C.R.I. N° 17 (2012-2013)
5e session de la 9e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2012-2013

COMPTE RENDU

INTÉGRAL

Séance plénière*

Mercredi 12 juin 2013

*Application de l'art. 151 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 1

Absences motivées..... 1

Ordre du jour - Approbation..... 1

Communications..... 1

Documents - Prises en considération..... 3

Documents - Dépôt..... 3

Questions d'actualité..... 5

Question d'actualité de M. Luperto à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « la délocalisation par Solvay de sa production de carbonate de soude »

Orateurs : M. le Président, M. Luperto, M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles..... 5

Question d'actualité de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les nouvelles formes d'occupation du territoire wallon »

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 7

Question d'actualité de M. Bayet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le nouveau contrat de gestion de la SPAQuE »

Orateurs : M. le Président, M. Bayet, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 8

Question d'actualité de M. Pirlot à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « l'annonce de soixante-six licenciements par Federal Mogul à Aubange »

Orateurs : M. le Président, M. Pirlot, M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles..... 9

Question d'actualité de M. Fourny à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les déclarations contradictoires concernant le projet de parc éolien à Herbet »

Orateurs : M. le Président, M. Fourny, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 11

Question d'actualité de Mme Cornet à M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports, sur « un incident survenu dans une habitation privée près de l'aéroport de Charleroi »

Orateurs : M. le Président, Mme Cornet, M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports 12

Question d'actualité de M. Mouyard à M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon, sur « la sélection des diplomates de Wallonie-Bruxelles International (WBI) »

Orateurs : M. le Président, M. Mouyard, M. Furlan, Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville, en lieu et place de M. Demotte, Ministre-président du Gouvernement wallon..... 13

Question d'actualité de Mme Pécriaux à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « la fermeture annoncée du site de production de Délifrance à Nivelles »

Orateurs : M. le Président, Mme Pécriaux, M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies..... 14

Question d'actualité de Mme Linard à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'attribution d'un marché relatif à la cartographie du bruit »

Orateurs : M. le Président, Mme Linard, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 15

Débat sur « l'installation d'éoliennes le long des autoroutes », en application de l'article 137.2 du règlement

Orateurs : M. le Président, MM. Crucke, Stoffels, Mmes Cremasco, Moucheron, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine..... 16

Projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 795 (2012-2013) N° 1 et 2)

Projet de décret portant assentiment, pour les matières visées à l'article 138 de la Constitution, à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 796 (2012-2013) N° 1 et 2)

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, Mme Saudoyer, Rapporteuse, Mme de Coster-Bauchau, M. Desgain, M. Furlan, Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville, en lieu et place de M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon..... 21

Examen des articles..... 26

Proposition de résolution visant à soutenir les institutions et associations offrant l'aide alimentaire urgente aux plus démunis, déposée par Mme Simonis, MM. Borsus, Prévot et Daele (Doc. 785 (2012-2013) N° 1 et 2)

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, Mme Linard, Rapporteuse, Mmes Cassart-Mailleux, Simonis, MM. Daele, Wesphael, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....27

Débat sur la dynamique aéroportuaire wallonne, en application de l'article 62 du règlement

Orateurs : M. le Président, Mme Defraigne, MM. Bayet, Noiret, Tanzilli, Wesphael, Mme Cornet, M. Onkelinx, M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports.....30

Projets de motion déposés en conclusion de l'interpellation de M. Wesphael à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « le Gouvernement wallon et le futur grand marché transatlantique », par M. Wesphael (Doc. 801 (2012-2013) N° 1) et par Mme Kapompolé, M. Noiret et Mme Goffinet (Doc. 802 (2012-2013) N° 1)

Vote nominatif..... 50

Justification d'abstention

Orateurs : M. le Président, MM. Wesphael, Jamar..... 51

Proposition de résolution visant à soutenir les institutions et associations offrant l'aide alimentaire urgente aux plus démunis, déposée par Mme Simonis, MM. Borsus, Prévot et Daele (Doc. 785 (2012-2013) N° 1 et 2)

Vote nominatif..... 51

Projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 795 (2012-2013) N° 1 et 2)

Vote nominatif..... 52

Projet de décret portant assentiment, pour les matières visées à l'article 138 de la Constitution, à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 796 (2012-2013) N° 1 et 2)

Vote nominatif..... 52

Liste des intervenants..... 55

Index des matières..... 55

Abréviations courantes..... 56

SÉANCE PLÉNIÈRE

Présidence de M. Dupriez, Président

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 3 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ABSENCES MOTIVÉES

M. le Président. - Ont demandé d'excuser leur absence à la présente séance :

- M. le Ministre-Président Demotte, en mission ;
- Mmes Fassiaux-Looten et Dethier-Neumann et MM. Dupont, Eerdekens, Wahl et Yzerbyt, pour raisons de santé ;
- MM. Borsus et Lebrun, pour obligation de mandat.

ORDRE DU JOUR

Approbation

M. le Président. - Conformément à l'article 23.2 du règlement, la Conférence des présidents a procédé à l'élaboration de l'ordre du jour de la présente séance qui vous est soumis conformément à l'article 60.1.

Ce document vous a été adressé.

J'ai été saisi du dépôt des propositions suivantes :

- la proposition de résolution visant à améliorer la prise en charge de l'anorexie mentale, de la boulimie et des troubles apparentés, par Mmes Trotta, Zrihen et M. Bolland (Doc. 822 (2012-2013) N° 1) ;
- la proposition de décret modifiant, pour la fonction publique en Région wallonne, le décret du 15 mars 2012 élargissant les conditions de nationalité pour l'accès aux emplois de la fonction publique de la Région wallonne, par MM. Prévot, Disabato, Mme Simonis, MM. Fourny, Hazée et Tachenion (Doc. 827 (2012-2013) N° 1) ;
- la proposition de résolution relative à l'exclusion de l'agriculture du champ d'application du futur accord de Partenariat de commerce et d'investissement entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique, par Mme Dethier-Neumann, MM. Hazée, Disabato, Mme Linard et M. Desgain (Doc. 828 (2012-2013) N° 1).

Je vous propose d'ajouter leur prise en considération à notre ordre du jour.

Personne ne demandant la parole, l'ordre du jour ainsi modifié est adopté.

COMMUNICATIONS

M. le Président. - Les institutions européennes m'ont transmis une proposition de règlement pouvant faire l'objet d'un avis du parlement ainsi que deux consultations.

Deux rapports m'ont été adressés :

- le rapport d'activités du Comité consultatif de bioéthique pour l'exercice 2012-2013 ;
- le rapport annuel « Discrimination/Diversité 2012 - Focus sur l'âge : critère de protection ou d'exclusion ? » du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme.

Ils ont été envoyés aux commissions concernées.

Le Gouvernement wallon m'a transmis quatorze arrêtés ministériels de réallocation budgétaire :

- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 13 de la division organique 17 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 01 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 02 de la division organique 14 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 02 de la division organique 13 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 23 de la division organique 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base des programmes 02 et 11

des divisions organiques 13 et 17 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;

- l'arrêté(s) ministériel(s) portant nouvelle ventilation des allocations de base des divisions organiques 02, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 12 de la division organique 17 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 13 de la division organique 17 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 31 de la division organique 16 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre le programme 02 de la division organique 15 et le programme 01 de la division organique 32 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 11 et 12 de la division organique 16 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01, 02 et 03 des divisions organiques 14, 15, 16 et 32 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 11 de la division organique 17 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013.

Ces arrêtés seront transmis aux membres de la Commission du budget, des finances, de l'emploi, de la formation et des sports.

La Cour constitutionnelle m'a fait parvenir neuf notifications d'arrêts :

- la notification de l'arrêt n° 73 du rôle 5409 concernant la question préjudicielle relative aux articles 2 et 3 de la loi du 17 janvier 2003 concernant les recours et le traitement des litiges à l'occasion de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des postes et télécommunications belges, posée par la Cour d'appel de Bruxelles ;
- la notification de l'arrêt n° 74 du rôle 5413 concernant les questions préjudicielles relatives aux articles 200 et 201 du Code des droits et taxes divers et à la loi du 1er mai 1939 « attribuant au Roi certains pouvoirs en vue de réaliser l'assainissement et l'équilibre des finances publiques, de créer des conditions plus favorables au développement de l'économie nationale et de pourvoir à d'autres nécessités urgentes », posées par le Tribunal correctionnel de Termonde ;
- la notification de l'arrêt n° 75 du rôle 5423 concernant la question préjudicielle relative à l'article 204 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la S.N.C.B. Holding et à ses sociétés liées, posée par le Tribunal de première instance de Gand ;
- la notification de l'arrêt n° 76 des rôles 5449 et 5450 concernant les questions préjudicielles relatives à l'article 6 de la loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, posées par la Cour d'appel de Gand ;
- la notification de l'arrêt n° 77 du rôle 5436 concernant les questions préjudicielles relatives à l'article 87, 1° et 8°, de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, posées par le Tribunal correctionnel de Neufchâteau ;
- la notification de l'arrêt n° 78 du rôle 5483 concernant la question préjudicielle relative à l'article 63, § 3, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, posée par le Tribunal de police de Gand ;
- la notification de l'arrêt n° 79 du rôle 5493 concernant la question préjudicielle relative à l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, posée par le Tribunal de police de Termonde ;
- la notification de l'arrêt n° 80 du rôle 5503 concernant les questions préjudicielles relatives à l'article 142 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe, posées par la Cour d'appel d'Anvers ;
- la notification de l'arrêt n° 81 du rôle 5438 concernant le recours en annulation des articles 85 et 88 de la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses (concernant le relèvement de l'âge de la retraite dans le secteur public et les exceptions à cet égard), introduit par l'ASBL « Koninklijke Kring van Officieren van de Lokale Politie van Antwerpen en Omliggende Politezones » et autres.

Les listes reprenant les rapports, les arrêtés ministériels de réallocation budgétaire et les notifications d'arrêts de la Cour constitutionnelle ont été déposées sur vos bancs.

Tous les documents cités sont à la disposition des parlementaires qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance.

Je vous propose qu'en application du souhait de la Conférence des présidents de ce 6 juin 2013 la proposition de résolution visant à promouvoir la réindustrialisation de l'Union européenne, déposée par Mme Simonis, M. Maene, Mme Targnion, MM. Bayet, Onkelinx et Bolland (Doc. 800 (2012-2013) N° 1) adressée initialement à la Commission de l'économie, du commerce extérieur et des technologies nouvelles soit transférée à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales.

Il en sera fait ainsi.

DOCUMENTS

Prises en considération

M. le Président. - L'ordre du jour, en application des articles 87 et 119 du règlement, appelle le Parlement wallon à se prononcer sur la prise en considération des propositions suivantes :

- la proposition de résolution demandant le portage de la sidérurgie intégrée liégeoise par les pouvoirs publics wallons, déposée par M. Wesphael (Doc. 805 (2012-2013) N° 1) ;
- la proposition de résolution relative au renforcement de la primauté du soutien à l'emploi dans les décrets d'expansion économique, déposée par M. Bolland, Mme Gahouchi, M. Collignon, Mme Zrihen et M. Onkelinx (Doc. 806 (2012-2013) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant à améliorer la prise en charge de l'anorexie mentale, de la boulimie et des troubles apparentés, déposée par Mmes Trotta, Zrihen et M. Bolland (Doc. 822 (2012-2013) N° 1) ;
- la proposition de décret modifiant, pour la fonction publique en Région wallonne, le décret du 15 mars 2012 élargissant les conditions de nationalité pour l'accès aux emplois de la fonction publique de la Région wallonne, déposée par MM. Prévot, Disabato, Mme Simonis, MM. Fourny, Hazée et Tachenion (Doc. 827 (2012-2013) N° 1) ;
- la proposition de résolution relative à l'exclusion de l'agriculture du champ d'application du futur accord de Partenariat de commerce et d'investissement entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique, déposée par Mme Dethier-Neumann, MM. Hazée, Disabato, Mme Linard et M. Desgain (Doc. 828 (2012-2013) N° 1).

Elles ont été imprimées et distribuées.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur leur prise en considération ?

Personne ne demandant la parole, les propositions sont prises en considération. Les propositions n° 805 et 806 seront envoyées à Commission de l'économie, du commerce extérieur et des technologies nouvelles, la proposition n° 822 à la Commission de la santé, de l'action sociale et de l'égalité des chances, la proposition n°827 à la Commission de l'énergie, du logement, de la fonction publique et de la recherche scientifique et la proposition n° 828 à la Commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine.

DOCUMENTS

Dépôt

M. le Président. - La liste des projets de décret adressés au Parlement wallon par le Gouvernement wallon et des rapports de commission a été distribuée sur vos bancs :

- le projet de décret contenant le premier feuilleton d'ajustement du budget des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 (Doc. 5-VI a (2012-2013) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission du budget, des finances, de l'emploi, de la formation et des sports et sera imprimé et distribué ;
- le projet de décret contenant le premier feuilleton d'ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2013 (Doc. 5-VIII bcd (2012-2013) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission du budget, des finances, de l'emploi, de la formation et des sports et sera imprimé et distribué ;
- le projet de décret prévoyant des dispositions diverses en matière d'agriculture, d'horticulture et d'aquaculture (Doc. 804 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine ;
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord-cadre global de partenariat et de coopération entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République socialiste du Viêt Nam, d'autre part, fait à Bruxelles le 27 juin 2012 (Doc. 807 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;

- le projet de décret portant assentiment, pour ce qui concerne les matières dont l'exercice a été transféré par la Communauté française à la Région wallonne, à l'Accord-cadre global de partenariat et de coopération entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République socialiste du Viêt Nam, d'autre part, fait à Bruxelles le 27 juin 2012 (Doc. 808 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord-cadre de partenariat et de coopération entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République des Philippines, d'autre part, fait à Phnom Penh le 11 juillet 2012 (Doc. 809 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment, pour ce qui concerne les matières dont l'exercice a été transféré par la Communauté française à la Région wallonne, à l'Accord-cadre de partenariat et de coopération entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République des Philippines, d'autre part, fait à Phnom Penh le 11 juillet 2012 (Doc. 810 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord de partenariat et de coopération entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Iraq, d'autre part, fait à Bruxelles le 11 mai 2012 (Doc. 811 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment, pour ce qui concerne les matières dont l'exercice a été transféré par la Communauté française à la Région wallonne, à l'Accord de partenariat et de coopération entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Iraq, d'autre part, fait à Bruxelles le 11 mai 2012 (Doc. 812 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord, fait à Bruxelles le 7 décembre 2009, entre le Royaume de Belgique et le Commonwealth des Bahamas en vue de l'échange de renseignements en matière fiscale (Doc. 813 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et Sainte-Lucie en vue de l'échange de renseignements en matière fiscale, fait à Bruxelles le 7 décembre 2009 (Doc. 814 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et Saint-Vincent-et-les-Grenadines en vue de l'échange de renseignements en matière fiscale, fait à Bruxelles le 7 décembre 2009 (Doc. 815 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et Saint-Christophe-et-Niévès en vue de l'échange de renseignements en matière fiscale, et au Protocole, faits à Bruxelles le 18 décembre 2009 (Doc. 816 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Japon tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu, signée à Tokyo le 28 mars 1968, telle que modifiée par le Protocole signé à Bruxelles le 9 novembre 1988 et par le Protocole signé à Bruxelles le 26 janvier 2010, et au Protocole, signé à Bruxelles le 26 janvier 2010, modifiant la Convention entre le Royaume de Belgique et le Japon tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu (Doc. 817 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail (Doc. 818 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission

des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;

- le projet de décret portant assentiment, pour les compétences dont l'exercice a été transféré par la Communauté française à la Région wallonne, à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail (Doc. 819 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment au Protocole relatif aux préoccupations du peuple irlandais concernant le Traité de Lisbonne (Doc. 820 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret portant assentiment, pour ce qui concerne les matières dont l'exercice a été transféré par la Communauté française à la Région wallonne, au Protocole relatif aux préoccupations du peuple irlandais concernant le Traité de Lisbonne (Doc. 821 (2012-2013) N° 1) ; il a été imprimé, distribué et envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales ;
- le projet de décret relatif au stockage géologique du dioxyde de carbone (Doc. 823 (2012-2013) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité et sera imprimé et distribué ;
- le projet de décret instaurant un cadre pour parvenir à une utilisation des pesticides compatible avec le développement durable et modifiant le Livre Ier du Code de l'environnement, le Livre II du Code de l'environnement contenant le Code de l'eau, la loi du 28 décembre 1967 relative aux cours d'eau non navigables et le décret du 12 juillet 2001 relatif à la formation professionnelle en agriculture (Doc. 824 (2012-2013) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité et sera imprimé et distribué ;
- le projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 23 mai 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française portant sur le développement d'une initiative commune en matière de partage de données et sur la gestion conjointe de cette initiative (Doc. 825 (2012-2013) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales et sera imprimé et distribué ;
- le projet de décret portant assentiment, pour les matières visées à l'article 138 de la Constitution, à l'accord de coopération du 23 mai 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française portant sur le développement d'une initiative commune en matière de partage de données et sur la gestion conjointe de cette initiative (Doc. 826 (2012-2013) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales et sera imprimé et distribué ;
- le projet de décret relatif aux centres d'insertion socioprofessionnelle (Doc. 829 (2012-2013) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission du budget, des finances, de l'emploi, de la formation et des sports et sera imprimé et distribué ;
- le rapport présenté au nom de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité par M. Borsus et Mme Cremasco sur la visite d'un site carrier de la Fédération des industries extractives et transformatrices de roches non combustibles (Fediex).

  Il sera imprimé et distribué sous le document 803 (2012-2013) N° 1.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

M. le Président. - Conformément à l'article 61 du règlement, les questions d'actualité ont lieu en ce début de séance.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. LUPERTO À M. MARCOURT, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES P.M.E., DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES TECHNOLOGIES NOUVELLES, SUR « LA DÉLOCALISATION PAR SOLVAY DE SA PRODUCTION DE CARBONATE DE SOUDE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Luperto à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « la délocalisation par Solvay de sa production de carbonate de soude ».

La parole est à M. Luperto pour sa question.

M. Luperto (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le feuilleton se poursuit. La stratégie industrielle du groupe Solvay me préoccupe de

plus en plus. Je vous interpellais à cette tribune le 15 mai dernier avec la première information selon laquelle le groupe Solvay envisageait de mettre sur pied une joint-venture dans le cadre de sa filière PVC, ce qui laissait augurer un certain nombre d'éléments d'avenir peu rassurants pour les plus pessimistes par rapport à cette filière. Je pense que c'est en quelque sorte cela puisqu'un désengagement évident de Solvay en trois ans est prévu sur sa filière PVC, soit une sortie de Solvay sur ce métier historique.

Le deuxième élément concerne, il y a quelques jours, l'annonce de Solvay d'externaliser la production liée à la soude caustique, autre pilier important du métier de Solvay. Une fois encore, les plus pessimistes – et je finis par me ranger au rang de ceux-ci – voient dans cette annonce au nom d'une moindre productivité, d'une moindre rentabilité de la filière en Europe au profit des États-Unis dans ce cas-ci, la volonté de se désinvestir là aussi de l'Europe en général et, évidemment, de la Wallonie par voie de conséquence.

À cette même tribune, je vous interrogeais la fois dernière sur votre sentiment par rapport à cette joint-venture et sur ce que cela pouvait annoncer. Je suis informé par voie syndicale qu'il y a quelques jours, tant la CNE que le SETCa ont quitté la table du conseil d'entreprise au motif qu'ils ne disposaient pas de suffisamment d'informations pour pouvoir établir une vision claire du groupe par rapport, tant aux travailleurs qu'à leur situation et leur statut.

J'ai donc envie, à nouveau, suite à cette nouvelle intention de Solvay manifestée de manière très ouverte dans la presse et par ailleurs vis-à-vis des travailleurs, de vous interroger sur les garanties qui peuvent exister par rapport à la Wallonie et à ses travailleurs sachant qu'ici, c'est essentiellement le Portugal qui serait touché à raison de 450 travailleurs et à tout le moins, pas nécessairement des entreprises en Wallonie, aujourd'hui. J'aimerais également vous interroger sur les suites que vous aurez réservées à votre engagement pris devant le parlement, Monsieur le Ministre, de rencontrer le CEO du groupe Solvay, M. Clamadieu, par rapport à toutes ces préoccupations et, surtout, vous demander de quels éléments éventuellement rassurants par rapport à l'ancrage historique wallon de Solvay sur notre territoire on peut disposer.

Voilà les différentes questions que je souhaitais vous soumettre.

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

M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles. - Monsieur le Député, ce que vous avez indiqué – et la seule information tangible aujourd'hui – c'est qu'il n'y a pas, sur la table, de plan de restructuration de l'usine.

Vous comme moi connaissons bien l'usine de Jemeppe-sur-Sambre qui est un des sites les plus importants. Historiquement, je rappelle que Solvay - même si beaucoup pensent que c'est une *business school*, un château - vient de Charleroi et de sa région. Le bassin de la Sambre est donc un élément important.

Deuxièmement, nous savons que le groupe Solvay a connu une mutation importante avec le rachat de Rhodia et l'arrivée du CEO de Rhodia à la tête de cette entreprise.

Comme je l'ai indiqué, j'aurai des contacts avec les plus hautes autorités du groupe Solvay avant les vacances d'été. Il n'a pas été facile de concilier les agendas, mais ces réunions auront lieu.

Je partage votre inquiétude. Je ne peux pas rassurer là où je n'ai pas d'éléments. Je ne veux pas inquiéter non plus. Il est clair que les États-Unis, en exploitant le gaz de schiste, ont un avantage compétitif considérable face à l'Europe et que, lorsque l'on prend la chimie qui est un secteur qui consomme énormément d'énergie, on ne peut que constater qu'il est plus rentable de faire de la chimie aux États-Unis qu'en Europe. Cela risque de s'aggraver dans les années qui viennent, d'où la nécessité, au niveau de l'Europe, de mettre sur la table le problème du prix de l'énergie indépendamment de l'indépendance énergétique. Nous ne pouvons pas continuer à vivre la tête dans le sable en disant que l'on est indépendants du monde et que tout cela se passera sans nous. Aujourd'hui, je pense qu'il y a une clause de rendez-vous que nous devrons tous assumer et qui est l'avenir de l'industrie chimique.

Tout à l'heure, je répondrai à une question de M. Noiret sur la sidérurgie. J'apprends qu'elle a été retirée, mais je vais répondre quand même.

M. le Président. - Il ne vous reste que neuf secondes.

M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles. - Vous me couperez la parole quand vous le voudrez, Monsieur le Président.

Simplement, M. Tajani a raison mais l'énergie est un élément central. C'est dans le plan Tajani et aujourd'hui c'est une priorité de l'Europe sinon notre perte de compétitivité sera totale.

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

M. Luperto (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse bien que, forcément, elle ne comporte pas les germes rassurants que je souhaiterais y trouver. Si je le remercie, c'est parce que, sur la filière verre comme sur la filière chimique, je le trouve au rendez-vous des échéances qui se posent au groupe industriel. Je pense que son engagement a été clair sur sa volonté de rencontrer les plus hauts responsables de Solvay.

Manifestement, l'engagement sera tenu. Je l'en remercie et je suis persuadé que les travailleurs lui en seront également reconnaissants.

Néanmoins, si je dis que les germes rassurants ne se trouvent pas dans sa réponse, c'est parce que lui-même convient qu'un certain nombre de handicaps existent à l'égard de notre propre compétitivité. Il est inutile de dire que, sur un autre dossier qui nous a préoccupé l'un et l'autre ainsi que d'autres acteurs – à savoir le dossier du verre – l'analyse selon laquelle le handicap de compétitivité est lié au coût de l'énergie était une réalité. Ce handicap est déjà apparu.

Vous vous souviendrez qu'à l'occasion d'une des toutes premières interventions que j'ai faites dans cette assemblée sur la question du verre, j'en appelais déjà à la mise sur pied, ici, d'un groupe de travail sur le handicap de compétitivité que constituait le coût de l'énergie en Région wallonne et à mon sens, plus largement, en Belgique.

Je suis heureux d'entendre que ceci chemine.

M. le Président. - Monsieur Luperto, on accorde une minute pour une réplique.

M. Luperto (PS). - C'est court ! J'ajouterai alors très rapidement que je pense néanmoins que, dans ce contexte, il est important de travailler sur le conditionnement des aides données aux entreprises et sur les handicaps qui peuvent aussi exister notamment, par rapport,au chômage économique qui peut se retourner contre nous, indépendamment de ce qui fondait la base de la décision du chômage économique au départ.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES NOUVELLES FORMES D'OCCUPATION DU TERRITOIRE WALLON »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les nouvelles formes d'occupation du territoire wallon ».

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, à la faveur de l'actualité de cette semaine, on a pu lire dans la presse différentes propositions pour relever ce défi démographique, à savoir une augmentation projetée de 400 000 Wallons à l'horizon 2026.

