charleroi, s'agit-il dans votre esprit de développer d'autres projets que celui qui devrait voir le jour au niveau de la gare de Fleurus ? À l'époque, vous vous en souvenez certainement, on avait parlé d'un projet de gare souterraine, qui a été vite enterré – excusez-moi du jeu de mots –, puis d'une gare en surface qui, elle non plus, n'a pas vu le jour, avec des coûts pour le moins exorbitants, vous en conviendrez.

On a, à un moment donné, évoqué aussi une possible extension du métro, qui n'a pas été retenue, mais qui peut constituer le chaînon manquant via la gare de Charleroi, bien qu'une liaison bus soit active et plutôt optimale.

À Liège, quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place en lien avec l'activité fret au niveau de cette union entre le rail et l'aérien ?

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me préciser davantage les éléments de votre réflexion ? Quelle mesure avez-vous prise afin de renforcer cette

potentielle complémentarité entre ces deux modes de transport ?

En outre, cette complémentarité ne devrait-elle pas trouver un prolongement dans la concurrence récente que se livrent ces deux modes de transport ? Il y a quelques mois, vous vous en souvenez, après l'annonce de l'ouverture d'une ligne de train de nuit entre Bruxelles et Vienne, transitant par Liège, la compagnie Wizz Air annonçait l'ouverture d'une liaison aérienne entre Charleroi et Vienne. Quelles mesures avez-vous prises également afin de rencontrer cette problématique ?

Dans la même interview, vous évoquiez également la possibilité – on l'a abordé tout à l'heure pour Charleroi – de développer une activité orientée vers le fret. Je ne vais pas y revenir trop longuement, mais vous avez évoqué tout à l'heure la question de la concurrence entre les deux aéroports. J'entendais dans votre réponse que l'on resterait sur Charleroi dans une activité limitée qui ne concernerait que des vols mixtes.

Je vais passer la dernière partie de ma question que nous avons abordée lors de ma question précédente. Elle concernait précisément cette activité fret.

Je vous remercie pour les réponses que vous pourrez m'apporter.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Beugnies pour poser sa question.

M. Beugnies (PTB). - Monsieur le Ministre, dans une récente interview, vous avez déclaré vouloir développer la multimodalité entre le rail et l'avion. Vous avancez cette option comme une solution dans la lutte contre le réchauffement climatique. Avec mon groupe, nous pensons également que le développement de la multimodalité sera une partie intégrante du modèle de transport que l'on va devoir développer pour répondre aux enjeux climatiques justement.

Mes questions sont les suivantes. Le rail étant une compétence fédérale, comment comptez-vous collaborer avec votre collègue, M. Bellot, pour rendre cette multimodalité effective ?

Ensuite, le développement de cette multimodalité n'est-il pas en contradiction tout d'abord avec la politique de libéralisation du marché du rail et, ensuite, avec le manque d'investissements chronique dans ce secteur ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. Collin pour poser sa question.

M. Collin (cdH). - Monsieur le Ministre, je ne reviens pas sur ce qui a été dit. Il s'agit de l'appel que vous avez lancé aux formations politiques pour soutenir une vraie union rail-aérien qui permettrait de connecter nos aéroports, en particulier celui de Charleroi, au

réseau ferroviaire, pour faire de la dorsale wallonne un axe d'échange entre nos deux aéroports et une porte d'entrée pour les voyageurs étrangers souhaitant y accéder.

Dans le cadre des compétences, envisagez-vous de dégager des enveloppes pour financer ces liaisons ?

Envisagez-vous une révision des plans d'investissements de nos aéroports afin qu'ils participent aux financements de ces liaisons ? Seront-elles intégrées dans les plans d'investissement ?

Puis, avez-vous pris des contacts avec votre collègue en charge de la politique ferroviaire ? De même, avec Infrabel pour la réalisation de ces investissements ?

Mme la Présidente. - La parole à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Messieurs les députés, je vous remercie pour vos questions, car c'est une question qui me passionne. En ce qui concerne le rail, on est dans une compétence fédérale. Mais dans ce pays, plus que dans d'autres sûrement, si de temps en temps on n'essaie pas de réveiller ce qui se passe à côté quand je dis réveiller n'y voyez pas du tout une allusion au fait que mon collègue M. le Ministre Bellot se serait endormi, ce n'est pas cela.

Le rail, s'il est fédéral, il est aussi dans une logique fédérale d'un financement sur l'ensemble du territoire qui s'appelle la Belgique.

Comme je l'ai dit dans la presse, il me semble réellement essentiel que les aéroports wallons soient connectés d'une manière ou d'une autre avec le rail, et ce, aussi bien dans le cas du développement de leurs activités que dans un objectif de lutte contre le réchauffement climatique. Pour moi, les deux vecteurs vont de pair. Il faut réfléchir dans cette dynamique-là et pas uniquement d'un côté ou uniquement de l'autre. Ils sont d'ailleurs de par leur complémentarité, porteurs pour l'ensemble du tissu économique, social et forcément dans les objectifs climatiques.

La Région et nos aéroports ne sont néanmoins pas restés inactifs, je dois le reconnaître dans le domaine. Ainsi, en ce qui concerne Liege Airport, on a développé depuis plusieurs années avec d'autres aéroports européens et des sociétés de chemin de fer national, le projet que vous connaissez et qui s'appelle CAREX. Celui-ci consiste à relier des aéroports de fret importants entre eux via le TGV. Celui-ci étant moins énergivore et plus efficace sur les distances de moins de 1 000 kilomètres.

Liège a bien avancé dans ce projet puisque la maîtrise foncière est acquise, les terrains non concernés par le projet sont propriétés de la SOWAER et réservés au plan de secteur.

Les études de faisabilité technique et économique ont été réalisées avec le soutien financier du Gouvernement wallon et de la Commission européenne.

Le dossier de demande de permis est prêt à être déposé. Le projet est toutefois à l'arrêt pour l'instant, car les autres partenaires européens – Paris, Lyon et Amsterdam – sont de loin beaucoup moins avancés. D'autres se sont même retirés – Londres suite au Brexit. Ou sont intéressés, mais ne franchissent pas le pas, c'est le cas de l'Allemagne.

Enfin, les sociétés de chemin de fer national et gestionnaire de réseau ferré ne font pas toujours preuve de beaucoup de dynamisme.

Liege Airport est comme moi convenu que le transport de marchandises est complémentaire à l'aérien et non concurrent. Preuve en est qu'outre le projet CAREX dont je viens de parler et du succès de liaison, c'est le succès de liaisons ferrés entre la Chine et Liège. Dont un grand nombre est exploité pour compte d'Alibaba et qui arrive à la plateforme de transbordement rail et routes de Liège Logistics situé à 1,5 kilomètre de l'aéroport.

