

PARLEMENT WALLON

SESSION 2022-2023

COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission*

Commission du budget et des infrastructures sportives

Mercredi 19 avril 2023

*Application de l'art. 161 du règlement

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Le suivi du budget base zéro – Auditions</i>	1
<i>L'évolution de la dette régionale</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Antoine, Mme Mauel, M. Hazée, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	1
<i>Vote</i>	6
<i>Interpellations et questions orales</i>	6
<i>Interpellation de M. Antoine à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la mauvaise gestion du parc immobilier de la Région wallonne » ;</i>	
<i>Question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les difficultés d'opérationnalisation et les surcoûts de la stratégie immobilière du SPW »</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Antoine, Clersy, Beugnies, Tzanetatos, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	6
<i>Interpellation de M. Antoine à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la réaction du Gouvernement wallon face à « l'agression fiscale » du Gouvernement fédéral sur le patrimoine des associations sans but lucratif »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	10
<i>Question orale de M. Desquesnes à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les taxes de mise en circulation et de circulation d'application pour les autocaravanes » ;</i>	
<i>Question orale de M. Demeuse à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la mise en œuvre par l'administration du décret du 23 mars 2023 portant adaptation du tarif de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation pour les autocaravanes assimilées à la catégorie des voitures, des voitures mixtes et des minibus »</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Desquesnes, Demeuse, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	13

Question orale de M. Hazée à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les conséquences de la réforme fiscale fédérale sur les finances régionales »

Intervenants : M. le Président, M. Hazée, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....15

Question orale de M. Hazée à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le contrôle budgétaire 2023 »

Intervenants : M. le Président, M. Hazée, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....18

Question orale de M. Antoine à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le scénario hypothétique d'une faillite de la Région wallonne »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....20

Interpellation de M. Beugnies à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'interdiction des vols en jet privé dans les aéroports wallons » ;

Question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les sauts de puce en jet privé »

Intervenants : M. le Président, MM. Beugnies, Clersy, Mme Mael, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....22

Question orale de M. Bierin à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les bénéfices artificiels de Liege Airport »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bierin, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....25

Question orale de M. Bierin à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le groupe de travail chargé d'évaluer les nuisances sonores à Liege Airport »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bierin, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....26

Question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'exemple de l'aéroport de Schiphol pour les aéroports wallons »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Clersy, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....28

Question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les impacts des nuisances sonores sur la santé et l'économie »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Clersy, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....29

Question orale de M. Bierin à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les nuisances liées aux rave-parties organisées dans des bâtiments dépendants de la SOWAER »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bierin, M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	30
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	31
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites</i>	31
<i>Liste des intervenants</i>	32
<i>Abréviations courantes</i>	33

Présidence de M. Collin, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures.

M. le Président. – La séance est ouverte.

Je vous propose d'entamer nos travaux, mais vous comprendrez, chers collègues, qu'il serait difficile et même impossible d'entamer les travaux de notre commission sans avoir ce matin une pensée pour notre collègue et ami, Paul Furlan.

Nous qui avons eu la chance et le bonheur, je dirais même, de le côtoyer, parmi nous, dans cette commission, à de si nombreuses reprises. Nous qui avons pu profiter de son intelligence, de son expertise, de sa vivacité d'esprit, mais surtout aussi de sa bonhomie, de son sourire si communicatif et partager aussi la passion qu'il avait pour les choses justes, pour l'excellence de la gestion.

Nous souvenir aussi qu'à son initiative, nous avons effectué un travail de très longue haleine sur la réforme de la fiscalité, travail qui n'a pas été finalisé et qu'il nous faudra évidemment reprendre. Travail dans lequel il avait insufflé à la fois tout son savoir-faire, mais aussi, comme je l'ai dit tantôt, sa passion pour davantage de justice.

Je ne vais pas faire un long discours, nous avons été nombreuses et nombreux lundi à partager cet émouvant hommage qui lui a été rendu, avec des discours notamment de Mme la Bourgmestre et du président Paul Magnette, d'une très grande hauteur d'esprit et de cœur, à la mesure de la belle personnalité de Paul.

Je voudrais simplement, puisque nous aurons l'occasion de nous retrouver pour un hommage en séance plénière cet après-midi, vous proposer quelques instants de recueillement en sa mémoire en lui disant que chaque fois que nous entrerons encore dans cette salle de commission, nous ne pourrions pas de nous empêcher d'avoir un petit regard pour la place qu'il occupait et d'où il a, à la fois, souvent éclairé nos travaux, mais aussi illuminé nos cœurs.

Quelques instants de recueillement, s'il vous plaît.

(L'assemblée observe un moment de silence)

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.

Le suivi du budget base zéro – Auditions

L'évolution de la dette régionale

M. le Président. – Pour rappel, lors du développement de sa question orale sur la question du suivi du budget base zéro dans le cadre de l'ajustement du budget 2023, en réunion de la commission du 3 avril, M. Antoine avait souhaité qu'il soit procédé à l'audition des représentants habilités du consortium Roland Berger Deloitte.

J'avais indiqué que le point serait inscrit sur la rubrique « Organisation des travaux » lors de la prochaine réunion de la commission, pour que nous puissions décider de procéder ou non à la tenue d'auditions.

La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Il est difficile de s'exprimer après l'hommage bien légitime que vous avez rendu à M. Furlan. J'ajoute, à titre personnel, que c'était un brillant ministre, qui savait allier compétences, humour et force médiatrice dans un Gouvernement qui était très animé à l'époque, en faisant progresser la cause notamment des finances locales et du logement.

Nous sommes nombreux ici à avoir une pensée particulière pour lui. Il fait partie de ces rares hommes qui laissent à la fois une empreinte politique, mais aussi une empreinte dans nos cœurs, pour toutes les qualités humaines qui étaient les siennes et dont nous avons pu apprécier, à toute heure du jour et de la nuit, les nombreuses qualités et sa chaleur humaine.

Sans transition, le sujet l'aurait passionné aussi, le Gouvernement nous a engagés dans une opération de vérité budgétaire – je vais l'appeler comme tel – sous deux méthodologies : le budget base zéro et maintenant le *spending review*, pour lequel je reste assez sceptique

quant au résultat tangible que nous pourrions forger durant cette législature.

Au fond, je ne fais que répéter la mise en garde sévère que nous avait donnée la Cour des comptes dès l'annonce, en indiquant qu'aucun Gouvernement de ce pays n'avait réussi une opération similaire et qu'il fallait probablement une législature pour la réussir.

Aujourd'hui, on sait que nous avons consacré 12-13 millions d'euros à un consortium d'experts. Je ne voudrais pas condamner leur travail sans les entendre une dernière fois. J'espère que les recommandations peuvent servir de fond de sauce – si j'ose dire – à une opération de *spending review* ou de consolidation de la pertinence de certaines dépenses par rapport à d'autres.

Mme Bertrand a rappelé que, dans les pouvoirs publics, les dépenses posent davantage problème que les recettes. Je ne sais pas si son analyse allait jusqu'à notre Région, mais nous ne pouvons pas nous dispenser d'un examen critique.

Dès lors, j'aimerais qu'avant que l'on ne clôture cette législature – vous me direz que j'anticipe, mais il ne reste plus qu'une seule année et les six derniers mois sont une course effrénée et pas toujours sympathique des uns vis-à-vis des autres pour clôturer en fanfare la législature, il nous reste six mois de sérénité –, pour cette législature, mais encore plus pour la suivante, on puisse les entendre. Ce qui ne sera pas fait durant cette législature, on devra le faire lors de la prochaine.

Je rappelle que, par rapport aux experts qui avaient été sollicités à juste titre par M. Crucke, nous n'en sommes qu'aux premières marches. La marche d'économie et d'assainissement ne fait que commencer.

Dès lors, quel que soit l'attelage qui sera au pouvoir la prochaine fois – peut-être que l'on y sera, peut-être que l'on n'y sera pas, là n'est pas le plus important –, nous serons tous comptables de ce qui s'est passé durant cette législature avec une dette galopante qui entraîne la Banque nationale à nous mettre en garde, en nous menaçant même d'une limitation de notre capacité d'endettement et d'emprunt.

Je ne vais pas être beaucoup plus long, parce que je crois que chacun a compris la pertinence. Si l'on veut être constructif pour cette législature et pour la suivante, on ne peut que souhaiter que le consortium revienne.

Si l'on veut brider le débat et l'enterrer au plus vite, considérant que c'était un mauvais épisode, peut-être que l'on me rétorquera qu'il ne faut pas les entendre.

Pour moi, c'est moins, comment dirais-je, le montant espéré parce que cela, ils nous ont déjà indiqué combien le gouvernement devait encore trancher, ce qu'il a fait ou n'a pas fait.

Sur la méthode de travail, là, j'aimerais les réentendre pour que cela puisse constituer une base de référence pour celles et ceux qui, d'une manière ou d'une autre, négocieront et après feront vivre les finances de la Wallonie dans une perspective qui sera extraordinairement difficile.

À cette demande, j'ai déjà plaidé et j'en termine en séance plénière. Après cela, nous serions bien inspirés de revoir le groupe d'experts, parce qu'aujourd'hui, les paramètres sur lesquels ils se sont fondés sont complètement révolus.

Nous ne sommes plus dans le même monde, ni en termes de taux d'intérêt, ni en termes de comportement du monde bancaire, ni même encore par rapport au contrat caissier dont nous savons qu'il va progressivement s'étioiler d'ici octobre 2024.

Nous serions bien inspirés, non pas d'avoir réglé le problème des finances régionales – cela, on en est très loin –, mais au moins de laisser les termes du devoir pour le prochain, sachant que la leçon sera extrêmement difficile à supporter.

J'espère, Monsieur le Président, que chacun et chacune aura l'honnêteté intellectuelle et la contribution politique positive de les entendre, sans pour autant, rassurez-vous, blâmer l'actuelle majorité.

En effet, ce qui m'intéresse plus, c'est de tracer des lignes pour la prochaine législature. Celle-ci, je sais ce qu'il faut en penser et on terminera par un endettement complémentaire pour de bonnes ou de mauvaises raisons. Il y a de bonnes choses dans le Plan de relance. Il y en a des épouvantables et il y a un gaspillage sans nom sur certains points. Soit, cela n'engage que moi.

M. le Président. – La parole est à Mme Mauel.

Mme Mauel (MR). – Dès le moment où le député Antoine a demandé une audition concernant une extension de la demande, une agence externe de la dette et les finances publiques, on aurait pu être d'accord pour réorganiser des auditions. Mais dans ce cas-ci, la demande du député Antoine concerne de nouveau le BBZ et les auditions à ce sujet ont déjà été réalisées.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – J'entends l'intervention de Mme Mauel, je peux l'entendre, je peux la comprendre et bien sûr, je la respecte.

Dès lors, l'écouter, je voudrais vous soumettre deux votes, puisque la division est de plein droit. L'une, sur l'audition du consortium, sans grand espoir. L'autre, sur le groupe d'experts parce que là, les paramètres ont évolué, et de manière extraordinairement importante. On n'est plus du tout dans le même contexte que Jean-Luc Crucke.

Dès lors, j'aimerais, Monsieur le Président, que vous accédiez à ma demande de procéder à deux votes, puisque Mme Mauel a ouvert la voie : l'un sur le consortium et l'autre sur le groupe d'experts.

M. le Président. – Une demande étant reformulée, quelqu'un dans la commission souhaite-t-il reprendre la parole ?

La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). – Bonjour à chacun et chacune, je vous prie d'excuser mon arrivée avec quelques minutes de retard. Par pensée commune, je remercie le président pour les mots qu'il a pu exprimer à l'égard du décès de Paul Furlan, parti beaucoup trop tôt.

Je reviens alors à la demande de M. Antoine et je voudrais simplement interroger le président pour savoir comment on fonctionne puisque nous n'avons pas de demande. En fait, au point de départ, il n'y a pas de courrier, il n'y a pas quelque chose qui soit à monnaie claire et qui permette de comprendre de quoi il est question.

J'ai bien lu le compte rendu de notre dernière commission où, à l'issue d'une interpellation virevoltante comme on les connaît et bien légitimement, Monsieur Antoine se dit : « Ah tiens, à propos, ce ne serait pas mal d'écouter les experts du BBZ. » Le président fait ce qu'il doit faire, c'est-à-dire le mettre à l'ordre des travaux de la commission suivante. Chemin faisant, une idée jaillit à l'occasion d'une interpellation, évolue en fil de route et conduit à des demandes de division de votes. Je ne suis fermé à rien, parce qu'il est bon que le Parlement travaille et qu'il soit éclairé.

Personne ne peut contester non plus que les conditions macroéconomiques évoluent au fil des circonstances extérieures que nous connaissons. Ceci dit, en termes de méthode, procéder abruptement à un vote sur un objet qui n'est pas à l'ordre du jour me paraît cavalier. J'ajoute que le Gouvernement est en plein conclave budgétaire pour l'ajustement budgétaire et que j'y vois un soupçon – c'est une interprétation de ma part, sans doute qu'il n'en est rien – de vouloir à un moment donné mettre de l'ambiance au-delà du travail qui est déjà prévu.

Donc, Monsieur le Président, je suggère que l'on en reste à la demande formulée à l'ordre du jour et qu'une autre demande puisse alors être agendée et que les choses soient organisées non pas avec le soupçon subjectif que j'y vois, mais pour l'intérêt des travaux. A fortiori lorsque M. Antoine – et c'est le point clé de sa demande, je l'imagine, à l'égard du regard que Mme Mauel a porté et verbalisé – évoque un travail pour éclairer 2024. C'est dire si, à l'aune de son propos, il n'y a manifestement pas urgence. Je suggère donc d'amener un minimum de méthode dans nos travaux.

Pour ce qui concerne les BBZ, je partage le propos que Mme Mauel a développé. Un travail a été mené, des auditions ont été conduites, à l'issue de ce processus. J'ajoute que le prix reste très important, et je ne voudrais pas que notre Parlement soit amené à subir des dépenses importantes, quand on voit le tarif horaire des personnes qui ont travaillé sur le BBZ – mais ceci est un propos personnel de ma part.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Président, je me souviens bien – pardonnez-moi, puisque j'étais là et que j'ai vu la réaction de mes collègues – que l'on a renvoyé le débat sur les auditions aujourd'hui. Du reste, cela faisait partie de l'ordre des travaux, clairement. Cela, c'est pour la méthode. Je pense que venir dire que la majorité est surprise de notre demande, cela n'est pas de très bonne foi – puisque j'entends des leçons de bonne et de mauvaise foi, il y a me semble-t-il, une limite à celle-ci, et ce n'est pas la première fois du reste que je m'exprime à ce propos.

Sur la méthode, oserais-je dire à M. Hazée que ce qui est vrai hier ne l'est déjà plus aujourd'hui ? Quand M. Wahl s'est opposé à une demande – vous rappelez-vous, Monsieur le Président ? –, il ne l'a pas fait par écrit. Il l'a fait oralement, et la majorité a voté sur la demande orale de M. Wahl, qui n'était même pas prévue à l'ordre du jour, et qui faisait suite à une demande qui était la nôtre à propos d'une correction de l'impôt plus juste. Là, M. Wahl s'est improvisé acteur – quand vous parlez de théâtre, là nous sommes très loin des qualités de Jean-Paul Wahl – et s'est drapé de tous les bénéfices du règlement en disant : « j'ai droit à tout moment d'introduire oralement une demande ».

Ici, non seulement la demande n'est pas ex abrupto. Elle a été formulée il y a 15 jours, elle participe à un fonctionnement habituel de notre commission – la jurisprudence Wahl –, pourquoi alors n'a-t-on pas opposé la même réaction à Jean-Paul Wahl ? Là, évidemment, il s'agissait de protéger la majorité empêtrée dans un texte que nous connaissons bien aujourd'hui. J'ai envie de dire : que M. Hazée y soit opposé un peu, beaucoup, passionnément ou pas du tout, peu importe. Il faut qu'il ait le courage de dire : « et bien on vote non ».

C'est aussi cela la démocratie. On porte une demande, la majorité s'y oppose ou s'y rallie – c'est le principe démocratique. N'utilisons pas, si vous voulez, des faux-semblants qui n'honorent personne en disant : « ce n'était pas la bonne méthode, il fallait le faire par écrit, nous sommes surpris, ce n'est pas pour 2024 ». Imaginez, Monsieur Hazée, que ce soit en lien avec le seul ajustement budgétaire – j'en ai mené plusieurs, je sais que c'est toujours un moment très animé, surtout en fin de législature. Il n'y a pas besoin de l'opposition pour souffler sur des braises. Rassurez-vous, ce n'est pas nous qui créons les difficultés, c'est le Gouvernement qui se

les crée lui-même. Nous serons comptables le moment venu. Pour baliser, me semble-t-il, cet ajustement et les prochains exercices, la consultation – d'ailleurs j'ai bien entendu Mme Mauel le dire – lui paraissait intéressante, sinon même souhaitable.

Moi, je demande qu'il y ait un vote. Monsieur le Président, que l'on soit battus ou non n'est pas le plus important. Ce qui compte, c'est d'appliquer le principe de la démocratie. Ce que je n'aime pas, ce sont les faux-semblants, d'essayer de trouver des pare-vents, des pare-feux pour éviter le verdict démocratique. Que chacun soit conséquent avec soi-même.

M. le Président. – En essayant d'être objectif, il y a deux interprétations en présence. Il y a une demande indirectement suscitée par Mme Mauel qui n'est pas à l'ordre du jour et qui pourrait, dans la rigueur des principes, être renvoyée à l'organisation des travaux de notre prochaine commission, le 14 mai.

Il y a une autre interprétation que l'on peut peut-être aussi retenir, mais je me rallierai au consensus qui, j'espère, se dégagera : la Commission du budget étant maître de ses travaux, elle pourrait se prononcer aujourd'hui sur cette seconde demande, pour gagner du temps.

Je n'ai pas nécessairement envie de trancher, mais si M. Hazée est d'accord, je propose que l'on essaie de faire un sort à ces deux demandes dès à présent – puisqu'il y a deux demandes d'audition – par un vote de procédure dans lequel tout le monde sera libre de s'exprimer de nouveau.

La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). – Je voudrais clarifier mon propos. J'ai bien dit que l'idée d'être éclairé par les experts de la dette était une bonne idée, donc que l'on ne me fasse pas dire le contraire.