D'aucuns se sont proposés de créer une nouvelle ville wallonne, à l'instar de ce qui avait été fait à Louvain-la-Neuve. Vous-même, Monsieur le Ministre, vous êtes rendu à Esch-sur-Alzette au Luxembourg et vous avez notamment participé à la projection d'un nouveau site industriel important en reconversion pour du logement.

M. Carnoy, Directeur de la Confédération Construction Wallonne, s'est lui aussi positionné en renforçant l'armature urbaine, en dynamisant les noyaux d'habitat et en demandant même que le Plan Horizon 2022 intègre cette proposition dans son développement.

Je sais qu'à la faveur d'une question d'actualité, on n'a pas l'occasion de développer longuement cette question qui mériterait certainement plus que trois minutes. Monsieur le Ministre, au niveau du Gouvernement wallon, a-t-on déjà arrêté une position, sachant que la Déclaration de politique régionale est plutôt à l'optimalisation et à la reconversion des sites industriels que le décret Sols en appelle à la dépollution de ces sites et a surtout veillé à ce que soient envisagées l'occupation et la reconversion de ces sites ?

Monsieur le Ministre, quelle est la position du Gouvernement wallon à ce sujet ? Quelle est votre prospective en la matière ? Comment va-t-on avancer par rapport aux différentes propositions qui nous ont été faites ces derniers jours ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, on est évidemment au cœur des discussions sur le schéma de développement de l'espace régional, le SDER, qui est en préparation au niveau du gouvernement et qui a déjà été discuté depuis un certain temps.

Dans ce cadre-là, dans le travail préparatoire au SDER, j'avais demandé une série de travaux au-delà des mécanismes de participation qui ont lieu - des réunions dans les différentes sous-régions, de la consultation des communes, et cætera. Il y a notamment eu un travail à l'Institut Destrée qui avait un peu caricaturé les différents scénarios de développement wallon pour forcer la réflexion, pour forcer la caricature jusqu'à réfléchir aux différents modes de développement. Évidemment, lorsque l'on envisage le développement du territoire et des activités sur ce territoire, on doit mettre en œuvre une série de curseurs et de mesures.

Un des scénarios est effectivement celui d'une ville nouvelle. C'est un scénario qui a des limites, c'est-à-dire que l'on pense assez vite au développement de la Ville de Louvain-la-Neuve. Je rappelle que Louvain-la-Neuve est d'abord arrivée par le déménagement d'une université et qu'elle s'est ensuite développée autour. Louvain-la-Neuve, aujourd'hui, c'est environ 20 000

habitants. Cela veut dire que si l'on prend et si l'on voit le délai qu'il faut pour concevoir une ville comme celle-là – ce qui coûte par ailleurs extrêmement cher parce qu'elle est sur dalle, et cætera – il faudrait environ trente villes nouvelles pour intégrer le défi démographique tel qu'il nous est annoncé dans les prochaines décennies.

A priori, nous ne sommes pas d'abord partis sur cette piste-là même si, bien entendu, il va s'agir, dans le SDER, d'intégrer un certain nombre de choses. D'ailleurs, le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur le projet de SDER. Maintenant, le dossier est prêt pour être effectivement décidé dans les prochaines semaines. Nous sommes plutôt partis - comme vous l'avez dit et comme la Déclaration de politique régionale l'évoque également - sur la reconstruction de la ville sur la ville. Vous citez par exemple Esch-sur-Alzette. C'est exactement cela qui se produit là. En d'autres termes, là où on a de l'ancienne urbanisation, de l'ancienne industrialisation, on recycle les territoires, on recoud des centres qui existent, on fait en sorte que l'on reconvertisse les territoires, plutôt que d'imaginer de nouvelles villes au départ de rien et au milieu des champs. Cela pose un problème pour l'agriculture, les transports, le coût, mais aussi pour le fait que les habitants de Wallonie – dont on sait qu'il y aura une augmentation démographique très importante dans les prochaines décennies – n'ont pas forcément tous envie d'aller dans un endroit ou même dans plusieurs endroits que l'on définirait. Ils seront diffus sur l'ensemble du territoire. C'est notamment le vieillissement de la population qui va générer cette augmentation du nombre de logements.

Effectivement, nous n'avons pas retenu cette piste de création d'une ville nouvelle comme la solution au problème démographique. Nous sommes plutôt dans une piste de restructuration du territoire et de recentrage vers les lieux où des moyens de communication et des services sont aujourd'hui existants.

C'est un vaste débat. Ce débat va notamment se poursuivre lorsqu'il y aura l'enquête publique sur le SDER. Je trouve que c'est une très bonne chose qu'il y ait, d'une part, un consensus pour lutter contre la dispersion de l'habitat et, d'autre part, aujourd'hui, une prise de conscience généralisée de l'enjeu démographique qui est devant nous, ce qui, il y a trois, quatre années, n'était pas présent dans les esprits.

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

M. Senesael (PS). - Merci pour l'analyse de ces nouvelles dont le fait d'envisager l'occupation du territoire wallon, concrétisée par les éléments du SDER que vous venez de rappeler et qui fera l'objet, à n'en point douter, d'une consultation au niveau des communes mais également au sein de notre commission. Ce sera l'occasion de penser – parce que je reviens un peu avec l'horizon 2022 dont j'avais tout à l'heure mentionné l'existence – au niveau d'intégration dans ce plan des différentes analyses pertinentes dont vous venez de faire mention.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. BAYET À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE NOUVEAU CONTRAT DE GESTION DE LA SPAQUE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Bayet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le nouveau contrat de gestion de la SPAQuE ».

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

M. Bayet (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, on sait que, sous votre plume, le gouvernement est en train de travailler sur le renouvellement du contrat de gestion de la SPAQuE.

Si mes informations sont bonnes, vous en avez discuté au Comité ministériel restreint la semaine passée. Vous devez déposer demain une note d'orientation sur le renouvellement.

Je voudrais revenir plus spécifiquement sur l'article de presse publié dans *La Libre Belgique* la semaine passée, dans lequel on apprend que vous souhaitez confier le recouvrement des coûts de la dépollution des sols à la SPAQuE. Là, encore une fois, si mes informations sont bonnes, je pense que c'était déjà prévu dans le précédent contrat mais qu'il y avait un problème juridique pour qu'une société telle que la SPAQuE puisse agir pour le compte de la région et réclamer ces coûts.

Monsieur le Ministre, où en est-on ? Sur quelle base juridique va-t-on maintenant pouvoir organiser cette mission ? Faut-il modifier un décret ? Lequel ? Allez-vous en créer un autre ?

Par ailleurs, j'ai lu que vous souhaitiez améliorer l'information entre votre administration et la SPAQuE. Je ne peux pas vous en vouloir. Je pense qu'un peu plus de coordination et de transversalité ne peut être qu'une bonne chose. La SPAQuE, même si vous en avez la tutelle, ce n'est pas directement votre administration. Je voudrais savoir comment vous allez baliser cet échange d'informations puisqu'il ne faudrait pas que cela alourdisse les procédures ou que cela allonge les délais. Si l'on regarde le travail de la SPAQuE, ces dix dernières années, ce sont 500 millions d'euros d'investissement, mais ce sont 550 ha qui ont été remis dans le secteur économique. Je pense qu'elle travaille bien et qu'il faut lui laisser une certaine marge de manœuvre, en tout cas un peu plus de liberté qu'une administration habituelle.

Pour ma troisième question, Monsieur le Ministre, je voudrais revenir sur le rapport PwC dans lequel j'ai lu que ce rapport serait en contradiction avec l'article 5 du décret de 2004 – puisque je dois retenir par cœur – sur les contrats de gestion et d'information. Évidemment, si le contrat de gestion de la SPAQuE est élaboré sur base du rapport de PwC, certains pensent que les actions de la SPAQuE deviendraient illégales puisqu'elles n'auraient pas une base légale suffisante. Pouvez-vous me donner votre avis et me dire comment cela va se passer ?

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, vous êtes bien informé.

Effectivement, demain le gouvernement doit discuter à la fois de la note d'orientation du contrat de gestion de la SPAQuE mais aussi de la révision du décret Sols, puisque vous parlez de base légale. Nous avons effectivement une discussion en cours sur les modalités précises du décret Sols, non pas pour tout changer, mais parce que, suite à la mise en œuvre de ce décret adopté sous la précédente législature, sont apparus deux ou trois éléments qu'il était utile de remettre en question sous cette législature,

Les choses sont liées puisque, évidemment, on travaille dans le même dossier de la gestion et de la réhabilitation des sols.

Il est bien entendu que la SPAQuE accomplit un travail extrêmement important, de grande qualité. Elle est subventionnée de manière très importante dans le cadre du Plan Marshall 2.vert et l'était déjà dans le cadre du premier Plan Marshall, pour de la reconversion de sites pollués, ce qu'elle fait avec brio. C'est reconnu par tout le monde.

Là où nous en sommes aujourd'hui, c'est simplement à l'élaboration d'un nouveau contrat de gestion qui doit être finalisé dans les prochaines semaines puisque l'ancien arrive à échéance. Dans ce cadre-là, il y a eu, d'une part, les étapes préliminaires d'évaluation du contrat précédent. Ce sont les rapports auxquels vous faites allusion. Il y a eu un certain nombre de réunions et de discussions avec la SPAQuE elle-même. Le gouvernement va être amené à se positionner sur le contenu du contrat de gestion et, éventuellement, sur certaines articulations juridiques en lien avec le décret Sols qui est également en discussion.

Ce n'est pas une remise en cause fondamentale. Certains éléments que vous avez cités sont évoqués. La question du recouvrement est très importante. Il n'est pas forcément central de savoir qui l'a fait, mais ce qui est essentiel – et le gouvernement doit l'organiser au mieux – c'est qu'un acteur organise cela de la manière la plus efficace possible, parce qu'il faut recouvrer les sommes d'argent très importantes qui doivent être payées par ceux qui sont responsables de la pollution et pour lesquels la SPAQuE réalise la dépollution, mais aux frais de la région dans un premier temps. Il est essentiel d'organiser ce recouvrement. C'est cette discussion-là qui est en cours. C'est vrai que différentes modalités possibles n'ont pas encore été tranchées par le gouvernement.

Deuxièmement, il y a effectivement toute la procédure, puisque la SPAQuE bénéficie de procédures tout à fait simplifiées pour mettre en œuvre la dépollution des sols au plus vite, ce que je souhaite également. Il faut que les procédures soient suffisamment solides sur le plan juridique et suffisamment saines sur le fait que les différents acteurs, les différents rôles des uns et des autres soient bien établis et qu'il n'y ait pas de risque, à aucun moment, que l'on ne puisse mettre cette procédure en cause.

Ce sont ces discussions-là qui sont en cours. Elles n'ont pas lieu d'être particulièrement polémiques et elles ne mettent pas en cause la qualité du travail de la SPAQuE. C'est, au contraire, pour consolider son travail dans les prochaines années.

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

M. Bayet (PS). - Je voulais remercier M. le Ministre pour sa réponse et lui dire que l'on ne peut que le soutenir dans sa volonté de recouvrer les coûts de la dépollution des sols de la part des pollueur. Cela me semble bien clair.

En ce qui concerne les aspects juridiques, j'entends bien que tout n'est pas encore tranché et j'attends donc avec impatience que sa note arrive jusqu'au parlement pour que l'on puisse en discuter de manière plus technique au sein de notre commission.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. PIRLOT À M. MARCOURT, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES P.M.E., DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES TECHNOLOGIES NOUVELLES, SUR « L'ANNONCE DE SOIXANTE-SIX LICENCIEMENTS PAR FEDERAL MOGUL À AUBANGE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Pirlot à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « l'annonce de soixante-six licenciements par Federal Mogul à Aubange ».

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

M. Pirlot (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaitais en effet vous

interroger sur une bien mauvaise nouvelle qui frappe le sud de la Province de Luxembourg avec l'annonce de la direction de Federal Mogul, entreprise leader mondial en fabrication d'essuie-glaces et qui est basée à Aubange, du le déclenchement de la procédure Renault.

C'est une annonce surprenante puisqu'en février dernier, la même direction de l'entreprise annonçait qu'aucune menace ne pesait sur l'emploi, en demandant notamment aux travailleurs, comme par hasard, de faire à nouveau des efforts en matière de diminution des coûts liés à la productivité.

La direction vient donc d'annoncer cette procédure. Ce sont non seulement 66 emplois statutaires qui sont concernés sur les 280 qu'emploie l'entreprise en question, mais également 30 contrats intérimaires qui ne seront pas reconduits.

J'ai envie de dire que c'est une annonce pour le moins surprenante puisque l'entreprise est en plein emploi, qu'une nouvelle ligne automatisée devrait ouvrir en septembre et que les salariés n'ont pas hésité en matière d'heures supplémentaires ou de travail pendant le week-end.

Mes questions sont simples : avez-vous été informé de la mise en œuvre de cette procédure ? Avez-vous rencontré la direction et/ou les syndicats ? Je noterai au passage que les syndicats souhaitent en tout cas que, pour une partie du personnel qui sont des personnes de plus de 50 ans, on puisse au moins espérer négocier des prépensions.

Dernière question : cette entreprise a-t-elle, d'après vos informations, bénéficié d'aides wallonnes au cours des dernières années ?

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

M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles. - Monsieur le Député, il s'agit d'une annonce qui nous touche tous et, une fois de plus, qui nous fait penser aux familles de ces gens, de l'ensemble des travailleurs d'ailleurs car, quand une annonce pareille arrive, ce sont tous les travailleurs qui se sentent concernés.

C'est une entreprise qui a connu plus de 500 personnes au travail et qui, si le plan se réalise, devrait tomber à un peu plus de 200 personnes, 220 pour être précis.

Nous savons tous que le secteur de l'automobile connaît une mutation importante. Je ne dois pas rappeler Ford Genk. Nous venons d'aborder incidemment Sekurit à Auvelais. Dans l'automobile, tous les fabricants de composants sont touchés par l'absence de consommation d'automobiles sur notre continent et spécialement dans l'ouest de l'Europe.

Pour répondre à vos questions, non je n'ai pas été contacté par l'entreprise. Je suis évidemment disponible pour le faire. Sur les aspects plus sociaux, c'est mon collègue en charge de l'emploi qui sera le mieux à-même d'y répondre.

Deuxièmement, ce qui est clair, c'est qu'il y a un certain nombre de dossiers en cours à l'examen chez nous. Cela nous donne un certain élément d'étonnement par rapport à la décision puisque des dossiers de prototypage étaient introduits, des dossiers d'investissement étaient introduits. Je compte donc solliciter la direction pour qu'elle vienne expliquer la stratégie.

On sera toujours dans une position très délicate, je tiens à le dire clairement. Doit-on sanctionner l'entreprise qui se restructure ou doit-on l'accompagner pour qu'elle reste avec les autres travailleurs ? C'est une question pour laquelle je n'ai pas de réponse aujourd'hui, mais que je compte poser à la direction pour déterminer quelle attitude nous prendrons dans les dossiers qu'elle a soumis à la région.

En tout cas, je suis à la disposition des responsables politiques locaux, des organisations syndicales et de l'entreprise pour voir comment on peut aider à surmonter cette nouvelle difficulté.

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

M. Pirlot (PS). - Je remercie M. le Ministre. Ce qui m'a frappé, c'est simplement la déclaration de la direction qui signale que toutes les mesures prises depuis les dernières années ne sont pas de nature à rassurer les actionnaires – c'est un air de déjà vu – et à permettre la rentabilité de Federal Mogul qui est pourtant le leader mondial incontesté de la fabrication d'essuie-glaces.

Je pense, pour élargir le débat, qu'au-delà de cet exemple, il y a une nécessité pour les acteurs socio-économiques de la Province de Luxembourg de réfléchir au développement futur de notre province.

Nous avons de nombreuses multinationales qui sont présentes dans le sud-Luxembourg et je crois que cela devient malheureusement un facteur de faiblesse quand on connaît les tentations de licenciement mais aussi de délocalisation de ces multinationales. Nous devrons - j'en ai l'intime conviction - tenter de renforcer notre tissu de PME qui sont beaucoup plus garantes de la stabilité économique de notre région. Je tenais à souligner le travail qui a été effectué par le Ministre Marcourt au cours des dernières années à ce niveau-là .

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. FOURNY À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES DÉCLARATIONS CONTRADICTOIRES CONCERNANT LE PROJET DE PARC ÉOLIEN À HERBET »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Fourny à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les déclarations contradictoires concernant le projet de parc éolien à Herbet ».

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

M. Fourny (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaitais vous interroger sur la problématique d'une étude actuellement en cours concernant l'implantation d'éoliennes à Herbet, Commune de Durbuy en Province de Luxembourg.

Quelle n'a pas été ma surprise de découvrir dans la presse – et les riverains, les habitants de Durbuy – un article indiquant que la Sénatrice Ecolo Cécile Thibaut, flanquée de membres de la locale Ecolo du coin, ainsi que M. Jean-François Gerkens, spécialiste politique du parti semble-t-il, a indiqué, concernant ce futur projet en cours d'étude d'incidences : « Jamais il n'y aura d'éoliennes à Herbet ».

Et d'expliquer que la cartographie ne le permettait pas, d'expliquer que la carte Feltz – qui n'est plus d'actualité – ne le permettait pas, d'expliquer que le cadre éolien ne le permettait pas et les opposants dans l'assemblée de venir avec le journal qu'ils ont reçu quelques mois auparavant avec la cartographie de la Wallonie laissant paraître, sur la région de Durbuy et Herbet en particulier, un point vert permettant l'établissement d'éoliennes et de dire : « Vous tentez de nous expliquer n'importe quoi et de nous faire croire que, demain, il n'y aura pas d'éoliennes alors que la cartographie défendue par votre ministre le prévoit ».

Et la Sénatrice Ecolo Mme Thibaut d'affirmer : « Vous savez, le petit point vert que vous avez là, il n'est pas suffisant pour pouvoir accueillir au moins cinq éoliennes parce que le minimum c'est cinq. Ne vous tracassez pas, c'est un point sur une carte, c'est un point dans une gazette, jamais il n'y aura d'éoliennes ».

Vous comprenez que les gens, constatant ces éléments de fait et de tels propos venant de telles éminentes personnes, se sont sentis confortés dans leur position d'opposition à l'égard de ce parc éolien.

Patatras ! Le lendemain, à la suite de cet article, le promoteur réplique et dit : « Écoutez, enquête publique, nous avons présenté le projet, nous sommes sûrs de notre coup – étude de vent, l'étude est sérieuse, elle permet l'implantation, cela a été validé et l'étude d'incidences est en cours – ce projet est donc extrêmement sérieux, très coûteux et nous vous garantissons donc que l'étude tiendra compte des remarques des riverains, mais effectivement, nous pouvons implanter des éoliennes à Herbet ».

Monsieur le Ministre, j'aimerais savoir quelle est votre position par rapport à de telles déclarations qui paraissent semer la confusion par rapport à ce que les riverains peuvent attendre, l'opinion des uns et des autres et surtout la position d'un parti politique qui affirme clairement dans le cadre d'une enquête publique que non, jamais il n'y aura d'enquête publique à un endroit déterminé alors que toutes les données permettent, tant au niveau d'une ancienne procédure antérieure que de la cartographie nouvelle ainsi que le cadre éolien, de pouvoir entamer ne fût-ce que les démarches d'une étude.

J'aimerais entendre, face à ces contradictions, la position de votre cabinet par rapport à cette situation.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, merci pour cette importante question.

J'ai bien lu vos différentes interpellations. Il s'agit d'un projet de parc éolien d'un promoteur. Je ne sais pas si vous êtes intéressé par la réponse d'un promoteur qui a effectivement développé un projet, qui l'a mis à étude d'incidences dans le cadre légal existant. Il l'a mis à étude d'incidences, laquelle n'est pas encore terminée - je pense qu'elle est attendue pour le mois de novembre - et pour laquelle il n'y a pas encore de procédure de demande de permis entamée. À ce stade, on est effectivement sur une procédure de permis, comme vous le savez.

Dès lors, il m'est assez difficile de me prononcer à ce stade sur cette demande de permis, en tout cas de manière définitive.

Deuxièmement, vous évoquez les déclarations des uns et des autres, la tenue de réunions, et cætera. Je pense que les élus sont libres. Il y a longtemps que j'ai appris à prendre en compte et à lire ce que les uns et les autres disent dans toutes sortes de situations. Chacun peut parler et avoir son avis. Il est clair que la procédure d'obtention du permis ou non, en tant que telle, se déroulera selon les mécanismes légaux et qu'il y aura instructions par l'administration sur base de la législation existante et éventuellement recours auprès du ministre sur base de la législation existante.

Pour ce qui concerne la carte de référence à laquelle vous faites allusion, c'est d'une part, une carte qui n'est pas encore adoptée définitivement. Vous savez qu'elle suscite débat. D'autre part, c'est une carte qui, de toute façon, n'est pas une carte d'exclusion pour les autres

zones. Il s'agit simplement de la mise en carte des différents critères qui ont été adoptés par le gouvernement comme cadre de référence. Les projets sont donc examinés sur base des balises précises du cadre de référence au cas par cas, ils seront simplement traduits. C'est une réalité et cela ne traduit pas rien du tout. Il est tout à fait légitime pour les uns et les autres de se dire que, sur cette base-là, il y a telle ou telle probabilité de réussite. Cependant, dans la réalité de l'instruction des dossiers des permis, ils sont octroyés ou non sur base de l'instruction par l'administration et, ensuite, du respect des différentes balises. Ce sera selon cette méthode que nous travaillerons également dans le cadre de cette demande qui n'en est, à ce stade, qu'à la réalisation de l'étude d'incidence.

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

M. Fourny (cdH). - La réponse de M. le Ministre permet de clarifier la situation et d'indiquer qu'il y a un cadre légal dans lequel la procédure doit s'inscrire et donc qu'il n'y a pas de consultation parallèle ou partisane qui pourrait intervenir dans l'instruction des dossiers. Je ne peux évidemment que m'en réjouir et me réjouir aussi du fait d'avoir, au travers de sa réponse, rectifié les inexactitudes ou en tout cas les éléments non fondés qui ont été développés dans le cadre de cette réunion publique qui était manifestement orientée et qui a laissé des espoirs très peu fondés dans le chef des opposants liés à ce parc éolien.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME CORNET À M. ANTOINE, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION ET DES SPORTS, SUR « UN INCIDENT SURVENU DANS UNE HABITATION PRIVÉE PRÈS DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Cornet à M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports, sur « un incident survenu dans une habitation privée près de l'aéroport de Charleroi ».

La parole est à Mme Cornet pour poser sa question.

Mme Cornet (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, un incident est survenu à proximité de l'aéroport de Charleroi la semaine dernière et concerne la propriété d'habitants de Jumet, propriété limitrophe de l'aéroport. Il semble que, dans une phase d'atterrissage, un avion ait provoqué des dégâts à la toiture des maisons de ces personnes dans la mesure où des tuiles ont chuté et où la faîtière du toit s'est soulevée.

La police a été requise sur les lieux. Elle a ensuite fait appel à la police aéroportuaire du SPW et de toute évidence il semble que les dégâts aient bien été causés par un avion. Il apparaît également que l'assurance de ces personnes n'intervient pas dans de telles circonstances.

J'aimerais savoir si de tels incidents sont fréquents et quel dispositif est prévu dans ces situations. J'aimerais également savoir si vous pouvez nous faire part des évolutions que ce dossier a connues. Je vous remercie.

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

M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. - Madame la Députée, l'incident est bel et bien survenu tel que vous le relatez. En effet, le 3 juin, une famille de Jumet a constaté, par le témoignage d'un de ses voisins, que différentes tuiles avaient glissé de son toit, ouvrant ainsi celui-ci aux intempéries.

Immédiatement, les propriétaires ont alerté notre Direction générale des transports, le SPW, qui s'est rendue sur place et qui a ensuite fait appel à la police aéronautique pour procéder au constat d'usage.

Plusieurs hypothèses ont été soulevées. La famille considérait que, probablement, un objet était tombé de l'avion. On a donc fouillé le grenier et on n'a strictement rien trouvé. Ensuite, constatant qu'il y avait peut être – je vous relate les faits tels qu'ils m'ont été communiqués – une corrélation entre l'atterrissage d'un avion et les dégradations à la toiture, BSCA a immédiatement posé un geste significatif puisqu'il a pris totalement en charge les réparations d'urgence, c'est-à-dire le replacement des tuiles défaillantes. À ce moment-là, on a constaté que la sous-toiture posait elle aussi des problèmes. Vous pensez bien qu'il doit y avoir une enquête complémentaire pour savoir si la sous-toiture a elle-même été dégradée du fait du passage de l'avion ou s'il s'agit d'autres causes liées à la vétusté ou que sais-je encore. Une enquête et une expertise sont en cours sur le sujet.

Pour compléter votre information, Madame Cornet - je vous aurai appris quelque chose, le 6 juin - une autre famille s'est plainte d'un glissement de tuiles et, là aussi, comme pour le 3 juin, BSCA – même si la corrélation n'est pas établie entre le passage d'un avion et la chute des tuiles – a d'ores et déjà pris en charge les réparations d'urgence.