Puisque vous évoquez mon interview, je peux aussi vous évoquer votre événement qui s'est passé la semaine dernière. Vous avez sans doute vu que le Roi est venu à Liege Airport dans le cadre de la gestion de la crise covid par l'aéroport. Une table ronde a été organisée après avec différents opérateurs à l'initiative du Roi. J'ai été non pas surpris, mais heureux d'entendre que l'ensemble des opérateurs aériens insistaient également sur cette complémentarité.

Je le dis parfois, pas pour flatter l'ego des Liégeois, on sait bien que tout le monde a de l'ego, mais parfois encore un peu plus à Liège, mais quand je rencontre des investisseurs wallons j'ai un cas très récent d'une entreprise flamande qui clairement me disait : « Nous on veut investir à Liège ». C'est *the place to be*. Pourquoi ? Parce qu'il y a l'aérien, parce qu'il y a le rail, parce qu'il y a la voie d'eau et parce que quelque part on est aussi au centre d'une Europe qui s'est constituée à travers ce nœud autoroutier. Cette complémentarité est bien plus utile et importante que l'on ne le pense.

En ce qui concerne Brussel-Charleroi, BSCA, celui-ci accueille aujourd'hui 8 millions de passagers. La présence d'une liaison ferroviaire efficace apparaît donc comme une nécessité afin de favoriser la mobilité douce et la complémentarité des modes de transport. C'est ainsi qu'un projet de gare implanté directement sur le site de l'aéroport a déjà pu être envisagé avant d'être abandonné pour des raisons budgétaires, mais également en vue de la contestation des riverains. Il ne faut pas faire deux fois la même erreur.

Le bon sens commande de créer une complémentarité avion-train et cela nécessite que des choix soient faits, notamment au niveau du

Gouvernement fédéral. Des investissements publics importants ont été consentis pour renforcer les connexions ferroviaires au niveau de l'aéroport de Zaventem, implanté en Flandre. Il semble donc logique de réaliser les investissements pour un aéroport public qui a un impact économique régional et national.

Pour répondre à M. Clersy, à la question concernant la concurrence entre les deux transports sur le fret, je ne crois pas devoir m'étendre davantage.

Concernant le train vers Vienne, il requiert, pour l'instant, et reconnaissons-le, de 10 heures à 12 heures de trajet de nuit – on me dit même de 14 heures à 15 heures – contre deux heures en avion. Actuellement, les routes vers Vienne sont réalisées par Wizz Air et Lauda au départ de Bruxelles et elles sont organisées par Austrian Airlines. Les avions pour Vienne au départ de Charleroi avaient, avant la crise du covid-19, un taux de remplissage de 90 %. Ce sont des avions récents et avec un grand nombre de passagers.

En ce qui concerne la possibilité pour Charleroi de développer une éventuelle activité orientée vers le fret, je l'ai dit et je n'y reviens pas. Je crois que c'est une possibilité, comme d'autres, qu'il faut clairement envisager sans que cela génère des nuisances particulières et sans que cela crée de concurrence inutile entre les aéroports.

Enfin, j'en termine par cette dorsale wallonne.

J'ai eu l'occasion, dans d'autres circonstances, de rencontrer, la semaine passée, au moins trois présidents de parti. Connaissant l'alchimie institutionnelle de ce pays, il y en a toujours au moins un des trois – si pas deux, si pas trois – qui se retrouvera au Fédéral à un moment donné. Étant donné que l'on est dans une matière fédérale, personne ne pourra me reprocher, en heure et en temps, d'avoir attiré l'attention des présidents de parti sur cette nécessité d'intégrer cette liaison, ce rail wallon, ce rail à destination de la Wallonie et à destination de l'extérieur également, dans une négociation au Fédéral. Cela se passe comme cela au Fédéral : si vous ne l'inscrivez pas, vous ne le retrouverez pas.

Cela va au-delà d'une liaison entre Bruxelles-Charleroi ou Bruxelles-Liège. Je crois que nous avons besoin d'un rail qui part de Lille pour rejoindre Mons, Charleroi, Namur, Liège et l'Allemagne. Cette dorsale wallonne, ce n'est pas de l'autonomie, c'est de l'efficacité.

Je suis convaincu – mais c'est une conviction personnelle – que, quand vous offrirez demain une plateforme plus différenciée au public en disant : « On peut prendre le rail, on peut prendre l'avion », et en fonction de la distance, on prend plus le rail que l'on ne prend l'avion, ou vice-versa. Regardez ce que font les Français. On peut aimer ou ne pas aimer Macron, c'est un autre débat, mais il y a quand même une direction

qui est donnée en disant : « On n'ira plus vers de courtes distances en avion ». Je suis convaincu de cela, on n'ira plus vers de courtes distances en avion, il faut donc préparer l'alternative. Certains sont plus en avance que d'autres, le départ a été plus rapide pour certains, mais le dossier n'est pas perdu du tout.

Je ne rentre pas dans la polémique sur la question : faut-il une nouvelle gare sur l'aéroport ou pas ? Il faut surtout quelque chose d'efficace et de complémentaire. Quand le passager arrive dans une gare, que ce soit à Charleroi-Ville ou à Fleurus, il faut qu'il puisse être pris directement en charge vers l'aéroport simplement et efficacement. On n'a pas besoin de « grands machins », comme on l'a parfois vu ailleurs, qui coûtent très cher sur un plan budgétaire et qui n'ont pas l'efficacité recherchée. Il faut vraiment de l'efficacité et de l'efficacité.

Cette communion entre le rail et l'aérien, oui, j'y crois, et je n'ai pas de conseils à donner au Parlement, mais si vous avez envie de travailler un peu plus encore, puisque je sais que vous travaillez déjà beaucoup, il ne serait peut-être pas un inutile un jour d'ouvrir une forme de commission, d'études ou d'enquête – les différents modèles qui existent au sein du Parlement –, sur le sujet. En tout cas, je vous donnerai mon total appui si je peux le donner. Même s'ils ne sont pas tous Wallons au Fédéral, il y a encore un certain nombre de Wallons au Fédéral qui seraient peut-être heureux de travailler sur le sujet aussi. Je vous ai dit cela, je ne vous ai rien dit, mais vous aurez mon soutien, mon appui, ma collaboration, si besoin en est également.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments.

J'ai le sentiment qu'une bonne part de la discussion par rapport à ces investissements, comme vous l'avez d'ailleurs souligné.

Un projet est en cours au niveau de la gare de Fleurus, mais il faut attendre de voir les résultats de ce projet qui doit naître sous peu. Je voulais attirer votre attention sur le fait que la navette TEC entre l'aéroport et la gare est l'une des lignes les plus rentables de Wallonie. Cela fonctionne bien.