En revanche, j'ai exprimé une humeur quant au côté un peu « cow-boy » de la façon de faire. C'est tout.

Sur le principe, je n'ai pas de problème. Après, on regarde dans l'agenda. Je n'ai pas envie que cette demande vienne, sous couvert des faux-semblants que M. Antoine évoque, avoir pour intention de perturber le travail sur l'ajustement budgétaire.

Si le Gouvernement conclut l'ajustement à la prochaine séance, nous aurons – le règlement le prévoit – un débat préalable sur les grandes lignes de l'ajustement. Je vois le ministre opiner. J'imagine donc que c'est le calendrier qu'il a aussi en tête.

D'ici la fin de la session, je le redis, je suis favorable aux auditions des experts de la dette, mais que M. Antoine ne vienne pas donner à mon propos le caractère de prise de position sur le fond qu'il veut lui donner, parce que c'est faux.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Simplement ceci, sur les débats. Je ne vais pas me prononcer sur les procédures et ce qui doit mener au vote aujourd'hui.

À propos des deux sujets qui sont sur la table et premièrement sur BBZ, l'exercice a été clôturé, c'est assez clair. On l'a déjà évoqué. On a déjà eu l'occasion d'auditionner le consortium au sein de cette commission.

Concernant les experts de la commission de la dette pour la mise à jour de la trajectoire, je serais heureux qu'ils puissent venir en discuter. J'ai d'ailleurs pris l'initiative de la remise à jour de cette trajectoire au vu de la conjoncture par rapport à la trajectoire initiale qui a été faite avant la prise en compte des inondations. Ces impacts quand même importants ont été ajoutés à nos finances publiques. Les travaux ont été faits, elle s'est réunie, elle a remis des conclusions, donc je suis évidemment partant.

Sur l'agenda, je ne peux pas présumer des disponibilités des différents membres de la commission. Il n'est pas certain que l'on aura, comme la dernière fois, M. Hilgers. Ce sera peut-être un autre membre de la commission.

Je vous laisse maître des travaux, évidemment.

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

M. Hazée (Ecolo). – Monsieur le Président, la Commission des experts de la dette s'est réunie à un moment donné, à l'initiative du prédécesseur de M. le Ministre.

De votre côté, je vous invite à écrire aux experts pour déterminer à quel moment les travaux qu'ils mènent donnent lieu à des états intermédiaires qui permettent de planifier les choses de la façon la plus pertinente qu'il soit par rapport à nos travaux. Ils travaillent, puis ils s'arrêtent, reprennent ensuite le travail avant de prévoir de s'arrêter. Cette situation a quelque chose d'itératif, puisque la situation évolue sans arrêt.

Lorsque le Gouvernement aura pris son ajustement, ce sera la confirmation ou non de l'accélération qui avait à l'initial ou pas. Ces éléments seront, j'imagine, également examinés par les experts.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Au vu de la gravité de la situation de nos finances régionales, personne ne fera faux-bond s'il fallait arrêter une date particulière. Le sujet est suffisamment grave. Il faudrait être sourd et aveugle pour ne pas le mesurer. D'autres que moi, qui

ont bien plus de qualité, l'ont souligné abondamment dans la presse, ces dernières semaines.

Je reste donc persuadé que simultanément aux travaux du conclave budgétaire, et de préférence auparavant, parce que ce conclave ne peut pas se dégager et s'exempter d'une trajectoire fixée préalablement, mais qui est périmée aujourd'hui. C'est cela la vérité. D'ailleurs, je me réjouis que le ministre ait retrouvé le chemin de cette concertation avec les experts, parce qu'il aura besoin, tout comme nous, de valider un certain chiffre.

Je n'imagine pas un seul instant que M. le Ministre aille au conclave budgétaire sans dresser un décor financier, ou peut-être a-t-on vraiment changé toutes les habitudes, mais cela m'étonnerait.

Ce décor est évidemment nourri par le Comité de monitoring, par les prévisions de notre département des finances et du budget, mais il doit l'être aussi par le groupe des experts, que ce soit M. Hilgers ou d'autres, le premier étant plus disponible aujourd'hui qu'il ne l'était auparavant. Je pense en effet que, dans son chef, il n'aura pas beaucoup de difficultés à se libérer au gré des travaux de notre commission. Mais si ce n'est pas lui que vous voulez, mais un autre, je n'ai pas de problème sur la rigueur scientifique de celles et ceux qui composent ce groupe pour lequel j'ai la plus grande estime.

C'est pour cette raison, Monsieur le Président, que j'espère que l'on va réserver, dès la plus prochaine séance, un moment. Il ne faudrait en effet pas que l'on fasse cela à un moment où les circonstances ne collent plus à une réalité ni une acuité budgétaire.

Enfin, si la formule de M. Hazée est de permettre au ministre de venir présenter les acquis du conclave, avant que tout cela ne soit traduit dans les travaux budgétaires, nous serons alors à la mi-juin. Entre les deux, ne peut-on pas tout de même trouver un moment durant lequel les experts reviennent ? Je dis cela parce que je veux, Monsieur Hazée, vous enlever toute considération qui serait de l'ordre de faire trébucher le Gouvernement.

Je m'adresse en fait à l'homme de perspectives que vous êtes et j'essaie de partager mes idées. Dès lors, trouvons le meilleur moment. C'est une proposition de consensus, Monsieur le Président, même si je n'ai pas votre talent pour y arriver et, du reste, ma fonction ne m'y conduit pas aujourd'hui. Que l'on entende le ministre présenter les résultats du conclave, que l'on ait ensuite les experts et puis on aura les documents administratifs classiques traduisant les orientations du conclave budgétaire, dans les documents du Parlement.

Avec cela, je crois que l'on a la séquence qui, en sus de la contribution de la Cour des comptes, donnera du corps et de l'intérêt à nos travaux.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Je voudrais simplement abonder dans le sens de M. Antoine, même si cela ne se produit pas tous les jours.

Au final, je pense que l'on dresse un tableau de la situation budgétaire et financière de la Région. C'était bien la volonté d'une remise à jour de la trajectoire. Pour autant, les débats ne doivent pas être concomitants. Comme vous venez de le souligner, on peut les faire en deux phases, pour une bonne raison : la première trajectoire a été faite en 2021 et elle est mise à jour aujourd'hui en 2023.

Pour information, les experts ont vraiment salué l'initiative. Ils ont dit qu'il n'était pas courant que l'on puisse mettre à jour un travail d'une telle ampleur et cela montre votre intérêt et votre préoccupation au sujet de la situation financière et budgétaire de la Région. Ils nous remercient donc de l'intérêt porté à leur travail.

Ils se sont déjà réunis. Ils ont déjà tiré les nouvelles conclusions. Par conséquent, à mon avis, ils seront ouverts à venir les présenter à la Commission du budget. Nous pourrions ainsi travailler sereinement.

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

M. Hazée (Ecolo). – Je pourrais, en effet, regarder le calendrier avec une perspective. Si je regarde les prochaines séances de commission. Dès le 15 mai, nous aurons, j'imagine, le débat préalable qui fait suite aux conclusions et aux grandes lignes de l'ajustement budgétaire, pour peu que le Gouvernement termine ses travaux dans le calendrier qu'il a lui-même fixé.

Il y a ensuite, si je vois bien, un jour férié le 29 mai.

On a alors le 12 juin précédant le débat budgétaire sur les documents dont M. Antoine parlait, puisque ceux-ci viendront le 26 juin.

J'ai l'impression que l'on a donc une fenêtre de tir qui permet de rallier les différents enjeux : à la fois nourrir légitimement la vue d'ensemble par les données actualisées que les experts sont amenés à nous communiquer et, en même temps, ne pas venir percuter d'autres composantes du calendrier. C'est une proposition qui pourrait peut-être rallier un consensus.

M. le Président. – Merci, Monsieur Hazée.

Monsieur Antoine, maintenez-vous votre demande d'audition du consortium Roland Berger-Deloitte ?

M. Antoine (Les Engagés). – Non, je veux participer au consensus. Je retire ma demande et je soutiens la demande de M. Hazée.

M. le Président. – La demande d'auditions est retirée par son auteur.

Vote

M. le Président. – À l'unanimité des membres, la commission décide de procéder, lundi 12 juin 2023, à l'audition de représentants habilités du Groupe d'experts sur la dette régionale.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. ANTOINE À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA MAUVAISE GESTION DU PARC IMMOBILIER DE LA RÉGION WALLONNE »

QUESTION ORALE DE M. CLERSY À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES DIFFICULTÉS D'OPÉRATIONNALISATION ET LES SURCOÛTS DE LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE DU SPW »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation et la question orale à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, de :

- M. Antoine, sur « la mauvaise gestion du parc immobilier de la Région wallonne » ;
- M. Clersy, sur « les difficultés d'opérationnalisation et les surcoûts de la stratégie immobilière du SPW ».

MM. Beugnies et Tzanetatos se joignent à l'interpellation.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le nouveau bâtiment du SPW, situé boulevard Mélot à Namur, livré à l'administration wallonne au printemps 2022 dans le cadre d'une vaste opération de revitalisation urbaine, a récemment défrayé la chronique dès lors qu'il serait inoccupé depuis deux ans minimum. Ce n'est pas anodin au vu du loyer annuel de 1,7 million d'euros. Il s'agit tout de même d'un bâtiment de 10 600 m² répartis sur 6 étages.

En effet, il reste encore certains travaux d'aménagements tels que les cloisons et faux plafonds, les goulottes pour le câblage électrique et informatique, mais aussi de l'achat des bureaux, des tables, des chaises, et cetera. Un premier appel d'offres a été lancé

l'été dernier, mais il s'est avéré que toutes les offres rentrées étaient largement au-dessus du budget estimé.

Un nouvel appel d'offres a alors été organisé en séparant le mobilier et les différents aménagements afin d'avoir un contrôle plus précis sur les montants annoncés. Ce double appel d'offres a-t-il été réalisé ? Dans l'affirmative, quel est le délai de routage de ces dossiers ? L'un ou l'autre est-il déjà notifié ? Quand, selon vous, le déménagement aura-t-il lieu dans ce bâtiment fantôme ? Comment expliquer un tel retard dans la rédaction, l'émission et la publication des appels d'offres ?

Au vu des besoins de nos fonctionnaires, du coût du loyer et le fait que le gros œuvre de ce bâtiment est achevé, j'aurais espéré plus de motivation et de diligence dans son occupation.

Cependant, cette situation n'est pas unique. J'évoque aussi un autre bâtiment situé boulevard Cauchy à Namur. Ce bâtiment neuf, situé entre les Archives de l'État et le bâtiment destiné aux services de la formation du SPW, semble également inoccupé. En 2019, un grand déménagement était annoncé dans la presse par les services du SPW qui concernaient les départements de l'économie, de l'emploi et de la recherche.

Ce déménagement a-t-il eu lieu aujourd'hui ? Si tel n'est pas le cas, pourquoi l'ensemble des services n'a-t-il toujours pas déménagé, comme on l'avait annoncé il y a quatre ans ?

C'est l'occasion de vous interroger sur le coût du loyer que nous avons acquitté depuis lors. J'aimerais que vous procédiez à un rapport entre le loyer acquitté et les quelques mètres carrés occupés par les premiers agents qui ont investi les lieux, pour autant qu'il y en ait.

Quelle est la destination actuelle de ce bâtiment, puisque l'on me dit qu'il y a énormément de réticences dans le chef des agents à investir ces locaux pour différentes raisons, notamment la proximité du chemin de fer, mais pas que ?

Au-delà des deux exemples extrêmement malheureux que je viens de citer, pour les besoins de l'administration wallonne, quels sont les volumes de mètres carrés loués par la Région wallonne aujourd'hui et pour quel budget annuel ?

Je n'ai jamais eu cette compétence, mais je suis étonné – j'allais dire impressionné – que 42 ans après son existence, la Région wallonne soit encore amenée à louer des locaux, alors qu'elle aurait pu en être propriétaire selon différentes formules. Je trouve cela curieux.

J'aimerais savoir quel est le solde par rapport aux mètres carrés dont nous sommes propriétaires, ceux que nous louons encore aujourd'hui et pour quel budget annuel.

J'avais été favorablement impressionné lorsque votre prédécesseur nous avait fait part de toute une série de bâtiments qu'il comptait vendre ou abandonner. Du reste, pour partie, vous avez continué cette opération, notamment à Liège, avec toutes les contestations que vous avez dû subir.

Je vous ai posé une question écrite, mais je n'ai toujours pas la réponse : des opérations similaires ont été menées dans les implantations du Brabant wallon.

Tout cela était une volonté du Gouvernement de M. Crucke de rationaliser nos implantations, surtout parce qu'au lendemain de la crise sanitaire du covid, le télétravail s'est installé.

Nous n'avons plus besoin du même volume de bureau que par le passé, puisque l'on a de plus en plus des *open space* ouverts où des agents viennent travailler certains jours, et ils télétravaillent d'autres, avec une efficacité que je ne soupçonnais pas à titre personnel. Cela tend à se généraliser de plus en plus.

Notre besoin en mètres carrés est en train de se réduire. C'est pour cela que j'aurais voulu que le ministre nous précise les perspectives de besoins qui sont les nôtres, et peut-être l'abandon ou la renonciation à des loyers.

Je rappelle que nous acquittons de loyers dans certains endroits à des prix astronomiques, notamment un bâtiment bien connu près de l'école technique qui avait amené à l'époque le Parlement wallon à y renoncer. C'est tout dire vu le prix pratiqué.

C'est l'occasion de faire toute la lumière, c'est un sujet que nous appréhendons rarement, mais qui est pourtant coûteux. De surcroît, il crée un malaise parmi nous, puisqu'un certain nombre de ces bâtiments sont désespérément vides, sans que nous ne puissions mesurer quand il sera occupé et pourquoi ils sont vides.

Je remercie le ministre de faire toute la lumière sur ce dossier.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy pour poser sa question.

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, nous apprenons il y a quelques jours par voie de presse que le nouveau bâtiment prévu pour le SPW qui se situe boulevard Mélot à Namur est loué depuis 2022, mais qu'il ne sera occupé qu'en 2024.

Ce nouvel immeuble de bureaux de six étages qui a pris la place de l'ancienne poste a été livré au SPW au printemps 2022, comme l'a rappelé mon collègue. Depuis lors, un loyer significatif – 1,7 million d'euros – est payé pour l'ensemble.

Il semble que c'est l'équipement du bâtiment qui prend du temps. Nous avons pu lire qu'un appel d'offres

avait été lancé l'été dernier, mais qu'aucune des offres n'avait été acceptée, car elles avaient toutes été jugées trop élevées. Une nouvelle procédure a donc dû être entamée, l'administration espère pouvoir désigner un ou des prestataires avant l'été. C'est ce que nous apprenions à la lecture de *L'Avenir* il y a quelques jours.

Il faut rappeler que la location de ce bâtiment s'inscrit dans une stratégie immobilière plus large qui avait été, Monsieur le Ministre, initiée par votre prédécesseur et qui a pour objectif principal de mettre fin à l'éparpillement des bureaux et à regrouper au maximum les agents de manière notamment à limiter les coûts et à économiser l'énergie. Ainsi, 600 fonctionnaires du SPW Finances sont censés déménager dans ce bâtiment alors que 1 000 agents du secrétariat régional devraient faire de même dans un bâtiment voisin non loin de la gare de Namur.

La stratégie immobilière 2020-2024, qui a été approuvée par le Gouvernement, prévoit, rien que pour Namur, de regrouper les services en huit sites et 12 bâtiments en lieu et place des 40 qui sont actuellement occupés. Le journal *L'Écho* a indiqué en son temps que les ventes à Namur devraient rapporter un peu plus de 75 millions d'euros et réduire les coûts locatifs annuels de 2 millions d'euros dès 2024 en résiliant certains baux locatifs en cours.

Monsieur le Ministre, mes questions sont donc les suivantes. Quelle est votre analyse du paiement pendant deux ans d'un loyer pour un bâtiment qui est, somme toute, inoccupé ? Avez-vous entrepris des actions en vue d'accélérer le processus d'emménagement ? La stratégie immobilière et les économies prévues sont-elles mises à mal par cette situation ? De façon plus générale, l'opérationnalisation de la stratégie immobilière du SPW avance-t-elle selon le calendrier et les modalités qui avaient été prévus ? Avez-vous connaissance d'autres situations similaires dans le cadre d'autres déménagements des services du SPW ? Et évidemment, Monsieur le Ministre, comment éviter ce type de situation à l'avenir ?

M. le Président. – La parole est à M. Beugnies qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, dans un article paru dans *L'Avenir* du 6 avril, cela a été dit, on nous apprend que le nouveau bâtiment du SPW Finances situé à Namur restera inoccupé au moins jusqu'au premier mois de l'année 2024. Pourtant, celui a été livré à l'administration wallonne au printemps 2022 et, depuis juin 2022, la Région paie un loyer annuel de 1,7 million d'euros. On nous parle à longueur de journée qu'il faut faire des économies et là, on apprend finalement que l'on paie pour un bâtiment inutilisé. C'est assez paradoxal.

Tout cela nous pose une série de questions.

Comment expliquez-vous ce délai entre la fin des travaux et le début de l'occupation des lieux par les fonctionnaires du SPW ?

Pourquoi le Gouvernement wallon n'a-t-il pas négocié le paiement du loyer seulement à l'entrée des fonctionnaires ?

Pourquoi le Gouvernement a décidé de louer le bâtiment alors qu'il aurait pu en être le propriétaire ?

Il faut dire que cela représente un gaspillage d'argent public selon nous. N'oublions pas de mentionner que la promesse de prise en location du nouveau bâtiment du SPW Finances a été signée en 2019 au terme d'un appel à prospection lancé au printemps de cette même année par la Région wallonne.

En janvier 2020, la Région ainsi que le ministre du Budget de l'époque savaient exactement que c'était bien le SPW qui occuperait ce nouveau bâtiment, cela veut bien dire que cette polémique ne date pas d'hier. Pourquoi l'appel d'offres concernant l'aménagement intérieur du bâtiment a-t-il été lancé aussi tard ?

M. le Président. – La parole est à M. Tzanetatos qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Tzanetatos (MR). – Monsieur le Ministre, je voudrais simplement me joindre à l'interpellation de M. Antoine qui fait bien de mettre sur la table ce sujet, qui, comme il l'a reconnu et souligné, vient rarement sur nos bancs.