Je voudrais rassurer la région de Charleroi : les tuiles ne tombent pas comme cela puisque le seul accident – ou le seul incident plus exactement de cette nature – remonte, et il est unique, à 2009. Depuis que l'aéroport existe, nous avons dû constater trois chutes de tuiles. L'incident est suffisamment important pour qu'on le prenne totalement et très sérieusement en considération. L'indemnisation a été versée. Maintenant, vous comprendrez que l'aéroport cherche à établir une relation, surtout s'il s'agit de travaux plus conséquents, parce que nous voulons avoir une certaine forme de

certitude, mais j'ose dire que tous les services ont réagi en temps utile, que ce soit le SPW, BSCA ou la police. Voilà déjà une garantie supplémentaire pour les riverains dont, vous le savez, nous nous occupons, puisque nous en sommes aujourd'hui, à Liège et à Charleroi, à 9 013 familles aidées dont on a acquis ou insonorisé l'habitation.

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

Mme Cornet (MR). - Ma réponse sera rapide, Monsieur le Président. Je remercie M. le Ministre de sa réponse. Je salue la diligence des services appelés à intervenir en de telles circonstances, qu'il s'agisse de BSCA ou de la police aéroportuaire. Je me réjouis d'apprendre que peu d'incidents sont à dénombrer depuis la mise en service de l'aéroport. Trois incidents, c'est peu, mais cela demande tout de même que l'on s'intéresse à ce genre de problème et que l'on y réponde de manière circonstanciée. Je ne peux imaginer que, systématiquement, BSCA aille de sa poche pour réparer les dégâts sans autre exercice de réflexion par rapport à une question comme celle-là. Je vous remercie.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. MOUYARD À M. DEMOTTE, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT WALLON, SUR « LA SÉLECTION DES DIPLOMATES DE WALLONIE-BRUXELLES INTERNATIONAL (WBI) »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Mouyard à M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon, sur « la sélection des diplomates de Wallonie-Bruxelles International (WBI) ».

M. le Ministre Furlan répondra en lieu et place de M. le Ministre-Président Demotte.

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

M. Mouyard (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je suis vraiment triste que ce soit le Ministre Furlan qui ait à répondre à cette question relativement embarrassante pour le gouvernement Olivier tant il traîne ce problème depuis maintenant plusieurs années.

Faisons un bref rappel. Tout simplement, il y a eu le concours diplomatique pour remplacer dans différents endroits du monde, les diplomates de WBI avec lesquels nous avons des collaborations. À l'époque, le gouvernement a décidé de se réserver quatre postes de haut représentant qu'il pourra désigner de manière peut-être arbitraire. Je dis « peut-être » puisque maintenant, depuis plusieurs années, on en parle. Le gouvernement, par la voix du ministre-président, jure ses grands dieux que ce n'est pas le cas, que, simplement, on a une procédure un peu différente tant ces postes sont spécifiques.

Dans le concours diplomatique qui a eu lieu, il suffisait, pour ces postes également, d'avoir des critères bien spécifiques et on aurait pu choisir les personnes en question. Je disais donc que le gouvernement Olivier est ennuyé et traîne cela depuis quelque temps maintenant. Il vient donc de trouver ce qui paraît être une parade, à savoir la création d'une commission de désignation qui aurait un air plus ou moins sérieux. Il est vrai que les critères qui sont mis pour la sélection ont l'air tout à fait sérieux. Par contre, les membres du jury qui devront à ce moment-là désigner ces hauts représentants sont très politiques et on voit vers où on pourrait donc aller.

Première question : pourquoi n'a-t-on pas tout simplement fait le choix de ces hauts représentants à travers le concours diplomatique qui a été organisé ? À ce stade, à ce jour, nous n'avons encore eu aucune réponse par rapport à cela. Dernièrement, répondant à une de nos questions plus ou moins similaire au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, M. le Ministre-Président a reconnu qu'il s'inspirait d'un arrêté du gouvernement de 2008 - l'article 5 exactement, sur le statut des travailleurs de WBI - pour mettre en place ce mode de sélection. Mais on sait justement qu'en 2008, cela a été mis en place pour favoriser certains copinages et mettre en place certaines personnes. Maintenant, tout le monde est bien au courant.

C'est donc bien la preuve qu'aujourd'hui, c'est la volonté du gouvernement de refaire le même exercice et donc de pouvoir, à mon sens, recaser quelques amis politiques dans des fonctions prestigieuses à l'étranger puisqu'à ce jour, vous n'avez jamais su prouver le contraire, sauf si aujourd'hui vous avez de nouveaux éléments à me donner.

M. le Président. - Merci, Monsieur Mouyard.

M. Mouyard (MR). - Et si c'est le cas, je serai à votre écoute. Je vous remercie.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Furlan pour rapporter la réponse du Ministre-Président Demotte.

M. Furlan, Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville, en lieu et place de M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon. - Avant de répondre, Monsieur le Président, a-t-on des nouvelles de Pierre Hazette ?

M. Mouyard (MR). - Ce qui a été fait par le passé, en ce compris par nous, n'est pas forcément une bonne chose.

(Rumeurs et rires)

Et j'ai eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises.

M. le Président. - Votre réponse, Monsieur Furlan.

M. Furlan, Ministre des Pouvoirs locaux et de la

Ville, en lieu et place de M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon. - Monsieur le Président, chers collègues, vous me permettrez de saluer quelques représentants de mon arrondissement qui sont venus visiter le parlement. Je profite de l'occasion pour les saluer bien bas.

Vous avez fait la réponse ! Tout d'abord, c'est une curieuse question d'actualité, parce qu'elle est basée sur un article de *L'Écho* du 5 juin, si mes souvenirs sont bons, alors que la décision du gouvernement date du 6 juin. Donc, maintenant, les questions d'actualité sont anticipées. Vous voyez donc un peu le paradoxe de cette question.

Oui, la procédure est scrupuleusement respectée. Elle se base sur un arrêté du 5 décembre 2008 si mes souvenirs sont bons. Il s'agit de désigner quatre représentants à l'étranger qui sont des contractuels – non pas statutaires, mais des contractuels – qui doivent remplir une lettre de mission. Ils sont sélectionnés par une commission paritaire de sélection, composée de dix personnes, dont cinq qui émanent du gouvernement et cinq qui émanent d'organismes extérieurs parmi lesquels on retrouve le SPF Affaires étrangères, le Comité économique et social, l'AWEx, parmi lesquels encore, on retrouve un certain nombre d'universités.

Au terme de cette procédure de sélection, un classement sera établi à destination du gouvernement qui devra, il est vrai, choisir parmi les gens qui auront réussi cette épreuve de sélection, les personnes qu'ils considèreront comme étant le mieux à-même de représenter la Wallonie à l'étranger.

Vous voyez, Monsieur le Député, chers collègues, il n'y a pas là de quoi fouetter un chat. Je pense que c'est une procédure correcte, transparente et qui convient à l'ensemble des membres du gouvernement. Je le pense.

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

M. Mouyard (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse. Jamais, jusqu'à présent, après de multiples questions sur le sujet – je ne suis pas le seul – le gouvernement n'a encore répondu sur le fait d'avoir fait une procédure différente pour ces postes.

Ces postes sont de temps en temps au nombre de trois et de temps en temps au nombre de quatre. Les chiffres varient d'une réponse à l'autre et vous exhumez le fameux arrêté du 5 décembre 2008 qui avait justement été créé pour certaines situations auxquelles vous avez fait allusion tout à l'heure. Chaque parti en a profité à l'époque, Je pensais franchement que le gouvernement Olivier avait envie de montrer, en termes de gouvernance, un visage un peu plus nouveau, un peu plus progressiste dirais-je, mais visiblement, tel n'est pas le cas et c'est bien dommage.

M. le Président. - La question d'actualité de M. Noiret à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles sur « le plan de la Commission européenne visant à assurer un avenir à la sidérurgie » est retirée.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME PÉCRIAUX À M. MARCOURT, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES P.M.E., DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES TECHNOLOGIES NOUVELLES, SUR « LA FERMETURE ANNONCÉE DU SITE DE PRODUCTION DE DÉLIFRANCE À NIVELLES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Pécriaux à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « la fermeture annoncée du site de production de Délifrance à Nivelles ».

La parole est à Mme Pécriaux pour poser sa question.

Mme Pécriaux (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, Délifrance, que nous connaissons tous au travers de ces petits pains précuits, annonce la fermeture de son unité de production de Nivelles, unité belge de production.

Monsieur le Ministre, ma question sera très simple et très courte : j'aurais voulu savoir si, avant cette information de fermeture, vous aviez eu des contacts avec la direction et si la direction avait effectivement pris des contacts avec votre cabinet pour essayer de trouver des solutions alternatives à la fermeture de cette unité de production, puisqu'il s'agit là de 80 travailleurs qui pourraient perdre leur emploi.

Nous avons également pu lire dans la presse d'hier que cette unité de production était finalement programmée puisque plus aucun investissement n'avait été réalisé au niveau de l'achat de matériel compétitif.

J'aurais donc voulu savoir si vous aviez eu des contacts préalables à l'annonce de cette fermeture. Merci.

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

M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles. - Madame la Députée, nous n'avons pas reçu, en tout cas au cabinet de l'économie, la moindre information sur cette intention de fermeture qui touche effectivement 80 emplois sur les 125 qui y sont présents.

Ce que j'ai appris depuis cette annonce, c'est que l'usine ne tournait plus qu'à un tiers de sa capacité – ce qui correspond assez bien d'ailleurs au volume qui doit

être conservé – et qu'il y avait une détérioration de la compétitivité liée, d'une part, au fait que le prix des matières premières s'était envolé et, d'autre part, au fait que – et vous l'avez vous-même souligné dans votre question – l'entreprise n'a plus fait l'objet d'aucun investissement de manière à suivre l'évolution technologique et a donc vu sa rentabilité se détériorer par le fait même de son propriétaire.

Nous sommes touchés par cette difficulté supplémentaire parce qu'elle va aussi toucher un certain nombre de travailleurs à plus faible qualification. Ils ne le sont pas tous, mais une partie le sont. Deuxièmement, parce que cela vient s'ajouter à une longue litanie dans cette région qui touche non seulement le sud de la Province du Brabant wallon, mais aussi la Province de Namur et la Province de Hainaut. C'est un élément négatif.

Je suis à disposition pour aborder les choses. Il semble que la direction indique que nous sommes dans un marché de plus en plus compétitif. Il est vrai que l'on voit un certain nombre de magasins de la grande distribution faire des produits de boulangerie, des produits d'appel extrêmement concurrentiels. Il y a probablement une réflexion à avoir. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour aider, mais nous n'avons pas été sollicités à ce jour ni par la délégation syndicale, ni par l'entreprise. La décision date seulement d'hier. Je suis en tout cas à leur disposition.

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

Mme Pécriaux (PS). - Je tiens à remercier M. le Ministre pour sa réponse, pour sa disponibilité également. Je sais qu'un conseil d'entreprise est prévu demain. Je resterai attentive aux suites annoncées. Comme M. le Ministre le faisait remarquer, Nivelles est proche du Hainaut et beaucoup de Seneffoises et Seneffois travaillent dans cette entreprise.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME LINARD À M. DI ANTONIO, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA NATURE, DE LA FORÊT ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ATTRIBUTION D'UN MARCHÉ RELATIF À LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Linard à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'attribution d'un marché relatif à la cartographie du bruit ».

La parole est à Mme Linard pour poser sa question.

Mme Linard (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la presse nous apprend qu'une plainte pour corruption aurait été déposée à l'encontre d'un agent de la Direction générale des routes wallonnes, par un soumissionnaire dans le cadre du marché de la cartographie du bruit le long des routes wallonnes.

En effet, il semblerait que le cahier spécial des charges aurait été volontairement modifié ou adapté en faveur d'un autre soumissionnaire qui aurait, depuis, remporté le marché. Si ces faits sont avérés, il est clair qu'ils violent le principe de bonne administration et qu'ils pourraient être qualifiés – ou relever – de corruption. En parallèle au dépôt de la plainte, le Conseil d'État a été saisi de l'affaire. Il a remis sa décision et a suspendu la décision d'attribution du marché, puisqu'il a jugé cette décision irrégulière.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous faire le point sur cette situation et nous dire ce qu'il en est exactement de ces faits ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Madame la Députée, il s'agit de l'attribution d'un marché relatif à la cartographie du bruit pour les routes – entre trois et six millions de véhicules par an – marché qui avait été réalisé en 2011. Il y a eu recours d'un des trois soumissionnaires. Un soumissionnaire écarté est allé en justice et a obtenu gain de cause le 7 février 2012, notamment au Conseil d'État.

Suite à cela, j'ai signé les notifications de non-attribution du marché et j'ai confié à un autre service du SPW la charge de réaliser un nouveau cahier de charges. C'est d'ailleurs un service qui est directement sous la présidence du directeur général, lequel pilote cette cellule. Nous devrions avoir un nouveau cahier de charges pour pouvoir réattribuer les marchés sous peu.

Dans la foulée de la décision du Conseil d'État, j'ai également rappelé aux services du SPW les règles à respecter en matière de cahier de charges et de marchés publics, des règles qui sont bien connues de tous.

Comme vous le dites, le soumissionnaire écarté ne s'est pas contenté de cette décision. Il a porté plainte. Aujourd'hui, une enquête plus détaillée est en cours au pénal sur les agissements d'un des membres du SPW qui aurait éventuellement falsifié ce cahier de charges.

Je n'ai pas plus d'informations sur cette partie-là, c'est du ressort de la justice. Nous avons pris les dispositions en interne en termes d'organisation de ce genre de travaux pour que les personnes concernées n'aient plus à traiter ce genre de dossier tant que toute la clarté n'est pas faite sur celui-ci.

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

Mme Linard (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour ces précisions. Je le remercie d'avoir agi fermement quant à cette histoire. Il serait malheureux de laisser croire que des pratiques de ce type-là peuvent encore être menées aujourd'hui en Wallonie. La justice va faire son travail mais, au sein de notre administration, le message a été clair.

DÉBAT SUR « L'INSTALLATION D'ÉOLIENNES LE LONG DES AUTOROUTES », EN APPLICATION DE L'ARTICLE 137.2 DU RÈGLEMENT

M. le Président. - L'ordre du jour appelle le débat sur « l'installation d'éoliennes le long des autoroutes », en application de l'article 137.2 du règlement.

Je vous rappelle rapidement le cadre organisationnel de ce débat : cinq minutes d'intervention par groupe politique, trois minutes pour un député indépendant, quinze minutes de réponses pour le gouvernement et deux minutes de répliques par groupe politique.

Ont demandé à prendre la parole dans ce débat : MM. Crucke, Stoffels, Mmes Cremasco, Moucheron.

La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, quand on parle de l'éolien, on s'attend à parler d'un ministre qui vient de nous quitter, le Ministre Henry qui a en charge l'Aménagement du territoire. J'entends d'ailleurs M. Fourny, expert en la matière, nous rappeler que le gouvernement s'était mis d'accord sur un cadre légal – c'étaient les termes employés. Il sera légal quand on l'aura avalisé au parlement ou qu'un décret l'aura entériné. Il est clair qu'il fait l'objet d'un accord au sein de la majorité, tout le monde sachant ce que veut dire un accord au sein de la majorité.

On peut également s'attendre à interpeller le Ministre Nollet, entre autres sur les certificats verts, sur la manière de digérer tout cela. Aujourd'hui, quand on pense éolien, il faut également penser au Ministre Di Antonio. Je ne sais pas ce que cela donnera lorsque les ténors du gouvernement – les Ministres Antoine et Marcourt, le Ministre-Président Demotte – s'empaleront sur ce dossier.

(Réactions dans l'assemblée)

Oui, s'empaleront ! C'est ce que les plus jeunes ministres font déjà pour l'instant. C'est de se dire : « Cacophonie, quand tu nous tiens. Allons jusqu'au bout ! ».

On connaissait le débat sur le photovoltaïque, on ne connaissait pas encore le débat sur l'éolien. Nous n'en sommes qu'au début, aux balbutiements d'un dossier qui va nous tenir en haleine. Pourtant, il y avait un accord.

Le cdH, à travers M. le Ministre Di Antonio, il y a quelques jours, sort : « J'ai le plan miracle, le plan alternatif, celui qui fera en sorte que, demain, les éoliennes fleuriront le long de nos autoroutes. Avec cela, on aura réglé tout le problème : l'agriculture n'aura plus de problème, l'économie n'en aura plus, l'énergie sera comblée. L'énergie éolienne, l'énergie verte, sera également chaleureusement adossée à ce dossier. Tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes ».

Pourquoi alors s'être mis d'accord sur un cadre en février, un cadre dans lequel on fixait à la fois la hauteur des mâts, la puissance éolienne – 3 500 kW – les normes relatives au bruit, une cartographie ? Pourquoi s'être mis d'accord à l'époque ?

Première question : Monsieur le Ministre Di Antonio, à l'époque, avez-vous évoqué ce dossier au sein du gouvernement ?Avez-vous avancé l'idée d'éoliennes le long des autoroutes ? C'est oui ou c'est non. Je vois que vous opinez de la tête, vous en avez donc débattu au mois de février. Je suppose que le gouvernement, sur l'accord, a rejeté cette idée-là, puisque l'on n'en fait mention nulle part.

Pourtant, on ne peut pas dire que le cdH n'a pas d'arrière-pensée dans le dossier. Quelques jours après l'accord – il suffit de voir une question qui a été posée par M. Gadenne sur le sujet – vous répondiez à mon aimable collègue : « Je veux des éoliennes le long des autoroutes. Je veux même plus : un fonds Nature. On n'est jamais mieux servi que par soi-même, cela servira à indemniser l'agriculteur. Si je n'ai pas beaucoup d'argent de mon collègue Antoine, je pourrai en avoir là ».

Il n'y a pas que vous. Monsieur Gadenne, ne vous en faites pas, vous n'êtes pas seul. Le président du cdH, ex-ministre, disait lui-même, à la RTBF-radio : « Pour nous, l'éolien, c'est le long des routes »; oubliant sans doute qu'il y avait eu un accord sur la chose fin février. Il y a sûrement une continuité dans ce que dit le cdH et on ne peut pas le critiquer.

L'accord, on n'en parle pas, puis on revient dessus malgré tout. Pourquoi sortir aujourd'hui ? Qu'est-ce qui fait que l'on relance aujourd'hui ? Avec effectivement le vent contraire – vous me permettrez l'expression – qui revient directement, qui est celui de l'expert en la matière, le Ministre Henry, qui est de dire que cette idée est totalement sotte. On devrait, si on tient ce raisonnement, au lieu de 100 kilowattheures par éolienne en avoir 25 000. Imaginez ! Quand on a quatre ou cinq Founy ici pour dire que c'est la honte, quand il y en a 25 000, on va passer son temps à ma place. Désolé, on n'en veut pas.

En plus, il faut dire que ce n'est pas une idée parce que, pour le vent, il faut une certaine hauteur pour que

cela fonctionne et que cela soit rentable. Si vous les mettez à hauteur des ventilateurs, cela ne sert à rien, peut-être que cela va ajouter un peu de plaisir à certains, mais ce n'est pas si efficace. Vous qui êtes un scientifique, Monsieur le Ministre, dites-nous pourquoi, si ce n'est le dossier SOFICO qui vient là-derrière peut-être, vous arracher là-dessus ? Qu'est-ce qui fait que l'on va de nouveau se bagarrer en termes de clarté, pour ceux qui nous lisent, qui veulent investir dans l'éolien ? Si vous vouliez faire pire, je ne sais pas comment le faire. En tout cas aujourd'hui, j'ai l'impression que l'on n'y comprend plus rien.

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chez collègues. Je souhaiterais, avec votre accord, axer mon intervention sur trois aspects. Le premier concernera la manière selon laquelle le gouvernement travaille et communique ses idées, ses propositions, voire ses décisions. Le deuxième angle de vue sera articulé autour de la question de savoir qui doit être, selon la stratégie du Ministre Di Antonio, l'investisseur. Le troisième angle de vue portera sur la question de savoir quel est votre mécanisme de financement préféré.

Première question : le cadre de référence éolien tel qu'il avait été adopté par le gouvernement avait été longuement préparé avec une série d'associations, que ce soit au niveau des investisseurs ou au niveau des environnementalistes. Finalement, il a été adopté par l'ensemble du gouvernement, par toutes les composantes politiques du gouvernement. Vous avez même été présent lors de cette décision au cours de laquelle les cadres de référence – première version – ont été adoptés pour ensuite être soumis à une enquête publique auprès des communes qui ont rendu un avis – 160 communes, si ma mémoire ne me trompe pas. Une certaine série de communes ont rendu un avis critique et quelques-unes, des avis plutôt favorables.

Dans l'ensemble, le cadre de référence éolien a des difficultés pour démarrer. Et voilà qu'un plan *bis* est présenté. Seulement, la difficulté tient pour le moins, à la confusion, non seulement dans le chef de l'opinion publique mais aussi dans le chef des communes qui sont en première ligne pour discuter du thème, ainsi que dans le chef des investisseurs. D'où la première question qui vise à savoir si la sortie en la matière, Monsieur le Ministre, a été concertée avec le gouvernement ou si cela a plutôt été une sortie faite en solitaire.

Deuxième question : qui doit être l'investisseur ? Est-ce que cela va être la SOFICO ou allez-vous confier la réalisation de ce plan éolien à une série de concessionnaires privés ? La question est importante en ce sens que le retour sur investissement est assez favorable. De même, la rentabilité de cette technologie, de cette production d'énergie verte est également assez intéressante, avec 8 % de rentabilité. On parle d'un investissement qui est assez intéressant, que ce soit dans le chef du privé ou dans le chef de l'éolien public. Je profite de l'occasion pour réitérer une proposition que mon groupe a développée à maintes reprises en la matière, puisque nous sommes les défenseurs de l'éolien public comme étant l'éolien prioritaire.

L'éolien public, parce que les retombées de l'éolien doivent aller dans les caisses publiques plutôt que disparaître dans quelques poches privées, d'où l'intérêt de la question, Monsieur le Ministre, de savoir si c'est la SOFICO ou si cela va être des investisseurs privés. Qui, dans votre tête, devrait être l'investisseur privé et l'investisseur prioritaire corollairement à cette question que l'on se pose de savoir si cette idée a été concertée d'une quelconque façon avec Elia. En effet, produire de l'électricité sans pouvoir l'injecter dans le réseau, c'est très hasardeux. Il faut donc pour le moins avoir une discussion et une concertation avec le réseau Elia, le réseau de transport, sinon, vous manquerez de points d'injection et votre électricité, vous pourrez la mettre où vous voulez.

La troisième question vise à savoir quel doit être le mécanisme de financement. Jusqu'à présent, le mécanisme de financement – ou l'amortissement plutôt – a été des installations a essentiellement été basé sur l'électricité vendue, mais complétée par le mécanisme des certificats verts.

C'est donc, en fin de route, le consommateur qui doit toujours payer. Mais quand on parle d'amortissement, si l'investissement est fait dans le chef d'un investisseur privé ou dans le chef d'un investisseur public, cela peut s'articuler suivant des formules différentes ayant un impact immédiat sur la facture du citoyen. J'ai fait le calcul : si le gouvernement maintient toujours son objectif des 4 500 gigawattheures produits chaque année, cela veut dire que la facture du citoyen, qu'il s'agisse d'un citoyen professionnel ou d'un citoyen résidentiel, globalement parlant, va être alourdie, rien que pour les certificats verts, d'un montant d'environ 400 millions d'euros par année. C'est évidemment un chiffre à prendre en considération.

La question est de savoir dans quelle caisse ces 400 millions d'euros vont se retrouver à la fin : chez l'investisseur privé ou chez l'investisseur public. Vous comprenez l'intérêt de cette question qui, pour moi, est plus qu'un détail dans toutes ces discussions.

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

Mme Cremasco (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en février dernier, vous annonciez déjà que l'on allait mettre des éoliennes le long des autoroutes et qu'il y avait un accord de gouvernement sur les 4 500 Gwh. Je suis un peu vexée, Monsieur Crucke, puisque, moi aussi, je vous ai posé directement une question en disant: « Pourquoi pas ? ». Effectivement il y en a certaines. Il

me semble que, comme les villes nouvelles - on l'a déjà un peu étudié - l'implantation des éoliennes le long des autoroutes avait déjà fait l'objet de longues discussions. Cela fait des mois que l'on a discuté de la cartographie.

Je vous demande à ce moment-là quelles éoliennes, quels tronçons d'autoroute vous ajouteriez encore par rapport à la cartographie. Vous me dites : « Je donne mission à la SOFICO et je reviendrai vers vous quand ce sera effectivement ajusté ». À l'époque, c'étaient quelques éoliennes. On parlait d'amendement éventuel à la cartographie, voire un petit peu à la marge où on pouvait officier. Maintenant, vous annoncez que ce n'est plus du tout à la marge, que c'est 80 % du productible. J'ai donc envie de vous demander si vous confirmez ces chiffres. Quel est le pourcentage du productible ? Auquel cas – d'autres collègues avant moi l'ont dit puisque que l'on parle d'éolien – on a déjà étudié la possibilité d'implanter de l'éolien de grande ampleur le long des autoroutes. On était arrivé au maximum à 120 mâts, si ma mémoire est bonne, dont cinq sur le site de la SOFICO. C'est donc exclu, sauf si vous me dites que cela a complètement changé.