Si l'on veut renforcer, à mon avis, la complémentarité entre le rail et l'aérien, la première chose à faire même si des efforts ont été faits, de renforcer la signalétique par rapport à cette ligne TEC.

En effet, quand vous êtes dans l'aéroport, ce n'est pas spécialement évident de la trouver. Je concède que des efforts ont été consentis. Cela va déjà un peu mieux, mais cette ligne existe et je pense qu'il faut vraiment miser sur elle. D'autant que la dorsale wallonne que vous citez, elle est là. On a cette ligne de train. Elle mériterait sans doute d'être renforcée en dehors du

contexte des aéroports d'ailleurs. Cela, je vous rejoins tout à fait sur ce volet-là.

Enfin, le troisième point que je voulais développer, je pense que l'on doit être vraiment attentif. J'entends bien la question de timing par rapport à la concurrence sur les trains de nuit. Mais on va devoir être attentif à cette question-là. On l'a déjà abordée dans cette commission. Les aéroports vont devoir intégrer des paramètres nouveaux, le climat, la pré-crise sanitaire. C'est évident et je vous rejoins tout à fait dans les propos que vous avez tenus en la matière. Il faudra aussi intégrer la question de la concurrence avec les trains de nuit parce qu'elle va être importante pour les suites dans le cadre du combat contre les dérèglements climatiques. S'il doit y avoir des contacts – et tant mieux – avec le Fédéral sur cette question-là, il faut faire en sorte que l'on n'ait pas à chaque fois... Parce que l'on sait, on va être dans une phase de transition. Vous parliez tout à l'heure de « ryanairisation » des aéroports, mais il ne faudrait pas que Ryanair vienne faire des lignes concurrentes à bas prix pour tuer les alternatives trains de nuit à terme. Je crois que c'est vraiment un enjeu d'importance.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). - Merci pour vos réponses, Monsieur le Ministre. Vous ne m'avez pas répondu sur la libéralisation. C'est votre droit. Mais moi, je pense vraiment que l'on doit s'en inquiéter de cette libéralisation du rail. Dans le cadre d'investissements pour transformer le transport en Belgique et aller vers la multimodalité.

Regardez un peu tous les problèmes qu'a engendrés cette libéralisation en Angleterre par exemple. Il y a tout le temps des contentieux entre les différents acteurs par rapport à la construction de nouvelles infrastructures. Ils ne sont jamais d'accord entre eux.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Si la présidente le permet, parce que c'est vrai que je ne vous ai pas répondu. Mais uniquement parce que je n'y suis pas favorable.

M. Beugnies (PTB). - D'accord. Tant mieux. C'est une bonne nouvelle.

Voilà, je voulais quand même vous citer l'exemple de l'Angleterre qui est vraiment un exemple qui est criant. Que ce soit pour les usagers – non, on dit des clients quand ce sont des privés, pardon –, que ce soit pour les clients, ils paient des sommes... Le prix du ticket a augmenté. Il y a eu une diminution de l'offre. Il y a toujours des contentieux entre ceux qui veulent agir pour la construction des infrastructures. Il y a un sondage de 2018 qui indiquait que deux tiers des Britanniques demandaient la renationalisation du rail. Depuis le 1er mars de cette année, les Britanniques sont même en train de la réaliser partiellement.

Si l'on veut transformer le transport en Wallonie pour répondre aux enjeux du climat, il faudra que le secteur public soit à la manœuvre avec des investissements importants que l'on maîtrisera vraiment.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Collin.

M. Collin (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre pour vos réponses. Je pense que le projet de liaison air-rail inscrirait nos aéroports dans une ligne vertueuse et durable qui serait prometteuse d'investissement et de nouveaux succès.

L'investissement dans le rail est aussi une compétence régionale via le prêt financement wallon. Là, vous n'avez pas annoncé si vous alliez donner un coup de main à votre collègue, le ministre Henry, en terme budgétaire. Vous êtes satisfait de l'ancienne idée en le laissant payer. Mais bon, cela, c'est un autre débat.

Vous n'avez pas parlé des moyens. Il est clair en tout cas que le Fédéral doit être en première ligne dans ce type de projet. La Wallonie ne va pas payer deux fois alors que l'on a déjà une clé d'investissement 60-40 qui est extrêmement handicapante.

Il y a également la nécessité de continuer à travailler pour nos lignes structurantes et d'essayer de pouvoir palier tant que faire se peut la déshérence du rail dans les milieux ruraux.

Il y a aussi d'ailleurs une faiblesse récurrente des budgets fédéraux d'investissement dans le rail. Je pense que, par contre, le moment est bien venu pour faire appel à l'Europe parce que l'on est dans un projet qui colle parfaitement avec les options qui ont été définies par la Commission européenne dans la relance économique, dans la lutte contre le réchauffement climatique et dans toute la transition. Cela pourrait être un des beaux projets portés par la Belgique à la demande de la Wallonie et surtout si l'on veut y arriver, la vigilance et la détermination de tous les politiques wallons, je vous remercie.

(M. Collin, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. WITSEL À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
RÉPARTITION DES SUBSIDES ACCORDÉS AUX
INFRASTRUCTURES SPORTIVES
WALLONNES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Witsel à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la répartition des

subsidés accordés aux infrastructures sportives wallonnes ».

La parole est à M. Witsel pour poser sa question.

M. Witsel (PS). - Monsieur le Ministre, le 28 juin 2020 vous avez annoncé la répartition des subsides sportifs pour le premier semestre 2020. L'enveloppe globale de 10 150 880 euros sera ainsi allouée à quelque 68 projets dans nos infrastructures wallonnes. Dans l'attente du nouveau décret régissant les subventions, projet que nous allons sans doute examiner prochainement. Nous pouvons nous réjouir que la Wallonie continue d'investir dans les infrastructures qui en ont bien besoin. Vous avez énuméré des critères pour retenir chaque projet tel que l'accessibilité, les objectifs de développement sportif, la salubrité, la sécurité, les économies d'énergie et le caractère structurant du projet et son rayonnement. Là encore, je me réjouis de reconnaître que ces critères rejoignent les ambitions annoncées de votre réforme.

Ceci étant, je souhaiterais revenir avec vous sur cette récente décision et, plus particulièrement, sur les points suivants.

Pouvez-vous détailler et expliquer ces critères de choix ? Quelle pondération a été opérée entre les différents critères ?

Combien de dossiers avez-vous reçus depuis ce début d'année ?

Quels dossiers avez-vous refusés et pourquoi ?

Quel est l'impact environnemental attendu sachant que l'un de vos critères est l'économie énergétique ?