L'idée ici est évidemment de faire le point. C'est un peu une chasse à l'information pour que le ministre nous fasse le détail de ce qui est mis en place de la situation existante et de ce vers quoi il souhaite tendre puisque la volonté affichée, qui est connue de tous – ne faisons pas l'autruche – est de rationaliser les espaces, de pouvoir rassembler des services et de placer et de permettre aux agents de l'administration de travailler dans des bâtiments aux normes, évidemment, mais qui remplissent aussi les objectifs en termes de consommation énergétique limitée puisque le parc immobilier était désuet à l'égard de cet aspect consommation énergétique.

Aujourd'hui, la presse met le doigt sur un décalage dans le temps qui est coûteux. Je crois qu'il faut éviter les raccourcis faciles auxquels le PTB nous habitue trop souvent, qui consistent à dire « quand on est locataire, on gaspille de l'argent public ». Allez dire cela à l'ensemble des locataires que vous semblez défendre tout le temps auprès des logements sociaux. Non, être locataire, ce n'est pas forcément perdre de l'argent. Tout dépend du prix de la location. Être propriétaire nécessite une série d'autres obligations, comme entretenir un bâtiment, payer une série de charges, et ainsi de suite.

À ce sujet, attendons la réponse du ministre qui pourra, je l'espère, nous éclairer sur la situation, sur le

fait que les objectifs qu'il affichait n'ont pas tous été atteints. Ne lui faisons pas non plus porter le poids d'une responsabilité qu'il ne doit pas supporter. Il est un jeune ministre, et les décisions que certains ont évoquées aujourd'hui datent de bien avant son arrivée. Assumons les responsabilités qui sont les nôtres aujourd'hui, et qui sont les siennes, il le dira suffisamment bien tout seul. Aujourd'hui, s'il y a un problème dans la situation présente, il doit être réglé. Je pense que le ministre a toujours manifesté et fait preuve de la volonté qu'était la sienne de pouvoir rationaliser pour économiser et éviter le gaspillage d'argent public, dont a trop souvent souffert la Wallonie, convenons-en.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Messieurs les Députés, il m'importe tout d'abord de vous informer que dans chaque projet immobilier – et ce dans le respect de la loi sur les marchés publics –, les bâtiments pris en location ne peuvent pas être équipés spécifiquement à la demande de l'Administration. Dès lors, les travaux d'aménagement ne peuvent être entrepris que lorsque le bâtiment a été agréé. Ces travaux peuvent être divers en fonction des différents besoins. Ainsi, ils ne consistent pas uniquement en un cloisonnement ou décroissement, mais nécessitent une adaptation en conséquence des techniques spéciales, telles que la ventilation, le chauffage, les techniques informatiques. Ce n'est que lorsque ces travaux sont finalisés et l'équipement installé que les services peuvent occuper les lieux.

Mais, c'est lors de l'agrément du bâtiment que les charges, taxes, consommations, et le loyer sont pris en charge par le preneur. Le Département de la gestion immobilière s'appuie sur des processus établis sur la base de l'expérience des dossiers antérieurs pour optimiser le processus d'emménagement en limitant les délais au plus juste. Des synergies entre départements ont été mises en place afin d'améliorer les échanges et être encore plus réactif.

Par ailleurs, la définition des besoins, l'élaboration des micro-implantations des services et la préparation des cahiers des charges s'organisent le plus en amont possible. Tout cela en collaboration avec les partenaires sociaux. Cette partie peut prendre plus ou moins de temps, en fonction des différentes circonstances.

Pour en venir au cas du bâtiment Crosspoint, j'ai demandé un rapport complet à mon administration sur la gestion précise de ce dossier. Je n'ai pas encore reçu ce rapport au moment de vous répondre aujourd'hui, mais voici déjà un certain nombre d'informations.

Ce bâtiment a effectivement été agréé en juin 2022. Mois au cours duquel, le marché relatif aux travaux d'aménagement a été lancé. Le budget estimé alors

avoisinait les 3,5 millions d'euros. Malheureusement, seuls deux soumissionnaires ont remis leur offre pour un montant de près du double du montant estimé, soit près de 7,4 millions d'euros. Le bureau d'étude qui accompagne l'administration sur le projet et qui a analysé ces offres a relevé des montants déraisonnables dans les prix sollicités par et pour certains postes. De plus, le montant des offres dépassait le seuil européen.

Il faut noter que la période coïncidait avec la hausse importante des prix du secteur de la construction et des incertitudes d'approvisionnement. L'administration a alors décidé de ne pas attribuer le marché et de relancer un nouveau marché en scindant celui-ci en plusieurs lots afin de susciter l'intérêt d'un plus grand nombre de soumissionnaires potentiels. Ce second appel a nécessité de réétudier les différents documents du marché.

Au terme des formalités administratives d'usage de non-attribution du premier marché, un second marché a donc bien été lancé et est en cours. La clôture du délai de remise des offres s'est terminée le mardi 11 avril 2023 et le bureau d'études est actuellement en train de procéder à l'analyse des offres remises.

Comme je vous le disais, j'ai demandé un rapport complet à mon administration afin de vérifier si cette décision était la meilleure d'un point de vue économique et également de veiller à ce que les procédures de lancement des marchés dans ce genre de prise en location de bâtiments non équipés soient optimisées.

En ce qui concerne l'opérationnalisation de la stratégie immobilière maintenant et d'un point de vue général, les plannings escomptés ont dû être revus en suite de la crise du covid-19, l'augmentation des coûts du secteur de la construction et les problèmes liés à l'approvisionnement des matériaux, la crise énergétique ainsi que la situation géopolitique que l'on connaît actuellement. Ces problématiques ont nécessité quelques adaptations dans l'organisation, mais, d'une manière générale, l'opérationnalisation avance selon les modalités prévues.

À titre d'exemple, dans le cas des ventes réalisées, les bâtiments qui ont été aliénés entre 2020 et 2023 pour un montant d'environ 7,5 millions d'euros ont généré près de 2 millions de recettes supplémentaires par rapport à ce qui était escompté à l'initial.

En ce qui concerne les bâtiments situés boulevard Cauchy, il s'agit de bâtiments en propriété et non de bâtiments loués. Les travaux d'aménagement sont en cours et devraient être terminés fin de cette année. Après placement du mobilier, les services pourraient intégrer les espaces en janvier 2024.

Enfin, parmi les immeubles loués, cinq biens seulement ne sont pas occupés. Le bâtiment Crosspoint que je viens d'évoquer et la tour Paradis Express, qui est en cours d'aménagement pour les services de Liège.

Deux locations situées à Wavre représentant un peu plus de 2 000 mètres carrés ont été résiliées en suite du regroupement des services de Wavre, et les contrats prendront fin au 31 décembre 2023. Enfin, le dernier bâtiment situé à Limal a été pris en location récemment afin d'accueillir des archives. Ce hall de stockage de 220 mètres carrés est en cours d'aménagement.

Actuellement, la Région wallonne détient en propriété 15 000 mètres carrés de surfaces inoccupées, dont 11 000 sont en cours de chantier d'aménagement, et en occupation pour la fin 2023. Le solde, soit 4 000 mètres carrés, est en stade de processus de mise en vente.

Pour votre complète information, le Département de la gestion immobilière a procédé à la résiliation d'une douzaine d'implantations depuis 2020 pour un montant total de loyers économisés d'environ 1,8 million d'euros.

Vous pourrez dès lors noter que la chasse aux immeubles inoccupés en Région wallonne a donc bien été suivie par mon administration.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vous ne m'en voudrez pas, je reste extraordinairement dubitatif. Alors que vous découvrez le sujet, admettons, votre cabinet, pour l'essentiel, est le même que votre prédécesseur, et l'administration à coup sûr était déjà bien présente.

Comment alors expliquer qu'il ait fallu autant de temps pour relancer deux appels d'offres boulevard Mélot ? Les mois se sont écoulés sans qu'il y ait de réaction. Certes, vous me direz que c'était beaucoup plus cher que prévu, 7,4 millions par rapport à 3 millions d'euros ; ce n'est pas qu'ici, la RTBF est aussi dans des dépassements considérables pour sa nouvelle implantation.

Soit. Je ne comprends pas qu'il ait fallu autant de temps, que ce soit dans le chef de votre administration, de votre cabinet, pour que l'on vous avertisse qu'un bâtiment était désespérément vide. J'ai un profond malaise dans la transmission de l'information et peut-être aussi dans la décision qui devait sanctionner cette attente du bâtiment.

Que dire alors du bâtiment boulevard Cauchy ? J'ai retrouvé des coupes de presse de 2019, et vous m'annoncez que le déménagement, bonne nouvelle, aura lieu début 2024. Une législature ! Avouez que vous nous présentez des gains sur les loyers de 1,8 million d'euros, mais qui sont largement consommés par tous les loyers que vous avez acquittés. Peut-être y avait-il un défaut dans le contrat de base ? C'est la théorie de M. Beugnies.

Je pense qu'il y en avait un autre : lorsque j'ai eu la chance de côtoyer Michel Daerden en Fédération, il avait eu le soin d'organiser des marchés *all-in* où les bâtiments nous étaient livrés avec l'ensemble de l'équipement sous la garantie d'ailleurs de celui qui prêtait les locaux.

Ici, l'on voit que l'on a un démembrement des responsabilités, d'une part, et qu'ensuite, l'on a un démembrement des marchés, et tout cela pour nous conduire à une hypothèse, où je serais curieux de voir après l'examen de votre administration si les 3,5 millions vont devenir 5 millions. J'ai le sentiment qu'avec l'inflation constatée, le coût des matériaux, tout retard dans ce dossier amène des dépenses complémentaires.

J'en suis vraiment marri, et je vois qu'à Wavre – je vous ai posé une question écrite, du reste je suis curieux d'avoir enfin la réponse aujourd'hui oralement –, à la rue de Nivelles, il y a bâtiment désespérément vide. Vous pouvez venir me dire « je veux remettre de l'ordre et louer moins », mais il faudra bien constater que les chiffres vous donnent tort aujourd'hui. Finalement, nous sommes dans une situation où nous ne connaissons même pas – j'aurais voulu vous entendre à ce propos-là – les besoins de locaux, notamment à l'aune du télétravail. Rien n'a été dit et, partant, nous allons avoir encore quelques déconvenues dans les prochains mois.

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

M. Clersy (Ecolo). – Concédonc-le, nous sommes face à une situation qui est évidemment interpellante avec ces loyers de 1,7 million d'euros et ces bâtiments qui restent vides, alors que la stratégie immobilière de la Wallonie visait précisément à réaliser des économies. J'entends, Monsieur le Ministre, les éléments qui expliquent en effet certains aspects du dossier, dans un contexte géopolitique qui n'était pas banal et lié à la hausse des matériaux. Il me semble tout à fait logique que ce marché ait été relancé.

De l'autre, j'entends, en tous les cas, votre volonté de raccourcir ces délais parce que deux ans, cela reste une période assez longue, même si entre en jeu toute une série d'éléments techniques.

On attendra, Monsieur le Ministre, le rapport complet que l'administration vous adressera au sujet de ce dossier. J'entends par ailleurs que la stratégie immobilière globale de la Wallonie n'est évidemment pas remise en cause.

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

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, j'avoue que la comparaison faite par mon collègue Tzanetatos entre des locataires particuliers et l'affaire qui nous occupe ici est assez étonnante. Dans la grande majorité des cas, quand on est un particulier, on est locataire par défaut parce que l'on n'a pas les moyens de devenir

propriétaire. Or, ce n'est pas le cas ici de la Région wallonne.

La critique principale émise par mon groupe est que nous payons 1,7 million d'euros d'argent public – c'est-à-dire l'argent des Wallons – pour un bâtiment vide. Le plus étonnant est le fait que le MR, parti qui se prétend être pourvoyeur de la bonne gestion de l'argent public et de la rigueur budgétaire, réalise ici un gaspillage d'argent public pendant deux ans. Surtout que cet argent aurait pu être bénéfique pour d'autres institutions qui ont cruellement besoin de moyens, par exemple le financement des crèches.

M. le Président. – La parole est à M. Tzanetatos.

M. Tzanetatos (MR). – À nouveau, je vais devoir gaspiller mon temps de répliques pour répondre aux inepties du PTB. Je pense que vous feriez mieux, quand vous posez des questions au Ministre, d'écouter ses réponses. Le « gaspillage » – le délai de deux ans – s'est expliqué par des prix en termes de fournitures qui explosaient par rapport au cahier de charges.

Or, même si ces prix n'avaient pas empêché l'administration de pouvoir signer et de pouvoir être fournie, vous seriez montés au créneau en disant : « Vous imaginez, on dépense l'argent des Wallons à payer deux fois et demie ce qui était prévu ». Donc, avec vous, on est toujours perdant. C'est le problème avec le PTB, la démocratie est toujours perdante.

M. le Président. – L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE M. ANTOINE À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
RÉACTION DU GOUVERNEMENT WALLON
FACE À « L'AGRESSION FISCALE » DU
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL SUR LE
PATRIMOINE DES ASSOCIATIONS SANS BUT
LUCRATIF »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Antoine à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la réaction du Gouvernement wallon face à « l'agression fiscale » du Gouvernement fédéral sur le patrimoine des associations sans but lucratif ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, triste affaire que celle-là et ô combien préoccupante. Je ne cesse d'attirer l'attention des membres des Gouvernements concernés, le vôtre, mais aussi celui de la Fédération.

En cause, les mesures décidées par le Gouvernement fédéral pour l'aider à ajuster son budget. Ainsi, le Gouvernement De Croo a décidé, la semaine passée, de réformer la taxe sur les ASBL. « Une loi de référence des ASBL, une taxe qui date de 1921 et n'était plus adaptée », commentait le ministre des Finances, Vincent Van Peteghem, à la sortie du contrôle budgétaire.

Pour mieux la comprendre, j'ai retrouvé les propos de Xavier Gérard, avocat bien connu de Gérard Law. « Cette taxe, dit-il, a été introduite pour compenser le fait que les congrégations religieuses organisées en association sans but lucratif ne payaient plus de droits de succession sur l'héritage que leur léguaient leurs membres », mais cela renvoie à une tout autre époque.

L'intention du Gouvernement fédéral aujourd'hui est de remplacer cette taxe annuelle de 0,17 % appliquée au patrimoine des ASBL par un barème désormais progressif. Il y aurait exemption sur la première tranche d'un patrimoine de 50 000 euros et moins – je ne sais pas quelle hypothèse on peut viser par un patrimoine de moins de 50 000 euros, mais soit –, il y aurait une taxation à 0,15 %. On baisserait la taxe pour des immeubles qui, reconnaissons-le, n'existent pas sur le marché ou qui sont alors en très mauvais état. De 50 000 euros à 250 000 euros, on passerait à 0,30 %, puis jusqu'à 500 000 euros et au-delà, à 0,45 %. Le Gouvernement table, grâce à cette réforme, sur 82 millions d'euros de recettes supplémentaires, en sus des 38 millions actuels.

Le point de bascule, selon les spécialistes, se situe autour de 315 000 euros. Cela constituera, pour toutes les ASBL qui détient un patrimoine ou des liquidités supérieures à 315 000 euros, une nouvelle taxe assez conséquente, ainsi que pour les fondations privées belges qui détiennent un immeuble. C'est ce que souligne, Thomas Daubit, Senior Manager chez PwC.

Ainsi, Médecins sans frontières a calculé l'impact de la réforme annoncée sur son organisation, sur la base des données 2022. Résultat : cette ASBL bien connue et dont l'objet social est bien méritant devrait payer un peu plus de 190 000 euros de taxe dans le nouveau régime, soit 2,5 fois le montant actuel.

Là où cela devient plus cocasse ou plus navrant, c'est lorsque le Gouvernement De Croo annonce une compensation pour les hôpitaux organisés en ASBL, des hôpitaux qui, à l'heure actuelle, font partie des plus gros contributeurs à cette taxe. M. Xavier Gérard poursuit : « Il serait intéressant de voir si ces mesures compensatoires ne vont pas constituer une nouvelle discrimination à l'égard des autres ASBL et fondations privées. La Cour constitutionnelle a déjà souligné en 2020 que cette taxe était entachée de violations du principe d'égalité et de non-discrimination, en excluant les immeubles à l'étranger ou en opérant une distinction selon l'agrément ou non des fonds de pension. » Le spécialiste fiscal assène : « Il faudrait la repenser

fondamentalement, au lieu d'y apposer l'une ou l'autre rustine. »

Le ministre des Finances a aussi annoncé que l'on ne toucherait pas aux écoles. En fait, reconnaissons-le, une exonération existe déjà pour les immeubles destinés à l'enseignement dans le monde scolaire. Toutefois, pour les secteurs relevant de la Région wallonne, il s'agit ni plus ni moins – je pèse mes mots, Monsieur le Ministre – d'une véritable agression fiscale sur le patrimoine d'associations, qui ont besoin de celui-ci pour remplir leurs missions d'intérêt général et de service public.

Je vais donner quelques exemples.

Les associations sans but lucratif qui sont propriétaires de maisons de repos, pour accueillir les séniors, ont besoin de chambres et de résidences-services. On va les imposer.

Évoquons la petite enfance. Mme De Bue, avec le Plan pour la reprise et la résilience, va subventionner à 80 % la construction et l'acquisition de nouvelles crèches. Tant mieux. Grâce à cela, ces associations, devenues propriétaires des bâtiments, serviront de base taxable au Fédéral.

Autrement dit, pendant qu'un niveau de pouvoir subventionne, l'autre impose et taxe. Pardonnez-moi, mais, pour les crèches dont je parlais, les coûts vont se situer entre 1 millions d'euros et 2 millions d'euros. Nous serons donc au maximum de la taxe Van Peteghem en la matière.

Et que dire, Monsieur le Ministre, des infrastructures sportives qui sont dans vos propres compétences ? Nous savons qu'Infrasports finance les communes, les provinces, mais aussi des clubs sous forme d'association. J'ai vu votre communication semestrielle il y a peu. Or pour ces clubs et associations, c'est une mauvaise nouvelle de recevoir des fonds d'Adrien Dolimont, puisque cela va permettre à Van Peteghem et au Gouvernement fédéral de les taxer. Nous sommes dans une situation ubuesque où, parce qu'une Région investit dans des circonstances bien utiles – petite enfance, accueil des séniors ou encore infrastructures sportives –, un autre niveau de pouvoir va taxer.