On était donc à de l'éolien moyen. Si vous gardez le même productible, on a un nombre de mâts effrayant. Cela me rassure un peu car, quand on dit que les Ecolos veulent en mettre 750 et que l'on a eu des accords, on crie au scandale et là, cela a l'air de passer. Je me demande donc si vous confirmez la part de productible et le nombre de mâts. Avez-vous impliqué la SOFICO ? Cette nouvelle déclaration est-elle le résultat des études de la SOFICO ?

En février, vous me disiez, au sujet de la SOFICO, que vous l'aviez lancée sur une mission et que vous viendriez avec des résultats plus précis. Je me dis donc qu'effectivement, ils seront là. J'ai une question qui se rapporte un peu à celle de M. Stoffels, mais qui prend un autre angle de vue par rapport à la rentabilité en tant que telle. On a eu l'occasion de discuter du prix du renouvelable à beaucoup de reprises, ainsi que de la rentabilité d'un éolien plus bas et de son coût au kilowattheure produit. Cela me semble être une question importante. Je voudrais donc que vous puissiez apprécier, dans le cas d'un montage public, si l'éolien moyen est aussi rentable et quel est le coût au kilowattheure produit dans ce cas de figure. Puisqu'on n'est pas au bout des surprises – puisque j'ai relevé, pour l'instant, pas encore mes collègues, qu'on parlait de voies navigables aussi – je me demande si on en met le long des voies navigables et où. Des zones ont été exclues. C'est la même chose pour les autoroutes. Je disais que cela fait des mois de réflexion parce qu'elles ne sont pas toutes venteuses, parce qu'il y a aussi de l'habitat. J'imagine donc que c'est pour cela que vous proposez de l'éolien moyen, et cætera. Qu'en est-il aujourd'hui des voies navigables ?

Je vous remercie d'ores et déjà pour toutes les précisions que vous allez nous apporter.

(Applaudissements)

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

Mme Moucheron (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, en février dernier, le gouvernement adoptait un cadre de référence éolien qui remplaçait celui qui avait été adopté en 2002. Parallèlement à cela, ce cadre éolien transposait aussi la volonté, le souhait et l'ambition du gouvernement d'atteindre les 4 500 Gwh à l'horizon 2020. Ce cadre de référence a donc été transposé dans des cartes positives qui ont été soumises à l'avis des communes.

Comme le disait mon collègue M. Stoffels, je pense que 160 communes ont répondu. Il y a des inquiétudes – on en a longuement discuté hier en commission – de deux types. Premièrement qu'en est-il de la prise en compte de nos avis ? Deuxièmement, qu'en est-il de la bonne utilisation de l'ensemble de notre territoire et de l'aménagement de notre territoire communal ? Sauf erreur de ma part, lors de ce gouvernement, vous avez aussi été mandaté pour travailler et réfléchir avec la SOFICO sur la possibilité d'installation d'éoliennes le long des autoroutes, le long des voies navigables, bref, sur l'ensemble du territoire géré par la SOFICO. Vous me démentirez peut-être, mais c'est ce que j'ai en mémoire. Je lis les résultats de votre travail qui a été présenté la semaine dernière et je vois que vous envisagez la possibilité d'atteindre entre 65 % et 80 % de l'objectif de 4 500 Gwh d'ici 2020.

Il y avait une question en suspens dans la presse qui portait notamment sur l'objectif à atteindre d'ici 2020. La réponse n'était pas complètement claire. En tout cas, vous laissiez un flou. Le gouvernement envisage-t-il de revoir cet objectif à la baisse en développant d'autres énergies renouvelables telles que la biomasse ? C'était une question qui était relayée dans la presse au cours de la semaine dernière.

Deuxièmement, je vois des avantages à ce que vous proposez. Il y aura moins de nuisances pour l'aménagement du territoire wallon, moins de nuisance pour la santé des riverains, moins de nuisances sonores puisqu'e lon privilégierait des terrains qui sont déjà en nuisances. Sauf erreur de ma part, les nuisances ne sont pas cumulatives. Voilà des avantages que je pouvais fixer. Ma question par rapport à l'ambition, si elle était revue à la baisse en développant d'autres ressources d'énergie, est de savoir quel va être le rôle exact de la SOFICO. Éventuellement avez-vous déjà pu évaluer les retombées financières pour la région ? Avez-vous déjà envisagé cela ou en avez-vous déjà discuté ? Par ailleurs, la carte positive qui a été soumise aux communes va être soumise de nouveau. Dans quelle mesure allez-vous de nouveau consulter l'ensemble des communes ? Je pense que c'était une demande d'être associés aussi plus activement à la démarche et à la consultation. Je vous remercie d'avance pour les réponses que vous voudrez bien me fournir.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés, la SOFICO étudie déjà depuis plusieurs mois ou plusieurs années les possibilités d'implanter des champs éoliens en bordure d'autoroutes, mais pas seulement en bordure des autoroutes. Des voies navigables ont été également étudiées, des aires autoroutières, des échangeurs. Nous ne partions donc pas de rien lorsqu'en février, suite à la décision du gouvernement du 13 février d'approuver le cadre de référence, nous avons demandé de pouvoir – et c'est très clairement la décision du gouvernement ce jour-là – réétudier, notamment à la lumière du nouveau cadre de référence – qui change quand même un certain nombre de choses pour l'implantation des éoliennes en région – la faisabilité d'une implantation massive d'éoliennes en bordure d'autoroute.

Pourquoi cela change-t-il les choses ? Il y a, dans l'approbation du cadre de référence, quelques critères qui sont différents de ce qui était le cas précédemment. C'est par exemple le cas de la distance par rapport à l'autoroute qui n'est plus fixée. Préalablement, on fixait des distances à 150. Ici, il n'y a pas de distance reprise. C'est sujet à étude de risques au cas par cas de manière à pouvoir, le cas échéant, approcher davantage les éoliennes de l'autoroute. À l'étude d'incidence qui est habituelle lorsque l'on implante un champ éolien serait couplée une étude de risques pour mesurer la distance raisonnable et nécessaire pour ne pas avoir de problème. Même chose dans l'approbation du cadre de référence ce jour-là. On dit bien qu'en bordure d'autoroute, on peut ne pas travailler par champs compacts, mais avoir un chapelet tout au long de l'autoroute si des zones plus larges sont disponibles pour l'implantation d'éoliennes. Tout le travail a été repris au niveau de la SOFICO depuis le mois de mars pour, à la lumière de ces nouveaux éléments, du nouveau cadre de référence, recalculer le potentiel.

Le potentiel est donc plus important de cette façon-là. Je parle bien du grand éolien. Un nombre a été cité tout à l'heure, de l'ordre de 100 éoliennes. Avec une possibilité d'implantation au bord des autoroutes, nous pouvons approcher les 200 éoliennes en tenant compte des nouveaux critères.

Je vais laisser une fourchette par rapport à cela car cela implique de faire prioritairement ce choix-là. À partir du moment où on décide que la priorité est l'implantation en bordure d'autoroutes, il faut en tenir compte par rapport aux autres champs qui seraient à proximité, à l'intérieur des territoires, à un, deux, trois ou quatre kilomètres, puisque le cadre de référence définit également des règles de covisibilité, de distance entre deux champs éoliens.

Ce que nous allons déposer comme demande au gouvernement, au même moment que se fera l'examen des remarques de l'ensemble des communes, c'est la possibilité de revoir la carte, non seulement en tenant compte des demandes des communes, mais aussi de cette demande de la SOFICO de pouvoir mettre en œuvre de manière prioritaire des éoliennes sur ces espaces publics. Cela change complètement le calcul et la capacité que nous aurons d'accueillir du grand éolien.

Une idée plus récente est venue sur la table lors de ce débat avec la SOFICO et d'autres acteurs, c'est le fait de combiner ce grand éolien à certains endroits avec de l'éolien moyen. Il ne s'agit donc pas de faire que de l'éolien moyen. J'ai entendu des chiffres énormes sur le nombre d'implantations d'éoliennes. Il s'agit bien d'une possibilité de combiner les deux. C'est ce qui est à l'étude actuellement et qui permettrait de se rapprocher de capacités plus importantes, de dépasser sans doute 50 à 60 % de nos objectifs à l'horizon 2020. Je pense que les avantages de ces formules – autoroutes et voies navigables – sont partagés par tous. Je n'ai entendu que des échos positifs sur ce choix que nous pourrions porter d'implanter des éoliennes en bordure d'autoroutes. D'abord, il y a le fait que nous avons, dans la plupart des cas, la maîtrise foncière et donc des retombées financières pour les pouvoirs publics. L'idée est de faire porter cela par la SOFICO ou par une filiale constituée par la SOFICO pour faire cela. Il est encore trop tôt aujourd'hui pour dire si nous allons opérer seuls avec la SOFICO ou si ce sera un partenariat avec des privés voire – et nous avons une série d'interpellations dans ce sens-là – une forme de participation citoyenne à travers des coopératives citoyennes qui existent déjà parfois, coopératives de citoyens qui ont tout simplement envie aussi de s'associer à ces projets éoliens.

Premier avantage : maîtrise foncière, nouvelles recettes pour la SOFICO et nous savons, dans le débat de requalification et dans le débat avec l'ICN, à quel point il est important aussi de donner des recettes propres à la SOFICO. Je pense que nous apporterions là également une réponse.

La décision du gouvernement du 13 février 2013 va d'ailleurs dans ce sens puisque l'on me demande de déposer au gouvernement un plan qui aura préalablement reçu un accord de l'ICN sur la possibilité de déconsolider cet investissement de la dette wallonne.

Autre avantage, on a évoqué le bruit. Une autoroute représente en termes de bruit 60 à 65 décibels. Une éolienne représente bien moins. L'échelle étant logarithmique, la somme des deux ne fait quasiment aucune différence. Le bruit de l'autoroute couvre donc largement le bruit de l'éolienne.

On peut multiplier les avantages du genre. Il est clair que quand on voit les consultations des communes, quand on entend les réactions des communes, il y a vraiment une inquiétude sur les paysages. Certaines

zones favorables sont aujourd'hui dans des parcs naturels, dans des zones d'intérêt. Tout ce que l'on pourra mettre en bordure d'autoroute, dans des zones qui ont moins d'intérêt paysager et qui impacte moins les citoyens et les villages les plus proches, sera évidemment plus favorable pour tous.

Je rappelle que le cadre de référence – parce qu'il y a un peu de confusion, j'ai entendu l'interpellation de M. Crucke – a été validé le 13 février ainsi que le lieu où nous allons mettre les éoliennes. Le cadre de référence s'applique aussi lorsqu'on met des éoliennes en bordure d'autoroute ou en bordure de nos voies navigables ou sur un échangeur.

Nous ne contestons pas le cadre. Le cadre est une chose. Ensuite, l'endroit où nous allons mettre éolienne est une autre chose. Le cadre, cela veut bien dire ce que cela veut dire, c'est le cadre général. Ensuite, il faut décider des implantations. Aujourd'hui, je pense que nous avons les éléments pour pouvoir dire qu'il est préférable, en tout cas qu'il est possible, en privilégiant ces implantations en bord d'autoroute, d'obtenir une bonne partie du résultat, de relâcher aussi la pression sur le reste du territoire. C'est ce que nous allons proposer au gouvernement avec une note détaillée et chiffrée sur les investissements qui sont nécessaires, parce que l'on parle de montants considérables ; une note chiffrée aussi en termes d'objectifs que nous pourrons atteindre, avec l'éolien grand sol ou la combinaison grand éolien et moyen éolien.

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Minisre, sur le principe de l'installation d'éoliennes le long des autoroutes, je dois dire que j'y suis assez favorable dans ma propre commune. J'en ai accepté quatre parce que c'était le long des autoroutes. C'est un des cas où je pense que l'on peut dire que l'on n'a quasiment pas eu d'opposition à l'installation de ces éoliennes.

Sur ce principe, d'accord.

Tant que vous êtes à effleurer de nouvelles idées, pourquoi pas des éoliennes dans les zones d'activité économique ? Cela se fait en Flandre aussi. Puisque vous allez débattre de tout cela, peut-être pouvez-vous ajouter une idée de l'opposition, mettez cela dedans également. J'ai bien compris que l'on recommençait tout.

Deux, un accord gouvernemental, cela doit signifier « pas d'accord », parce que vous dites qu'il y a un accord sur la cartographie, mais cela ne veut pas dire que l'on ne peut pas en installer le long des autoroutes. Pourquoi avoir fait travailler sur le cadre toutes ces communes pour venir dire aujourd'hui que l'on privilégie uniquement les axes d'autoroutes ? Ne pensez-vous pas que l'on aurait pu laisser au calme un certain nombre de communes qui sont montées au créneau et qui, aujourd'hui, vont se dire qu'elles ont encore fait cela pour rien ? Évidemment, on a l'habitude, c'est *todi li p'tit qu'on spotche*. On est dedans, c'est comme cela. Après, on va revoir les accords.

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Le cadre de référence – 3 500 kWh – est une norme sur laquelle vous vous étiez mis d'accord. On peut revenir aujourd'hui vers du plus petit ou moyen éolien. Je veux bien. C'est encore un élément supplémentaire. Quand va-t-on s'arrêter d'en mettre de plus en plus dans la barque pour finalement se dire que quand on communique à l'égard de l'extérieur, ce que l'on communique n'est pas finalement ce qu'on fera, ni ce sur quoi on doit réfléchir ?

Enfin, Monsieur le Ministre, si j'étais, non pas le Ministre Di Antonio – je pense que l'idée est sexy, celle que vous avez envoyée – mais si j'étais le Ministre Henry, je commencerais à m'inquiéter, sincèrement, parce que si vous jouez ce petit jeu-là sur l'aménagement du territoire avec le CWATUPE, on n'est pas prêt de sortir de l'auberge. Je pense effectivement qu'il va sans doute devoir ramer pour arriver aux élections un jour en se disant : « On réfléchira après sur les éoliennes parce qu'on n'a pas d'accord. ». C'est dramatique en tant que communication.

De deux choses l'une, ou bien, quand vous en avez parlé en février, le gouvernement ne vous a pas écouté, il a peut-être eu peur ...

M. le Président. - Il faut conclure, Monsieur Crucke.

M. Crucke (MR). - Ou bien, le gouvernement vous a écouté et vous ne l'avez pas communiqué. C'est également une erreur.

Vous savez, nos copains du nord, en termes latins, diraient *Errare humanum est, perseverare diabolicum*. C'est un petit peu le sens du gouvernement actuel.

M. le Président. - La parole est à M. Stoffels qui voudrait demander à l'ensemble des collègues présents de laisser leurs conversations téléphoniques ou directes à l'extérieur de l'enceinte, si besoin, pour que nous puissions être attentifs à ceux qui ont la parole.

M. Stoffels (PS). - J'ai surtout voulu attirer l'attention des collègues sur l'aspect financier qui est directement lié à la discussion que nous avons menée, à savoir vouloir atteindre l'objectif des 4 500 Gwh rien que sur base d'éolien en construisant environ 750 nouveaux grands mâts. C'est un investissement qui dépasserait très probablement les quatre milliards d'euros.

La question est donc tout à fait pertinente de savoir si cet investissement va être fait par la région, par l'autorité publique, si les communes vont pouvoir

participer à cet investissement ou si l'on fera appel à des concessionnaires privés pour ce qui concerne la facette dépenses, l'investissement. À l'inverse, l'investissement est garanti sans une rentabilité de l'ordre de 8 %. Cela fait de 350 à 450 millions d'euros par année, rien que sur les certificats verts pour l'ensemble du parc éolien, qui vont être demandés sous forme de certificats verts aux consommateurs privés et professionnels comme contribution pour amortir les installations. C'est également vrai pour d'autres filières comme pour le photovoltaïque, la biomasse, et cætera. Tous ceux qui avaient voulu faire croire qu'en réduisant, par exemple, la part du photovoltaïque, on allègerait la facture du consommateur final, n'ont pas dit que le nouveau régime des certificats verts générés par l'éolien va, en contrepartie, alourdir cette même facture.

Je prétends que la facture électrique va, à l'avenir, être plus chère que celle d'aujourd'hui.

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

Mme Cremasco (Ecolo). - Des éoliennes le long des autoroutes, je le dis et je le répète, on est pour. D'ailleurs, cela a été toujours envisagé.

Vous passez aujourd'hui des 120, que je citais tantôt, à plus ou moins à 200. Peut-être. On verra. Je vais dire que l'on passe de 80 % du productible annoncé il y a une semaine à – tantôt j'entends vous répondre – 50 ou 60, ce qui me semble aller plus dans une voie rationnelle. J'attends quand même des éléments précis, beaucoup plus clairs que cela. Je ne sais pas si vous le savez, mais encore hier, en Commission de l'environnement, l'opposition réclamait l'enquête publique. Il faut que le dossier avance. Il faudra aussi intégrer vos données précises dans l'ensemble du plan.

Je le dis et je le répète, je ne vous ai pas entendu sur le prix, sur le coût au kilowattheure produit par l'éolien moyen. Si c'est une opération qui doit être publique et que l'on peut rejoindre et que l'on peut discuter, comme le disait M. Stoffels, il faut que cette opération soit la plus rentable possible. Or, on a justement très peur du coût de l'énergie produite par cet éolien moyen. Sur cela, je ne vous ai pas entendu non plus.

Effectivement où va-t-on mettre ces 80 % de productible, même si vous me rassurez un peu, en atterrissant doucement vers 50 ou 60 ? On verra bien ce qu'il adviendra. J'espère quand même qu'on ne devra pas construire des autoroutes.

M. le Président. - Madame Defraigne, puis-je vous demander de poursuivre votre conversation à l'extérieur ?

La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos explications. Comme le disaient M. Crucke et Mme Cremasco, l'idée d'installer des éoliennes le long des autoroutes est séduisante et rassurante.

Par ailleurs, il me semble que l'idée concentre l'adhésion de la population. J'entends effectivement beaucoup de retours assez positifs à l'idée. Maintenant, c'est sûr qu'avec le débat que l'on a eu aujourd'hui, il est difficile d'aller dans le détail de ce que cela représente concrètement, d'une nouvelle carte. Il va falloir attendre la note qui sera proposée au gouvernement pour aller un peu plus loin. J'entends déjà la possibilité des partenariats public-privé et la participation citoyenne. Il me semble que, dans ce type de projet, le plus important est d'avoir l'adhésion massive, la plus massive possible, du plus grand nombre pour atteindre les objectifs qu'on se fixe de 4 500 Gwh. Monsieur Crucke, je pense que vous mélangez un peu les chiffres.

Nous reviendrons surement sur le sujet.

M. le Président. - Voilà qui termine ce débat d'actualité et la série des questions d'actualité pour la séance de ce jour.

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 21 FÉVRIER 2013 ENTRE LA RÉGION WALLONNE ET LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE EN MATIÈRE DE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET D'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE ET ORGANISANT UN RÉSEAU DES CORRESPONDANTS EN CHARGE DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET DE L'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE (DOC. 795 (2012-2013) N° 1 ET 2)

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT, POUR LES MATIÈRES VISÉES À L'ARTICLE 138 DE LA CONSTITUTION, À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 21 FÉVRIER 2013 ENTRE LA RÉGION WALLONNE ET LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE EN MATIÈRE DE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET D'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE ET ORGANISANT UN RÉSEAU DES CORRESPONDANTS EN CHARGE DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET DE L'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE (DOC. 796 (2012-2013) N° 1 ET 2)

Discussion générale

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen des projets de décret suivants :

- le projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en

charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 795 (2012-2013) N° 1 et 2) ;

- le projet de décret portant assentiment, pour les matières visées à l'article 138 de la Constitution, à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 796 (2012-2013) N° 1 et 2).

Ces projets de décret ayant fait l'objet d'un examen commun en commission, je vous propose d'en débattre conjointement.

Pour le projet de décret n° 796, je rappelle aux membres que conformément à l'article 50, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les membres du Parlement wallon qui ont exclusivement ou en premier lieu prêté serment en allemand ne peuvent participer au vote sur des matières communautaires.

Je vous propose de prendre comme base de la discussion générale les textes adoptés par la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales.

Je déclare la discussion générale ouverte.

La parole est à Mme Saudoyer, Rapporteuse.

Mme Saudoyer, Rapporteuse. - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales s'est réunie en séance publique de commission le 27 mai 2013 sous la présidence de M. Maene afin d'examiner les projets de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Fédération Wallonie-Bruxelles en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique.

M. le Ministre-Président a d'abord rappelé qu'à l'occasion des dix ans de la simplification administrative, un bilan des actions menées en matière de simplification administrative et d'e-Gouvernement a été dressé, en mentionnant :

- la poursuite de l'amélioration de la rédaction de réglementations pour les rendre plus lisibles, plus claires et en faciliter l'accès ;
- la simplification, voire la dématérialisation de plus de 21 formulaires spécifiquement destinés aux entreprises ;
- le principe des données authentiques ;
- ou encore la poursuite de l'instauration du principe de confiance.

Après avoir pris plusieurs exemples concrets de réalisations, M. le Ministre-Président a précisé que, dans le cadre de la Déclaration de politique régionale et de la Déclaration de politique communautaire, les Gouvernements wallon et de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont souhaité mettre en place plus de collaborations et rapprocher les administrations, en envisageant notamment la fusion des services de simplification administrative, avec l'objectif de diminuer les acteurs en créant des synergies.

Il a également évoqué le contexte actuel qui impose, plus que jamais, d'amplifier la dynamique de simplification administrative impulsée depuis quelques années déjà afin de fournir la réponse la plus adaptée possible aux attentes des usagers qui se trouvent au centre des préoccupations.

Les projets de décret à l'étude créent un service commun chargé de lutter contre la complexité administrative dans les deux entités.

M. le Ministre-Président a rappellé que ce service commun est conçu comme un véritable « consultant interne » du service public qui accompagnera concrètement les administrations dans leurs démarches de transformation.

Par ailleurs, pour accroître l'efficacité et le rayonnement de la dynamique de simplification administrative et d'e-Gouvernement, le service commun s'appuiera sur un réseau de correspondants administratifs désignés au sein de chaque administration et OIP qui seront de véritables interfaces entre le service commun et leur service.

Il a enfin précisé que la réforme proposée ne crée pas un « nouveau bidule » mais rassemble les énergies et expertises acquises et vise à la fois :

- à plus d'efficience ;
- à une rationalisation du fonctionnement actuel ;
- à un renforcement de l'autonomie dans la gestion de la dynamique de simplification administrative et d'e-Gouvernement, tout en associant de près les administrations et OIP à la gestion de cet outil à leur service ;
- à la perspective d'une offre globale de services adaptée en fonction des besoins.

M. Desgain a rappellé l'importance de la simplification administrative et de l'utilisation optimale de l'informatique pour y parvenir.

C'est un élément stratégique pour les citoyens, les entreprises et les administrations.

Il s'est cependant posé la question de savoir comment l'administration régionale et celle de la Fédération Wallonie-Bruxelles vont s'inscrire dans le cadre de l'IWS. La même question se pose pour EASI-WAL et l'Entreprise publique des technologies nouvelles de l'information et de la communication.

Il s'est ainsi demandé s'il y aura un corps commun ou si chacun aura encore une vie sur le côté en sus du travail en commun.

M. Desgain a également souhaité connaître l'impact budgétaire pour la Wallonie.

Il a conclu, en précisant que la démarche qui consiste à travailler ensemble va dans le bon sens et permet de valoriser au mieux les synergies et de poursuivre le travail de simplification administrative et d'utilisation intelligente de l'informatique dans les services publics.

M. Fourny s'est rallié aux textes qui vont dans le sens de la simplification administrative : il est temps, au vu de la complexité des normes, de mettre en place un service commun qui puisse réfléchir dans un souci de rationalisation, de clarté et de simplification.

L'orateur a indiqué qu'il serait heureux d'avoir des précisions sur les délais dans lesquels seront mis en œuvre ces accords, de connaître les priorités qui vont être assignées à cette équipe conjointe et d'avoir des informations sur l'évaluation qui sera faite par le gouvernement et le parlement des missions qui seront réalisées par le service commun.

Mme de Coster-Bauchau a estimé que les accords vont dans le bon sens.

Elle a toutefois souhaité avoir des précisions sur les délais dans lesquels cela sera mis en place et sur le moment où les correspondants seront désignés et sur quels critères. Selon l'oratrice, il serait aussi intéressant de savoir comment ils seront formés, quelles seront les obligations de ces correspondants eu égard aux missions qu'ils ont dans les OIP et s'ils seront évalués sur cette mission de simplification.

Enfin, elle a estimé que des informations sur leur statut seraient utiles.

Mme de Coster-Bauchau a aussi souhaité connaître le budget qui sera nécessaire pour la mise en place et celui qui sera consacré une fois les choses mises en place. Elle a également demandé sur base de quelle clé il sera réparti entre les deux entités concernées.

Moi-même, je me suis réjouie de l'examen de ces projets et j'ai insisté sur l'importance de la simplification pour la compétitivité des entreprises.