Enfin, concernant le caractère structurant de vos décisions, comment avez-vous pris en compte le nécessaire soutien à des sports moins populaires, qui ont pourtant bénéficié de subsides ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, les subventions octroyées durant ce premier semestre ont bien entendu déjà été examinées au regard même des critères que vous avez évoqués et qui figurent dans le projet de texte qui sera soumis en première lecture gouvernance ce jeudi 16 juillet. Nous aurons donc l'occasion d'en débattre tout prochainement.

Chaque situation étant spécifique, les priorités ont été établies sur base d'analyses poussées de tous les éléments du dossier et plus particulièrement de son ancienneté, du degré d'urgence de certains travaux ou de son rayonnement pour un large public. Je rappelle que l'instruction du dossier est effectuée bien évidemment par l'administration Infrasports qui transmet ensuite au

cabinet toutes les informations nécessaires à la prise de décision. Ainsi au 15 juin, un total de 120 dossiers étaient complets et en attente de subventionnement. Parmi eux, 79 dossiers ont été transmis depuis janvier 2020 et répartis comme suite : trois dossiers de construction de grandes infrastructures, 49 dossiers de construction ou de rénovation de petites infrastructures et 27 dossiers pour l'acquisition de matériel sportif ou d'entretien.

En ce qui concerne l'impact environnemental, il appartient au porteur de projet de le mesurer une fois les travaux réalisés, mais je vous confirme que, parmi les dossiers retenus pour ce premier semestre, près d'un quart d'entre eux concernaient des travaux à caractère énergétique.

Je ne sais pas rentrer de manière plus ample dans le détail car, comme je l'ai dit, pour chaque dossier, il y a des contextes différents. Je pense qu'il faut aussi pouvoir tenir dans un contexte. Par contre, je peux vous dire que nous avons systématiquement suivi le point de vue de l'administration. On n'y a donc pas dérogé.

M. le Président. - La parole est à M. Witsel.

M. Witsel (PS). - Simplement remercier M. le Ministre pour ces éléments de réponse qui me paraissent à ce jour essentiels. Je me réjouis de suivre l'évolution du dossier dans les semaines à venir.

QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES INFRASTRUCTURES PERMETTANT LA PRATIQUE DU VTT EN WALLONIE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornillie à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les infrastructures permettant la pratique du VTT en Wallonie ».

La parole est à M. Cornillie pour poser sa question.

M. Cornillie (MR). - Monsieur le Ministre, il sera beaucoup question de VTT cette semaine au Parlement wallon tant les collègues ont sans doute lu le même article – à moins d'avoir eux-mêmes pratiqué le VTT durant cette période de confinement. Beaucoup de nos concitoyens ont retrouvé les joies du deux roues avec en conséquence une pratique intensive du VTT dans nos forêts, dont certains défenseurs affirment finalement qu'elles subissent un impact quant à la biodiversité de celles-ci. Un agent de la DNF dit d'ailleurs que l'on n'a jamais vu autant de VTT en forêt. Vous êtes vous-même un grand marcheur. Peut-être que vous les avez croisés. Cela, je l'espère, s'est bien passé dans la cohabitation avec ceux-ci.

Tellement il y a de nouveaux vététistes, par rapport à ceux qui le pratiquent déjà, on constate que les lieux ne sont pas toujours forcément respectés ou les règles à prendre en considération.

Certains excès sont constatés sur place tant chez les pratiquants du VTT que chez d'autres usagers bien légitimes de la forêt, voire même des propriétaires de bois ou de terrains privés dont certains cyclistes ont précisément oublié le caractère privé avec même des pièges qui sont disséminés tant, chez certains propriétaires, l'agacement est grand.

Je suis moi-même un pratiquant du vélo et j'aimerais donc que cela se passe positivement en Wallonie. Vous aussi, vous faites d'ailleurs du vélo. Vous venez au Parlement en vélo, et c'est une bonne chose.

Je ne vais pas l'aborder sous l'angle du tourisme comme d'autres le feront ou sous l'angle de la biodiversité comme Mme la Ministre Tellier devra le faire pour adapter le Code forestier.

Considérez-vous qu'il y a suffisamment d'infrastructures permettant la pratique du VTT ? Aujourd'hui, quel est l'état des lieux de celles-ci ? En Wallonie, elles sont privées-publiques pour autant qu'elles existent. Quel est l'état de ces dernières ? L'offre d'infrastructures – je sais qu'il y a eu des débats, mais c'était motorisé et je comprends donc directement les questions liées au respect de l'environnement et de la nature –, mais y a-t-il des infrastructures permanentes suffisantes ?

Est-il prévu, vu l'affluence massive de nouveaux vététistes en Wallonie, de contribuer à l'offre d'infrastructures VTT mis à disposition et en quantité ? L'envisagez-vous ? Qu'allez-vous faire pour faciliter la pratique du VTT en Wallonie ?

Je vous remercie d'avance.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Effectivement, beaucoup de citoyens ont, comme vous l'avez signalé, repris une activité sportive pendant la période de confinement et le VTT en fait certainement partie.

Comme vous le signalez, la pratique de cette discipline dans le bois est soumise au Code forestier. Il appartient aux adeptes de s'y conformer et à la ministre compétente d'être attentive aux difficultés rencontrées par ces sportifs pour, le cas échéant, adapter la législation. Je pense effectivement que le couple marche-VTT est un couple qui peut parfois être orageux. Cela vaudrait donc la peine de s'y atteler, pour

employer un vocabulaire qui met sans doute sur le chemin, les troisièmes partenaires que l'on rencontre parfois.

Reconnaissons-le, souvent, cela se passe très bien, mais j'ai parfois vécu des choses qui me semblaient un peu différentes. Je pense notamment à des vitesses démesurées de certains alors que le chemin est aussi ouvert aux marcheurs. Vous pouvez dire à Mme Glatigny que si elle a besoin de renseignements complémentaires, c'est avec grand plaisir que je les lui donnerai.

Faire du VTT dans les forêts ne nécessite pas d'infrastructures spécifiques. Mon administration n'a, du reste, jamais reçu la moindre demande à ce propos. Un dossier vient cependant d'être introduit auprès d'Infrasports par la commune d'Antoing qui souhaite aménager une base de loisir et construire des pistes VTT, mais aussi BMX et trial.

Comme pour toute demande relative aux infrastructures, il revient bien évidemment aux fédérations sportives, aux clubs et aux pouvoirs locaux concernés d'introduire des demandes de subventions si le besoin s'en fait sentir. Il ne m'appartient bien évidemment pas de prendre l'initiative en la matière.

Je souligne également que les adeptes de VTT disposent d'outils pour leur permettre de s'adonner à leur sport via des sites tels que Circuits et l'application que vous connaissez, Strava, qui proposent des circuits, itinéraires touristiques, notamment, pour le VTT.