Se pose au-delà de cela le problème de la rupture d'égalité. Comment comprendre qu'une école sera exemptée alors qu'une crèche ne le sera pas ? Comment comprendre qu'une crèche communale sera exemptée tandis qu'une crèche associative ne le sera pas ? Et cela se produit dans la même rue. Comment comprendre que les hôpitaux verront une mesure compensatoire, mais que les maisons de repos, elles, devront l'acquitter ? Avouez que nous sommes devant, non seulement, un dispositif de racket fiscal, qui est éhonté à l'égard des intérêts de la Région wallonne et de la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais, en plus, doublé d'une discrimination flagrante.

Puis-je vous rappeler que, dès 1992, la Cour constitutionnelle, à l'époque Cour d'arbitrage, a proclamé toute une série d'associations « service public fonctionnel », au même titre que les services publics organisationnels qui dépendent des communes, des provinces ou de l'État ? Il y a donc là des principes qui sont violés par le Gouvernement fédéral, et ce, sans la moindre concertation.

J'ai envie de demander, Monsieur le Ministre : quand est-ce que le coq wallon va se réveiller et va chanter pour se faire entendre ? Dans les inondations, le Fédéral vous a méprisé. Dans le financement des subsides européens pour le Plan de relance, il n'y a pas eu le moindre signe de solidarité, même par rapport aux appels pressants de M. Di Rupo. La limitation de la réduction du précompte professionnel pour les chercheurs est un scandale pour M. Borsus, mais le projet continue à progresser au niveau fédéral. L'interdiction de la publicité pour les jeux et paris en ligne, pourtant dans vos compétences et qui constituent une recette appréciable de 23 millions : là encore une nouvelle agression du Fédéral. Et dans ce dossier, il en va de même. Jusqu'où le Fédéral va-t-il devoir vous agresser pour qu'à un moment donné vous disiez : « Maintenant, ça suffit ! » ? Et pas, ce que j'entends très souvent : « Ah, mais j'ai envoyé un courrier, je vais prendre contact ». On est comme ça, toujours très gentils.

J'ai vu votre sortie ce matin sur un fonds de compensation, j'imagine que l'on en reparlera tout à l'heure en plénière. Franchement, Monsieur le Ministre, vous êtes le ministre des Finances, du Budget. Et vous l'êtes pour tous vos collègues. Je dis cela, car, interpellée par mes soins, Mme De Bue a admis volontiers que cela constituait une fâcheuse agression à l'égard des crèches dont elle s'occupe. M. Borsus n'a pas dit autrement sur la recherche. Quand le ministre des Finances que vous êtes va-t-il saisir le Comité de concertation pour dire « stop » ? Vous pourrez exiger des compensations qui, certes, vous sont dues, Monsieur le Ministre. Mais pourquoi ne vous battez-vous pas pour empêcher ces textes ?

Je vous lis ce matin et vous dites : « Oui, mais pour certains de ces textes-là, je suis d'accord, il faudrait simplement que les moyens nous soient accordés. » Avant de dire « qui décide paye », je caricature à peine. Je voudrais vous voir un peu plus réactif. Vous êtes ici au service de la Wallonie, pas d'un courant politique. Vous êtes le gardien d'institutions et de services qui sont aujourd'hui de toute part agressés par un Gouvernement fédéral qui, vous ne pourrez pas le contester, ne pratique aucune concertation avec vous et va de l'avant en disant : « Vous n'avez qu'à payer. »

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, je vous rejoins, il ne faut pas croire que je reste au balcon. Je comprends parfaitement votre réaction face à ces potentielles nouvelles mesures fiscales fédérales et à leur impact sur le monde associatif local et wallon plus largement.

Je suis toujours mandataire local, je me rends compte de l'impact sur les différentes associations et le maintien de leur capacité à œuvrer dans les différentes missions qui sont les leurs. Je reste très attentif à cela.

C'est pour cela que je pose des réflexions. Vous me parlez de ma sortie de ce matin, c'est une réflexion pour responsabiliser les décisions de chacun. Si tout le monde pouvait se sentir responsable quand on prend une décision, l'État tournerait et fonctionnerait beaucoup mieux.

Il ne faut pas croire que je reste au balcon en permanence. Ce qui m'intéresse est d'aider et d'apporter des solutions. Cependant, quand on a une présence, une discussion et une fin de non-recevoir lorsque l'on pose des questions, ce n'est jamais simple.

Ce n'est pas pour autant que l'on doit abandonner et dire qu'on laisse passer les choses. On continue le combat pour défendre l'intérêt des Wallons. Il ne faut pas croire que je suis là pour défendre un courant. Comme vous l'avez dit, je défends l'intérêt régional.

Je vais revenir à votre question de base, c'était une question sur le patrimoine des ASBL. Je suis le ministre des Finances, mais cela impacte tout le monde. N'importe qui peut introduire une procédure en conflit d'intérêts, n'importe quel ministre peut le faire.

Vous avez cité les crèches. Il y a aussi tout ce qui est hôpitaux et maisons de repos. C'est très large. La situation est très interpellante. On doit pouvoir prendre attitude, mais ce n'est pas uniquement ma responsabilité. On doit pouvoir avancer.

À mon échelle, je considère que l'on continue à défendre l'intérêt régional.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – J'attendais une chute. Le ministre dit – je l'en remercie – qu'il partage mon point de vue, se sent lui-même agressé, ne veut pas rester au balcon et il n'est que le ministre des Finances, donc d'autres collègues sont aussi concernés.

Sauf que vos collègues renvoient la question vers vous, en disant que c'est le ministre des Finances qui va réagir en notre nom. Je peux comprendre l'unicité de réaction, c'est clair.

Dans ce dossier, c'est immédiatement le Comité de concertation et de conflit d'intérêts que vous devez brandir, immédiatement.

Je sens que c'est une invitation implicite que vous nous lancez. Rassurez-vous, toute une série d'associations réfléchissent, si le dispositif légal est voté au Fédéral, de l'attaquer par une question préjudicielle à la Cour constitutionnelle, avec une grande chance de l'emporter.

Est-on obligés d'amener des associations à devoir se défendre, parce qu'elles ont l'outrecuidance d'être propriétaires de bâtiments qui sont assignés à leur objet social et qui ont fait l'objet de subventions de votre part, de Mme De Bue et de Mme Morreale ?

Quand je vois la réaction sur la réforme de l'IPP... Heureusement que M. Di Rupo a sonné le tocsin. Je pense encore à lui, parce que cela va impacter leur base imposable à l'IPP. M. Di Rupo m'a semblé le plus net dans le propos. Si vous l'avez été – j'ai peut-être « loupé » un article de presse –, je suis prêt à corriger le tir.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Il n'y a pas que dans la presse que cela se passe.

M. le Président. – Laissez M. Antoine terminer sa réplique.

M. Antoine (Les Engagés). – Je termine. Les organes, ce n'est pas dans la presse et ce n'est pas par courrier. Il y a un organe pour les conflits en Belgique, c'est le Comité de concertation.

Ma question est simple : allez-vous saisir le Comité de concertation ? Oui ou non ? C'est aussi simple.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES TAXES DE MISE EN CIRCULATION ET DE CIRCULATION D'APPLICATION POUR LES AUTOCARAVANES »

QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA MISE EN ŒUVRE PAR L'ADMINISTRATION DU DÉCRET DU 23 MARS 2023 PORTANT ADAPTATION DU TARIF DE LA TAXE DE CIRCULATION ET DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION POUR LES AUTOCARAVANES ASSIMILÉES À LA CATÉGORIE DES VOITURES, DES VOITURES MIXTES ET DES MINIBUS »

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

- M. Desquesnes, sur « les taxes de mise en circulation et de circulation d'application pour les autocaravanes » ;
- M. Demeuse, sur « la mise en œuvre par l'administration du décret du 23 mars 2023 portant adaptation du tarif de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation pour les autocaravanes assimilées à la catégorie des voitures, des voitures mixtes et des minibus ».

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, nous le savons, on en a discoursé pendant des mois, et ce, trop longuement sans doute. In fine, la taxation sur les autocaravanes a été revue, certes avec des défauts que nous avons pointés. Je ne reviendrai pas là-dessus.

Toujours est-il que ce texte a été promulgué par le Conseil des ministres le 23 mars et publié au *Moniteur belge* ce 7 avril. C'est un décret qui rentre rétroactivement en vigueur au 1er janvier 2022. Malgré la promulgation du texte le 23 mars et son effet rétroactif, des avertissements-extraits de rôle ont continué à être envoyés de façon un peu étonnante aux acquéreurs et détenteurs d'autocaravanes, au moins jusqu'au 27 mars. En tout cas, ce sont les derniers qui m'ont été signalés.

Monsieur le Ministre, je trouve cela un peu bizarre, parce qu'il y avait un accord au sein de votre majorité. Il y avait un texte déposé, une procédure d'urgence, un texte voté. Je ne comprends donc pas pourquoi vous n'avez pas donné l'instruction à votre administration non

pas de ne plus taxer, mais au moins de mettre l'envoi sur pause. C'est un peu particulier comme situation, d'autant que l'objectif était in fine de ne pas assumer ou ne pas percevoir de telles taxes. J'aimerais comprendre pourquoi il n'y a pas eu cette anticipation.

Ensuite, très concrètement, ces personnes ont reçu aujourd'hui une invitation à payer avec un délai. Que doivent-elles faire ? C'est un peu particulier puisqu'on leur dit de payer. Or, la loi a changé, elle est rétroactive et il y a un délai. Allez-vous urgemment solliciter de votre administration de sorte qu'un courrier soit adressé aux propriétaires d'autocaravanes en leur disant de ne pas tenir compte du précédent ?

À présent que le texte est entré en vigueur, je me réjouis que vous nous donniez des éclaircissements sur le planning de remboursement des taxes trop perçues par le SPW. Un mécanisme de recalcul qui va être nécessaire. A priori, c'est assez simple à réaliser, puisqu'il s'agit d'un pourcentage.

Pouvez-vous nous dire quel est le coût de ce trop-perçu et donc de ce remboursement nécessaire ?

À la suite du vote du décret, pour celles et ceux qui ont aujourd'hui trop payé, dans quel délai l'entièreté des contribuables pourra-t-elle être remboursée ?

Qu'en est-il également des indemnités de retard qui auraient été réclamées, voire payées, tout au long de la période qui s'écoule entre le 1er janvier 2022 et aujourd'hui ? Cela a été le cas pour certaines situations. Des suppléments ont été réclamés. Comme ils ont été réclamés sur des sommes indues, les intérêts doivent être, a priori, également remboursés. Si ce n'était pas le cas, j'aimerais que vous m'en expliquiez la raison.

Concrètement, quand la loi portant le décret que nous avons voté au sein de ce Parlement aura-t-elle pleinement ses effets ? Quand les contribuables se verront-ils rembourser les sommes indûment payées ?

M. le Président. – La parole est à M. Demeuse pour poser sa question.

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 22 mars dernier, la majorité de notre Parlement votait un décret permettant de réduire très fortement la fiscalité applicable aux motor-homes depuis la réforme pour un impôt juste. Avec ce texte, la taxe de circulation est désormais réduite à 40 % et la taxe de mise en circulation à 35 %, et ce, de façon rétroactive depuis le 1^{er} janvier 2022, date d'entrée en vigueur du décret pour un impôt plus juste. Le décret adopté le 22 mars 2023 a été publié au *Moniteur* ce 7 avril 2023. Conformément à la législation applicable, il est donc entré en vigueur dix jours après cette publication avec, comme convenu, un effet rétroactif au 1er janvier 2022. C'était un élément important du texte que nous avons voté.

Comme mon collègue l'a dit, il me revient également que les acheteurs continuent non seulement à recevoir des avertissements-extraits de rôle de la part du SPW au tarif précédent. Surtout, lorsqu'ils contactent le SPW pour savoir s'ils peuvent bénéficier du nouveau régime, il leur serait répondu qu'il faudrait encore attendre deux à trois mois avant de pouvoir y prétendre.

Concernant ces différents éléments, je m'adresse à vous pour éclaircir tout cela.

Êtes informés de cette situation problématique ?

Quelles dispositions avez-vous prises pour clarifier les choses et éviter surtout de nouvelles difficultés pour le secteur ?

Pourquoi ne pas avoir demandé à l'administration de suspendre les enrôlements dans l'attente de l'entrée en vigueur du nouveau régime, dont l'effet est rétroactif ?

Quand celui-ci, surtout, sera-t-il d'application ?

Quelles mesures seront-elles prises pour les personnes qui ont reçu des invitations à payer au taux plein ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Messieurs les Députés, comme vous le précisez, le décret du 22 mars 2023 portant sur l'adaptation au tarif de la taxe de circulation, de la taxe de mise en circulation pour les autocaravanes assimilées à la catégorie des voitures, des voitures mixtes et des minibus a été publié au *Moniteur belge* ce vendredi 7 avril 2023.

À cette date, une communication précise et complète a immédiatement été mise en ligne sur le site du SPW Finances. Elle informe les usagers de cette adaptation et de la procédure de correction qui sera opérée par l'administration pour appliquer la rétroactivité au 1er janvier 2022. Il n'y a donc aucune ambiguïté par rapport à la tarification appliquée pour l'usage de ces véhicules. Concrètement, pour la taxation déjà réalisée, une note de crédit sera automatiquement établie et transmise au redevable concerné dès le mois de mai.

Diverses situations peuvent alors se présenter. Premier cas de figure : le redevable a déjà payé le premier avis de paiement et ne présente pas de dette fiscale. Il sera alors remboursé de la note de crédit dans les deux mois de l'émission de celle-ci. Deuxième cas de figure : le redevable n'a pas déjà payé le premier avis de paiement. Il est alors invité à déduire le montant de la note de crédit et à payer le solde avec les données reprises sur le bulletin de virement initial. Troisième cas de figure : le contribuable a réclamé contre le premier avis de paiement ; la note de crédit remplace alors la

décision administrative attendue. Si, par hasard, il souhaite contester la note de crédit, une nouvelle réclamation administrative doit être introduite.

Ces informations sont clairement reprises dans la FAQ publiée sur le site web qui a déjà connu 269 consultations entre le 7 et le 11 avril 2023.

Concernant l'envoi des invitations à payer, les corrections du logiciel d'établissement seront effectives pour la taxation du mois de juin 2023 qui concerne les immatriculations du mois de mai 2023. La taxation relative aux immatriculations de mars à avril sera donc malheureusement encore réalisée sur la base de l'ancien tarif. J'aurais préféré qu'il puisse être procédé autrement dans ce dossier dont la négociation a été, comme vous l'avez souligné, très longue.

Vous le savez, je ne peux que regretter qu'il ne soit pas possible d'isoler les taxations relatives aux autocaravanes de manière efficace et exhaustive dans l'ensemble des taxations automobiles. C'est donc une question purement technique au niveau du logiciel d'enrôlement automatique, en lien avec les immatriculations notamment. Je ne peux pas en vouloir à mon administration qui s'appuie sur ce logiciel pour gérer les quelque 250 000 invitations à payer que cette fiscalité représente chaque mois. Même si l'administration fiscale wallonne a mis tout en œuvre pour préparer au mieux l'application de ce décret, tant en termes de communication que de traitement informatique, elle ne peut agir concrètement qu'une fois le texte définitif publié et donc en vigueur.

Par ailleurs, les contours de la nouvelle législation ont varié jusqu'au passage en séance plénière avec l'adoption d'amendements importants le jour même du vote final. Chaque modification du logiciel nécessite une commande différente envers le prestataire et donc, un coût et un délai de réalisation. C'est pour cette raison que les avis de paiement datés du 27 mars n'ont pu être adaptés ni même bloqués. De plus, à la date d'adoption du décret, la procédure de taxation est déjà presque finalisée.

Enfin, je confirme que les intérêts de retard qui auront été perçus pour les taxes concernées seront remboursés intégralement.

Je terminerai en précisant que les amendes éventuellement perçues feront l'objet d'un dégrèvement sur la base d'une analyse au cas par cas.

M. le Président. – La parole est à M. Desquesnes.

M. Desquesnes (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse.

Effectivement, celles et ceux qui vont encore acheter, si j'ai bien compris, une autocaravane, un motor-home, jusqu'au 30 avril vont recevoir dans les semaines qui suivent une invitation à payer à un taux

qui n'est plus en vigueur. Reconnaissez, Monsieur le Ministre, que cette situation est ubuesque et mériterait une amélioration du système informatique.

Votre collègue, le ministre Henry, envisage une réforme de la fiscalité automobile ; on verra bien ce qu'il en adviendra. Mais si, ici même, pour quelques dizaines ou centaines de véhicules de type autocaravane, nous avons une difficulté, un délai aussi long, alors que le débat était avéré, pertinent et d'actualité, je ne peux que vous encourager, comme ministre en charge du département de la fiscalité, à investir dans la modernisation de l'outil informatique. Je trouve regrettable et difficilement compréhensible que, sur le plan technique, l'on ne puisse pas suspendre l'envoi de quelques dizaines d'avertissements-extraits de rôle.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces clarifications.

Je me rends bien compte de la difficulté en termes de logiciel. Par rapport à cela, vous n'y êtes pour rien ; manifestement, l'administration non plus ; c'est une difficulté technique. Reconnaissons que pour les personnes concernées, c'est une situation qui n'en demeure pas moins assez problématique et qui constitue une difficulté. Il me semble qu'une communication précise à ce sujet-là serait utile.

J'ai vu la communication sur le site du SPW par rapport à la réforme que nous avons adoptée. Elle me semble claire et bien établie. Il me semble qu'une communication complémentaire pour les gens qui vont recevoir, d'ici la fin du mois, ces avertissements-extraits de rôle liés à l'ancienne taxation serait utile pour les informer que cette taxation n'est pas la taxation applicable selon le nouveau régime. Une communication en ce sens serait particulièrement appréciable pour les rassurer.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES
CONSÉQUENCES DE LA RÉFORME FISCALE
FÉDÉRALE SUR LES FINANCES
RÉGIONALES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les conséquences de la réforme fiscale fédérale sur les finances régionales ».

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

M. Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, nous avons déjà eu l'occasion de l'effleurer ce matin, le

Gouvernement fédéral est en train de finaliser une réforme fiscale potentiellement importante. La proposition du ministre Van Peteghem est actuellement à l'examen fait l'objet de négociations nourries au sein du Gouvernement fédéral. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de vous alerter à plusieurs reprises à ce sujet. Je reviens aujourd'hui, vu les conséquences potentiellement très importantes pour les finances régionales.