M. le Ministre-Président a remercié les intervenants et précisé que le service commun est rattaché auprès des deux secrétariats généraux.

La garantie de fonctionnement du système est que le service reste au cœur des administrations, ce qui permet aussi d'assurer la transversalité la plus efficace.

Il a ajouté que le service aura son siège à Namur, qu'il y aura une antenne de proximité à Bruxelles et que les synergies se feront autour du principe de confiance et de la collecte et du partage des données dans le respect des règles de protection de la vie privée.

Pour le budget, les administrations devront mobiliser les budgets en leur sein pour ce service.

Enfin, il a précisé que, pour ce qui concerne les agents de liaison, une sélection sera opérée au sein des niveaux 1 par la hiérarchie en fonction de leurs compétences. Les autres points d'organisation seront débattus au sein des administrations. Les liens avec les services informatiques seront opérés car la volonté est d'assurer la mobilité entre la collecte de données et les services informatiques.

Les projets de décrets ont été ensuite adoptés par huit voix et une abstention.

Pour plus de détails concernant les débats en commission, je vous renvoie au rapport écrit.

Dans la foulée de mon rapport, permettez moi de dire encore deux mots au nom du groupe PS afin de rappeler l'importance de la poursuite du processus de simplification administrative qui s'inscrit dans une dynamique plus large visant à donner à la Wallonie les atouts utiles à son développement.

C'est en poursuivant dans cette voie que nous pourrons renforcer l'attractivité de notre région vis-à-vis notamment des investisseurs étrangers. Mais je pense aussi à ceux qui souhaitent entreprendre. Il est de notre devoir de permettre cette ambition en facilitant l'entreprise, en réduisant les obstacles à l'action.

Je pense aussi à tous les citoyens wallons qui bénéficient de cette simplification dans leur vie pratique.

Enfin, au-delà de cet objectif qui vise à simplifier, le but doit aussi être celui de rendre l'image d'une administration en phase avec son temps, et dont les principes directeurs allient modernité et efficacité.

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les députés, comme le souligne l'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique,

la nécessité de renforcer l'économie et sa compétitivité se reflète dans les politiques visant à promouvoir la qualité de la réglementation et sa gestion efficace.

Bien évidemment que la simplification administrative et l'administration électronique sont aujourd'hui devenues une nécessité tant pour les entreprises que pour les usagers que nous sommes, qu'il s'agisse des citoyens, des communes et du secteur non-marchand.

Elles sont le reflet d'une société moderne, compétitive tournée vers l'avenir, la créativité et le développement sans cesse préoccupés par les attentes et les besoins de ces concitoyens.

Il n'est pas étonnant que le gouvernement wallon ait inscrit la simplification administrative et l'administration électronique dans sa Déclaration de politique régionale et que son ministre-président ait consacré la rentrée politique de septembre 2010 à ce qu'il a appelé le Plan d'action pour l'industrie destiné à réduire les démarches et les délais administratifs qui pèsent sur les entreprises.

C'était un vœu pieux, mais à un an de la fin de la législature, les actions du gouvernement en la matière n'ont pas été suffisantes, suffisamment rapides et n'ont que très faiblement rencontré les trois objectifs essentiels que sont le raccourcissement drastique des délais de paiement et des délais administratifs ainsi que la mise en œuvre du principe de confiance. Vous avez entendu Mme la Rapporteuse nous dire et nous parler au conditionnel.

Les délais encore trop longs pour acquitter les factures émanant des indépendants et des entreprises qui prestent des services, accomplissent des travaux ou fournissent des matériaux pour le compte de la Wallonie constituent une vraie difficulté – et je pèse mes mots – pour celles et ceux qui investissent, créent de l'emploi et de la prospérité.

La Région wallonne doit s'engager dans une réduction drastique de ces délais et atteindre l'objectif préconisé par l'Europe de 30 jours maximum. Il y a eu un effort, mais on est encore loin des 30 jours.

La Wallonie s'est engagée à revoir en profondeur la durée des délais administratifs. Vous connaissez tous la problématique au niveau de l'octroi d'un permis ou d'une prime, mais force est de constater que ce chantier n'avance guère et qu'aucune disposition légale n'a été prise depuis quatre ans.

Actuellement, tous les municipalistes le savent, les délais ne sont pas respectés et le non-respect de ces délais n'entraîne aujourd'hui aucune sanction ou, bien plus grave, signifie un refus dans le cas, par exemple, de la délivrance de permis alors que l'examen de la demande n'a pas eu lieu ; soit plus aucun délai n'est prévu comme c'est le cas pour l'octroi de prime à l'énergie et parfois le temps de réponse peut aller jusqu'à une année alors que l'investissement est déjà exécuté. C'est vraiment intolérable pour les demandeurs.

Une autre mesure essentielle est l'application au maximum du principe de confiance qui consiste à considérer que l'usager est digne de confiance et que, par conséquent, la transmission préalable de toutes les pièces justificatives est remplacée par une déclaration sur l'honneur et par une autre forme de contrôle qui, a priori, repose sur un ensemble d'informations déjà en possession de l'administration au moment du dépôt de la demande.

Début 2011, le Gouvernement wallon avait adopté en première lecture deux avant-projets de décrets qui portaient sur ce principe de confiance, il les avait soumis aux organes consultatifs comme le Conseil économique et social de Wallonie, mais depuis, il semble que le processus décrétal n'a plus évolué et qu'il se soit plutôt mué en une circulaire de mise en œuvre du principe de confiance. Cette situation est navrante parce qu'elle ne va pas dans le sens de la simplification administrative.

Evidemment, le MR adhère à toute initiative en matière de simplification administrative et d'administration électronique, mais il n'en demeure pas moins que les deux projets de décret qui sont proposés à l'assentiment de cette assemblée ne donnent qu'une vue très parcellaire de la réforme que comptent mener les gouvernements en la matière et ne constituent finalement, à un an de la fin de la législature, que des prémisses.

L'articulation avec d'autres projets en cours d'élaboration est aujourd'hui ténue et permet difficilement d'identifier une cohérence tant dans la réflexion que dans l'action.

En outre, nous avons un peu le sentiment que ces accords de coopération qui doivent fusionner les services wallons et francophones aujourd'hui en charge de la simplification administrative constituent une idée intéressante, mais sont d'un intérêt relativement faible au regard des besoins énormes en matière de réduction des délais de paiement et des délais administratifs et, surtout, de la réduction de la paperasserie et des tracasseries administratives.

Pour toutes ces raisons, vous comprendrez que nous estimons que cela manque d'ambition et de volonté réelle du gouvernement en la matière et que nous nous abstiendrons sur ce décret.

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

M. Desgain (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, une petite intervention pour souligner l'importance de poursuivre le travail de simplification administrative qui a été engagé. Cela dit, même comme citoyens, nous

constatons encore que, sur certaines formalités administratives, le travail de simplification reste à faire. Nous constatons l'importance de la bonne utilisation de l'informatique pour parvenir à cette simplification administrative.

J'espère que les dispositions et l'accord de coopération qui est soumis au vote aujourd'hui contribueront à réduire les délais de paiement. Nous avons des exigences européennes qu'il nous faut atteindre. La Wallonie et la Fédération Wallonie-Bruxelles n'y sont pas encore. J'espère que cela permettra d'y contribuer, y compris pour les subsides aux associations environnementales, ASBL et autres dont on sait qu'elles souffrent de délais de paiement particulièrement importants qui les obligent par ailleurs à faire appel au service contentieux de la Région Wallonne pour avoir des avances sur les subsides tant les délais de paiement sont longs.

Je souhaite également rappeler que la démarche de simplification administrative doit d'abord être orientée pour faciliter la vie des usagers. Il est clair que cela facilite le travail de l'administration, mais la réflexion doit être tournée vers les usagers. C'est un élément essentiel et les choses devraient être pensées pour simplifier l'accès des utilisateurs et la simplification administrative pour que les premiers puissent en profiter.

Le troisième point qui me paraît aussi important, c'est l'amélioration de l'accessibilité aux informations destinées à la population. On a plusieurs rapports qui nous ont indiqué que nous étions en retard sur d'autres régions par rapport à cela. Je ne prendrai qu'un exemple ici, à savoir les informations disponibles sur les débits des cours d'eau. Aujourd'hui, elles sont accessibles sur le site Internet de la Région wallonne avec trois heures de retard. Quand on est dans des phénomènes d'inondation, que l'on a une information sur les débits des eaux trois heures plus tard, parfois la crue est déjà passée et le système d'alerte dont pourraient profiter les habitants et les riverains des cours d'eau n'est pas suffisamment efficace. Je pense donc que là, il y a un travail important à mener et à poursuivre.

Le dernier point sur lequel je voudrais intervenir, parce qu'il est important, c'est qu'il faut toujours prévoir, dans les simplifications administratives et dans les procédures que l'on veut faciliter, des procédures pour les personnes qui n'ont pas accès à Internet parce que l'on simplifie souvent avec des formulaires électroniques qui nécessitent la détention d'un ordinateur, la capacité d'utiliser cet ordinateur. Tout le monde ne se retrouve pas dans cette situation. Il faut donc toujours garder une possibilité d'accès papier à l'ensemble des formalités administratives et que cela soit aussi simplifié, que cela ne soit pas uniquement la version électronique des documents et des démarches qui bénéficient de la simplification administrative, mais que la version papier reste pour éviter que l'on ait une exclusion d'une frange de la population qui n'est pas en mesure d'utiliser les formulaires électroniques et Internet, pour que cette frange de la population ne soit pas victime d'une nouvelle dualisation de la société qui serait entraînée par les mesures de simplification administrative que cet accord de coopération vise à mettre en œuvre.

Voilà les éléments que je voulais mettre en évidence dans cette discussion.

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

M. Furlan, Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville, en lieu et place de M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon. - Chers collègues, je me permets de préciser à nouveau un peu les choses en rappelant l'objet du projet.

Tout d'abord, un petit rappel par rapport à la Déclaration de politique régionale et la Déclaration de politique communautaire qui nous disent que le Gouvernement wallon et le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont souhaité mettre en place plus de collaboration et rapprocher les administrations, en envisageant notamment des fusions de services de simplification administrative.

Faut-il le dire, nous nous trouvons dans un contexte qui, plus que jamais, impose d'amplifier cette dynamique de simplification administrative que nous avons impulsée il y a quelques années déjà.

Voilà pourquoi nous avons choisi de poursuivre cette simplification administrative que tout le monde appelle de ses vœux de manière coordonnée entre tous les intervenants, notamment en intégrant davantage l'action de la Wallonie et celle de la Fédération Wallonie-Bruxelles en la matière.

Cette intégration s'articulera autour de deux grands projets, le premier étant celui que nous votons – en tout cas, je l'espère – aujourd'hui et le second concernera le partage de données, ce dont nous discuterons prochainement.

Cette première administration commune – et c'est important de le dire – entre les deux entités fédérées est donc conçue comme un véritable « consultant interne » du service public qui accompagnera concrètement les administrations dans leurs démarches de transformation.

Par ailleurs, pour accroître l'efficacité et le rayonnement de la dynamique de simplification administrative et d'e-gouvernement, le service commun s'appuiera sur un réseau de correspondants administratifs désignés au sein de chaque administration et de chaque OIP qui seront alors de véritables interfaces entre ce service commun et leur service.

En résumé et en un mot, la réforme proposée ne crée

pas, comme le ministre-président a pu l'entendre, un « nouveau bidule », mais rassemble des énergies et des expertises acquises qui visent un certain nombre d'éléments :

- premièrement, c'est de le rendre plus efficient pour les bénéficiaires du service commun, comme d'aucuns des députés l'ont souhaité, car les énergies, les synergies et les expertises seront rassemblées autour d'un objectif partagé et dans une structure transversale qui est, cette fois, pérenne ;
- deuxièmement, c'est rationaliser le fonctionnement actuel, vous en conviendrez ;
- troisièmement, c'est renforcer l'autonomie dans la gestion de la dynamique de simplification administrative et d'e-gouvernement, en associant de près toutes les administrations et les OIP à la gestion de cet outil ;
- enfin, dans une perspective d'une offre globale de services adaptée en fonction des besoins de nos concitoyens.

Voilà, mes chers collègues, ce que je pouvais dire au nom du ministre-président, de ce projet de décret qui vous est soumis aujourd'hui.

Je vous remercie.

(*Applaudissements)*

M. le Président. - Merci, Monsieur le Ministre.

Mme de Coster-Bauchau ou M. Desgain souhaitent-ils répliquer ? Pas de réplique.

Plus personne ne demandant la parole dans cette discussion générale, je la déclare close.

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 21 FÉVRIER 2013 ENTRE LA RÉGION WALLONNE ET LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE EN MATIÈRE DE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET D'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE ET ORGANISANT UN RÉSEAU DES CORRESPONDANTS EN CHARGE DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET DE L'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE (DOC. 795 (2012-2013) N° 1 ET 2)

Examen des articles

M. le Président. - Je vous propose de passer à l'examen des articles du projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 795 (2012-2013) N° 1 et 2).

Nous commençons par l'examen de l'article premier.

« Article premier

Assentiment est donné à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique. »

- Pas d'objection ?

- L'article premier est adopté.

Nous passons à l'examen de l'article 2.

« Art.2

Le présent décret entre en vigueur à une date fixée par le Gouvernement. »

- Pas d'objection ?

- L'article 2 est adopté.

Nous voterons ultérieurement sur l'ensemble du projet de décret.

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT, POUR LES MATIÈRES VISÉES À L'ARTICLE 138 DE LA CONSTITUTION, À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 21 FÉVRIER 2013 ENTRE LA RÉGION WALLONNE ET LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE EN MATIÈRE DE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET D'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE ET ORGANISANT UN RÉSEAU DES CORRESPONDANTS EN CHARGE DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET DE L'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE (DOC. 796 (2012-2013) N° 1 ET 2)

Examen des articles

M. le Président. - Je vous propose de passer à l'examen des articles du projet de décret portant assentiment, pour les matières visées à l'article 138 de la Constitution, à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 796 (2012-2013) N° 1 et 2).

« Article premier

Le présent décret règle, en vertu de l'article 138 de la Constitution, des matières visées aux articles 127, §1er, et 128, §1er, de celle-ci. »

- Pas d'objection ?

- L'article premier est adopté.

Nous passons à l'examen de l'article 2.

« Art. 2

Assentiment est donné à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique. »

- Pas d'objection ?

- L'article 2 est adopté.

Nous passons à l'examen de l'article 3.

« Art. 3

Le présent décret entre en vigueur à une date fixée par le Gouvernement. »

- Pas d'objection ?

- L'article 3 est adopté.

Nous voterons ultérieurement sur l'ensemble du projet de décret.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À SOUTENIR LES INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS OFFRANT L'AIDE ALIMENTAIRE URGENTE AUX PLUS DÉMUNIS, DÉPOSÉE PAR MME SIMONIS, MM. BORSUS, PRÉVOT ET DAELE (DOC. 785 (2012-2013) N° 1 ET 2)

Discussion générale

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à soutenir les institutions et associations offrant l'aide alimentaire urgente aux plus démunis, déposée par Mme Simonis, MM. Borsus, Prévot et Daele (Doc. 785 (2012-2013) N° 1 et 2).

Je vous propose de prendre comme base de la discussion générale le texte adopté par la Commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine.

La parole est à Mme Linard, Rapporteuse.

Mme Linard, Rapporteuse. - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre Mesdames, chers collègues, sans entrer dans le détail des propos des uns et des autres exprimés en commission, je voudrais aujourd'hui rapporter la volonté unanime des commissaires qui ont participé au débat, de maintenir une aide alimentaire d'urgence en faveur des plus démunis.

La proposition de résolution n° 785 déposée par Mme Simonis, MM. Borsus, Prévot et Daele, constitue en fait l'aboutissement de nombreuses discussions qui ont eu lieu sur le sujet.

Au regard des décisions européennes récentes en la matière, les commissaires ont convenu que les textes déposés préalablement à celui-ci devaient être mis à jour. Il en découle l'actuelle proposition de résolution qui est soumise aux votes ce jour.

Ce texte se justifie par la raison suivante : comme vous le savez, l'aide alimentaire urgente et l'approvisionnement des associations et organismes œuvrant sur le terrain dépendent du programme européen d'aide aux plus démunis, le PEAD.

Au départ, ce programme était alimenté par les surplus agricoles européens et puis, au fil du temps, ceux-ci ont été remplacés par une aide financière, toujours au sein de la politique agricole commune. Alors que l'enveloppe initiale prévue pour ce programme équivalait à un montant de 500 millions d'euros, le compromis budgétaire européen adopté le 8 février 2013 prévoit une diminution de ce montant à partir du 1er janvier 2014, montant qui n'atteindra plus que 357 millions d'euros.

L'enveloppe belge, initialement de 11 millions dont 40 % au profit de la Wallonie, sera donc probablement réduite elle aussi. Le nouveau règlement établit aussi que ce programme sera dorénavant cofinancé par les régions. Le présent projet de résolution tient compte de ce nouveau contexte et s'articule autour de cinq demandes au gouvernement résumées comme suit :

- la première est d'assurer l'approvisionnement des institutions et associations assurant l'aide alimentaire aux plus démunis sous forme de matières premières ou de subsides, quel que soit le futur programme ;
- la deuxième est d'étudier la possibilité que les dons en nature puissent être valorisés comme apport régional pour cofinancer le futur programme ;
- la troisième est d'entamer des discussions avec le Gouvernement fédéral visant à assurer une articulation d'un programme wallon au sein du FSE afin d'être opérationnel le 1er janvier 2014 ;
- la quatrième est d'éviter le gaspillage, en développant des politiques visant à valoriser les productions agricoles écartées de la chaîne alimentaire lorsqu'elles ne correspondent pas

aux standards de consommation alors qu'elles sont irréprochables d'un point de vue gustatif ou sanitaire ;

- enfin, la cinquième est de lancer une réflexion sur la mise en place d'un système de stockage des produits agricoles permettant de maîtriser la volatilité des prix des denrées tout en garantissant un approvisionnement stable aux banques alimentaires.

Je terminerai en soulignant le fait que cette proposition de résolution n'est pas sans lien avec le travail entamé dans la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité sur les invendus alimentaires ainsi que la résolution visant à la valorisation des invendus et la lutte contre le gaspillage et l'accumulation des déchets au sein de la Commission de la santé, de l'action sociale et de l'égalité des chances. Cette résolution constitue donc un pas de plus dans la volonté unanime des commissaires de maintenir une aide alimentaire d'urgence en faveur des plus démunis. Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. le Président. - Ont demandé à prendre la parole dans cette discussion générale : Mme Cassart-Mailleux, Mme Simonis et M. Daele. Quelqu'un pour le groupe cdH ? Pas à ce stade.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Président, Madame et Messieurs les ministres, chers collègues, Mesdames et Messieurs, je voudrais tout d'abord remercier l'ensemble des groupes de la majorité, Mme Simonis et les autres chefs de groupe, pour une démarche qui est ouverte, transversale et qui convient à ce type de dossier, qui correspond d'ailleurs bien à la mobilisation qui a été menée aux différents niveaux de pouvoir par l'ensemble des interlocuteurs ministériels, régionaux, fédéraux, et cætera, de manière à tenter de faire barrage au démantèlement de l'aide alimentaire urgente au bénéfice des plus démunis.

Deuxième élément, c'est sans réserve que nous soutenons cette résolution dans l'ensemble de ses éléments, même si celle-ci implique notamment la perspective d'un cofinancement régional à propos duquel il conviendra que l'on puisse, soit identifier la valorisation de ce cofinancement régional, soit identifier des lignes budgétaires dans un contexte qui est, nous ne l'ignorons pas, délicat. Ce cofinancement régional est destiné à assumer ces dépenses ou cette part de dépenses qui est prioritaire. Il me paraît assez important que l'on puisse déterminer dès les prochaines échéances, dès le moment où on pourra identifier ce qui est attendu précisément ou potentiellement en termes de cofinancement régional, ce qui est possible à ce niveau.

Troisième élément, on évoque également la mise en place d'un système de stockage de produits agricoles, de manière à pouvoir tenter de stabiliser le prix des denrées et garantir un approvisionnement stable des banques alimentaires. Cela me paraît évidemment souhaitable et important. C'est aussi un challenge extrêmement complexe puisque, pouvoir lisser le stockage de manière à arriver à maîtriser la volatilité des prix demande forcément tout un travail de structuration à propos duquel je trouve qu'il serait heureux, comme sur les autres points, que l'on puisse avoir, à un moment ou à un autre, un retour vers notre commission pour voir comment, dans la foulée de cette résolution et de son adoption probable en séance plénière dans quelques minutes, on peut concrétiser un certain nombre des points qui sont évoqués.

Pour terminer, nous sommes vraiment à disposition pour continuer à participer, à alimenter ces différentes réflexions, qu'elles soient de principe – on a ici un beau geste unanime de principe qui doit être souligné, qui est rare dans la vie politique – mais nous avons un rendez-vous technique concret de mise en œuvre qui est tout aussi complexe et que nous nous proposons, avec tous nos collègues de la commission, de toutes les familles politiques, avec le ministre et l'administration, de tenter d'alimenter au mieux de nos efforts collectifs.

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

Mme Simonis (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le PEAD est un programme européen qui approvisionne les nombreuses associations qui assurent l'aide alimentaire urgente.

Depuis près de 25 ans, l'aide alimentaire urgente et l'approvisionnement des associations et organismes œuvrant sur le terrain dépendent du Programme européen d'aide aux plus démunis. Ce programme, lancé par Jacques Delors et Coluche, était alimenté à la base par les surplus agricoles européens. En effet, à la fin des années 80, l'Europe produisait de nombreux surplus agricoles. Afin d'éviter les gaspillages inutiles, une partie de ces surplus ont été orientés vers les associations et organismes aidant les plus démunis sur le terrain. Au fil du temps, les surplus agricoles ont disparu et le programme a été alimenté par de l'argent, mais toujours au sein de la politique agricole commune.

Alors que l'Union européenne n'a jamais connu autant de citoyens dans la précarité, alors que la crise économique frappe de nombreux travailleurs, la pérennité même du programme est menacée. En effet, après l'épisode de 2011 au cours duquel six États membres contestaient son existence même, c'est le compromis budgétaire du début de l'année qui le menace. En effet, il y est prévu une réduction de 500 à 300 millions d'euros du budget qui lui est alloué.

Néanmoins, ce matin, de nouveaux éléments assez positifs sont apparus dans ce dossier. En effet, après un

contact avec notre collègue M. Tarabella, Député européen, celui-ci m'informait que le Parlement européen avait voté une augmentation d'un milliard d'euros du budget destiné à l'aide alimentaire, passant ainsi de 2,5 à 3,5 milliards d'euros. Les autres éléments que le Parlement européen a adoptés sont : la priorité donnée à l'aide alimentaire, le maintien des surplus agricoles dans ce programme d'aide, l'élargissement des critères permettant de bénéficier de cette aide et une simplification administrative pour les structures de distribution et de soutien.

Après des années durant lesquelles l'Union européenne nous a habitués à des mesures visant plus à servir les marchés économiques que ses citoyens, ce vote au Parlement européen est peut-être un nouveau départ vers l'Europe des gens. Espérons que ce signal positif ne soit pas le seul et que nous ayons, dans les mois à venir, d'autres bonnes surprises, notamment en matière de règles budgétaires et de politiques de croissance.

Cela étant, notre texte demeure pertinent. En effet, au niveau wallon, l'équation est connue et contient par ailleurs deux inconnues.

Premièrement, il faudra dégager des moyens budgétaires, mais également des moyens techniques afin d'assurer l'approvisionnement du secteur.

Deuxièmement, c'est toute la question du cofinancement qui devra être solutionnée. En effet, pourra-t-il être envisagé en nature ? À ce sujet, l'expertise du Bureau d'intervention et de restitution belge sera indispensable.

Notre texte, pour rappel, s'articule autour de cinq demandes au gouvernement :

- premièrement, assurer, quel que soit le futur du programme, l'approvisionnement des institutions et des associations assurant l'aide alimentaire urgente aux plus démunis, que ce soit en matières premières ou en subsides ;
- deuxièmement, étudier la possibilité que les dons en nature puissent être valorisés comme apport régional pour cofinancer le futur programme wallon ;
- troisièmement, entamer des discussions avec le Gouvernement fédéral afin d'assurer l'articulation d'un programme wallon au sein du FSE afin que celui-ci soit opérationnel le 1er janvier 2014 ;
- quatrièmement, développer des politiques visant à valoriser les productions agricoles qui sont écartées de la chaîne alimentaire car elles ne correspondent pas aux standards de consommation ;
- cinquièmement, il convient de lancer une réflexion sur la mise en place d'un système de stockage des produits agricoles permettant de maîtriser la volatilité des prix des denrées tout en garantissant un approvisionnement stable des banques alimentaires. C'est également le sens du texte que nos collègues du groupe PS de la Chambre ont déposé la semaine dernière sur la spéculation sur les denrées alimentaires.

Avant de terminer mon intervention, je souhaiterais mettre en évidence deux derniers éléments.