Je vais regarder aussi cette demande d'Antoing avec attention, parce que c'est peut-être une manière, non pas de déplacer les VTT, je comprends bien que l'on veuille aussi profiter de la nature, mais c'est peut-être une manière de mieux contrôler l'outil avec lequel on fait du VTT qui reste, qu'on le veuille ou pas, un outil qui peut être dangereux s'il n'est pas maîtrisé.

M. le Président. - La parole est à M. Cornillie.

M. Cornillie (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir fait le point sur cette question.

Qu'il n'y ait pas d'infrastructure spécifique, effectivement, on n'en a pas besoin pour pratiquer le VTT, mais, comme vous, j'en ai eu connaissance. Vous avez visité récemment la région qui porte d'autres projets de loisir et de sportif à grande échelle. La Commune d'Antoing est très sensible à son projet qui est un projet mixte, qui à la base même est un projet qui démarre du VTT, mais qui, s'il se développe sur les trois axes que vous avez développés, serait sans doute une bonne combinaison avec l'offre sportive en voie de développement à Antoing.

J'en reviens au VTT. Je ne manquerai pas de relayer certaines considérations auprès de Mme Glatigny. On a déjà eu l'occasion de discuter de la compétence Sports

entre les deux niveaux de pouvoir. Sans doute des sites qui permettent l'usage exclusif du VTT sont-ils une piste à explorer, même s'il ne vous appartient pas de vous suppléer au porteur de projet, ce avec quoi je suis totalement d'accord.

(Mme Mauel, Vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. COLLIN À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE
SOUTIEN AUX CLUBS SPORTIFS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collin à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le soutien aux clubs sportifs ».

La parole est à M. Collin pour poser sa question.

M. Collin (cdH). - Monsieur le Ministre, après de nombreuses semaines d'arrêt forcé, les clubs sportifs ont repris peu à peu leurs activités, dans le respect évidemment des différents protocoles sanitaires établis en fonction des spécificités de chacun d'entre eux.

On le sait, les clubs sportifs ont aussi particulièrement souffert de la crise du covid. Ils ont perdu d'importantes recettes durant la période de confinement. Les protocoles sanitaires à mettre en œuvre représentent un coût financier qui est aussi important. Cela demande en plus énormément de travail.

Vous aviez annoncé une enveloppe de 734 500 euros, pour être précis, où vous indiquiez vouloir soutenir la reprise des activités et permettre le respect des règles et des protocoles sanitaires. Pouvez-vous faire le point sur les demandes qui ont été introduites et les montants qui ont été engagés ?

Vous aviez indiqué lancer un appel au secteur privé. Vous aviez dit récemment que deux sociétés avaient répondu à cet appel. D'autres se sont-elles jointes aussi à cette réponse positive à votre appel ?

Enfin, vous aviez dit ne plus accorder d'aides financières aux clubs sportifs qui organisent des événements qui n'ont pas de portée régionale ou nationale. Dans le contexte financier très délicat des clubs sportifs, des plus petits aux plus grands, ne pourriez-vous pas nous dire si vous êtes revenu sur cette décision, puisque l'on sait que, notamment pour les petits clubs, toute aide financière, même limitée, est la bienvenue ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, suite à mon communiqué de presse du 19 mai dernier, mon cabinet a reçu plusieurs dizaines de demandes de renseignement au sujet de ce subsidie qui, je le rappelle, est alloué directement aux communes wallonnes. En effet, vu l'urgence et le souci d'efficacité, j'ai décidé de leur laisser la responsabilité de répartir le matériel subsidié au sein des infrastructures publiques et privées situées sur le territoire.

À ce jour, quatre demandes de subvention ont été introduites de manière formelle auprès de l'administration Infrasports qui analyse le dossier. Ils me seront soumis après analyse.

Au niveau de l'aide apportée par le secteur privé, je peux citer ce qui est public, Ethias, et une autre entreprise privée, mais j'avais déjà évoqué le nom de l'entreprise précédemment, il n'y a pas d'autres firmes qui ont concrétisé une forme de soutien.

En ce qui concerne les aides financières apportées aux clubs dans le cadre des manifestations sportives, j'ai constaté, dès mon arrivée, que le budget disponible pouvait être optimisé et recentré sur des objectifs plus structurants pour la Wallonie et le département des infrastructures sportives. Dans la logique du budget base zéro que j'applique aussi à mes compétences et de l'utilisation optimale des moyens, j'ai donc préféré privilégier des projets de rayonnement plus larges permettant réellement de mettre en valeur notre Région au travers de ses infrastructures. Je crois que votre président de parti peut d'ailleurs en parler pour Namur.

Je profite également de votre question pour signaler que ces subventions bénéficieront désormais – ce qui, pour moi, est aussi important – d'un cadre légal plus clair, puisque coulé dans le projet de réforme du décret Infrasports.

À votre question de savoir si j'ai changé d'avis, il ne vous étonnera pas que je réponde que je n'ai absolument pas changé d'avis et je continue à penser la même chose : l'aide régionale doit être accordée à des manifestations d'ampleur. L'aide locale, communale, doit être accordée à des manifestations de caractère local et communal.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Collin.

M. Collin (cdH). - Monsieur le Ministre, merci pour vos réponses. Vous me dites que vous n'avez reçu pour l'instant que quatre demandes formelles. Il n'y aurait donc que quatre communes qui auraient pour l'instant complété leur demande de subventions pour ensuite redistribuer à leurs clubs.

(Réaction de M. le Ministre Crucke)

Oui, j'entends bien, vous me dites qu'il y a, ce n'est donc pas une réponse imprécise. Vous m'avez donné la réponse précise. Je m'étonne qu'il n'y ait que quatre communes qui, pour l'instant, aient finalisé cette demande. C'est peut-être lié au fait que la subvention qui était prévue pour les communes était relativement modeste, c'est le moins que l'on puisse dire puisque c'était un montant forfaitaire lié au nombre d'habitants et dont les niveaux étaient particulièrement peu élevés en fonction de l'importance en nombre des clubs dans chaque commune.

Je note aussi finalement le relatif insuccès de l'appel au secteur privé, uniquement une compagnie d'assurance et une entreprise dans le domaine économique qui ont répondu favorablement.

Je voulais vraiment réinsister, Monsieur le Ministre, parce que vous venez aussi d'une commune rurale. Vous êtes quelqu'un qui aime le sport, qui le pratique. Je voudrais vraiment rappeler combien à la fois – mais vous en êtes convaincu – le sport est quelque chose d'extrêmement important pour la santé, pour le lien social, mais vous rappelez que c'est le tissu de nos clubs sportifs qui, au niveau du territoire wallon, est vraiment l'outil indispensable. Ce tissu dépend autant de la densité de ses mailles à l'échelon local que de l'importance de la qualité des fleurons dont nous sommes tous fiers, dont nous avons besoin pour faire aimer le sport. Je crois que c'est extrêmement important de pouvoir continuer à bénéficier d'un tissu extrêmement dense de petits clubs dans toutes les disciplines sportives en Wallonie et je veux attirer votre attention sur le fait qu'énormément de ces clubs sont en danger du fait de la perte des recettes pendant les mois qu'ils ont vécu, qu'ils ont subi, mais surtout aussi, même si c'est nécessaire, de par les difficultés de réponse au protocole sanitaire.