Je ne ferai pas ici le débat des points positifs ou des points négatifs du débat fédéral. On sait que l'objectif est d'augmenter le salaire net des travailleurs et travailleuses. Pour ce qui concerne les bas et moyens revenus, c'est un objectif tout à fait positif. Il reste à voir comment la neutralité est organisée par le Gouvernement fédéral.

À cet égard, on peut travailler sur la colonne des « moins ». Les diminutions d'impôts peuvent être conçues de sorte qu'elles n'impactent pas les finances régionales locales. Ainsi, un crédit d'impôt sur les bas et moyens revenus, comme Ecolo et Groen le proposent notamment, n'impacte pas les finances régionales, contrairement à l'idée du ministre fédéral de travailler sur la quotité exemptée.

Il est aussi possible de travailler sur la colonne des « plus ». Les recettes compensatoires, lorsqu'elles fonctionnent autour de la base imposable, impactent aussi les recettes régionales. Elles permettent dès lors de travailler en visant à la neutralité pour les Régions.

En l'état, le ministre fédéral des Finances retient les options les plus coûteuses pour les Régions et les pouvoirs locaux, aussi bien dans les « moins », que dans les « plus ». Il envoie donc une partie de la note au niveau des Régions et des pouvoirs locaux, et donc notamment de la Wallonie, puisque les compensations qu'il évoque, lorsqu'il travaille, par exemple, sur la hausse de la taxe sur les comptes-titres ou sur l'augmentation des taux de TVA, ne bénéficient qu'à l'État fédéral. C'est un problème important.

Il s'agit dès lors de préparer, d'anticiper et finalement d'empêcher ces conséquences négatives pour les finances régionales et pour les finances locales, à l'inverse de ce qui avait été fait à l'égard de la précédente réforme fiscale du Gouvernement fédéral précédent, où, au bout du compte, une part très significative de la note a été supportée par les Régions et par les pouvoirs locaux.

Au début du mois de mars – puisque nous avons déjà eu l'occasion d'échanger à ce sujet –, vous indiquiez que vos équipes analysaient les données. Vous ajoutiez avoir demandé au ministre fédéral que les « Régions soient associées aux discussions pour les aspects budgétaires qui les concernent, avant les prises de décision finales qui pourraient avoir lieu au niveau fédéral – que ce soit via la Conférence interministérielle

ou le Comité de concertation ». Vous étiez alors en attente d'une réponse de sa part.

Depuis lors, le ministre-président s'est également exprimé dans *L'Écho* ce week-end, en chiffrant à 300 millions d'euros la perte potentielle pour la Wallonie. Vous avez, de votre côté, évoqué, ce matin, l'idée d'un Fonds de compensation interfédéral pour les impacts des décisions d'un niveau sur l'autre.

Monsieur le Ministre, l'analyse des conséquences que vous évoquiez sur les finances régionales a-t-elle maintenant été finalisée par vos services ? Le cas échéant, quelles sont les conclusions de cette analyse ?

Quel est le coût total du projet ?

Les 300 millions d'euros évoqués par le ministre-président incluent-ils l'ensemble des coûts et notamment ceux qui peuvent porter également sur le taux de TVA ou se limitent-ils à l'impact au niveau de la moindre recette en IPP ? C'est une question importante : celle de l'analyse.

Avez-vous reçu une réponse de votre homologue fédéral à la suite de votre interpellation au sujet de la réforme fiscale ? Les Régions sont-elles à présent associées aux discussions ?

Une concertation avec l'Union des villes et communes et avec votre collègue en charge des pouvoirs locaux a-t-elle eu lieu à ce sujet ? C'est un autre élément qui nous inquiète, à savoir l'impact sur les finances communales qui sont déjà fortement mises à mal.

Enfin, vous avez évoqué ce matin une idée complémentaire, intellectuellement intéressante et qui me semble s'inscrire davantage dans le moyen terme puisqu'il faudrait vraisemblablement une loi spéciale pour la mettre en œuvre : la création d'un Fonds de compensation interfédéral. Pouvez-vous préciser les tenants et les aboutissants de ce fonds ?

En particulier, quelles seraient les décisions soumises à cet examen ? Ce mécanisme interviendrait-il a posteriori et la compensation serait-elle bien contraignante ?

On sait combien l'État fédéral est déjà en défaut sur plusieurs de ses engagements, je pense notamment à son intervention relative à la zone de secours qui est fixée par la loi. Il ne s'agirait pas évidemment d'avoir ici un autre mécanisme dont il se soustrairait comme on le voit dans trop de domaines.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, les informations disponibles depuis

notre dernier échange à ce sujet sont malheureusement très lacunaires. Je dois bien l'avouer : la réforme n'est toujours pas certaine aujourd'hui. Comme vous, je lis la presse, et je ne vois pas de consensus se dégager actuellement au niveau du Gouvernement. Il n'y a d'ailleurs donc pas de travaux en intercabinet non plus. Il est ainsi assez difficile d'avoir un texte. Aucun avant-projet de loi n'est déjà validé en première lecture. Aucun texte n'est disponible. Difficile de se baser sur un texte qui n'existe pas pour lancer une discussion, par exemple en CIM Budget et Finance, pour pouvoir discuter plus largement.

Toutefois, par rapport à l'impact et au chiffre de 300 millions d'euros, ce sont mes équipes qui ont travaillé sur l'estimation budgétaire liée à cette réforme ; il faut les prendre avec toutes les précautions d'usage. De nouveau, on a des informations assez lacunaires, c'est une estimation à la grosse louche. La Flandre annonce également un montant. Je ne sais pas si la même méthodologie a été utilisée chez nous. Il faut prendre ce chiffre avec les précautions d'usage. Cela montre le volume que cela peut représenter. Cela donne déjà une image assez nette par rapport à cela.

Je peux vous confirmer que nous avons eu un contact ; j'ai appelé moi-même la Fédération Wallonie-Bruxelles. Cela a d'ailleurs surpris mes collègues néerlandophones que je les contacte puisqu'il n'y avait pas d'impact direct lié à l'IPP, mais d'autres aspects peuvent être pris en ligne de compte. On a envoyé un courrier signé de l'ensemble des entités sur l'impact que cela pouvait avoir. C'était déjà un signal assez important.

Je n'avais pas attendu cette initiative collective. On a écrit pour le 20 mars 2023. J'avais moi-même écrit – je vous l'avais déjà signalé – un courrier début janvier pour essayer d'avoir des informations complémentaires sur les orientations prises par le ministre des Finances. Ce courrier était resté sans réponse. Donc, je trouvais important que l'on puisse interpeller le ministre ensemble pour pouvoir avancer. J'espère qu'il sera plus enclin à répondre au courrier collectif. À ce jour, on n'a toujours pas de réponse, peut-être parce que la réforme a de nouveau changé depuis le premier courrier et qu'il ne sait pas vraiment encore vers où il va aller.

Concernant mon collègue, le ministre des Pouvoirs locaux, le sujet des conséquences financières des décisions du Fédéral sur les pouvoirs locaux a déjà été abordé entre nous. Nous préparons actuellement la prochaine Conférence interministérielle des finances lors de laquelle le sujet des conséquences des décisions du Fédéral sur les finances des pouvoirs locaux sera abordé. J'ai invité mon collègue à venir discuter de cet impact. Je trouve important qu'il puisse aussi s'exprimer par rapport à cela. Relativement aux décisions historiques ayant impacté les pouvoirs locaux, ce n'est pas uniquement pour les prochaines décisions, il faut

parler de manière générale du fonctionnement de notre réalité institutionnelle.

Par rapport au projet de réforme fiscale et l'impact sur les pouvoirs locaux, c'est difficile de l'anticiper. On discute sur la partie IPP. On sait que cela aura un impact là-dessus, mais on n'a pas de vue beaucoup plus large que cela aujourd'hui.

Il revient, par ailleurs, au ministre des Pouvoirs locaux d'assurer le contact avec l'Union des villes et communes de Wallonie, dès lors qu'il ne s'agit pas de fiscalité wallonne, mais bien des conséquences d'une nouvelle fiscalité fédérale qui ne ressort pas de mes compétences dans ce cas-ci.

D'une manière plus générale et depuis plusieurs années, on remarque que l'État fédéral transfère une série de compétences vers les Régions et les pouvoirs locaux. Cela les contraint à ne pas avoir d'autre choix que de dégager des marges budgétaires dans leurs propres crédits afin d'assurer la continuité de service aux citoyens. C'est bien le rôle essentiel. Je pense notamment aux RIS, pensions, zones de police, zones de secours, ou encore le sujet du jour, la potentielle réforme fiscale qui est sur la table.

Concrètement, cette lourde tendance place, de facto, la Wallonie dans une situation qui est assez déséquilibrée et où elle doit désormais assurer de nouvelles compétences sans disposer des recettes liées à ces nouvelles compétences. Il faut avoir une réflexion par rapport au financement de ces réformes.

Dans un pays fédéral, les mesures doivent être discutées et débattues entre les différents niveaux de pouvoir, non seulement sur l'opportunité de la réforme, mais également sur l'impact financier qu'elle doit avoir. Un transfert ne s'organise pas de manière non concertée, cela paraît assez évident.

Par conséquent, afin de ne pas rester immobile sur ce constat, je viens de transmettre à mes homologues une proposition de création d'un Fonds interfédéral de compensation en vue de la prochaine Conférence interministérielle fixée le lundi 24 avril. La constitution de ce fonds pourrait être une réponse à l'adage que j'aime bien citer : « Qui décide paie ». Je pense qu'il faut pouvoir responsabiliser notre État fédéral et l'ensemble des entités.

Le but est vraiment de pouvoir objectiver les transferts financiers qui sont liés à des décisions prises ou les transferts de charges qui sont liés à ces décisions. En cas de réforme, un organisme indépendant – pour l'instant c'est toujours en phase de réflexion, mais par exemple la Cour de comptes – pourrait peut-être être habilité à définir l'impact de la mesure sur une autre entité et puis la réévaluer et adapter à chaque fois les montants transférés. Cela porterait l'entité qui prend la décision à alimenter ce Fonds de compensation. Il devrait verser ce montant et un transfert sera ensuite

organisé au départ de ce fonds vers l'entité qui a été lésée financièrement dans le cadre de la mesure.

L'élément d'impartialité de l'analyse est primordial. Cela évite les discussions un peu plus politiques d'opportunité. Ici, on dirait : « Vous prenez une décision, cela coûte autant, le transfert se fait automatiquement ». Ce fonds pourra également servir à compenser une potentielle réforme fiscale s'il devait y en avoir une. Personnellement je souhaite qu'il y en ait une, car je pense qu'il est important que l'on puisse réformer fiscalement notre pays. Mais cela ne doit pas se faire au détriment des autres.

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

M. Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour les différents éléments qu'il a partagés avec nous.

Premièrement, je comprends tout à fait les difficultés d'appréhender finalement les contours des menaces puisqu'il y a, à ce stade, des schémas proposés par le ministre fédéral, mais pas encore d'avant-projet de loi sur la table. Ce sont des éléments qui, je l'espère, pourront être éclaircis. J'entends donc que les chiffres doivent être pris avec réserve, mais en même temps ils permettent de situer l'ordre de grandeur dans lequel on se trouve et, à ce titre, les feux d'alerte sont donc allumés.

Deuxièmement, je vous remercie pour les deux démarches complémentaires qui ont été prises : le courrier qui, cette fois, rallie l'ensemble des Régions et communautés à l'égard du poids fédéral. Cela veut dire que ce n'est pas seulement la Wallonie qui est attentive à ses finances, mais l'ensemble des entités fédérées qui souhaitent, finalement, préserver leur marge de manœuvre pour leur politique, tandis que l'État fédéral doit évidemment être en mesure de mener les siennes à travers les leviers qu'il contrôle et en assumant les conséquences financières.

D'autre part, je souligne la démarche que vous avez entamée d'impliquer, au niveau de la conférence interministérielle Budget-Finances, ce regard sur l'impact des décisions fédérales sur les pouvoirs locaux. Il y en a de nombreux. Je ne vais pas ici en faire la liste.

Pour ce qui concerne le Fonds interfédéral de compensation, l'idéal mérite de pointer le constat qu'il y a trop de décisions fédérales qui conduisent à des transferts de charges vers les Régions et les pouvoirs locaux et donc de concrétiser un débat sur cet enjeu.

Il faut aussi être attentif à la praticabilité, à savoir notamment la définition du périmètre des décisions soumises à tel mécanisme. On imagine mal que chacune des décisions de tous les pouvoirs passe à travers un examen. Il y a sans doute des balises à définir quant à l'envergure financière des choix faits pour que cela puisse être praticable et conduire à des effets contraignants.

Enfin, dernière réflexion sur cette idée que je trouve intellectuellement intéressante, c'est qu'il ne faut pas qu'elle nous distraie de l'enjeu à court terme. Le débat de la mise sur pied d'un tel fonds doit s'inscrire à l'échéance d'une prochaine réforme de l'État alors que nous avons ici des menaces très concrètes qui doivent faire l'objet, et c'est le cas, d'un combat de la part de notre Gouvernement à travers les outils existants.

Au-delà du courrier, au-delà de la Conférence interministérielle, sans doute à un moment donné, faut-il aussi faire le point au sein du Comité de concertation, qu'il y ait une association claire et nette des Régions par rapport à ces décisions qui pourraient menacer leurs finances publiques.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE
CONTRÔLE BUDGÉTAIRE 2023 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le contrôle budgétaire 2023 ».

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

M. Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, c'est une question qui n'attendra pas parce que j'ai l'habitude de venir, dans les semaines qui précèdent les échéances des conclaves pour pouvoir permettre à chacun de comprendre le cadre dans lequel les arbitrages, qui doivent intervenir plus tard et sur lesquels je ne vais pas vous interroger, se tiendront.

J'ai eu l'occasion de vous interroger par voie écrite au sujet de l'impact budgétaire de l'évolution des indicateurs macroéconomiques sur les recettes et sur les dépenses et, dès lors, sur la préparation du contrôle budgétaire et je vous remercie pour votre réponse. Ainsi, vous m'avez indiqué que les nouveaux paramètres ont un impact négatif sur les recettes à hauteur de 62 millions d'euros, alors que l'impact sur les dépenses est de moins de 202 millions d'euros. Au global, l'évolution des indicateurs macroéconomiques conduit donc à une amélioration de la situation, au point de départ en tout cas.

Je vous avais également interrogé sur l'exécution du budget 2023 au moment où nous nous trouvons et les éventuelles surprises qui, parfois, doivent être intégrées dans l'ajustement budgétaire et qui empêcheraient, le cas échéant, l'exécution dans le respect du budget adopté.

Vous ne m'avez pas répondu à ce sujet, donc je reviens vers vous en la matière.

Par ailleurs, le ministre-président nous a indiqué en Commission des affaires générales que le Comité de concertation avait malheureusement validé la réduction linéaire de l'enveloppe du fonds de reprise et de résilience, tout en s'entendant en même temps sur un budget complémentaire au niveau de l'enveloppe RepowerEU et sur le solde de la réserve Brexit qui serait dès lors distribuée à travers la même grille de critères.

De votre côté, vous avez communiqué positivement sur la maîtrise par la Wallonie de l'endettement. Vous avez encore tout à l'heure fait référence au travail de la commission des experts de la dette.

Quel est l'état d'exécution du budget 2023 ?

Des éléments extérieurs ou non prévisibles, en positif ou en négatif, impactent-ils significativement l'exécution du budget ?

Quelles sont les balises politiques d'ores et déjà définies par le Gouvernement pour ce contrôle ou à l'égard de la trajectoire budgétaire ?

Vous n'avez pas mentionné dans votre réponse écrite de détérioration des conditions de financement en lien avec le resserrement de la politique monétaire européenne. Dès lors, cela signifie-t-il que les charges d'intérêt resteront bien dans les estimations prévues à l'initial ? Elles avaient forcément été revues à la hausse par rapport à l'exercice 2022.

Comment les décisions politiques prises par le Comité de concertation à l'égard des enveloppes budgétaires de l'Union européenne influencent-elles le cadre budgétaire 2023 ?

Y a-t-il d'ores et déjà des orientations prises par le Gouvernement pour ce qui concerne notamment le financement RepowerEU ou le financement solde de l'enveloppe Brexit ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, comme je l'indiquais en réponse à votre question écrite, l'ajustement budgétaire aura lieu durant ce mois d'avril 2023. Pour être tout à fait précis, les différents cabinets des ministres et l'administration sont, depuis jeudi passé, en phase bilatérale afin de préparer le conclave budgétaire qui se tiendra à partir de la semaine prochaine.

Il est, vous en conviendrez, difficile d'être très prolix maintenant en commission quant aux chiffres et décisions que le Gouvernement prendra sous peu.

Cela étant, il ne vous aura toutefois pas échappé, comme je vous l'indiquais dans ma réponse à votre

question, que les paramètres macros entraîneront une diminution des dépenses en lien avec l'inflation ou les dépassements de l'indice pivot.

Pour le reste, pour la première fois depuis quelques années, nous entamons un ajustement sans aggravation du contexte économique, sociosanitaire ou climatique avec de lourdes conséquences budgétaires.

Il n'en reste pas moins que des dossiers plus ponctuels pourraient bien sûr survenir, en fonction des choix politiques qui seront pris par le Gouvernement.

Cependant, soyons clairs : la situation budgétaire de notre Région reste préoccupante et une trajectoire de désendettement tel que l'a décidé le Gouvernement reste indispensable. Je tiens d'ailleurs à rappeler que la commission externe de la dette s'est réunie le 31 mars dernier pour évaluer la trajectoire de la Région deux ans après ses premières recommandations. Il reviendra au Gouvernement de continuer à suivre ces recommandations, afin de garantir des finances publiques pérennes.

Concernant vos questions plus précises, je suis bien sûr disponible pour vous revenir soit via des questions écrites, soit lors de la présentation générale en sortie de conclave, mais voici néanmoins déjà quelques éléments que je peux vous apporter dès aujourd'hui.

Concernant l'exécution des crédits budgétaires, en date du 17 avril 2023, les crédits d'engagement étaient exécutés à hauteur de 53 %, tandis que les crédits de liquidation étaient exécutés à hauteur de 38 %.