D'abord, l'efficacité du travail que nous avons pu mener à quatre groupes parlementaires. Au départ d'un texte du groupe socialiste, nous avons pu aboutir rapidement à un consensus. C'est ce que nous devons rechercher dans ce type de dossier.

Ensuite, nous espérons qu'il en sera de même dans quelques semaines dans la Commission de l'environnement lorsque nous analyserons notre proposition sur les invendus alimentaires, parce que ces deux textes forment un ensemble cohérent et fonctionnel et ont le même objectif : venir en aide à ceux que notre société laisse sur le côté et qui souffrent au quotidien. Je vous remercie pour votre bonne attention.

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il y a exactement une semaine, le mercredi 5 juin, se déroulait la Journée mondiale de l'environnement. Cette année, cette Journée mondiale de l'environnement était placée sous le signe du gaspillage alimentaire. Aujourd'hui, une semaine après cette journée mondiale qui a mis le sujet à l'avant-plan, c'est une proposition de résolution visant à soutenir les institutions et associations offrant l'aide alimentaire urgente aux plus démunis qui sera soumise à notre vote.

En tant que cosignataire de cette résolution, je me réjouis qu'unanimement au sein de ce parlement, nous votions cette résolution dans quelques instants car la question du gaspillage et de l'aide alimentaire aux plus démunis nous interpelle, que ce soit au sein de la Commission agriculture où cette résolution a été discutée dans les champs de compétences particuliers ou dans d'autres commissions également, en environnement et en action sociale.

Nous avions déjà abordé ce sujet en 2011, lorsque le Programme européen d'aide aux plus démunis avait été menacé une première fois d'être fortement réduit. Nous nous en étions inquiétés à l'époque. Je ne vais pas faire les rétroactes ici, mais nous avions fortement réagi. À cette époque, même si les menaces avaient été temporairement levées pour deux ans, plusieurs résolutions avaient été déposées, dont une de M. Dupriez et moi-même, qui l'avions retirée pour en amender une autre et arriver à un texte qui faisait consensus dans la majorité, consensus pour formuler 13 demandes au gouvernement, non plus pour demander

d'infléchir la décision européenne – ce qui n'avait temporairement plus lieu d'être – mais pour pouvoir anticiper.

Aujourd'hui, une nouvelle menace plane sur le PEAD puisque le compromis budgétaire européen risquait de faire passer le montant alloué, dans quelques mois, de 500 millions à 300 millions d'euros. Un vote au Parlement européen il y a quelques minutes, dont je me réjouis, semble lever ces incertitudes. Cela n'annule pas la pertinence de cette résolution car gouverner, c'est prévoir. Nous ne sommes malheureusement à l'abri de rien.

Aujourd'hui, c'est une résolution à une signature de quatre partis qui est sur la table. Par celle-ci, la Wallonie s'engage à maintenir la pérennité de l'approvisionnement des institutions et des associations qui assurent l'aide alimentaire urgente aux plus démunis en cas de coup de frein européen maintenant ou plus tard. Elle ne se contente pas de cela, puisqu'elle n'aborde pas que le volume d'aide mais également sa quantité et son organisation.

Cela confirme l'importance du travail réalisé dans le cadre de la commission du Ministre Henry sur les invendus alimentaires, mais également dans le cadre des compétences de la Ministre Tillieux où nous avons voté, en Commission de l'action sociale et de la santé, la résolution dont j'ai parlé il y a quelques instants. Elle visait la valorisation des invendus et la lutte contre le gaspillage et l'accumulation de déchets. Nous rappelons d'ailleurs, dans les considérants de la résolution que nous allons voter dans quelques instants, l'importance de la mise en œuvre effective de cette précédente résolution puisqu'en effet, sur les 13 demandes formulées à l'époque, il nous en reste aujourd'hui 11 à traduire encore concrètement.

Deux sont déjà réalisées, ce sont l'activation du groupe de travail et la création au sein de l'administration d'une task force, deux actions qui sont bien entendu préalables à tout autre action concrète. Si les actions concernant le gaspillage alimentaire des commerces et des ménages sont importantes, il faut constater que ces deux actions sont responsables de 28,6 % du gaspillage total ; pour être précis, 24 % de gaspillage pour les ménages et 2,6 % de gaspillage pour les commerces.

L'industrie agroalimentaire, elle, est responsable de 64 % du gaspillage alimentaire, c'est donc près de deux tiers. Au vu de ces chiffres, on peut juger de l'importance de la demande numéro 4 que l'on formule dans la résolution, qui est de développer des politiques agricoles visant à valoriser la production alimentaire, qui ne correspond pas au standard de consommation.

Ce n'est pas que ces produits ne sont plus tout-à-fait bons, c'est parce qu'ils n'ont plus le look pour être vendus. Lors des discussions en commission, M. le Ministre nous faisait part de sa volonté d'avancer sur le sujet. Nous serons évidemment attentifs aux traductions concrètes pour apprendre cette demande.

Enfin, la mise en place du système de stockage de produits agricoles permettant de maîtriser la volatilité des prix des denrées tout en garantissant un approvisionnement stable des banques alimentaires nous prémunirait des fluctuations de prix. C'est plus en volume de stock qu'en volume d'argent qu'il faut réfléchir ici. Dans ce cadre, la possibilité que les dons en nature puissent être valorisés va dans le même sens.

Payer plus pour moins de volume n'amènerait évidemment pas de progrès, mais garantir un approvisionnement stable est essentiel. Pour terminer, il nous reste du travail pour garantir une aide alimentaire digne de ce nom aux plus démunis et pour une meilleure lutte contre le gaspillage alimentaire, mais cette résolution est un pas qu'il convient de réaliser et je suis heureux qu'il puisse se faire aujourd'hui à l'unanimité. Je vous remercie.

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

M. Wesphael (Indépendant). - J'aurais trouvé assez normal que, sur un sujet comme celui-là et la sensibilité que vous connaissez chez moi avant et aujourd'hui, on me propose la cosignature de cette résolution qui me semblait utile d'être portée par l'ensemble des formations démocratiques. C'est juste ce que je voulais dire, je regrette ce manque de courtoisie à mon égard sur un sujet qui me tient à cœur depuis longtemps.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Monsieur le Président, brièvement, puisque les débats ont été complets et très riches en commission, je prends acte et je me réjouis de l'approbation unanime dont ce texte va faire l'objet. Personnellement, c'est avec beaucoup de motivation que je m'engagerais sur les termes de cette résolution puisque j'étais, il y a un peu plus de deux ans, signataire d'un texte sur le même sujet.

J'ai quelque peu anticipé ce vote puisque, comme je leur ai dit en commission, j'ai écrit à l'ensemble des filières pour avoir un état des lieux complet de la manière dont les productions agricoles aujourd'hui ne rentrent pas, comme M. Daele vient de le dire, dans les standards de la commercialisation, pour avoir déjà une photographie du secteur et des quantités concernées de ce qui est fait de ces denrées aujourd'hui.

Si nous y parvenons, ce sera un débat important au niveau de l'Europe. On peut déjà considérer que notre apport, notre cofinancement puisse être en marchandises, en nature. Nous devrons pouvoir y répondre de cette façon-là, en travaillant avec les filières

et en extrayant des filières de commercialisation, ce qui ne peut pas aujourd'hui suivre son cours de ce côté-là.

Je pense qu'une partie importante de la réponse se trouve du côté des producteurs puisque, M. Daele a rappelé les chiffres, plus de 60 % des invendus se trouvent à ce niveau.

M. le Président. - La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je suis optimiste pour le caractère complet de ces réponses et, comme je l'ai dit dans mon intervention, le souhait est évidemment de suivre ensemble le dossier en commission.

M. le Président. - Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et vous propose de voter ultérieurement sur l'ensemble de la proposition de résolution.

DÉBAT SUR LA DYNAMIQUE AÉROPORTUAIRE WALLONNE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 62 DU RÈGLEMENT

M. le Président. - Notre ordre du jour appelle le débat sur la dynamique aéroportuaire wallonne, en application de l'article 62 de notre règlement.

Je vous rappelle les règles en vigueur pour ce débat : 15 minutes d'intervention par groupe politique de la majorité, 30 minutes pour le MR, 15 minutes pour un député indépendant, temps de parole illimité pour le gouvernement, mais nous connaissons tous son sens de l'auto-limite. Ont demandé à ce stade d'intervenir dans le débat Mme Defraigne, MM. Bayet, Wesphael, Mme Cornet, MM. Onkelinx, Tanzilli, Noiret pour le groupe Ecolo.

La parole est à Mme Defraigne.

Mme Defraigne (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je souhaiterais me concentrer sur trois points, à savoir les investissements relatifs à la sécurité aérienne, l'offensive allemande à l'égard des aéroports wallons et puis, si vous m'y autorisez quelques considérations, à propos de Liege Airport. Mme Cornet complètera le débat.

Le 18 avril 2013, vous avez apporté une note au Gouvernement wallon relative aux investissements urgents requis par Belgocontrol et la Direction générale du transport aérien, note qui a été approuvée. Ces investissements urgents portent notamment sur les radars au sol pour Liège et Charleroi et sur le remplacement du système ILS à Liège. Les investissements prévus sont respectivement de 11,5 millions d'euros à Charleroi et 13 millions d'euros à Liège. Je pense qu'il n'est peut-être pas inutile d'essayer de comprendre le mécanisme qui est en vigueur à l'heure actuelle pour que vous puissiez nous expliquer comment vous envisagez des solutions.

Le contrôle aérien en Belgique est de compétence fédérale, mais le financement des infrastructures sur les aéroports régionaux est réglé par un protocole, un accord de coopération entre l'État fédéral et les régions. Donc, au terme de ce protocole, de cet accord de coopération, Belgocontrol assure gratuitement la sécurité du trafic aérien dans les aéroports régionaux pour autant que l'on se limite aux prestations de services en application à la date de la signature de l'accord de coopération.

Cela concerne les heures d'ouverture, l'équipement disponible, les effectifs en personnel. S'il y a nécessité d'accroître le nombre de prestations, il y a une concertation entre Belgocontrol et les régions et les frais complémentaires éventuels en matière de personnel et d'équipement sont portés en compte aux régions. La Wallonie prend donc en charge l'ensemble des investissements en équipement, installation, navigation aériennes.

Vous avez décidé, au sein du Gouvernement wallon, que les installations qui arrivent en fin de vie, qui doivent faire l'objet d'un renouvellement soient pré-financées par la SOWAER, mais il a été décidé également – et c'est là que le bât blesse – que le coût soit répercuté sur les sociétés de gestion. Les sociétés de gestion se sont indignées puisqu'elles considèrent que c'est contraire aux engagements contractuels entre elles et la région, mais aussi et peut-être surtout, contraire au modèle économique qui a été approuvé et qui est en vigueur partout ailleurs en Europe, modèle qui prévoit que ces investissements soient pris en charge par l'opérateur du contrôle aérien Belgocontrol et refacturé aux compagnies aériennes.

Ces sociétés de gestion disent qu'il y a des solutions alternatives. Malheureusement, Belgocontrol connaît des difficultés structurelles de financement. Il faut donc poursuivre la discussion.

Pouvez-vous nous dire comment le gouvernement compte s'y prendre pour répondre à ce problème qui est urgentissime car, sinon, les activités des aéroports risquent d'être arrêtées pour non-conformité des normes ? Pourquoi le gouvernement a-t-il opté pour un mode de financement qui est tout à fait différent ? Est-ce de la créativité ? C'est Creative Wallonia, mode de financement totalement différent de ce qui existe ailleurs en Europe, ce qui met les aéroports en difficulté par rapport à leurs concurrents européens. Ensuite, qui dit Belgocontrol, dit intervention du Gouvernement fédéral. Comment comptez-vous vous y prendre dans le cadre de la négociation ?

Le deuxième élément sur lequel je voudrais attirer votre attention, c'est l'offensive flamande à l'égard des

aéroports wallons. Je pense que ce n'est un secret pour personne et que c'est une évidence. Vive la régionalisation ! On pensait que l'on allait pouvoir se débrouiller dans notre coin, faire notre développement économique, mais les Flamands ne l'entendent pas de cette oreille puisque la Vlaamse Luchtavencommissie a véritablement réitéré sa déclaration de guerre à l'égard des aéroports wallons en fustigeant, selon sa thèse, la distorsion de concurrence entre l'octroi de subsides en provenance du Gouvernement wallon et, d'autre part, des distorsions de concurrence – toujours selon sa thèse – liées à la gratuité du contrôle aérien en Wallonie. Ce rapport flamand a fait l'objet d'une réponse, d'une réplique en bonne et due forme du Conseil économique et social de la Wallonie, mais ce qui est interpellant, c'est la composition de cette commission flamande. On y voit une série d'émanations du Fédéral, d'entreprises publiques autonomes et d'administrations fédérales. Il y a Brussels Airport, Belgocontrol, la SNCB, le SPF Mobilité et Transports mais aussi Brussels Airlines qui est une société dans laquelle la Wallonie a des intérêts.

(Réaction de M. le Ministre Antoine)

C'est un argument a fortiori.

Comment appréhende-t-on cette situation ? C'est quand même un comble puisque ces représentants d'entreprises publiques, d'administrations publiques fédérales et de représentants d'une compagnie soutenue par la Wallonie siègent au sein d'une commission flamande qui n'a d'autre objectif, qui n'a d'autre souhait que de voir atomiser nos aéroports wallons. Comment allez-vous alors vous y prendre pour mettre fin à ces pratiques ? En avez-vous discuté avec votre homologue du Gouvernement fédéral, le Secrétaire d'État en charge de la Mobilité ? Je pense que c'est M. Wathelet. Vous le connaissez certainement. Avez-vous trouvé une solution structurelle avec M. Wathelet pour régler ce type de conflit intrabelge qui peut peut-être prêter à sourire, mais qui est tout de même extrêmement inquiétant et interpellant ?

Le troisième élément sur lequel je souhaitais intervenir, c'est la question de Liege Airport. Il y a un certain nombre d'inquiétudes à Liege Airport et j'aurais souhaité vous poser quelques questions tout d'abord par rapport à l'actionnariat. Les Aéroports de Paris sont actionnaires historiques depuis 1997 et on a le sentiment qu'ils sont un peu « sur la touche », que la Wallonie ne leur a pas donné beaucoup de responsabilités et n'aura pas fait de signaux pour lui permettre de monter en puissance. Quels sont les rapports avec cet actionnaire ? Pourquoi ne pas envoyer un signal plus évident et plus clair pour leur permettre d'être un peu plus impliqué puisque c'est quand même l'actionnaire historique ?

Cette question est liée à la suivante puisque l'on a affaire à une espèce de jeu de Monopoly à Liège ou à un jeu de Pacman, ces petits personnages informatiques qui mangent tous les autres. Cette question de Monopoly est relative à la prise de participation d'Ecetia dans Liege Airport pour se retrouver dans le giron. Faut-il encore l'appeler l'intercommunale Tecteo ? Oui, dans une certaine mesure, mais c'est celle qui essaye d'échapper ou qui échappe à la tutelle de la Région wallonne. Tecteo va-t-elle bien ? Les bulletins de santé sont à géométrie variable. C'est une situation financière délicate. N'a-t-on pas affaire à un colosse aux pieds d'argile puisque les chiffres sont interpellants ? Quelle est la position du Gouvernement wallon ? Ne me dites pas que ce sont des actionnaires qui vont faire leur prise de participation. On n'a rien à voir là-dedans. Je suis désolée, mais il y a quand même un regard à avoir dans le chef du Gouvernement wallon sur ce qui est en train de se passer, cette prise de contrôle, qui peut être extrêmement déterminante et qui peut avoir des conséquences et un impact directs sur l'avenir de l'aéroport. Que pensez-vous de cette opération d'achat par Tecteo au départ d'Ecetia, ce qui revient à donner au sein de l'aéroport de Liège, la majorité à l'intercommunale – je ne sais pas si le qualificatif est bien choisi – Tecteo ?

Autre élément de réflexion toujours dans le cadre de Liege Airport avant de céder la parole à ma collègue Mme Cornet qui va se centrer sur un autre aspect tout aussi important à Charleroi, on peut se poser la question de savoir pourquoi les investisseurs privés sont toujours aussi timides à l'égard de Liege Airport. J'avais posé la question au ministre de l'Économie au mois de mars car on a le sentiment d'un potentiel sous-exploité. Une étude sur le développement de l'aéroport venait d'être présentée et les résultats étaient sans appel puisque les entreprises méconnaissent les aéroports de Liège. Sur 137 000 tonnes importées et exportées annuellement par les entreprises wallonnes, seulement 9 300 transitent via l'aéroport de Liège et ce, en 2011, alors que l'on sait que cet aéroport est concentré sur le fret.

Les auteurs de cette étude relevaient un déficit de communication dans le chef de l'aéroport : manque de publicité, manque de connaissance par les opérateurs. Il est difficile de ne pas faire le lien. Quel est alors votre avis sur cette question ? Comment expliquez-vous la désaffection, le désintérêt des opérateurs privés pour Liege Airport ? Je citerai M. Partoune qui dit : « Le projet aéroport, pourquoi passe-t-il par les mailles de tous les plans Marshall, Marshall 2.vert, Horizon 2022 ? Est-il le grand oublié ? ». On a vu les tergiversations de la DGTA par rapport au droit de trafic accordé ou non susceptible d'être accordé à Ethiopian Airlines. TNT s'en était ému grandement. Confirmez-vous que la difficulté et la situation sont sous contrôle que c'est derrière nous ? Confirmez-vous que la DGTA est revenue sur sa décision ? Peut-on refermer cette page ? Le dossier est-il fermé ? Y a-t-il encore des risques ? On sait que TNT est dans une situation qui est quand même fragile, fragilisée aussi par l'OPA amiable qui n'a pas eu lieu. Je pense donc qu'il est important de faire le point et peut-être, demain, réfléchirons-nous également à une dynamique – puisque c'est le titre de ce débat – plus

intense pour Liege Airport, notamment en termes de développement des passagers. Je sais que les répartitions qui ont eu lieu ont confié les passagers à Charleroi et le fret à Liège, mais je pense qu'il ne serait pas inutile de réfléchir en termes de développement de l'emploi, de potentialité, car on a vraiment une infrastructure sous-exploitée à Liège, et d'actionner le développement de l'aéroport comme aéroport de passagers. Je suis certaine qu'il y a une zone de chalandise qui pourrait se développer aisément et qui serait porteuse, dans une région en difficultés, d'emploi et d'avenir.

(Applaudissements)

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

M. Bayet (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, au départ, je vous avais posé une question sur la sécurité de Charleroi, mais puisque notre parlement a décidé de faire un débat, j'ai évidemment plein de questions à vous poser sur l'aéroport de Charleroi. Mon excellent collègue M. Onkelinx interviendra sur l'aéroport de Liège.

Tout d'abord, Monsieur le Ministre, évoquons la privatisation des services de sécurité. Vous le savez, il y a eu une action de sensibilisation à l'aéroport de Charleroi, les manifestants souhaitaient insister auprès des autorités et de la population sur le bilan de la première partie de la privatisation des missions de sécurité. Ils expliquent que, depuis 2007, les frais liés aux missions n'ont cessé d'augmenter pour atteindre 23 millions d'euros pour 2011.

Je voudrais connaître votre avis, Monsieur le Ministre : est-ce vrai ? N'est-ce pas vrai ? Qu'en pensez-vous ?

Par ailleurs, il convient de noter que les subsides qui sont versés à BSCA Security sont capés et non indexés, ce qui est aussi un problème, en dépit des conventions conclues entre la région et les sociétés de gestion et ce, depuis plusieurs années. Au demeurant, quand on regarde d'un peu plus près les chiffres, je pense qu'il ne faut pas parler en frais annuels, mais considérer plutôt l'indicateur en termes de coût passager. Si on fait le calcul, à titre indicatif, le coût de la sécurité par passager en 2008 était de 3,13 euros. Il était, en 2012, de 2,15 euros, soit une diminution de 31 %. D'où une vraie difficulté, Monsieur le Ministre, parce que, de deux choses l'une, ou nous étions en surcapacité de protection en 2008 et nous sommes revenus à la norme maintenant – mais alors j'aimerais vous l'entendre dire – ou nous étions dans la norme en 2008 et nous ne le sommes plus maintenant. En tout cas, c'est une question de sécurité et c'est une des missions premières du pouvoir public que de répondre à ces questions de sécurité. J'aimerais donc, et notre groupe aimerait, savoir ce que vous en pensez et ce que l'on peut mettre en place.

Par ailleurs, on sait tous que la réalisation des master plans entraînera une augmentation importante des coûts qu'il est difficile d'apprécier pour le moment. La question est donc de savoir si la prise en charge de ces deltas de coûts par les sociétés de gestion ne va pas entraver, à terme, les projets d'expansion qui se révèlent vitaux dans cette période de crise pour le développement des aéroports et de l'emploi wallon.

Je tiens à préciser également Monsieur le Ministre, que la question est d'autant plus pertinente, que le traité sur le fonctionnement européen n'interdit pas aux États de prendre notamment en charge les coûts qui sont liés à la sûreté.

Je voudrais donc savoir, Monsieur le Ministre, ce que vous allez faire pour améliorer cette sécurité, cette sûreté, à l'aéroport de Charleroi.

Je rappelle aussi au passage que ce n'est pas une nouveauté parce que nous avions entendu, le 30 mai 2011, le Directeur général Jean-Jacques Cloquet nous dire, je le cite : « On se sent un peu lésés par la police fédérale, il faut savoir que nous avons à peu près huit à neuf fois moins de policiers à l'aéroport de Charleroi qu'à l'aéroport de Zaventem. Zaventem fait 17 millions de passagers, Charleroi en fait 6 millions. ».

J'estime que notre devoir est de tirer la sonnette d'alarme. Je crois que c'est l'occasion d'en parler ici. À ce niveau-là aussi, Monsieur le Ministre, je voudrais savoir quelles sont vos discussions avec Mme la Ministre de l'Intérieur. Je sais qu'il y a déjà eu une augmentation du personnel policier. On me dit qu'ici, les besoins sont estimés à 30 personnes supplémentaires. Vous êtes un des premiers – et je pense que l'on peut vous rejoindre – à dire que l'aéroport de Charleroi est une *success story*, mais plus il y a de passagers, plus il y a de passagers hors Schengen, plus il faut de forces de police.

Je voudrais savoir ce que Mme Milquet vous a dit, où on en est, parce que l'on ne peut pas à la fois dire au Fédéral – si vous me le permettez – qu'il faut lutter contre la fuite de nos jeunes en Syrie - ce que je partage totalement - et en même temps laisser à Charleroi une porte ouverte parce que l'on ne met pas assez de policiers pour le sécuriser.

Le deuxième point sur lequel nous souhaiterions obtenir des réponses, Monsieur le Ministre, c'est le résultat financier de BSCA. On sait que l'année 2012 s'est achevée sur un bon bénéfice – un peu plus de 10 millions d'euros – le chiffre d'affaires est aussi en hausse, ce qui est très bien, mais se pose la question de savoir si le dividende doit être versé ou pas à Belgian Airport qui bénéficie d'un dividende privilégié.

Monsieur le Ministre, je voudrais que vous nous rappeliez, avec exactitude si possible, les termes de la convention entre les actionnaires publics et Belgian

Airport sur la politique de distribution des dividendes. Pourrez-vous nous dire quels seront les dividendes perçus par chacun des actionnaires de BSCA ? Pouvez-vous nous dire si Belgian Airport disposera de son dividende privilégié ou pas ?

J'aimerais vous entendre aussi sur la question de savoir si, aujourd'hui, vous considérez toujours que cette convention qui a été passée avec Belgian Airport, donc le Holding Communal, telle qu'elle a été rédigée à l'époque, était une bonne chose pour la Wallonie. N'est-il pas temps de la modifier ?

Que faites-vous à l'égard de Belgian Airport pour que les apports de cette entente puissent être effectifs et tangibles ? On en a déjà parlé, mais j'aimerais avoir un peu plus d'informations sur le retour actuel de l'investissement. Si on regarde d'un peu plus près, Monsieur le Ministre, on constate que, si on compte le dividende de 2012, Belgian Airport a perçu en dividendes près de 5,5 millions d'euros, soit près de 50 % de la valeur d'achat de leurs 27 % de 2010.

J'imagine que le ministre des Finances que vous êtes doit être évidemment super-heureux de pouvoir dire qu'en Wallonie, on sait faire de très bonnes affaires. C'est très bien, je n'en disconviens pas, mais je voudrais savoir de manière très précise quelle est la contrepartie ; pas juste, comme la réponse que j'ai déjà eue, le détail de ce qui est prévu dans la convention, mais réellement ce qui est mis en place. Y a-t-il eu de nouvelles destinations ? Si oui, lesquelles ? Y a-t-il eu des heures de formation ? Lesquelles, combien ?

(Réaction de M. le Ministre Antoine)

J'espère que l'on ne me décomptera pas de temps, Monsieur le Président.