(M. Collin, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT DU SPORT-ÉTUDES »**

**QUESTION ORALE DE M. WITSEL À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE
PROJET « WALLONIE AMBITIONS
OLYMPIQUES » »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives de :

- M. Clersy, sur « le développement du sport-études » ;
- M. Witsel, sur « le projet « Wallonie Ambitions olympiques » ».

La parole est à M. Clersy pour poser sa question.

M. Clersy (Ecolo). - Monsieur le Ministre, quatre projets ont finalement été retenus dans le cadre du « Wallonie Ambitions optimistes internationales », puisque c'est comme cela qu'il faut l'appeler. Soyons précis sur les termes. L'athlétisme, le hockey et le rugby sont finalement les sports qui ont été retenus.

Il semble qu'un des critères qui aient sous-tendu la décision du Gouvernement soit la mise en place d'un sport-études : en clair, les élites qui s'entraîneront dans ces nouvelles infrastructures devront pouvoir trouver un complément sur le volet éducationnel.

Les humanités sportives de haut niveau, on le sait, permettent à des élèves reconnus sportifs de haut niveau, espoirs sportifs ou partenaires d'entraînement de suivre un horaire scolaire qui inclut des périodes d'entraînement en vue de rendre compatibles les études et la pratique sportive de haut niveau. L'élève suit 7 à 11 périodes d'entraînement données en dehors de l'établissement par un moniteur désigné par la fédération du sport pratiqué.

Dans ce cadre, pourriez-vous nous préciser en quoi les projets retenus rencontrent ce critère ?

D'autre part, pourriez-vous m'expliquer les mesures mises en place en lien avec la Fédération Wallonie-Bruxelles afin de développer ce modèle ?

Quelles sont les concertations qui ont été mises sur ce volet avec votre homologue en charge du sport en Fédération ?

Pourriez-vous par ailleurs me brosser un bref état des lieux du développement du sport-études dans notre région ? Je crois que c'est vraiment un point essentiel, on ne peut plus aujourd'hui concevoir la formation de

sportifs d'élite sans avoir à côté ce volet sport-études. Cela semble être une priorité, un point central pour le développement du sport dans notre région.

M. le Président. - La parole est à M. Witsel pour poser sa question.

M. Witsel (PS). - Monsieur le Ministre, comme nous le savons, une des conséquences de l'épidémie de covid a été le report des grandes compétitions sportives, dont les Jeux olympiques prévus cette année. Ceci étant, nos athlètes se préparent déjà et, comme eux, nous devons continuer à anticiper.

Cet état d'esprit, appliqué à la politique en matière d'infrastructures sportives, signifie donc qu'il nous faut également suivre de près le projet nouvellement appelé « Wallonie, ambitions optimistes internationales », au sujet duquel nous avons déjà eu l'occasion d'échanger.

C'est donc avec plaisir que nous avons appris, ce jeudi 2 juillet dernier, que vous alliez analyser les subventions octroyées dans le cadre de ce projet. Ce dernier consiste en une remise à niveau de certaines infrastructures dans le but d'accueillir des délégations lors des jeux de Paris en 2024.

Cette attractivité permettra, dans le même temps, de proposer aux sportifs wallons des structures adaptées en vue de toutes autres compétitions internationales.

Pour ce faire, vous aviez dégagé un budget de 5 millions d'euros pour ce projet afin de développer les infrastructures sportives.

Pourriez-vous préciser certains points de mes questions ?

Confirmez-vous que le Gouvernement a bien examiné ces subventions ?

Quels ont été vos critères de sélection ?

Concrètement, quels projets ont été choisis ?

Vous vouliez répondre aux besoins exprimés par les fédérations et par les sportifs, comment avez-vous recensé ceux-ci ? Quelles conclusions pouvez-vous en retirer ?

Le cadastre de vos infrastructures sportives est-il à jour ? Si oui, où peut-on le trouver ?

Avez-vous réalisé les partenariats que vous aviez annoncés avec le COIB, mais aussi avec les comités olympiques internationaux et français, avec le comité organisateur des Jeux olympiques de Paris et d'autres institutions pertinentes ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. - Messieurs les députés, je vais d'abord vous raconter une anecdote.

Vendredi dernier, j'étais au château d'Antoing dont on a parlé tout à l'heure, la Ville d'Antoing, invité par les princes de ligne, mais en compagnie de l'ambassadrice de France qui venait pour une raison historique. C'est que le général de Gaulle dont on fête le septantième anniversaire de décès a fait une partie de ses études au château d'Antoing lorsque l'Église catholique, en tout cas ceux qui professaient en matière éducative, ont du quitté la France, ils sont venus s'installer en Belgique, en particulier en Wallonie. Le château d'Antoing a servi d'internat et d'école.

Dans le cadre de cet anniversaire, elle venait visiter le château, voir s'il y avait encore des souvenirs, si l'on pouvait y faire quelque chose.

Dans notre conversation, l'ambassadrice disait : « Il faut absolument que la Belgique travaille sur le dossier olympique et puisse être en liaison avec la France dans l'organisation des Jeux olympiques ». J'ai reçu une lettre, me dit-elle, du Bourgmestre de Bruxelles, M. Close que vous connaissez si pas mieux que moi pour dire que Bruxelles pourrait être à disposition ». Je me dis en voilà un qui a copié notre idée. Ce n'est pas grave, moi je vais vous envoyer tout notre dossier wallon parce qu'effectivement il faut croire que l'on n'est pas les seuls à y penser et donc on a sûrement tapé dans le mille parce que cela semble être la logique, mais, en dehors de la logique, c'est encore plus sympathique quand Français et Wallons peuvent penser la même chose et dans les mêmes directions. Je vais me rendre chez elle avec le dossier sous le bras.