Concernant les charges d'intérêt, la hausse des taux a principalement un impact sur nos emprunts à taux variable qui sont heureusement limités et nos nouveaux emprunts. Cette hausse importante avait cependant en partie été anticipée lors de l'élaboration du budget initial, mais il est clair que nous sommes dans une tendance haussière.

Concernant le Comité de concertation, la réunion est fixée le 28 avril 2023, et je ne vais donc pas préjuger des résultats de celui-ci.

Enfin, concernant RepowerEU, le montant des subsides qui seront alloués à la Wallonie dans ce cadre s'élève à 70 millions d'euros. À ceci, viennent s'ajouter les moyens du Brexit Adjustment Reserve. En effet, la Région wallonne a décidé de transférer 107 millions d'euros vers RepowerEU. Le Gouvernement travaille actuellement à l'identification des projets qui bénéficieront de cette capacité de financement.

C'étaient les quelques éléments que je pouvais vous communiquer à ce stade. Nul doute que nous pourrions prochainement débattre et communiquer plus largement et longuement sur ces aspects budgétaires.

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

M. Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre. Je comprends la prudence dans laquelle l'exercice le conduit, vu les échéances et les discussions à venir au niveau du conclave budgétaire.

Je prends note néanmoins des informations intéressantes que le ministre nous a transmises, en particulier l'impact sous contrôle des charges d'intérêts, dès le moment où l'essentiel de l'endettement wallon est financé sur le long terme à des taux qui viennent très récemment d'être refinancés à de meilleurs taux que ceux qui préexistaient.

Je retiens également les engagements en cours pour ce qui concerne les investissements en lien avec la transition énergétique financée par l'enveloppe RepowerEU, élargie à l'enveloppe Brexit.

Nous aurons notre rendez-vous à la prochaine séance de commission, je l'imagine, pour ce qui concerne le débat autour des grandes lignes de l'ajustement budgétaire.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE
SCÉNARIO HYPOTHÉTIQUE D'UNE FAILLITE
DE LA RÉGION WALLONNE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le scénario hypothétique d'une faillite de la Région wallonne ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, à vrai dire, cette interpellation s'inscrit parfaitement dans les préoccupations qu'a exprimées notre excellent collègue, M. Hazée. Le titre ne provient pas de votre serviteur.

En effet, « Sans réformes, la Belgique sera en faillite dans cinq à dix ans ». L'expression est forte et appartient au président du MR, M. Bouchez, ce 18 mars, à l'aube d'un contrôle budgétaire délicat pour le Gouvernement fédéral de M. De Croo.

Nous avons entendu, toute cette matinée, combien il recherchait des moyens supplémentaires, parfois à notre détriment, sans véritable concertation.

La prise de position forte de Georges-Louis Bouchez dans son chef fait suite à un appel inédit lancé par 49 économistes avec un message clair, je résume : l'inaction n'est pas une option.

Avec le déficit actuel et la facture du vieillissement qui se profile, nos finances publiques sont dans une trajectoire intenable et insoutenable. Des simulations simples montrent comment, sans aucune intervention prévue, la dette publique belge pourrait atteindre plus de 200 % du PIB en 2050 et dans le cas d'une forte augmentation des taux d'intérêt qu'il ne faut pas négliger, l'endettement public pourrait même dépasser les 300 % du PIB.

Tour à tour et vous l'avez certainement lu comme moi, Monsieur le Ministre, nous sommes aujourd'hui assaillis de mises en garde, sinon de procédures, qui nous mettent au pied du mur et face à des choix très importants, je cite :

- la Commission européenne qui va revoir son plan de stabilité et de croissance dès 2024 ;
- le FMI, qui était particulièrement sentencieux à l'égard de l'économie belge et probablement de la nôtre ;
- l'OCDE, le Bureau du plan, avec ses différentes mises en garde ;
- le Conseil supérieur des finances ou la Banque nationale qui plaide dorénavant pour une limitation de la capacité d'emprunt des entités fédérées. Du jamais vu dans notre pays !

Tout cela parce que nous sommes, nous Wallons, nous Belges, confrontés à une dérive des finances publiques qui a fait dire à Pierre Wunsch que vous connaissez bien, que nous allons droit dans le mur.

C'est quand même la sentence du gouverneur de la Banque nationale qui s'alerte pour un horizon beaucoup plus proche, puisqu'il s'exprime à l'aune de 2028 avec un déficit éventuel de 41 milliards d'euros.

Compte tenu du déficit budgétaire et de la facture du vieillissement à venir, un effort budgétaire structurel de pas moins de 7,8 % du PIB, soit 45 milliards d'euros en valeur d'aujourd'hui est nécessaire pour stabiliser la dette publique à long terme.

Il ne faut pas croire que ces 45 milliards d'euros ne vont pas concerner les finances de la Région wallonne, que l'on va pouvoir s'abriter sous le préau institutionnel pour dire : « Fédéral, faites tous les efforts », tandis que ce Fédéral fait exactement le contraire en sollicitant, sans concertation, les régions, les communautés et les pouvoirs locaux.

Toutefois, plus grave encore, des interpellations nous sont directement adressées, et je cite ici Geert Noels, CEO bien connu d'Econopolis, qui dit que « l'endettement des entités francophone, c'est-à-dire la Wallonie, Bruxelles et la Fédération Wallonie-Bruxelles est bien davantage préoccupante que toutes les autres ».

En effet, aujourd'hui, toutes choses restant égales, fin 2024, on le verra à travers le contrôle budgétaire, on va se situer avec une dette située entre 250 % et 300 % de nos recettes, ce qui est inédit dans l'histoire de la

Région et qui tranche, évidemment, avec l'espoir de la Flandre de se situer à 100 % de ces recettes.

D'ailleurs, pour y arriver ils sont en train – autre question écrite que je vous ai soumise, mais elles font partie des archives de ce Parlement et je n'ai pas eu de réponse – de réfléchir à la valorisation d'actifs que ce soit chez Ethias ou à la GIMV.

Monsieur le Ministre, j'ajoute à ce tableau une citation bruxelloise – qui est sûrement la plus mauvaise de toutes les entités – je pense que s'il y avait une hiérarchie des finances publiques en commençant par celle qui est la plus exposée, nous devrions prendre la Région bruxelloise.

Souligner aussi la Fédération Wallonie-Bruxelles qui, chaque année, emprunte 1,5 milliard d'euros pour payer des salaires et s'acquitter de subsides, 1,5 milliard d'euros –, pas pour investir, je ne parle pas du nouveau bâtiment scolaire de Frédéric Daerden, mais jusqu'à aujourd'hui chaque année, 1,5 milliard d'euros. Nous nous endettons pendant 10 ou 20 ans pour payer les salaires d'une année.

Avouez tout de même – je ne sais pas comment je dois le dire, je ne force même pas le trait – que la situation est suffisamment accablante en elle-même pour que nous ayons une réaction forte en la matière. D'où la demande – je vous remercie, et la majorité singulièrement, principalement Stéphane Hazée, d'y accéder – d'entendre les experts, parce que nous sommes dans un tout autre monde par rapport à celui que nous avons découvert sous la responsabilité de Jean-Luc Crucke en la matière.

Dès lors, Monsieur le Ministre – Stéphane Hazée a tenté, et je l'en remercie, d'ouvrir la boîte de conserve de cet ajustement budgétaire sans grand succès –, de nouveaux efforts sont-ils prévus, ou ne seraient-ils pas nécessaires, par rapport à la situation d'urgence que nous vivons ? Cette situation comporte deux éléments importants, c'est la hausse des taux d'intérêt...

M. le Président. – Monsieur Antoine, je vais vous demander de conclure. Nous sommes déjà au-delà des cinq minutes.

M. Antoine (Les Engagés). – Avec plaisir. Je termine. Rien qu'en Fédération, la facture est de 30 millions. J'imagine, et je voudrais savoir quel serait le montant de la facture de la hausse des taux d'intérêt en 2023, et enfin la chute de la valeur de l'inflation qui est moins importante. Voilà les questions que je voulais vous soumettre, et je remercie le Président de m'avoir rappelé qu'il est le maître de l'horloge.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. –

Monsieur le Député, merci pour votre question. Je pense qu'il faut être assez prudent avec les mots que l'on peut utiliser dans cette assemblée. On sait bien que le mot « faillite » n'est pas adéquat pour une entité publique. Je pense qu'il faut être clair par rapport à cela. Notre pays est-il en difficulté budgétaire ? Oui, en effet. Cela, personne ne le nie. C'est d'ailleurs confirmé par les prévisions du FMI, qui place la Belgique en dernière position en termes de déficit structurel en 2028. Des réformes sont-elles nécessaires pour équilibrer nos finances publiques ? Oui. Les ordres de grandeur sont importants. Notre pays doit se réformer pour rendre nos finances publiques, comme je le dis depuis toujours, soutenables à long terme.

La Wallonie est aujourd'hui la seule entité – je dis bien la seule entité – qui dispose d'une trajectoire de soutenabilité des finances publiques. Certains spécialistes ont pointé ce fait récemment dans les médias. On peut noter que les sujets en lien avec la situation financière des entités du pays reviennent de plus en plus régulièrement dans l'actualité. C'est un sujet prégnant.

Lors de l'actualisation présentée aux experts à la fin du mois de mars, on constate une diminution du ratio entre dettes et recettes tout au long de la trajectoire, à politique inchangée. Malgré – c'est important de le souligner – l'intégration du coût des inondations, on constate également que la trajectoire du ratio dettes-recettes n'excède plus 258 %, en fin de période, à l'horizon 2030, alors qu'il était prévu à 277 % la même année, dans la trajectoire à politique inchangée. Pour rappel, elle avait été établie en 2021 sans tenir compte des inondations. C'est important d'insister sur ce fait.

Ceci pourrait être un premier impact de l'intégration des économies structurelles des années 2022 et 2023. D'autres éléments participent aussi à cette amélioration, et d'autres jouent en sens contraire comme la remontée des coûts de financement. Or, il n'est pas du tout prévu de maintenir une politique inchangée, mais bien de réaliser des mesures structurelles au maintien d'une trajectoire de soutenabilité. C'est ce que j'appelle la trajectoire d'efforts, qui au contraire de la trajectoire à politique inchangée, permet une stabilisation, d'abord, et ensuite, une diminution, un infléchissement de la courbe et donc du ratio dettes-recettes.

La trajectoire d'efforts permet de diminuer progressivement le ratio d'endettement et d'atteindre un résultat légèrement inférieur à 240 % du ratio dettes-recettes en fin de période à l'horizon 2030. Comme en 2021, la trajectoire actualisée indique que les efforts doivent être maintenus si la Wallonie souhaite atteindre une trajectoire soutenable de ses finances publiques. Comme je m'y étais engagé dès ma prise de fonction, la trajectoire de soutenabilité sera surveillée, sera maintenue et sera adaptée aux besoins si elle vient à dévier du fait d'éléments conjoncturels. Je plaide d'ailleurs pour que cette mise à jour puisse être

présentée ici en commission. Je pense que l'on a décidé ici en début de séance en ce sens. On aura l'occasion, donc, d'en discuter plus largement.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (Les Engagés). – D'abord, pour la précision des termes, le mot « faillite » ne provient pas de votre serviteur. Il provient d'un éminent président de parti qui se veut très discret dans la presse, nous le savons.

Deuxième élément, je note que la dette, vous la chiffrez, selon vos espérances, à 258 % fin 2024. Rappelons que cela n'était pas le diagnostic posé par la Cour des comptes. Je ne peux pas deviner ce que seront vos décisions budgétaires. Moi, je suis toujours à politique inchangée. Une politique inchangée, on peut aussi la changer, Monsieur le Ministre, pour réduire les dépenses ou pour les augmenter, vous en conviendrez avec moi, et il y a beaucoup d'appétit auprès de vos collègues aujourd'hui pour dépenser davantage.

Ces 258 ne coïncident pas avec le diagnostic de la Cour des comptes qui nous rapprochait des 300 %. Le rendez-vous est pris. Pour l'ajustement, je soutiens qu'il faudra faire des efforts supplémentaires parce que vous avez un relèvement des taux d'intérêt et vous avez une diminution de la croissance. Je vous rappelle que vous citez le FMI qui est à 0,2 % alors que, de notre côté, nous espérons 1 %, c'est-à-dire cinq fois moins. Tout cela doit retenir l'attention du Gouvernement parce que l'on voit qu'un certain nombre de paramètres est en train de se détériorer. Selon moi, le plus bel exemple est évidemment la méfiance exprimée par Belfius dans son contrat Caissier qui finalement sera divisé par deux d'ici un an.

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous veillerez à remplir totalement et pleinement votre rôle. Le ministre du Budget n'est pas celui qui entend dépenser ni encore moins augmenter les recettes, mais de brider ses collègues dans des appétits qui, aujourd'hui, ont été entretenus par des dépenses sur lesquelles je ne reviendrai pas, mais qui mériteraient largement un débat de fond quant à leur pertinence et à leur intérêt.

**INTERPELLATION DE M. BEUGNIES À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR
« L'INTERDICTION DES VOLS EN JET PRIVÉ
DANS LES AÉROPORTS WALLONS »**

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES
SAUTS DE PUCE EN JET PRIVÉ »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation et la question orale à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, de :

- M. Beugnies, sur « l'interdiction des vols en jet privé dans les aéroports wallons » ;
- M. Clersy, sur « les sauts de puce en jet privé ».

Mme Mauel se joint à l'interpellation.

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

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, j'aborde ici un tout autre sujet, qui est hyper important, à savoir celui du climat et plus spécifiquement du réchauffement climatique. En effet, cela concerne toute l'humanité.

Dans le Plain Air-Climat-Énergie récemment approuvé par le Gouvernement wallon, il n'y a qu'une seule phrase concernant les jets privés qui est celle-ci : « Le Gouvernement wallon plaidera également au niveau européen pour une limitation de l'utilisation des jets privés, exception faite des jets utilisés à des fins médicales ».

À la dernière commission Énergie, le ministre Henry a déclaré que l'interdiction des vols en jet privé est une compétence européenne. Apparemment, l'Europe n'est pas prête à agir sur la question vu l'utilisation massive de jets privés par le président du Conseil européen, Charles Michel.

Entre-temps, le PDG du groupe Royal Schiphol, la société qui gère l'aéroport d'Amsterdam, a annoncé que son aéroport n'accueillera plus de jets privés à partir de 2025-2026 parce que ceux-ci représentent « une quantité disproportionnée de nuisances sonores et d'émissions de CO₂ par passager ». C'est vrai puisque cela représente jusqu'à 20 fois plus d'émissions de CO₂ par passager pour les jets privés par rapport à un vol régulier.

Aux Pays-Bas, les décisions politiques sont prises pour diminuer les émissions de CO₂ sans se cacher derrière l'Europe, parce que c'est bien une décision politique qui a été prise pour l'aéroport d'Amsterdam. Les autorités publiques détiennent 92 % des actions de

l'entreprise qui gère cet aéroport et d'autres aux Pays-Bas – il s'agit de l'État néerlandais, de la Ville d'Amsterdam et de la Ville de Rotterdam.

En Wallonie, pour les aéroports de Charleroi et de Liège, il y a aussi un actionnariat public majoritaire. Votre Gouvernement est même directement impliqué puisque, pour Charleroi, la Région wallonne possède, via la Société wallonne des aéroports, la SOWAER, 35 % des parts ; pour Liège, il s'agit de 24 % des parts. Même si le sujet est une compétence européenne, rien n'empêche les actionnaires publics des aéroports de faire des choix politiques et des choix de société. Le choix de lutter contre le réchauffement climatique en s'attaquant aux grands pollueurs que sont les quelques ultrariches, parce qu'ils sont très peu nombreux, souvent pour faire des « sauts de puce ». En 2022, il y a eu 62 vols en jet privé entre Liège et Maastricht, soit une distance de 37 kilomètres. Je ne sais pas si l'on s'en rend bien compte.

Greenpeace plaide également pour une interdiction des jets privés et pour une tolérance zéro à l'égard des émetteurs de luxe irresponsables.

Très peu de personnes se déplacent en jets privés. Par contre, 100 % des êtres humains subissent le réchauffement climatique dû en partie à la pollution des ultrariches.

Monsieur le Ministre, pourquoi n'avez-vous pas encore interdit les vols en jet privé dans les aéroports dont la Région wallonne est actionnaire ?

M. le Président. – La parole est à M. Clersy pour poser sa question.

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 30 mars dernier, l'association Greenpeace a dénoncé « une augmentation alarmante des vols en jet privé en Belgique en contradiction complète avec toutes les données scientifiques relatives au climat » alors que, en 2022, 10 618 vols ont été relevés au départ de la Belgique, soit 52 % de plus que l'année précédente.

Dans son nouveau rapport, Greenpeace détaille également que les émissions des jets privés ont plus que doublé entre 2021 et 2022, dépassant les émissions annuelles moyennes de CO₂ de 550 000 habitants de l'Union européenne.

En Belgique, 10 618 vols ont été relevés l'année dernière, représentant autant d'émissions annuelles que 27 310 voitures. Au global, plus de 55 % des vols étaient des déplacements courts ou très courts, inférieurs à 750 kilomètres et qui auraient facilement pu être effectués en train.

Compte tenu du fait que les jets privés et autres modes de transport de luxe ne sont actuellement pas réglementés dans l'Union européenne, alors même qu'il s'agit des modes de transport les plus polluants, que

comptez-vous mettre en place afin de limiter ces « sauts de puce » au départ des aéroports wallons ?

M. le Président. – La parole est à Mme Mauel qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

Mme Mauel (MR). – Monsieur le Ministre, j'ai déjà fait savoir ce lundi en commission de l'Énergie quel était mon avis sur l'analyse du PTB qui est juste populiste et opportuniste à un moment où l'on parle des déplacements de Charles Michel qui ne nous concernent pas vraiment ici, dans ce parlement. Je ne dois pas rappeler que cette interpellation est basée sur une lecture simple et erronée d'un article de presse. La procédure souhaitée concernant la diminution du nombre de mouvements aériens dépendra finalement d'un règlement européen. Ce n'est donc pas une décision, mais une proposition dans le cadre de la politique néerlandaise.

La position du Gouvernement est assez claire dans le plan Air-Climat-Énergie 2030. Sans ambiguïté, la Région wallonne va défendre au niveau européen la limitation de l'utilisation des jets privés. Elle prévoit d'en faire de même pour l'utilisation d'une taxe carbone.