M. le Président. - M. le Ministre aura largement son temps de réponse.

M. Bayet (PS). - Je vais vous écouter, Monsieur le Ministre.

(Réaction de M. le Ministre Antoine)

Nous aurons la réponse, c'est super. Y a-t-il eu des évaluations dans le personnel ? Qu'ont-elles amené en plus en termes de *know-how*, en termes d'amélioration ? Ce sont des questions précises pour lesquelles je souhaiterais, Monsieur le Ministre, avoir une réponse.

Je souhaiterais aussi savoir si vous considérez que les dividendes qui sont octroyés par BSCA, à vous, actionnaire public et à SAVE, actionnaire privé, sont profitables à un aéroport qui doit, demain, investir pour son avenir et si, comme cela semble être le cas, un dividende a été distribué et distribué aussi à la Région wallonne. Il serait évidemment essentiel de savoir à quoi la région le destine à un moment où on entend que vous refusez d'investir dans les missions régaliennes de sécurité et les radars d'approche. Ma collègue en a parlé tout à l'heure.

Vous placez, me semble-t-il, les aéroports dans une situation très délicate où ils ne peuvent financer ce type d'investissement. On ne va quand même pas se retrouver dans une situation où on va obliger les aéroports à financer sur des infrastructures qui ne leur appartiennent pas. Cela ne me semble pas être une bonne politique de gestion.

Je voudrais donc savoir, Monsieur le Ministre, si vous reviendrez au gouvernement avec une autre proposition et si oui, laquelle.

Je voudrais également savoir si les partenaires privés ont été interrogés quant à leur volonté de renoncer ou pas à leurs dividendes privilégiés. Par ailleurs, vous savez que les dividendes 2010 versés à la SOGEPA et à la SOWAER sont destinés à être utilisés pour le financement des infrastructures aéroportuaires. Je voudrais savoir pourquoi ce n'est pas le cas pour les mêmes dividendes de 2011 et les années suivantes, ainsi que pour les dividendes versés à Sambrinvest parce que si là, encore une fois, je fais un calcul, les dividendes publics de 2010, 2011, 2012 s'ils avaient été laissés à BSCA, auraient porté les bénéfices à 13 millions d'euros supplémentaires pour financer sur fonds propres le master plan. Je voudrais savoir maintenant qui va payer ce master plan.

Dans les investissements de l'aéroport de Charleroi, on le sait, il y a deux grands dossiers : la gare et la ligne qui avance, mais lentement. Monsieur le Ministre, en ce qui concerne l'allongement de la piste, je voudrais savoir où on en est puisque l'on me dit que des études complémentaires sont toujours nécessaires afin de se prononcer quant à la question de la longueur de la piste, puisque l'on me dit qu'une piste de 2 900 mètres semble avoir très très peu d'intérêt, voire quasiment pas, par rapport à la piste actuelle de 2 550 mètres ou au projet initial de 3 200 mètres. Donc il faut qu'on tranche une fois pour toutes, mais il faut avancer. Je pense que ce serait plus efficace.

En ce qui concerne la nécessité d'une étude d'incidences dans le cas de l'extension de BSCA, j'imagine que ma collègue Mme Cornet y reviendra, mais je suppose que vous avez eu le temps de prendre contact avec les fonctionnaires techniques et délégués pour savoir si c'est vous ou M. le Ministre Henry qui peut avancer sur ce dossier.

Quatrième point, Monsieur le Ministre, concernant le contrat de gestion de la SOWAER, vous nous annonciez récemment, en avril, que la SOWAER doit exercer le rôle de centre stratégique pour les aéroports wallons à l'avenir. On ne peut que vous suivre, mais je pense que la première étape est d'avoir un contrat de gestion, contrat de gestion que nous attendons depuis 2009 lorsque vous étiez déjà en charge de ce

département. Nous pensons qu'il est urgent de le finaliser. On souhaiterait savoir où on en est aujourd'hui.

J'avais une question sur le rapport de la Vlaamse Luchthavencommissie de l'aéroport. Puisque l'on en a déjà parlé, je ne vais pas épiloguer là-dessus si ce n'est que – et je vous avais déjà posé la dernière fois la question sur les relations avec M. le Secrétaire d'État, M. Wathelet – nous devons quand même constater que cela suscite toujours un certain émoi puisque ce dernier prend systématiquement position en faveur de l'aéroport de Bruxelles et de Brussels Airlines ce qui, je crois, commence à poser sérieusement problème. Je voudrais donc savoir où en sont vos dernières négociations avec lui.

Belgocontrol, on en a parlé, ma collègue Mme Targnion récemment aussi. Je voudrais juste remarquer que les principes de bonne gestion voudraient que l'on optimise d'abord la structure des coûts de Belgocontrol avant d'envisager un quelconque refinancement. Il faut également noter que l'Europe prône un financement par le biais de redevances terminal perçues par l'organisme de contrôle auprès des compagnies aériennes en fonction du nombre de mouvements. Cela peut être une piste de réflexion, à condition que les redevances perçues soient concurrentielles par rapport à celles des autres voisins. Cela implique une bonne gestion des coûts.

Je voudrais savoir où vous en êtes également là-dessus, Monsieur le Ministre.

La menace du Fédéral, on en a parlé.

Avant-dernière question, on sait que les heures d'ouverture sont pénalisées par rapport aux aéroports concurrents. Les études comparatives prouvent qu'il faudrait ouvrir une demi-heure plus tôt, soit à 6 heures, et une heure plus tard, jusqu'à minuit. En compensation, une révision des quotas de bruit est évidemment envisageable pour les avions opérant des retours tardifs. On sait tous que c'est ce que nos concitoyens souhaitent, qu'il y ait moins de bruit.

Je voudrais savoir où on en est par rapport à cette position concurrentielle et aux limitations supplémentaires que l'on pourrait mettre à certaines compagnies.

Je terminerai par une question importante à laquelle, dans le rapport PwC, on ne répond pas vraiment : quelle est la stratégie menée pour le développement des aéroports wallons en termes de développement et en termes économiques ?

Vous comprenez bien, au travers de mes questions, qu'il y a plein d'enjeux économiques et de développement à long terme pour lequel le financement n'est pas encore très clair. J'attends évidemment vos réponses.

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

M. Noiret (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, merci de me donner la parole dans ce débat qui vient aujourd'hui en séance plénière, mais qui est sans doute inspiré par les différentes questions que nous avions déposées en vue de la séance de commission de lundi dernier.

Monsieur le Ministre, pour l'essentiel de mon intervention, je vais reprendre ces questions, mais je vais les élargir à trois autres chapitres de l'intervention qui me paraissent nécessaires à l'occasion d'un débat plus général sur les enjeux aéroportuaires.

Il concerne surtout Liege Airport.

Depuis 2009, la société Ethiopian Airlines est présente et active sur le tarmac de Bierset. Elle effectue une liaison régulière entre Addis-Abeba et Liège. Il y a quelques jours, la DGTA, c'est-à-dire l'administration fédérale belge qui octroie les licences, a octroyé puis retiré tout aussi vite un droit d'effectuer des liaisons entre Dubaï et Liège. Il se fait que TNT – je vais revenir à la situation de TNT – qui est quand même l'opérateur extrêmement dominant sur le tarmac de Liege Airport, effectue effectivement la même liaison. C'est d'ailleurs sa principale liaison hors Europe. Il voyait - on peut le comprendre de son point de vue - d'un assez mauvais œil une telle concurrence sur une ligne qui, semble-t-il, est importante pour eux.

La question, Monsieur le Ministre, est : comment se passe cet octroi de licence ?

Derrière cet élément d'accorder une licence et puis de la retirer aussi vite, on se dit que c'est un peu du cafouillage, ce système. Comment cela se passe-t-il ? Comment se fait-il que l'on puisse à la fois octroyer des licences et puis, dans un second temps, avoir TNT qui nous dit qu'il a possibilité d'ester en justice parce que cette licence va à l'encontre des règles les plus élémentaires ? Il est quand même étonnant qu'une administration, qu'elle soit fédérale ou régionale d'ailleurs, puisse à ce point méconnaître les règles. Est-ce ce qui est évoqué par TNT ? Est-ce simplement ce qui se trouve dans le contrat que TNT a avec la Wallonie ?

C'est assez étonnant, d'autre part, quand on voit la rapidité avec laquelle l'intervention s'est faite. Est-ce une intervention politique ? Préalablement à cela, a-t-on une interrogation faite auprès des autorités aéroportuaires wallonnes, qui sont les dépositaires du fameux contrat avec TNT ?

Monsieur le Ministre, je voudrais que vous nous éclairiez un peu sur cet élément qui me paraît quand même assez surprenant, à savoir que l'on puisse donner une licence et la retirer aussi vite.

Deuxième élément dans le même contexte, quel est

le périmètre d'intervention d'octroi de licence ? Si Ethiopian Airlines ne peut pas utiliser l'aéroport de Liège pour faire ce type de vol, peut-il utiliser celui de Charleroi pour rester en Wallonie, ou celui de Zaventem ? Auquel cas, on est dans un jeu où on accorde à TNT un pouvoir extrêmement démesuré puisque cela voudrait dire que, simplement, la société à qui on dit qu'elle ne peut pas le faire à partir de Liège, si elle peut le faire ailleurs, à ce moment-là, quel est le pouvoir et la capacité de réguler encore ce type de système ?

Je voudrais comprendre comment cela se passe, quel est le périmètre d'intervention. Quel rapport peut-on entretenir avec d'autres compagnies qui souhaitent s'installer à Liège ? Celle-ci y est déjà, mais elle souhaitait développer un nouveau service. Passe-t-on systématiquement par un accord de l'opérateur dominant déjà présent ou pas ? Il me paraît intéressant de pouvoir le préciser, parce que nous pourrions aussi nous retrouver sur ce type de décision sous le coup de contre-décision de l'Union européenne. Je ne sais pas ce qu'Ethiopian Airlines va faire, si elle intervient auprès de la Commission européenne en disant qu'il y a concurrence déloyale. Comment cela se fait-il ?

Je souhaiterais que vous puissiez, si pas nous rassurer, nous éclairer sur ces éléments.

Deuxième paquet de questions qui concernent, j'y reviens, Liege Airport, qui concernent TNT. Il y a eu quelques annonces qui ont été, vous me direz, contredites. Jusqu'à quel point le sont-elles ?

(Réaction de M. le Ministre Antoine)

Je parlais de TNT et de la suppression d'un certain nombre d'emplois.

Je crois qu'il vaut mieux ne pas trop vite anticiper les questions et me laisser les poser.

Là-dessus aussi, vous avez un certain nombre d'emplois pour lesquels il pourrait y avoir des suppressions alors que cela pourrait être des départs naturels. N'empêche que la question de l'emploi – et vous serez d'accord avec moi, Monsieur le Ministre – c'est la question centrale, fondamentale du développement de ces aéroports. C'est bien au nom de l'emploi que la Wallonie a mis autant de moyens. Ils sont importants, que ce soit pour soutenir l'aéroport lui-même, les infrastructures, les entreprises présentes et aussi pour compenser les nuisances auprès des riverains. On a des montants qui sont extrêmement importants. Si nous devions nous retrouver avec un mécanisme qui, aujourd'hui, est déjà en train de reperdre ces fameux emplois, on pourrait se retrouver dans une situation plutôt embêtante.

Bien sûr, on me dit d'attendre, tout cela devrait faire l'objet de discussions avec le monde syndical, n'empêche qu'il n'y a pas de fumée sans feu, d'autant qu'il faut quand même se le rappeler, Monsieur le Ministre, je ne vous en fais pas grief quand je vous interpelle là-dessus, je vous demande simplement des explications. À un moment donné, on a eu un projet de fusion entre UPS et TNT. On sait que ce projet de fusion entre UPS et TNT était lié à un certain nombre de difficultés liées à la crise, à des pertes de marché et à un certain nombre de contractions sur les marchés du petit courrier.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il aujourd'hui ? Y a-t-il, oui ou non, des discussions ? Y a-t-il des négociations ? Y a-t-il des perspectives négatives en termes d'emplois chez TNT ?

Enfin, troisième élément de questions, rumeur ou réalité, on évoque les modifications dans l'actionnariat de Liege Airport. Certains évoquent qu'Ecetia participation, l'ancien SLF, aujourd'hui, est en difficulté pour rembourser des emprunts et qu'elle pourrait être en train de négocier le remboursement d'emprunts avec les parts dans, soit pour la SLF, SLF participation, soit pour SLF participation.

Monsieur le Ministre, êtes-vous informé de cette situation ?

Cela n'est quand même pas rien. Il faut se souvenir que c'est la moitié du capital de Liege Airport qui est aux mains SLF, devenue Ecetia entre temps. C'est donc aussi un opérateur important pour la stratégie de développement de cet aéroport. Quelle maîtrise les pouvoirs publics wallons ont-ils eue – parce que c'est surtout de là que sont venus les moyens ? Quelle est votre analyse de cette situation ? Quelle position avez-vous développée ?

Mes collègues sont déjà intervenus. Je ne vais pas être top long sur le contrat de gestion. Aujourd'hui a-t-on un calendrier pour la mise en œuvre d'un contrat de gestion de la SOWAER ?

Effectivement, ils sont aussi intervenus sur la question de Belgocontrol où on a un peu l'impression du jeu du chat et de la souris, espérant ne pas être la souris un jour mangée par le chat. Le chat, vous l'avez bien compris, je le voyais plutôt du côté du Fédéral que du côté wallon, même si notre symbole est un coq – on l'a encore derrière.

Voilà, Monsieur le Ministre, l'ensemble des questions que je souhaitais vous poser aujourd'hui et sur lesquelles j'espère avoir un certain nombre, si pas toutes, de réponses qui vont si pas permettre d'être rassurés, au moins d'être informés. Il me semble que la transparence sur ces questions est nécessaire.

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

M. Tanzilli (cdH). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, on l'a vu sur pied des nombreuses questions qui ont déjà été mises sur la

table, d'abord il y a déjà un vraie dynamique aéroportuaire. Depuis bientôt dix ans que vous exercez la fonction, force est de reconnaître que le développement, particulièrement à Charleroi, est une réussite.

Rappelons simplement que cela a été fait dans le respect et avec un accompagnement pour les riverains – vous avez cité tout à l'heure le chiffre de 9 000 interventions – rappelons que ce sont 7 000 maisons insonorisées, 1 600 habitations rachetées, 670 terrains rachetés et 273 primes à des commerçants ou à des locataires.

La SOWAER, avec l'intercommunale de développement économique, remplit ses missions de ce côté-là. C'est ce qui fait aussi qu'à la notable question de notre collègue, Véronique Cornet, de tout à l'heure, c'est finalement très rarement des désagréments causés aux riverains qui font encore l'actualité maintenant, lorsque l'on parle de l'aéroport.

Poussé dans le dos par un succès qui a dépassé tout le monde, même les plus clairvoyants, l'année passée, l'aéroport a dépassé les six millions de passagers. Il s'est déjà lancé dans un projet très ambitieux, un investissement de 80 millions d'euros, investissement que BSCA entend financer en recourant à l'emprunt, mais sans financement de la Région wallonne. Je pense que cela mérite aussi d'être souligné. Cet investissement devrait permettre à un horizon de trois ans d'atteindre neuf, voire ensuite douze millions de passagers. Avoir des passagers, c'est simplement avec des pin's au revers de sa veste, avoir des passagers c'est aussi avoir des avions basés, c'est aussi créer de l'emploi direct et créer de l'emploi indirect, c'est dire si ce projet est essentiel.

C'est dans ce cadre-là que j'avais eu le plaisir de vous poser une question d'actualité sur la politique de redistribution de dividendes au sein de BSCA.

BSCA a dégagé un bénéfice distribuable de 9,34 millions d'euros pour l'exercice 2012 et, à l'ordre du jour de l'assemblée générale du 21 juin prochain, il sera question d'octroyer un dividende de l'ordre de 1,68 millions d'euros à l'actionnaire privilégié Belgian Airport composé de SAVE et du holding.

Il faut rappeler qu'en vertu des statuts de la convention d'actionnaires, cet actionnaire dispose d'un dividende privilégié qui correspond à 18 % du bénéfice distribuable.

Dans une note confidentielle – et c'est probablement le propre des notes confidentielles que de finir directement dans la presse – nous apprenons que la SOWAER émet une mise en garde pleine de bon sens démontrant assez logiquement qu'en ne distribuant que le dividende privilégié, on reviendrait à augmenter le bénéfice à distribuer ensuite à l'actionnaire privé d'un montant de 1,22 million d'euros. Reconnaissons que, quelles que soient les réussites et les apports positifs que cet actionnaire peut avoir apporté à BSCA dans son développement ces dernières années, que ce soit en termes de *non flights*, que ce soit en termes de nouvelles lignes, il n'y a pas spécialement de raison de leur faire un tel cadeau.

Cela dit - et on comprend très bien le raisonnement des administrateurs de BSCA -à partir du moment où l'aéroport décide de financer lui-même un investissement aussi important, qu'il se prépare donc à aller rencontrer le terrible marché de l'emprunt et donc le secteur banquier belge, il est évident qu'il doit avoir les reins les plus solides possible. Le conseil d'administration se posera donc légitimement la question de dire : « Tout ce que je ne dois pas nécessairement distribuer, n'ai-je pas intérêt finalement à le mettre en réserve ? ».

D'un autre côté – et c'est aussi notre rôle ici – on peut très bien se mettre de l'autre côté de la barre : pour la Région wallonne, il s'agit là de précieuses ressources financières. On parle d'un dividende de 1,7 million d'euros pour la SOGEPA, de 1,37 million d'euros pour la SOWAER, des moyens qui seraient particulièrement bienvenus à la fois pour les bilans de la Région wallonne qui vous sont chers, mais également pour que ces deux organismes pararégionaux puissent continuer à remplir leur mission.

Dès lors, Monsieur le Ministre – et c'est la nature de ma question – comment entendez-vous faire pour concilier ces deux intérêts qui ne sont, selon moi, contradictoires qu'en apparence et donc permettre à la fois à BSCA de pouvoir être le plus fort possible lorsqu'il devra aller solliciter un emprunt auprès du secteur bancaire, tout en respectant la convention d'actionnaires et l'intérêt de la Région wallonne et des différents pararégionaux ?

Je profite de cette tribune pour vous poser une deuxième question qui a déjà été brièvement abordée par mon collègue Hugues Bayet concernant l'action syndicale, le roulement de mécanique du 3 juin dernier à l'initiative de la CGSP.

Tout d'abord, sur le fond, il faudrait savoir – parce que nous dire que le coût de la sécurité a augmenté de 2008 en 2012 quand on voit l'augmentation du nombre de passagers, on se dira qu'il n'y a de pire chiffre que celui que l'on veut voir avec des lunettes déformées – que les chiffres ont déjà été cités, la diminution du coût par passager s'est révélée être de 30 % depuis que, sans qu'il y ait privatisation, mais qu'au sein d'une société détenue rappelons-le par la SOWAER et par BSCA, la sécurité est désormais assurée de manière plus efficace.

Que répondez-vous, Monsieur le Ministre, à ces inquiétudes sur une soi-disant privatisation rampante dont nous n'avons, au sein du groupe, jamais réellement entendu parler ainsi que sur le prétendu mauvais calcul

économique qui aurait été réalisé depuis quatre ans ?

Enfin, sur le fond, je ne peux qu'être interpellé au nom de mon groupe par ce mouvement de mauvaise humeur, cette forme de menace, ce trouble d'une vingtaine de minutes qui a été apporté sans préavis, sans autre volonté que manifestement celle de faire peur à la direction de BSCA et sans doute à vous-même. Nous avons encore tous en tête l'affaire des bagages à Zaventem. Que pouvez-vous envisager, Monsieur le Ministre, pour nous prémunir contre ce type d'action particulièrement dommageable lorsqu'elle touche le transport aérien, que ce soit en termes économiques, mais aussi bien évidemment en termes d'image de marque pour la Wallonie ?

(Applaudissements)

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

M. Wesphael (Indépendant). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je suis assez scié parce qu'aucune des interventions de cet après-midi ne portait sur les nuisances sonores, ni sur la qualité de vie des riverains. Les temps changent, il faut bien le reconnaître. Plus personne ne parle de cela. Il restera peut-être quelqu'un qui va en parler. Il n'en restera plus qu'un et ce sera celui-là.

Je pense en particulier au combat que nous avons mené, nous avec les écologistes – et je ne pense pas avoir été le dernier en cette matière – pour qu'il puisse y avoir un équilibre entre le développement des aéroports et l'assainissement des nuisances sonores. Aujourd'hui, vous l'avez dit vous-même, nous sommes à plus de 9 000 habitations isolées. Je ne pense pas que l'on ait été complètement ridicules à l'époque, en se battant pour qu'un euro investi dans le développement de l'aéroport soit investi également dans l'assainissement des vols.

Aujourd'hui il m'eût été agréable d'entendre encore un certain nombre de parlementaires plutôt soucieux de cette question intervenir sur le fait qu'il n'y a toujours pas, aujourd'hui – ou alors, vous allez me démentir parce que moi, comme je ne suis plus dans le secret des dieux, cela reviendra mais je n'y suis plus.

(Rires et Rumeurs)

Vous n'avez toujours pas, je pense, pris l'arrêté sanction relatif à Bierset. L'arrêté sanction n'était pas un arrêté qui handicapait le développement de l'aéroport. C'était simplement le fait qu'à partir d'un certain nombre de dépassements des vols à Bierset et des vols de nuit en particulier, des sanctions étaient adaptées.

On le sait, les pouvoirs publics ont beaucoup investi dans le développement des aéroports régionaux. Le Conseil économique et social se réjouit des chiffres aujourd'hui obtenus en termes de passagers et de tonnages de fret, on y voit le résultat d'une politique régionale dynamique. Il n'en demeure pas moins, vous serez d'accord avec moi, que les aéroports wallons demeurent extrêmement fragiles.

Le développement aéroportuaire carolorégien repose pour l'essentiel sur la présence de Ryanair dont on sait combien son patron peut être gourmand en aides publiques et aisément capable de déménager ses pénates ailleurs quand les pouvoirs publics décident de ne plus céder à ses exigences successives. Il en a notamment été ainsi ces dernières années à Strasbourg ou Marseille, Figari en Corse et Pau. Faisons attention parce qu'ils sont aussi capables de faire cela à Charleroi.

À Liege Airport, l'épine dorsale du développement s'appelle TNT et nul n'ignore les incertitudes aujourd'hui liées à son avenir et son maintien à Liège. J'aimerais donc aussi que M. le Ministre en dise plus sur l'état d'avancement de la stratégie de diversification des sociétés utilisatrices des aéroports wallons et qu'il profite de ces débats pour faire le point sur la recherche des partenaires privés qui ne soient pas forcément Tecteo.

Tout en gardant la haute main sur les aéroports wallons, le gouvernement pourra réinjecter les fonds publics régionaux ainsi récupérés dans d'autres secteurs d'activités économiques plus respectueux de l'environnement et plus créateurs d'emplois.

Pour sauver l'emploi à Liege Airport en cas de délocalisation des vols de TNT, la multimodalité est une arme d'autant plus précieuse que l'avion est le moyen de déplacement le plus énergivore par unité transportée. D'où la nécessité de mener à bien tant le Trilogiport dans des conditions acceptables pour les riverains ainsi que le projet de transport de marchandises à grande vitesse dans le cadre d'Eurocarex qui avance bien, me semble-t-il. Le réseau européen de trains à grande vitesse pour le fret prévoit un arrêt à Vierzée. On en doit le cheminement, il faut bien le reconnaître, à M. Grafé.

Après une nouvelle saga dont les Wallons ont le strict secret, nous sommes aujourd'hui rassurés sur la présence de Bierset dans la liste des 38 aéroports européens repris dans les pools multimodaux du réseau transeuropéen de transport et, à ce titre, éligible aux aides européennes – 30,7 milliards d'euros pour l'ensemble, excusez du peu.

Nous savons aussi qu'en février dernier, le gouvernement a adopté la révision du plan de secteur pour la réservation de terrains à destination d'une infrastructure TGV fret dans les Communes d'Awans et Grâce-Hollogne. Sauf erreur de ma part, la procédure suit actuellement son cours, je veux vous entendre là-dessus.

Peux-t-on m'indiquer où en sont plus précisément aujourd'hui les différents volets du dossier du TGV fret et, enfin, pouvons-nous faire un débat sur la dynamique aéroportuaire wallonne ? Je m'en voudrais de quitter

cette tribune sans d'abord demander à M. le Ministre de faire le point sur les différentes affaires opposant le gouvernement aux riverains qui sont pendantes devant les tribunaux. C'est aussi un sujet important. Ce n'est pas fini eu égard aux enjeux financiers. Je voulais vous interroger sur les sanctions. À deux secondes près, je respecte mon temps de parole.

M. le Président. - Je vous en remercie, Monsieur Wesphael.

La parole est à Mme Cornet.

Mme Cornet (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, beaucoup de choses ont déjà été dites dans ce débat. J'aborderai donc essentiellement deux points en vous indiquant que j'ai toujours beaucoup de plaisir à participer et à assister à ces débats parce qu'ils soulèvent la question du développement et du succès des aéroports wallons. C'est une plume que l'on peut mettre à notre chapeau à tous, en se félicitant de leurs développements et de la carte de visite formidable qu'ils sont pour la Wallonie, mais aussi des perspectives qu'ils offrent en termes de création d'emplois, de développement économique et j'en passe.