Concernant votre question, deux des quatre dossiers approuvés par le Gouvernement dans le cadre de WAO – j'ai finalement décidé de mettre « Wallonie Ambitions Or » ; le terme « olympique », reconnaissons-le, est protégé par une institution, et je crois qu'il faut pouvoir respecter cela aussi –, deux dossiers sont concernés par un projet de sport-études. Il s'agit :

- du centre d'excellence de rugby initié par le Rugby Club de Soignies, qui porte une attention particulière à la formation des jeunes talents et qui a sa *Green Academy*, qui a été créée dans ce but et dans le cadre d'un programme sport-études qui existe déjà, ce qui a été l'un des éléments décisifs du dossier ;
- du stade régional de hockey porté par la Régie communale autonome de Wavre, où le club local Lara Hockey, qui occupera donc l'infrastructure conjointement avec les fédérations de hockey, va ainsi pouvoir consolider son développement, notamment en collaborant avec les écoles de la région. Là aussi, c'est un athénée provincial qui est situé dans le projet et c'est la Province de Brabant wallon qui, clairement, a avancé l'élément de partenariat.

Comme vous le savez, le projet WAO est très attendu par le secteur et doit permettre à la Wallonie d'améliorer la qualité des infrastructures, d'être une terre d'accueil, comme je l'ai évoqué, des délégations olympiques et de soutenir des projets sportifs structurants.

Il y a avait dès lors nécessité, pour les porteurs de projet, de démontrer le caractère structurant du dossier grâce, par exemple, à :

- des partenariats avec la fédération sportive ;
- la présence d'un centre de formation ;
- des partenariats divers démontrant l'adhésion au projet ;
- l'utilisation du site par des athlètes de haut niveau.

Cette dernière condition est, par ailleurs, remplie pour les deux autres projets sélectionnés, la réflexion de la piste d'athlétisme du terrain de sport, des gradins et de la voirie spécifique du complexe sportif de Naimette-Xhovémont, et l'aménagement des abords et l'acquisition du premier équipement sportif du hall d'athlétisme *indoor* du stade Lucien Gustin à Hannut.

Concernant la mise en place du sport-études, je suis convaincu de ce que ces structures peuvent être bénéfiques dans la formation de nos jeunes et puissent déboucher dans certains cas sur la découverte de talents.

Je vous invite cependant à bien distinguer les filières sport-études, organisées par les établissements scolaires, et ce que l'on appelle le sport d'élite qui, lui, s'adresse aux élites sportives sous contrat avec la Fédération, que vous avez également évoquée dans votre question.

Dans les deux cas, ces initiatives sont encadrées par un secteur dépendant de la Fédération. Je n'ai aucun levier quant à leur organisation, sauf inciter – ce que j'ai fait – les porteurs de projet à réfléchir à la plus-value du système en matière de formation.

Pour ce qui concerne l'état des lieux sollicités, je vous renvoie vers la Fédération, qui bénéficie de ces informations.

À mon niveau, je peux vous confirmer que je continuerai de promouvoir ces outils en bonne intelligence avec les acteurs qui me sollicitent.

Pour répondre plus précisément, le Gouvernement a arrêté quatre bénéficiaires à la subvention WAO 2020, dont je vais vous donner le détail.

Le centre d'excellence de rugby à Soignies. Le club évolue en division 1 nationale et compte, à ce jour, plus de 500 membres. Une attention particulière a été portée par le club à la formation des jeunes talents dans le cadre de la *Green Academy*. Le club bénéficie d'une gestion professionnelle grâce à un conseil d'administration composé de spécialistes dans leur domaine. Les installations actuelles ne permettaient pas

au club de poursuivre son développement et de répondre aux besoins d'un club évoluant au plus haut niveau. La Ligue francophone de rugby s'associe donc au projet porté par le club. Il lui permet en effet de développer ses activités formatives en faisant du futur centre d'excellence de Soignies un pôle décentralisé pour la détection des jeunes talents ainsi qu'un centre d'entraînement performant pour ses différentes équipes. Le centre d'excellence permettra ainsi l'émergence de nouveaux talents en leur permettant de s'entraîner dans des conditions optimales. Le projet est par ailleurs soutenu par la Commune de Soignies qui le cofinance, et je tiens vraiment à souligner la participation extrêmement positive et intelligente de la bourgmestre de Soignies dans ce dossier, Mme Winkel, pour ne pas la citer. Le montant du subside est de 1 656 000 euros. Je parle bien du subside parce que cela prouve bien que, quand on regarde l'enveloppe de 5 millions d'euros – on est à un moment où la reprise, ce sont aussi des infrastructures –, l'enveloppe est finalement à bien plus de 5 millions d'euros parce que l'on a d'autres partenariats : la ville et, dans le cas de Soignies, c'est également la Province de Hainaut qui intervient.

Le stade régional de hockey à Wavre. La ville, la Régie communale autonome, le Lara Hockey Club, qui est une ASBL, et l'Association royale belge de hockey ont conclu un accord de collaboration afin de mener à bien ce projet.

Chacune des parties s'accorde à mettre tout en place pour en faire un outil de développement au niveau local, national et international.

L'association belge de hockey a vu ses dernières années son nombre d'affiliés exploser. Les récents titres de champions d'Europe et de champions du monde de l'équipe masculine n'ont fait qu'amplifier cette croissance.

À l'heure actuelle, la fédération connaît un manque cruel d'infrastructures et ne dispose en Belgique d'aucune infrastructure durable qui serait en mesure d'accueillir des compétitions d'envergure internationale. Pour ces événements, la fédération travaille systématiquement avec des infrastructures temporaires, comme cela a été le cas pour le Championnat d'Europe à Anvers en août dernier. Ce qui, d'un point de vue économique, n'est ni viable ni le reflet d'une gestion saine et durable. Aujourd'hui, le Brabant wallon est la province wallonne où le hockey est le plus développé, avec plus de 7 000 membres, huit clubs et une croissance de plus de 36 % au cours des quatre dernières années.

L'Association belge de hockey voit en ce projet l'opportunité de disposer d'une infrastructure durable qui lui permet d'envisager l'organisation des compétitions internationales de renom, mais aussi l'accueil des activités de la sélection *high performance* ou encore diverses tâches pour les équipes U15 et U21.

C'est d'ailleurs remarquable de voir que, dès que l'on avait annoncé l'investissement, la fédération a confirmé qu'elle déposait sa candidature au Championnat d'Europe pour 2023. Précédemment, c'était toujours en Flandre ; elle a finalement bénéficié de cette annonce pour dire que, pour autant que nous soyons en heure et en temps – c'est vraiment ce que j'espère –, elle pourra utiliser l'infrastructure wallonne dans le cadre de ce championnat d'Europe.

Le Lara Club local bénéficiera aussi de l'infrastructure, qui lui permettra de consolider son développement. Il soutient donc des projets de sport-études qui pourront être mis en place, avec l'intention de collaborer avec les écoles de la région. Ce projet sera cofinancé aussi par la province, la ligue et le Lara hockey club.

Le montant du subside actuel est de 500 000 euros qui servira d'avance et permettra notamment à la RCA de désigner un bureau d'études.