Les « sauts de puce » évoqués par mon collègue, Christophe Clersy, sont regrettables. On en a déjà parlé ici, dans notre commission. Nous avons eu un débat à ce sujet et il est clair qu'ils sont à éviter. Le débat du PTB est un peu à côté de la plaque, puisque nous ne cherchons pas ici à défendre les plus riches. Il faut nous occuper des compétences qui sont les nôtres.

Pour revenir sur le sujet des aéroports, en décembre dernier, M. Liradelfo s'est logiquement inquiété des conséquences en termes d'emploi concernant le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Liège, mais il n'a pas dit le moindre mot sur les conséquences environnementales du permis. Des auditions sur cette thématique ont été organisées dans cette commission et le PTB était assez absent sur le sujet alors que nous en avons discuté pendant des semaines. Ici, le PTB s'inquiète subitement des conséquences climatiques, ce qui est un peu étonnant.

L'aviation d'affaires représente des emplois à Liège comme à Charleroi, puisque des pôles y sont dédiés dans chaque aéroport wallon. Cela dérange-t-il le PTB ? C'est bien la question que je me pose. Cherche-t-on ici à défendre l'emploi ou à changer l'opinion en fonction de la direction du vent ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Madame et Messieurs les Députés, la fronde contre les jets privés a rebondi récemment à la suite de la publication d'une étude sur l'aviation privée en Europe initiée par Greenpeace.

Cette étude relève que le nombre de vols en jet privé en Europe a augmenté de 64 % en 2022 et que les émissions de CO₂ liées à ces vols ont plus que doublé sur la même période. Elle précise également que les pays qui ont accueilli le plus de vols de jets privés en Europe en 2022 sont le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne.

Si je ne remets nullement en question cette publication et les questions légitimes que celle-ci pose, je souhaite néanmoins la remettre en perspective et objectiver certaines informations de cette étude. En effet, comme le souligne The European Business Aviation Association, le nombre de vols d'affaires européens est comparé par Greenpeace à un point historiquement bas pendant la crise du covid-19, au lieu d'une année normale sans restriction de voyage, ce qui crée une image de croissance explosive peu objective et non représentative de l'évolution constatée depuis de nombreuses années.

Le dernier rapport intitulé *Comprehensive Assessment European Aviation* d'Eurocontrol, daté du 12 janvier 2023, montre que, par rapport à l'année 2019, soit la dernière année normale d'activités de l'aviation avant la pandémie de covid-19, le secteur de l'aviation d'affaires a progressé de 7 %. Il faut également noter que, par rapport à l'aviation régulière, l'aviation d'affaires est un secteur extrêmement mince qui ne contribue que de manière très limitée aux émissions de CO₂ puisque, au niveau mondial, il représente 0,04 % des émissions de CO₂.

Selon les données de l'Agence européenne pour l'environnement, veuillez noter par ailleurs que si le secteur du transport est responsable en Europe de 28,5 % des émissions de gaz à effet de serre, le secteur de l'aviation représente lui 3,4 % contre 20,5 % pour le transport routier ou encore 3,6 % pour la navigation. Nous constatons aujourd'hui que le secteur aérien représente plus un symbole pour certains dans la lutte contre le réchauffement climatique, qu'une mesure purement efficace.

Si le message d'interdire purement et simplement les vols de jets privés à partir des aéroports wallons pour des raisons environnementales peut paraître populaire pour certains, les chiffres que je viens de citer montrent que l'efficacité de la mesure sur le plan environnemental doit être relativisée. Comme à chaque fois qu'il est question d'interdire tel ou tel comportement sur un territoire qui n'est pas supranational, si cette décision ne devait intervenir qu'à l'échelle de nos aéroports wallons, le risque serait évidemment très grand de voir un déplacement de l'activité dans d'autres aéroports du pays ou à proximité de nos frontières. Cela se traduirait pour la Wallonie par la perte des emplois générés par l'activité et, au final, les nuisances environnementales ne seraient que déplacées.

Selon le rapport de Greenpeace, la route Bruxelles-Londres est la plus populaire en Belgique, suivie de Bruxelles-Paris et Bruxelles-Genève. Comme vous le constatez, nos aéroports wallons paraissent loin des activités les plus impactantes en Belgique en termes de vols d'affaires. D'autant plus sur les sauts de puce effectués en Belgique, même si j'assume pleinement qu'il s'agit d'un saut de puce. En ce sens, ce n'est pas acceptable.

En 2018, le secteur de l'aviation d'affaires en Belgique représentait un chiffre d'affaires de 1,840 milliard d'euros et 6 650 emplois directs et indirects. Quelle serait votre réaction, Monsieur Beugnies, si les travailleurs wallons concernés par les mouvements au départ de la Wallonie se retrouvaient du jour au lendemain sans emploi en raison d'une décision du Gouvernement wallon qui profiterait à des aéroports voisins ? Les usagers de ces vols continueront à pratiquer ces voyages et je pense que c'est une décision qui doit se prendre à l'échelle européenne.

Concernant Schiphol que vous citez en exemple, l'European Business Aviation Association fait ainsi remarquer que l'interdiction de l'aviation d'affaires à Schiphol peut entraîner une perte significative de revenus pour l'économie néerlandaise, alors que les économies de CO₂ réalisées par l'interdiction de l'aviation d'affaires sont minimes. Cela représente moins de 0,5 % des émissions de tous les vols internationaux au départ de cet aéroport.

Dans le cas d'une interdiction des jets privés sur l'aéroport de Schiphol, par exemple, les créneaux de ces petits aéronefs pourraient être remplacés par des avions dont l'empreinte carbone est bien plus importante ; ce qui, d'un point de vue global, parviendrait in fine à dégrader la situation environnementale. Vous soulignerez que, malgré ces arguments, Schiphol a quand même pris ce genre de décisions, mais vous constaterez que, dans la prochaine réponse à la question du député Clersy – dont on aura l'occasion de débattre par la suite, l'exemple de l'aéroport de Schiphol pour les aéroports wallons –, le contexte est tout à fait différent que celui de nos aéroports.

C'est donc pour ces raisons que le Gouvernement a décidé de plaider la situation des vols d'affaires au niveau européen afin de déboucher sur une solution globale qui s'applique à l'ensemble du secteur. C'est ce que mon collègue également, ministre du Climat et de l'Énergie a rappelé dans sa commission.

Le plan Air-Climat-Énergie 2030 adopté récemment par le Gouvernement ne dit effectivement pas autre chose, car il s'agit d'une position raisonnée, et je refuse – vous m'excuserez – de tomber dans du populisme et du simplisme dans la réflexion.

Quant aux alternatives aux vols de courte distance, comme le rail par exemple, je suis tout à fait favorable à

ce qu'elles soient développées et appuyées ; mais cela ne va pas se faire du jour au lendemain, il faut aussi en être conscient.

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

M. Beugnies (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse qui est claire. Par rapport à ma question, il n'y a pas d'interdiction de vols en jet privé prévue, en tout cas dans les aéroports dont la Région wallonne est actionnaire, votre réponse est claire.

Je trouve qu'il y a deux poids, deux mesures, parce que vous dites que ce n'est pas bien d'interdire, mais je vous signale quand même que l'on interdit aux gens qui ont de vieilles « bagnoles » polluantes, parce qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter une nouvelle voiture, d'aller à Bruxelles. On peut leur interdire, ce n'est pas un problème ; par contre, quant à interdire les sauts de puce de 37 kilomètres entre Liège et Maastricht, là ce n'est pas un problème, ils peuvent y aller carrément, ils peuvent polluer. Je trouve qu'il y a deux poids, deux mesures, ce qui n'est absolument pas correct.

La deuxième chose que je me permets de regretter est que vous avez le pouvoir, selon nous, d'agir en faveur du climat, mais vous n'avez apparemment pas la volonté politique de le faire. Je dirais simplement que, encore une fois, vous décevez les activistes du climat ; je pense, en particulier, à tous ces jeunes étudiants qui avaient manifesté en nombre il n'y a pas si longtemps.

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

M. Clersy (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble des éléments que vous nous avez communiqués.

Je reste particulièrement interpellé que l'on donne à une minorité un laissez-passer pour continuer à polluer au détriment de la planète, singulièrement sur des vols de courte distance. Je crois que l'on doit agir, et c'est d'ailleurs ce qui est prévu dans la Déclaration de politique régionale par rapport à ce transport de luxe qui fait peser un lourd fardeau sur la société. C'est le sens de l'action que va initier Georges Gilkinet, le ministre fédéral de la Mobilité, qui a demandé d'étudier la possibilité d'interdire les vols de courte distance ; cela concerne très concrètement les jets privés. J'espère que la Wallonie pourra emboîter le pas de cette initiative.

On n'est pas que dans de l'ordre du symbolique, parce que la croissance exponentielle du secteur de l'aviation, des jets privés, est bien là, elle est pointée dans les rapports du GIEC comme un des problèmes dont il faut que les responsables politiques se saisissent. Pour rappel, les derniers chiffres de la Fédération européenne pour le transport montrent que les jets privés sont 14 fois plus polluants que les avions commerciaux classiques, et 50 fois plus polluants que le train.

Un dernier mot – si vous me le permettez, Monsieur le Président –, pour m'étonner, comme ma collègue Mael, de l'application et géométrie variable du climat du PTB. Quand il s'agit du renouvellement du permis de Liege Airport, on ne vous entend pas, c'est le silence radio sur les questions climatiques. Or, ici, vous vous montrez extrêmement volontaristes. Je retiens que, dans le cas de figure du renouvellement du permis de Liege Airport, vous défendiez, au détriment du climat, les multinationales en charge du transport cargo.

M. le Président. – La parole est à M. Mael.

Mme Mael (MR). – Je voulais aussi remercier M. le Ministre puisqu'il confirme tout ce que je pense sur la question. La volonté existerait éventuellement en Wallonie pour mener cette interdiction, mais pas lorsqu'elle serait plus un symbole qu'une mesure très efficace d'un point de vue de l'environnement.

Je pense, comme mon collègue, M. Clersy, qu'il faudra, en effet, creuser cela au moment opportun, lorsque l'on sera vraiment sur une question plus climatique.

M. le Président. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Beugnies. La première, motivée, a été déposée par M. Beugnies (Doc. 1322 (2022-2023) N° 1) et la seconde, pure et simple, par Mmes Mael, Kapompole et M. Clersy (Doc. 1323 (2022-2023) N° 1).

L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES BÉNÉFICES ARTIFICIELS DE LIEGE AIRPORT »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les bénéfices artificiels de Liege Airport ».

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

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, ces dernières années, les subventions publiques attribuées à Liege Airport s'élevaient annuellement à un peu plus de 30 millions d'euros. En parallèle, les bénéfices avant impôt évoluaient de 9 à un peu plus de 18 millions, tandis que les dividendes distribués variaient de 2 à un peu plus de 5 millions.

On le voit, sans subventions publiques, l'aéroport serait structurellement en perte. Néanmoins, le bénéfice augmente et pourrait permettre de diminuer les dépenses publiques à due concurrence. Dans une logique de bonne gestion des ressources financières de la Région, mais également de désinvestissement des énergies fossiles, cette initiative présenterait un caractère d'intérêt général évident.

Quelles actions avez-vous accomplies afin de réduire les dépenses publiques allouées à l'aéroport de Liège ?

On peut également constater que les bénéfices de l'aéroport sont de ce fait artificiels et maintenus par les subventions publiques. Trois quarts de ceux-ci retournent dans le giron public, et en Wallonie, via NEB et la SOWAER, mais un quart est attribué à l'actionnaire privé, les Aéroports de Paris, et sort de Wallonie pour partir en France, sans que l'on ait réellement pu percevoir la plus-value de ce partenaire dans la stratégie de l'aéroport.

Au contraire, un opérateur majeur comme FedEx a été accueilli à bras ouverts sur une autre plate-forme de cet actionnaire, à savoir Paris-Charles-de-Gaulle.

Avez-vous mis en place une évaluation de la plus-value réelle de cet actionnaire ?

Comment justifiez-vous d'alimenter avec de l'argent public les caisses d'un opérateur privé français ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, le montant des subventions allouées à Liege Airport a fait l'objet d'un engagement de la Région dans l'accord-cadre conclu en 2015 entre ses différents actionnaires.

Les subventions versées par la Région sont ainsi en adéquation avec les termes de cet accord.

Il est à noter que ces différentes subventions concernent l'exercice de missions régaliennes ou de service public.

Votre analyse ne tient pas compte de cela. Vu que ces montants visent à assurer des missions régaliennes ou de service public, votre analyse n'est pas complète et objective. En effet, si l'on exclut les subventions, il faut également exclure les charges que couvrent ces subventions.

Au sujet de la plus-value de l'actionnaire Aéroport de Paris, Liege Airport souligne que bénéficiaire de l'expertise d'un des plus grands gestionnaires européens d'infrastructures aéroportuaires dans une activité est un apport indéniable. Le rôle de l'actionnaire parisien n'a

par ailleurs jamais été remis en cause par les instances de Liege Airport, son conseil d'administration ou les autres actionnaires.

Quant à la question de la rentabilité de l'outil, il est évident que je soutiens cet objectif et je ne doute pas un seul instant que le plan stratégique adopté par l'aéroport ne vise autre chose. Je relève avec satisfaction que cela puisse faire l'objet de vos préoccupations également.

Enfin, la rentabilité de Liege Airport ne doit pas se limiter à son périmètre propre, mais elle doit également tenir compte des retombées pour l'ensemble du bassin liégeois et de la Région. Le rôle des pouvoirs publics est de mettre en place les écosystèmes favorables au développement économique et à la création d'emplois. C'est ce que nous avons fait et c'est ce que nous allons continuer à faire avec l'aéroport.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). – Je ne doutais pas que l'on soit en désaccord sur la question. L'accord-cadre datant de 2015, vous me permettez d'avoir un regard critique sur celui-ci.

Quant au raisonnement socioéconomique plus large, je comprends que l'on amorce la pompe – si vous me permettez cette expression – pour un secteur au début de son développement, quand il est encore balbutiant. Ici, cela fait tout de même plusieurs dizaines d'années que la Région s'est lancée dans cette aventure – que l'on critique ou non – du développement aéroportuaire. On pourrait se dire qu'il serait plus que temps que ce secteur soit devenu rentable. Si l'on compare avec l'aéroport de Zaventem, cela fait bien longtemps qu'il ne dépend plus de subventions publiques pour fonctionner. Vous me permettez d'avoir un regard un peu plus critique sur la poursuite de l'octroi de subventions dans ce contexte.

**QUESTION ORALE DE M. BIERIN À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE
GROUPE DE TRAVAIL CHARGÉ D'ÉVALUER
LES NUISANCES SONORES À LIEGE
AIRPORT »**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le groupe de travail chargé d'évaluer les nuisances sonores à Liege Airport ».

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

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, en préambule, en lien avec cette question de nuisances sonores, j'ai reçu hier une réponse à une question écrite

que je vous avais adressée sur le procès *bis* et je suis sincèrement choqué par un paragraphe de cette réponse, dans lequel vous affirmez que les riverains se sont désintéressés de la procédure pendant de nombreuses années. Cela est absolument faux. Il était convenu entre les différentes parties concernées de plafonner un moment le nombre de personnes impliquées dans une première procédure pour éviter qu'elle s'éternise et que, ensuite, une deuxième cohorte de plaignants – c'est-à-dire les familles du procès *bis* – soit soumise à la même jurisprudence que celle du premier procès. Je trouve que ce passage de votre réponse écrite est irrespectueux envers les riverains.

J'en reviens à ma question initiale.

À l'initiative de votre prédécesseur, un groupe de travail technique a été mis en place pour accompagner la société de gestion de l'aéroport de Liège afin d'évaluer les nuisances sonores et d'identifier les pistes de solution pour les limiter. Ce Groupe de travail technique, le GTT, est mandaté pour l'examen des réductions du bruit, l'évaluation globale des réseaux de sonomètres ou encore le renforcement de l'efficacité de l'arrêté-sanction en vue d'améliorer sa mise en œuvre. Ce GTT composé du SPW, de l'ACNAW, de la SOWAER, de la société de gestion, de Skeyes, ainsi que de votre cabinet a déjà été évoqué à plusieurs reprises en commission.

Pouvez-vous faire état de l'avancement de ce groupe de travail placé sous votre responsabilité ?

Après plus de deux ans, quelles sont les analyses qui en découlent sur les différents enjeux évoqués ?

Quelles sont les propositions concrètes que vous avez mises en place sur cette base ?

Disposez-vous de l'évaluation globale du réseau de sonomètres ? Si ce n'est pas le cas, pourquoi ?

En décembre dernier, suite à des avis divergents au sein du groupe de travail sur l'amélioration du système de sanction pour les dépassements de niveau de bruit, vous m'indiquiez avoir chargé l'administration d'un projet de modification de la réglementation applicable. Pouvez-vous préciser les points sur lesquels les avis n'étaient pas unanimes ?

Les propositions de l'administration présentées devant le groupe de travail devaient être analysées par votre cabinet. Pouvez-vous nous indiquer quelles décisions ont découlé de cette analyse ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, pour rappel, le groupe de travail technique a pour mission d'évaluer les nuisances

sonores autour des aéroports wallons et d'identifier des pistes permettant de les limiter. Ainsi, les sujets entrant dans son champ de compétences sont :

- l'analyse des hypothèses à utiliser dans le cadre des révisions triennales des plans d'exposition au bruit opérées par le SPW et la formulation de recommandations à ce dernier ;
- l'examen des pistes de réduction du bruit ;
- l'évaluation globale des réseaux de sonomètres ;
- l'évaluation de l'efficacité de l'arrêté Sanctions.

Pour l'année 2022, la priorité avait été mise sur les sujets suivants :

- l'analyse de la possibilité de déplacer, ou de supprimer, les appareils les plus bruyants à des heures moins problématiques, sous réserve des engagements contractuels et des résultats d'une étude d'impacts économiques à charge de la Région ;
- l'évaluation globale des réseaux de sonomètres ;
- la réflexion relative aux procédures de vols sur l'ensemble des pistes des deux aéroports wallons.

Lors de la réflexion menée après présentation des résultats de l'étude d'impacts économiques portant sur la possibilité de déplacer, ou de supprimer, les appareils les plus bruyants à des heures moins problématiques, le GTT est arrivé à la conclusion que la mise en place d'incitants à agir de la sorte pour les compagnies serait bien plus pertinente qu'une imposition. La nouvelle redevance instaurée par Liege Airport s'inscrit d'ailleurs dans ce cadre. J'ai déjà pu m'exprimer à ce sujet en ces lieux.

Concernant la thématique des réseaux de sonomètres, un benchmark a conclu que le nombre de sonomètres fixes installés par la Région wallonne autour de ses aéroports est dense par rapport aux autres aéroports étudiés, et aucune proposition de déplacement n'a été formulée. Afin de mieux appréhender la pertinence ou non de relocaliser ou densifier le réseau de sonomètres fixes, le GTT a choisi de procéder à l'analyse des résultats des campagnes sonores réalisées d'une part, par la SOWAER, dont les résultats sont attendus pour la fin du deuxième trimestre 2023 et, d'autre part, par BSCA dans le cadre de la future étude d'incidence sur l'environnement relative au renouvellement du permis unique.

En ce qui concerne les procédures de vols, des pistes d'améliorations des trajectoires à Liège ont pu être dégagées, notamment pour les départs en sens inversé. L'analyse des procédures de vol à Charleroi a également été menée et a conclu que quelques trajectoires existantes sont déjà optimales. Cependant, des améliorations sont toujours possibles et déjà en cours, tant à Charleroi qu'à Liège. Cela passe notamment par la transmission des informations de positionnement des appareils, ce qui aide les pilotes à suivre toujours mieux

les trajectoires optimisées. Skeyes a pris des initiatives pour implémenter les améliorations détectées.

Enfin, les avis divergents dans le cadre de la révision de l'arrêté Sanctions portent sur :

- la nécessité d'un dépassement au droit de deux sonomètres pour qu'un vol soit infractionnel ;
- le maintien ou la suppression du système de récidive ;
- le maintien, total ou partiel, ou la suppression du système des avertissements.

À la suite des propositions formulées par l'administration sur ces points et de l'analyse de celles-ci par mon cabinet, un projet de modification de l'arrêté Sanctions est en cours de finalisation.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de vos réponses. Je pense que, par rapport au type d'avions, il y a la modification des redevances, comme vous l'avez mentionné, qui était la bienvenue. Il y a certains éléments qui ont évolué en parallèle avec le permis d'environnement. Par contre, sur le réseau de sonomètres, j'entends qu'il est considéré comme « dense » sur base d'un benchmark, mais il s'agit – j'imagine – d'une moyenne qui ne prend pas forcément en compte la répartition de ceux-ci en termes de zones, avec la question des décollages en sens inversé, et du petit nombre de sonomètres du côté nord-est. Je crois que cela mérite que le travail se poursuive sur cet aspect.

On se réjouit d'entendre les réformes que vous proposerez pour l'arrêté Sanctions.

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR
« L'EXEMPLE DE L'AÉROPORT DE SCHIPHOL
POUR LES AÉROPORTS WALLONS »**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'exemple de l'aéroport de Schiphol pour les aéroports wallons ».

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

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, en juillet dernier, le Gouvernement néerlandais a décidé de plafonner le nombre de vols de l'aéroport de Schiphol, le troisième plus fréquenté d'Europe, à 440 000 vols par an – une capacité de 500 000 vols avait été atteinte avant la pandémie de covid-19 –, en raison de la pollution sonore générée et des inquiétudes climatiques des habitants de la zone.

Il s'agit d'une première en Europe qui pourrait influencer d'autres pays même si les compagnies aériennes néerlandaises sont allées en justice pour contester ces décisions.

Plus récemment, alors que le nombre de vols en jet privé a augmenté de 64 % en Europe, l'aéroport de Schiphol a annoncé, le 4 avril, dernier l'interdiction prochaine des vols de nuit et des jets privés afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores.

Dans les faits, les avions seraient interdits de décollage entre minuit et 6 heures du matin et ne seraient pas autorisés à atterrir avant 5 heures du matin. Les jets privés seraient, quant à eux, tout simplement interdits à l'aéroport de Schiphol. En effet, ces derniers représentent environ 14 fois plus d'émissions de CO₂ qu'un vol commercial régulier.

La volonté de l'un des plus grands aéroports européens de se montrer exemplaire en matière de réduction de gaz à effet de serre et de nuisances sonores est positivement interpellante.

Au-delà des mesures au niveau de l'infrastructure, que vous avez déjà eu l'occasion de me détailler à de nombreuses reprises en commission, comment vous engagez-vous à ce que nos aéroports s'impliquent aussi activement que Schiphol dans la lutte contre les dérèglements climatiques et plus spécifiquement concernant les vols ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, l'arrêté du Gouvernement néerlandais visant à limiter le nombre de mouvements à l'aéroport de Schiphol de 500 000 à 460 000 mouvements durant la saison 2023-2024 et à 440 000 durant la saison 2024-2025 a été annulé par la justice néerlandaise à la suite d'une action en référé introduite par les compagnies aériennes.

Le juge a estimé que la procédure initiée par les autorités n'était pas conforme au regard du droit européen.

L'annonce de la direction de l'aéroport de Schiphol de réduire les vols de nuit et d'interdire les vols en jet privé pourrait également être contestée en justice.

En matière d'exemplarité, je vous confirme que la Wallonie n'a pas à rougir, ainsi que le soulignent régulièrement les instances internationales telles que l'Airports Council International.

Je vous rappellerai aussi les nombreux mécanismes de régulation du secteur aéroportuaire mis en place par la Wallonie, parmi lesquels :

- la loi du 18 juillet 1973 instaurant le système des PDLT et des PEB ;
- le décret du 23 juin 1994 qui fait de Charleroi un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6 heures 30 et 23 heures, une condition plus restrictive que Schiphol ;
- l'arrêté du 8 novembre 2000 interdisant certains types d'aéronefs sur nos aéroports wallons ;
- l'arrêté du 29 janvier 2004 instaurant des sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs ;
- le contrat de gestion du 14 juillet 2022 de la SOWAER lui confiant de nouvelles missions environnementales ;
- le nouveau permis d'exploitation de Liege Airport fixant les conditions en matière de nombre de mouvements et un quota de bruit afin d'interdire à terme les avions les plus bruyants ;
- le PACE 2030 du 21 mars 2023 rappelant les objectifs et engagements de la Déclaration de politique régionale pour le secteur aéroportuaire wallon.

Avec 500 000 mouvements annuels et des phénomènes de congestion évidents, l'aéroport de Schiphol ne peut, en aucun cas, être comparé à nos aéroports, car ce sont deux réalités totalement différentes.

Avant de regarder cette décision comme un trophée pour les mouvements fondamentalement opposés au secteur aérien, il faudra vérifier par la suite si les mesures prises sous le couvert de la protection de l'environnement ne visent pas principalement la volonté de désengorger cet aéroport au profit des autres aéroports du pays.

En conclusion, la Wallonie n'a pas attendu l'impulsion d'autres autorités publiques pour prendre son destin en main, et l'évolution constante de son cadre aéroportuaire démontre sa conscientisation aux enjeux du secteur.

Il convient aussi de ramener de l'objectivité et de la sérénité autour de l'activité de nos aéroports qui, rappelons-le, constituent des viviers d'emploi importants au sein de notre Région.

Nos aéroports sont une réussite en termes de développement économique. Comme toute activité, elle génère des externalités auxquelles les décideurs doivent être attentifs, et c'est ce que nous faisons.

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

M. Clersy (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. Il ne faut pas banaliser la volonté d'un des plus grands aéroports européens de s'inscrire dans le sens de l'histoire. En soi, c'est un

élément basculant. Les lignes bougent, en ce compris au niveau du secteur aéroportuaire, je m'en félicite.

Qu'une structure se prononce aussi ouvertement en faveur de mécanismes réglementaires comme ceux-là, même s'ils ont été contestés en justice, comme je l'ai indiqué dans ma question initiale, c'est une excellente nouvelle. En effet, la Wallonie a mis en place des éléments.

Vous avez oublié d'ajouter votre volonté et celle du Gouvernement de mettre en place une contribution environnementale à charge des passagers dans le cadre de la recapitalisation de BSCA. C'est un autre élément positif.

D'autre part, dans le cadre du développement de l'infrastructure, notamment dans les prochains *masterplans* qui seront établis au niveau du développement de nos aéroports, ces paramètres doivent être centraux. Ils ne doivent plus constituer, comme cela a été le cas par le passé, un petit chapitre additionnel, mais ils doivent être pleinement au centre de la réflexion.

QUESTION ORALE DE M. CLERSY À M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES IMPACTS DES NUISANCES SONORES SUR LA SANTÉ ET L'ÉCONOMIE »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Clersy à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les impacts des nuisances sonores sur la santé et l'économie ».

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

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, les problèmes de santé causés par le bruit des avions à Zaventem coûtent plus de 1 milliard d'euros par an à notre société. C'est ce que révèle une nouvelle étude qui a été commandée par le Bond Beter Leefmilieu et qui démontre que les problèmes de santé causés par le bruit des avions sont fortement négligés, pour ne pas dire sous-estimés.

Les calculs de l'étude montrent que, sur base annuelle, 220 000 riverains sont fortement incommodés par le bruit aérien et que le sommeil de 109 000 riverains est gravement perturbé, impliquant un risque accru au niveau de leur santé.

Ces perturbations coûtent au moins 1 milliard d'euros à notre société par an. Cela revient à une moyenne de 36 000 euros de frais de santé par vol de nuit, sans compter les frais de médicaments et

d'hospitalisation. Je cite des éléments de conclusion de cette nouvelle étude.

Ces chiffres sont particulièrement interpellants. Quels sont vos engagements afin de diminuer les impacts des nuisances sonores de nos aéroports sur la santé et l'économie, en concertation avec les autres niveaux de pouvoir ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, l'exemple cité est celui d'un aéroport où l'autorité a choisi de disperser les trajectoires de vol au-dessus de nombreuses zones géographiques, sans prendre d'initiatives pour la protection des riverains autres que de changer de zones de survol lorsque trop de plaignants se font entendre.

Cette politique est aux antipodes de la politique aéroportuaire wallonne menée depuis plus de 20 ans.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'exploitation des aéroports wallons est encadrée depuis de nombreuses années par un programme de mesures d'accompagnement au bénéfice des riverains pouvant être impactés par les nuisances sonores induites par l'activité des sites.

L'accès à ces mesures est conditionné par l'inclusion des habitations concernées dans les courbes du plan d'exposition au bruit des aéroports.

Tous les trois ans, le Service public de Wallonie est chargé de vérifier si ceux-ci correspondent toujours à la réalité et de les adapter, dans les limites des plans de développement à long terme, les PDLT, si cela s'avère nécessaire.

Ces mesures vont de la prime compensatoire du trouble subi à l'acquisition du bien dans les zones les plus fortement impactées, en passant par l'insonorisation des habitations. Après chaque vérification du SPW, il est également procédé à des mesures de niveau sonore requises dans le cadre du principe d'égalité afin de vérifier les courbes théoriques des PEB issues de chaque cycle de révision.

Ces mesures concrètes sont effectuées *in situ* en conditions réelles météorologiques et de fréquentation de l'aéroport et peuvent permettre à des riverains de bénéficier des mesures d'accompagnement qui leur seront plus favorables.

La Wallonie a investi près de 530 millions d'euros dans ces mesures d'accompagnement pour maintenir un équilibre entre l'exploitation des plateformes aéroportuaires, la santé et le bien-être des riverains.

Par ailleurs, de nombreuses dispositions ont été initiées afin de réduire les nuisances sonores liées à l'activité aéroportuaire. Je citerai la création d'un groupe de travail technique chargé d'analyser les opportunités, la mise en place de la Collaborative Environmental Management, tant à Liège qu'à Charleroi, l'arrêté Sanctions ou encore l'arrêté interdisant l'utilisation de certains aéronefs sur nos plateformes. Le permis d'environnement récemment délivré à Liege Airport tient, lui aussi, compte de ce sujet.

Je vous rappelle que le modèle wallon d'accompagnement de l'activité aéroportuaire est souvent cité en exemple à l'international. Mes engagements sont de continuer dans la voie tracée de longue date par la Wallonie d'une exploitation intelligente, créatrice d'emplois, soucieuse de la santé et du bien-être des riverains.

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

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

Comme vous, je pense que la question des couloirs aériens des trajectoires est en effet tout à fait centrale dans ce dossier. Néanmoins, il y a quelques mois, l'IWEPS a mis sur pied une étude très intéressante visant à analyser les projections sur le futur du transport par passager par avion. C'était une étude prospective extrêmement intéressante.

Il serait intéressant que ces travaux puissent être poursuivis et qu'un diagnostic puisse porter très concrètement sur l'impact sur la santé et le coût de celle-ci pour la société, dans le cadre de la politique aéroportuaire wallonne.

**QUESTION ORALE DE M. BIERIN À
M. DOLIMONT, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES
NUISANCES LIÉES AUX RAVE-PARTIES
ORGANISÉES DANS DES BÂTIMENTS
DÉPENDANTS DE LA SOWAER »**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les nuisances liées aux rave-parties organisées dans des bâtiments dépendants de la SOWAER ».

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

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, vous venez de mentionner, lors de l'avant-dernière question orale posée, la nécessité de ramener de la sérénité autour des aéroports wallons.

En l'occurrence, ce dimanche 9 avril, veille de jour férié, une rave-party a été organisée dans des entrepôts désaffectés, propriété de la SOWAER à Bierset. C'est manifestement la deuxième fois qu'un tel événement est organisé sur ce site, amenant bien son lot de nuisances, notamment sonores, aux riverains. Il va sans dire que ces derniers souffrent déjà quotidiennement des activités de Liege Airport en termes de nuisances sonores.

Cette rave-party vient donc ajouter de l'huile sur le feu. La SOWAER, propriétaire et responsable du site, a indiqué que ce bâtiment est voué à la démolition et que la sécurisation du site arriverait dans un second temps, après donc la démolition de la caserne De Cubber.

Comment est-il possible que 2 000 personnes puissent se rendre sur un site désaffecté et en chantier, sous la responsabilité de la Région, aussi facilement ? Les riverains sont suffisamment impactés, comme je l'ai indiqué, pour devoir endurer ce type de désagrément supplémentaire. Quelles actions avez-vous mises en place pour éviter que cela ne se reproduise une troisième fois ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Dolimont.

M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, tout d'abord, je souhaite rappeler que l'événement que vous évoquez est une prise de possession temporaire tout à fait illégale d'un bâtiment.

Pour être tout à fait précis, ce bâtiment n'appartient pas encore à la SOWAER, mais bien au ministère de la Défense. En réalité, la SOWAER ne dispose que d'une convention domaniale sur ce terrain, lui octroyant des droits restreints, permettant cependant l'entame et la poursuite des travaux d'aménagement de la future zone d'activité économique, qui sera érigée sur la plaine De Cubber.

D'une superficie de 70 hectares, la zone où se situe ce bâtiment est totalement grillagée et répertoriée comme domaine privé avec des panneaux de signalisation appropriés.

La Défense organise encore régulièrement des exercices de type d'assaut. Ce hangar est accessible via une voirie fermée par une barrière au niveau de la chaussée de Liège. Filiale d'Infrabel, Tuc Rail a accès à cette voirie dans le cadre de travaux sur les voies de chemin de fer qui longent cette zone.

En urgence, la SOWAER a pris contact avec cette entreprise afin de solliciter un rapport quant à la sécurisation du site en dehors des heures de travail.

La SOWAER analyse d'autres solutions de sécurisation supplémentaires afin que l'accès au

bâtiment soit totalement empêché, tout en respectant les droits d'accès des tiers pouvant en bénéficier. La solution n'est dès lors pas uniquement entre les mains de la SOWAER, puisqu'il faudra que la Défense, encore propriétaire du bâtiment et de la voirie qui y mène, marque son accord sur les propositions qui seront formulées.

Peut-être me permettez-vous de revenir à la remarque sur la question écrite, à laquelle j'ai oublié de répondre tout à l'heure. Si la formulation que vous avez citée était écrite, c'est simplement sur la base du constat que les riverains ne se sont pas manifestés entre 2001 et 2021, contrairement aux riverains du procès initial. Ce n'était nullement pour être dédaigneux à leur égard. C'était simplement factuel.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les informations complémentaires que vous avez amenées sur cette question de l'entrée illégale de plusieurs milliers de personnes sur ce site et pour votre suivi du dossier.

Quant à l'échange par rapport à la question écrite, j'entends que le but était de donner des informations factuelles. Néanmoins, l'expression « se sont désintéressés du dossier » peut paraître à tout le moins maladroite et péjorative par rapport à la situation. J'entends toutefois que ce n'était pas votre volonté.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

Mme la Présidente. – Les questions orales de :

- Mme Bernard, sur « la gestion du nouveau bâtiment du SPW Finances » ;
- M. Fontaine, sur « l'avenir des stations de ski en Wallonie » ;
- M. Collin sur « le suivi de la candidature de la Belgique à la coorganisation de la Coupe du monde féminine de football 2027 et la participation de la Wallonie » à M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sont transformées en questions écrites.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 11 heures 51 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Les Engagés
M. John Beugnies, PTB
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Christophe Clersy, Ecolo
M. René Collin, Président
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. François Desquesnes, Les Engagés
M. Adrien Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Christine Mauel, MR
M. Nicolas Tzanetatos, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ACNAW	Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne
ASBL	association sans but lucratif
BBZ	budget base zéro
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CIM	conférence interministérielle
CO ₂	dioxyde de carbone
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
Ethias	compagnie d'assurance belge d'inspiration mutualiste (appelée SMAP jusqu'en 2003)
Eurocontrol	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FAQ	frequently asked questions / foire aux questions
FedEx	Federal Express (entreprise et compagnie aérienne spécialisée dans le transport international de fret)
FMI	Fonds monétaire international
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GIMV	Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Vlaanderen (Société régionale d'investissement de la Flandre)
GTT	groupe de travail technique
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
Infrasports	Direction des infrastructures sportives
IPP	impôt des personnes physiques
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
NEB	Nethys-Ethias-Belfius
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PACE	plan Air-Climat-Énergie
PDG	président-directeur général
PDLT	Plan de développement à long terme
PEB	Plan d'exposition au bruit
PIB	produit intérieur brut
PwC	PricewaterhouseCoopers
RIS	revenu d'intégration sociale
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SOWAER	Société wallonne des aéroports (SA)
SPW	Service public de Wallonie
TVA	taxe sur la valeur ajoutée