Le troisième projet est la réflexion de la piste d'athlétisme du terrain de sport, des gradins et de la voirie spécifique du complexe sportif de Naimette-Xhovémont. Ce complexe sportif est utilisé tant par les clubs d'athlétisme et de rugby locaux que par la Province de Liège. Je rencontrais encore la députée provinciale en charge des dossiers la semaine passée. Il vise à mener à bien son plan de formation en collaboration avec les fédérations d'athlétisme et de rugby ainsi que le meeting international qui se déroule dans ces installations.

Plus de 800 athlètes affiliés au club d'athlétisme du RFC Liège fréquentent hebdomadairement les installations, dont les athlètes de haut niveau Nafissatou Thiam et Soufiane Bouchikhi. Le club organise plusieurs stages et compétitions officielles dans l'infrastructure.

Le RCL Rugby compte, lui, 300 affiliés et organise chaque année des rencontres nationales et internationales, dont le Tournoi des quatre nations, phase finale du Championnat d'Europe féminin. Cela aussi, c'est un des éléments auxquels je voulais que l'on soit attentif, le sport féminin.

Les infrastructures actuelles sont en très mauvais état et nécessitent une profonde rénovation afin de garantir la pratique des activités sportives locales, nationales et internationales dans des conditions de confort et de sécurité optimales.

La pérennité du meeting annuel international dépend donc de ces travaux tels qu'on les projette. Le montant du subside est de 2 298 680 euros.

Le quatrième projet est l'aménagement des abords et l'acquisition du premier équipement sportif du hall d'athlétisme *indoor* du stade Lucien Gustin à Hannut. Le site est équipé d'une piste d'athlétisme extérieure, de

diverses serres et d'un nouveau hall d'athlétisme *indoor*. Il est utilisé quotidiennement par le club d'athlétisme qui compte 400 membres. Le SCA a par ailleurs formé Arnaud Hart, le meilleur perchiste belge du moment, qui continue à s'entraîner dans les installations. Nafissatou Thiam profite également, quant à elle, de ses installations *indoor* dans le cadre de sa préparation.

L'infrastructure d'athlétisme *indoor* vient d'être inaugurée. Son objectif principal étant de permettre aux athlètes de bénéficier d'une période de préparation continue, en ce compris en période hivernale. Des synergies sont donc prévues avec la ligue belge de la Fédération d'athlétisme qui dispensera des entraînements fédéraux. Afin de compléter l'infrastructure *indoor*, il y avait urgence de doter celle-ci du matériel sportif nécessaire à la pratique de l'ensemble des disciplines, ce qui a donc été fait. Les abords du site nouvellement complété doivent par ailleurs être aménagés afin de rendre celui-ci fonctionnel.

Notez également que le cross international qui s'y déroule chaque année, et ce, depuis 75 ans, pourra intégrer le challenge européen. Le montant du subside est de 285 900 euros.

Pour la suite, maintenant que la période de confinement se termine, nous allons pouvoir reprendre contact avec les partenaires concernés afin de rencontrer l'ensemble des objectifs des fédérations sportives, COIB, COI, Comité organisateur des JO de Paris.

Les JO de Tokyo seront par ailleurs le point de départ idéal afin de présenter le projet de la Wallonie aux différentes délégations désireuses de programmer des stages de préparation et d'acclimatation dans le cadre des jeux de Paris en 2024.

Quant au cadastre des infrastructures sportives wallonnes, lors de l'examen d'une demande de subvention pour un projet, une mise à jour est systématiquement réalisée pour ces infrastructures. Je vous invite donc à consulter le site Cadaspports qui sera prochainement actualisé par mon administration dans le cadre d'un projet informatique et numérique qui a été subventionné également.

M. le Président. - La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). - Je remercie Monsieur le Ministre pour ces éléments de réponse.

Très brièvement, souligner que je ne manquerai pas de revenir sur la question du sport-études au niveau du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. C'est un point central qui me semble important dans le développement du sport de haut niveau dans notre Région.

M. le Président. - La parole est à M. Witsel.

M. Witsel (PS). - Simplement, comme mon collègue, M. Clersy, remercier le ministre pour ces éléments de réponse très concrets. Je me réjouis d'entendre que vous avez pu concerter les différents intervenants.

Je pense c'est important pour aboutir à un projet convenable. Je continuerai à suivre l'évolution de ce dossier dans le futur.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. - Les questions orales de :

- Mme Kapompole, sur « l'impact sur les finances de la Wallonie de la modification du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe » ;

- M. Hazée, sur « le contrôle budgétaire dans le contexte de la crise sanitaire de la covid-19 » ;
- M. Bierin, sur « la création d'emplois liée à l'arrivée d'Alibaba » ;
- M. Witsel, sur « les perspectives d'une union rail-aérien » à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sont transformées en questions écrites.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

Nous nous retrouverons en séance plénière mercredi.

Je pense, sous le contrôle du secrétaire de commission, que notre prochaine réunion de commission serait le 14 septembre avec, au menu, l'ajustement budgétaire. Ce qui nous donnera certainement une réunion avec un timing différent.

Merci et bonne fin de journée.

La séance est levée.

- La séance est levée à 15 heures 57 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. John Beugnies, PTB
M. Christophe Clersy, Ecolo
M. René Collin, Président
M. Hervé Cornillie, MR
M. Jean-Luc Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Christine Mauel, MR
Mme Diana Nikolic, MR
M. Thierry Witsel, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AFSCA	Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire
ASBL	association sans but lucratif
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
Cadasports	Cadastre des infrastructures sportives
CAREX	Cargo Rail Express (projet européen de réseau de fret express ferroviaire)
CIM	conférence interministérielle
CNE	Centrale nationale des employés
COIB	Comité olympique et interfédéral belge
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Belgique
DAC6	Sixième directive adoptée en matière de coopération
DNF	Département de la nature et des forêts
DPR	Déclaration de politique régionale
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Agence européenne de la sécurité aérienne)
Ethias	compagnie d'assurance belge d'inspiration mutualiste (appelée SMAP jusqu'en 2003)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
Infrasports	Direction des infrastructures sportives
NZEB	nearly zero energy building (bâtiment à énergie quasi nulle)
PIB	produit intérieur brut
RCA	régie communale autonome
RenoWatt	filiale du GRE-Liège
RFC	Royal Football Club
RTL	Radio Télé Luxembourg
SONACA	Société nationale de construction aérospatiale
SOWAER	Société wallonne des aéroports (SA)
SPF	service public fédéral
SPW	service(s) public(s) de Wallonie
SWL	Société wallonne du logement
TEC	Société de transport en commun
TGV	train à grande vitesse
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie
TUI	Travel Union International
UAP	unité(s) d'administration publique
UE	Union européenne
VTT	vélo tout terrain
WAO	Wallonie Ambitions olympiques