Je voudrais seulement aborder avec vous, Monsieur le Ministre, deux points qui me semblent essentiels et qui concernent d'abord BSCA. En 2009 - mes collègues Hugues Bayet et d'autres l'ont rappelé - le gouvernement PS/cdH – Monsieur Bayet, vous êtes un jeune parlementaire, mais votre parti participait à cette opération – a décidé de céder une partie du capital de BSCA qu'elle détenait au travers de la SOWAER à un consortium composé de l'Italien SAVE et du Holding Communal. En 2009, Monsieur le Ministre, ce rachat de 27,65 % des parts de BSCA se chiffra à 11 346 000 d'euros à la faveur de la convention d'actionnaires qui a été évoquée à de multiples reprises dans le cadre du débat d'aujourd'hui. Le consortium s'est vu octroyer un dividende privilégié. Ce point-là, Monsieur le Ministre, à l'époque, a été dénoncé avec beaucoup de vigueur par le MR. C'était une époque qui correspondait à la campagne électorale de 2009 et vous aviez tendance à minimiser, voire à caricaturer notre intervention, mais ce problème, près de cinq ans après, pose problèmes et questions à plusieurs égards.

Alors que le consortium n'a investi que 11 millions d'euros, nous l'avons rappelé, il touche un dividende privilégié de 1,6 millions d'euros, M. Bayet a indiqué tout à l'heure que c'était plus de 5 millions d'euros que le consortium avait touchés. En gros, c'est comme si la Région wallonne avait souscrit un emprunt de 11 millions d'euros et que, chaque année, elle rémunérait cet emprunt à concurrence d'un taux d'intérêt de 14 % à la date d'aujourd'hui. Pour un emprunt, c'est quelque chose de tout à fait particulier, la Wallonie avait sans doute trop d'argent à l'époque, mais on se rend vite compte, quand on fait ce petit calcul, que l'opération de 2009 effectuée à la va-vite a consisté à brader BSCA aux Italiens.

Depuis l'arrivée du consortium en 2009, Monsieur le Ministre, je vous ai posé à de multiples reprises des questions sur ce sujet et aujourd'hui je voudrais savoir concrètement ce qu'a réellement apporté l'opérateur privé au regard des dividendes en or qui lui sont octroyés. Je vous ai entendu tout à l'heure intervenir dans le débat, en indiquant à M. Bayet que le retour de SAVE allait arriver, que l'on allait bientôt voir les résultats, mais je me rappelle à l'époque de vos sorties multiples dans les médias, sorties dans lesquelles vous vantiez cette opération en nous indiquant que, concrètement, SAVE allait investir, apporter de l'argent dans les investissements dictés par l'évolution et l'agrandissement de l'aéroport de Charleroi. Aujourd'hui, nous l'avons rappelé, cet aéroport est concerné par de gros investissements dans le cadre de son master plan à concurrence de plus ou moins 100 millions d'euros. BSCA a décidé de réaliser ces investissements de son propre chef, sans avoir recours à d'autres interventions. La question que je pose est de savoir comment SAVE intervient là-dedans et à concurrence de combien et concrètement ce qui va se passer.

Ce dividende privilégié n'a, par ailleurs, Monsieur le Ministre, pas été limité dans le temps ni modulé en fonction des investissements consentis. La première question que je pose est donc de savoir pourquoi une telle convention. Pourquoi si peu de précautions ? Pourquoi de telles conséquences financières aujourd'hui pour BSCA et une telle possibilité de distorsion aussi par rapport aux autres actionnaires ? Pouvez-vous m'indiquer - quand je vois l'émotion que cette convention d'actionnaires procure aujourd'hui, notamment dans le chef du PS au travers de l'intervention de Hugues Bayet -si vous regrettez les termes de cette convention d'actionnariat, si vous regrettez le principe de cette privatisation mal menée et si vous entendez, d'une manière ou d'une autre, susciter la révision des termes de cette convention d'actionnaires qui, je le rappelle, a été signée sous un gouvernement PS/cdH ?

Enfin, un dernier élément relativement à cette question. On sait que le Holding Communal est en liquidation. On sait aussi que le Holding Communal a des parts dans BSCA. Ne serait-il pas judicieux, voire opportun, que le Gouvernement wallon rachète les parts du Holding Communal pour éventuellement les revendre ultérieurement ? Mais quand on voit le succès de l'aéroport et ses perspectives de développement, quand on voit l'évolution du chiffre d'affaires et l'évolution des bénéfices, ne serait-il pas intéressant que la Région wallonne, au travers de l'intervention du Gouvernement wallon, reprenne la main sur les actions du Holding Communal ? Alors que BSCA doit faire face, nous l'avons dit, à de lourds investissements à l'avenir, notamment par rapport à l'agrandissement de l'aérogare, la Wallonie est face à un dilemme, elle va soit devoir redistribuer les dividendes aux actionnaires –

nous avons vu que cette question est pendante et qu'elle devra être tranchée sous peu; soit garder les bénéfices au sein de l'entreprise en vue de financer au mieux ces lourds investissements futurs. J'aimerais donc savoir, Monsieur le Ministre, quelle est, concrètement ,la politique du Gouvernement wallon à ce sujet.

Un mot enfin du contrat de gestion de la SOWAER. J'entends que la SOWAER a un rôle important à jouer notamment au travers du préfinancement des investissements de sécurité dicté par Belgocontrol. En avril, vous avez encore annoncé que la SOWAER devait exercer le rôle de centre stratégique pour les aéroports wallons à l'avenir, c'est très très bien, mais ne croyez-vous pas, Monsieur le Ministre, qu'il y a un préalable indispensable à ce genre de discours, qui consiste notamment à la mise sur pied une fois pour toutes du nouveau contrat de gestion de la SOWAER ? On semble en effet oublier que nous attendons toujours ce contrat de gestion depuis 2009 et qu'il devient peut-être urgent de finaliser ce document.

En outre, y a-t-il un sens à avoir un contrat de gestion quand on n'a pas de programme d'investissement ? Un programme d'investissement ne peut porter que sur les investissements non économiques au sens de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes. La SOWAER a été consultée à une époque où les investissements aéroportuaires pouvaient être réalisés par l'État. Ce n'est plus le cas aujourd'hui pour tous les investissements considérés comme économiques.

Ne convient-il pas, Monsieur le Ministre, de repenser les fondements et les finalités de la SOWAER à la lumière des nouvelles lignes directrices qui devraient prochainement être adoptées par la Commission européenne ?

Voilà pour les questions complémentaires que je souhaitais poser dans le cadre de ce débat mais qui, à mon sens, méritent des réponses très claires, très précises, d'autant plus que ces questions sont pendantes en commission depuis un moment et que vous trouvez toujours le moyen d'éviter d'y répondre de manière concrète. Je vous remercie.

(*Applaudissements*)

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

M. Onkelinx (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je vais tenter de ne pas être trop redondant et de poser quelques questions complémentaires, essentiellement sur l'aéroport de Liège.

En ce qui concerne TNT Airways, vendredi 31 mars, la direction de TNT Airways a annoncé une restructuration à venir dans quelques semaines. Sur base d'un plan d'économies de quinze millions d'euros, il en resterait encore neuf à trouver. Cela pourrait menacer une partie des travailleurs basés à Bierset, à savoir 300 pilotes et 250 travailleurs au sol. Les craintes des travailleurs sont-elles réelles, Monsieur le Ministre ?

En ce qui concerne TNT Express, TNT a annoncé fin mars de gros investissements de mécanisation à Liège, sans impact négatif pour l'emploi. Dispose-t-on maintenant de davantage de précisions et de garanties sur la concrétisation de ces annonces ?

Sur les destinations, Monsieur le Ministre, le renforcement de l'avenir des aéroports régionaux passe par une plus grande diversité de leurs activités et de leurs destinations. II y a deux mois, Qatar Airways Cargo a annoncé l'ouverture d'une station à l'aéroport de Liège, avec deux liaisons hebdomadaires vers Doha. Liège varie donc ses compagnies. C'est tout le mal que je souhaite à l'aéroport de Charleroi.

Sur le railport, Liège Carex vient d'attribuer deux marchés pour la réalisation d'études sur la construction d'un rail port sur le site de l'aéroport de Bierset. Où en est-on actuellement ?

Sur la solidarité entre les aéroports et les stratégies de développement, le Conseil économique et social de Wallonie a récemment publié des recommandations pour l'avenir de la politique aéroportuaire. Ces recommandations s'adressent au Gouvernement wallon et, au travers de celui-ci, également aux exploitants des aéroports wallons, au Gouvernement fédéral et aux autorités flamandes. Elles se trouvent détaillées dans l'avis du 18 mars 2013.

Pouvez-vous nous dire dans quelle mesure vous êtes en phase avec ces recommandations ?

Sur la mobilité, en début d'année, le Gouvernement wallon a adopté la révision du plan de secteur pour une gare TGV fret. Quel est le calendrier précis des étapes administratives ? Il est important de le savoir, surtout dans l'optique d'une politique aéroportuaire bien planifiée.

Toujours sur un point administratif, depuis la fin du décret d'autorisation régionale, le DAR, existait le risque d'attaque des permis d'environnement et d'urbanisme délivrés en 2005 et 2006. Ceux-ci pouvaient être attaqués devant le Conseil d'État par des riverains. Aujourd'hui où en sont les démarches pour y remédier ?

Enfin, Mme Cornet l'a évoqué, en ce qui concerne la SOWAER, dont vous voulez faire le point convergent de l'application de la politique aéroportuaire et qui a pour ce faire avant tout besoin d'un contrat de gestion depuis 2009. Une des questions essentielles est donc de savoir quand ce contrat de gestion sera disponible.

Voilà donc mes quelques questions, ayant toiletté largement mon texte. Merci de vos réponses.

(*Applaudissements*)

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

M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. - Monsieur le Président, chers collègues, permettez-moi de remercier, avec les tonalités qui furent les leurs, Mmes Defraigne et Cornet, et relever les interventions de M. Bayet, Onkelinx, Wesphael, Noiret et Tanzilli, pour leur dire que, que ce soit ici ou en commission, contrairement à ce qui a été dit, je m'efforce toujours de répondre et même parfois trop longuement, m'a-t-on dit en commission.

Ces interventions m'ont donné un peu le tournis parce que j'ai dû atterrir à Liège, repartir à Charleroi, et vice versa, alors qu'il s'agit quand même d'avoir une vision régionale de la Wallonie pour ces deux aéroports et pas, simplement me semble-t-il de tenter de valoriser l'un au détriment de l'autre, ou d'oublier l'un pour l'autre.

Je m'efforce de servir les deux aéroports avec le même intérêt et la même passion.

À vrai dire, j'ai la chance et l'honneur depuis pratiquement près de dix ans, de servir cette politique. J'ai entendu sur tous les bancs un certain nombre de satisfactions, de *success story*, a même dit Mme Defraigne, et je l'en remercie, même si, dans le même temps, dans son propre groupe, certains se posaient des questions sur l'efficacité de certaines conventions que j'avais pu passer au nom du gouvernement.

Je vais donc essayer de répondre, Monsieur le Président. Pardonnez-moi, cela risque peut-être d'être un peu long, mais vous aurez remarqué - cela ne vous aura pas échappé - la multitude de questions qui concernent la totalité de la politique aéroportuaire, non seulement pour cette année, mais pour les dix années qui ont précédé et pour les vingt ans qui viennent.

Je vais m'efforcer de n'oublier personne dans cette multitude de questions.

Tout d'abord, le succès. On l'a très bien indiqué tout à l'heure, c'est la clé de l'emploi. Je pense que M. Bayet a été très attentif à cet aspect-là et d'autres aussi, mais reconnaissons - et M. Wesphael l'a rappelé - que les derniers chiffres de la Banque Nationale nous annoncent 17 000 emplois directs et indirects. Je ne connais pas un succès similaire en Wallonie. Je ne connais pas un succès qui soit autant jalousé, parfois même décrié et très injustement, au nord du pays, et qui inquiète même un certain nombre de régions ou de pays qui nous entourent, venus d'ailleurs s'intéresser au succès de nos aéroports dans la cohérence de la politique qu'au nom du gouvernement, dans ces deux attelages, je tente de mener depuis maintenant 2004.

Dix-sept mille emplois, c'est aussi plus d'une centaine de destinations qui ont permis - on l'oublie au passage - d'amener un grand nombre de nos concitoyens qui ne voyageaient pas ou qui avaient des difficultés financières pour s'acquitter des tickets et la billetterie qu'on leur demandait à Zaventem, à voyager régulièrement dans d'excellentes conditions de sécurité et à leur plus grande satisfaction.

Enfin, et je ne l'oublie jamais, je le dis à M. Wesphael qui n'est plus là, je n'ai jamais oublié les riverains. En 2004, pardonnez-moi, il n'y avait pas un seul logement insonorisé. Pas un seul ! Aujourd'hui, si j'en fais le compte, nous en sommes à 9 030 familles aidées, dont on a acquis la maison, soit qu'on l'a insonorisée, soit qu'on l'a indemnisée.

Faites le compte ! C'est à peu près le rythme de mille familles par an que nous aidons ! Et le rythme, malgré la difficulté budgétaire et économique que nous traversons, n'a pas faibli, mais cela a eu pour conséquence – et c'est le dernier point positif que je voudrais d'emblée soulever dans mon introduction – que, sur le front de la contestation judiciaire - et je le dis à M. Wesphael avec un léger brin de provocation - ou même de l'intérêt des riverains, aujourd'hui, c'est le calme plat. Les seuls riverains qui se manifestent aujourd'hui, c'est pour connaître un certain nombre d'éléments d'information, sans qu'il y ait encore de contestation.

À bien y regarder, nous sommes passés depuis l'époque de M. Lebrun, d'une géniale intuition à une difficile contestation – et j'en parlais encore avec lui, qui a dû assumer M. Kubla – pour en arriver aujourd'hui à une très grande satisfaction, et cela, j'espère que nous le partageons toutes et tous.

C'est vrai, je ne le cache pas, cela demande des moyens importants. L'insonorisation représente 501 millions d'euros investis. C'est même un peu plus que ce que nous avons investi sur le plan économique dans les deux aéroports. Lorsque M. Wesphael dit : « Un euro pour un euro »; il y a davantage pour les riverains qu'il n'y en a eu sur le plan économique.

J'en termine pour cette introduction. Cela soulève des contestations. Mme Defraigne en a évoqué quelques-unes. Nous vivons avec cela depuis dix ans. Il n'y a pas eu une année où il n'y a pas eu le VOKA, les milieux flamands, la Commission européenne, Zaventem. Bref, chaque année, il y a eu un certain nombre d'assauts, de remises en question et d'accusations totalement fausses. Je l'ai même entendu dans la bouche de M. Wesphael : « M. O'Leary est impatient d'avoir des subsides de la Wallonie ». Il n'en a plus puisque j'y ai mis fin en 2005. Il n'y en a plus depuis cette époque-là ! Que l'on cesse de répéter des balivernes, il n'y a plus de subsides wallons pour Ryanair, puisque j'ai démantelé le carrousel. C'est d'ailleurs le premier acte que j'ai posé.

Oui, nous devons faire face à cette contestation, à cette jalousie. Cela ne me fait pas peur, cela me laisse de marbre. Nous devons plutôt aligner nos succès et continuer à les assurer pour l'avenir plutôt que de nous laisser quelque peu influencer par une jalousie, sinon une amertume lorsque l'on compare le devenir des aéroports régionaux, que ce soit au nord ou au sud, mais entre notre Wallonie et un grand nombre de régions qui nous entourent.

Pour moi, après quelque neuf années à la tête de ce département, la plus belle des satisfactions, c'est manifestement le bulletin du Conseil économique et social de la Wallonie. On ne peut pas parler de quelqu'un qui serait particulièrement favorable à mon parti, à moi-même ou au gouvernement. C'est une analyse lucide et objective.

Voyons maintenant les différentes questions, après avoir rappelé cette évidence et elle méritait d'être soulignée : la Wallonie est trop peu fière de ses succès que pour ne pas les mettre d'emblée en évidence.

Concernant la SOWAER, vous avez été nombreux à m'interroger sur l'aboutissement du contrat de gestion. Ce sera le cas pour la rentrée, au mois de septembre, puisque le consultant Roland Berger termine la rédaction du contrat de gestion en bonne intelligence entre la direction, le conseil d'administration de la SOWAER et celui du gouvernement. Ce sera donc chose faite pour la rentrée.

J'en viens à un certain nombre de sujets d'actualité qui vous ont animés dans vos interventions.

Concernant Ethiopian Airlines, si je devais résumer, j'indiquerais que tout reste possible. La matière des droits de trafic est délicate et incontestablement du niveau fédéral. En cela, elle relève de la responsabilité de mon excellent collègue, Melchior Wathelet, qui chapeaute la Direction générale du transport aérien – mieux connue sous l'abréviation DGTA – et du SPF Mobilité et Transport.

La réglementation, ne nous trompons pas, ne prévoit pas de consultation des régions en la matière. Il n'y a pas de consultation obligatoire, c'est une compétence exclusive du Fédéral. Liege Airport m'a bien informé qu'Ethiopian Airlines, une compagnie basée à Liege Airport depuis 2008, opère plus de dix rotations par semaine sur l'aéroport de Liège pour atteindre principalement les marchés hollandais. Cette compagnie, comme vous le savez, transporte essentiellement des fleurs coupées à destination de la criée d'Aalsmeer aux Pays-Bas. Cette compagnie est indiscutablement un client très important de Liege Airport. Si nous devions la situer en tonnage, elle arrive juste après TNT.

Ethiopian Airlines a, depuis quelques mois, demandé de pouvoir opérer des vols entre sa base de Liège et Dubaï. Pour ce faire, elle a demandé à l'autorité fédérale l'obtention de droits de trafic. Ces droits de trafic ont été refusés à plusieurs reprises par la Direction générale du transport aérien au motif que TNT émettait des objections quant à l'octroi de ces droits. TNT Airways, seule compagnie cargo belge, effectue de fait six rotations par semaine sur la même destination, à savoir Dubaï, et est à ce titre en droit d'émettre des objections quant à l'octroi du même droit de trafic vis-à-vis de compagnies non européennes.

La société DHL Global Forwarding ainsi que Brussels Airport ont proposé à Ethiopian Airlines d'opérer au départ de Bruxelles, lui garantissant – entre guillemets, puisque ce n'est pas de leur autorité, DHL étant une société privée et Brussels Airport n'ayant pas la compétence qui revient à la DGTA – des droits de trafic qui lui étaient refusés depuis le départ de Liège. Ces droits de trafic, similaires à ceux qui avaient été demandés au départ de Liège, ont été, dans un premier temps, rapidement octroyés par la DGTA, mais au départ de Bruxelles.

Suite à la protestation que nous avons organisée – si vous voulez bien me mettre dans le camp des protestataires, que ce soit Liege Airport ou TNT – le Secrétaire d'État, Melchior Wathelet, a demandé la suspension du droit de trafic afin de vérifier deux points principaux.

Le premier point est lié à l'allocation des droits de trafic sur le plan juridique. S'agit-il de vols réguliers ou non réguliers ?

Le deuxième point a un aspect économique. Y a-t-il une valeur ajoutée nette pour l'ensemble de l'économie belge dès lors que la deuxième demande d'Ethiopian Airlines ne repose pas sur un transfert de ses activités de Liège vers Bruxelles, mais au contraire d'activités des Pays-Bas vers Bruxelles ?

Ce sont deux éléments différents. Quel est le risque ? Ethiopian Airlines étant, si elle devait obtenir l'autorisation de la DGTA, présente sur deux plates-formes – Zaventem et Liège – elle pourrait être tentée, dans un avenir, de choisir l'un des deux.

L'élément essentiel, au-delà de l'analyse juridique à laquelle est en train de procéder le cabinet de Melchior Wathelet et de la DGTA, c'est que l'autorisation qui serait donnée à Ethiopian Airlines le soit pour tout le territoire belge. Si elle l'est pour le territoire belge, vous retrouvez alors – ce qui est normal dans un marché libéré – une concurrence à la loyale dans l'offre commerciale que Liege Airport pourrait fournir et celui de Zaventem. J'ai le sentiment que nous ne manquons pas d'éléments pour attirer cet autre volet d'activités vers Liège.

À celles et ceux qui disent : « Sommes-nous restés au balcon par rapport à ces tentatives d'accrochage

d'Ethiopian Airlines à Brussels Airlines ? »; la réponse est non. Nous avons réagi. La preuve est qu'aujourd'hui, l'autorisation est suspendue, même si nous sommes d'emblée bien au-delà de nos compétences, puisque nous avons les prérogatives exclusives du Gouvernement fédéral et de son administration des transports.

Aujourd'hui, aucune décision n'est prise. Nous continuons – que ce soit Luc Partoune ou votre serviteur – à maintenir une pression légitime quant à l'analyse juridique et à l'aboutissement d'une autorisation à l'échelle de notre pays, permettant ainsi à Liege Airport de se présenter face à cet important investisseur.

La troisième question, après la SOWAER et Ethiopian Airlines, c'est le manque d'investisseurs privés à Liege Airport.

Tout cela vient d'un article paru dans *l'Echo* du 30 mai dernier. Je l'ai vu comme d'autres. Nous nous sommes empressés de vérifier tout cela. On voit que les propos relatés dans la presse – c'est sa liberté – vont largement au-delà du contenu de l'exposé réalisé au conseil d'administration.

Le plan d'investissement sur l'aéroport de Liège porte sur un montant de l'ordre de 470 millions d'euros d'ici 2025, dont 170 millions d'euros rien que pour le groupe Liege Airport. Vous aurez donc compris qu'il y a là un intérêt majeur de trouver des partenaires financiers, pour deux raisons – c'est en cela que je prends complètement mes distances par rapport à l'analyse bien trop rapide de Mme Cornet. Aujourd'hui, nous sommes encore – M. Kubla m'interrogeait d'ailleurs sur le suivi tout à l'heure – dans l'observation de la Commission européenne. Même si nous l'avons emporté avec Ryanair face à l'action de la commission, aujourd'hui la commission a rouvert une enquête généralisée sur un certain nombre d'aéroports pour vérifier quelles étaient les aides d'État acceptables ou pas en la matière. Ceci vient s'ajouter à la traditionnelle vérification d'Eurostat par rapport à des dépenses financières et des dépenses budgétaires. Croire que nous pouvons faire, aujourd'hui en 2013, ce que nous faisions il y a dix ans où on ne parlait pas de l'ICN, où il n'y avait pas de règle directrice quant aux aides aux aéroports, tout cela a été considérablement modifié. J'invite celles et ceux qui veulent se prononcer à bien prendre en considération la pression de l'Union européenne qui fait, par exemple, qu'un grand nombre d'aéroports régionaux français sont aujourd'hui dans le collimateur et que d'autres, en Espagne, ont été complètement désertés.

Le succès, même s'il est réel pour nos aéroports, doit nous inciter à être particulièrement attentifs à cette considération juridique même si, au moment où je vous parle, les décisions nous ont été favorables, mais les enquêtes se poursuivent en la matière.

La deuxième, c'est d'assurer le financement de tout cela. J'entends les sociétés de gestion, elles seraient intéressées à ce que la Wallonie, la SOWAER continuent à investir. Au passage – du reste, j'y viendrais en évoquant les chiffres – il y a aussi des bénéfices, des dividendes ; je m'en réjouis. J'ai trouvé des aéroports qui étaient en perte financière ; aujourd'hui, ils sont largement en boni. Peut-être que dans le modèle, même minimum libéral, dans une société de libre échange, des dividendes d'aujourd'hui peuvent servir d'investissement de demain. Mais cela risque de ne pas suffire. Nous avons besoin de partenaires financiers autour de la table.

C'est d'ailleurs pour cela que ce mois-ci, je me rendrai à Paris pour rencontrer les Aéroports de Paris car nous avons beaucoup parlé de cela. J'ai entendu Mme Cornet jeter l'opprobre sur nos amis italiens. Mais la même question peut tout aussi se poser de manière légitime vis-à-vis des Aéroports de Paris qui sont là depuis le début maintenant. Il y a des choix stratégiques importants pour Liège.- y reviendrai dans le développement du pôle économique autour de l'aéroport - et des questions s'imposent - là aussi, des dividendes ont été versés aux aéroports de Paris - ... et ce qu'ils peuvent faire en la matière.

Mme Defraigne nous a dit – je ne l'ai pas entendue, cependant, je veux bien la croire – : « Les aéroports ne sont pas dans le Plan Marshall ni dans le Plan Marshall 2.vert ». Il n'y en avait pas besoin pour une raison très simple, Madame Defraigne. Mon prédécesseur, M. Kubla, a défini, en 2001 et 2002, un plan d'investissement sur dix ans, avec les moyens financiers appropriés. Connaissez-vous une politique qui peut avoir le privilège de la garantie d'investissement sur dix ans, aAlors qu'aujourd'hui, à chaque exercice budgétaire, à chaque ajustement, on essaie de réduire nos dépenses pour atteindre l'équilibre ?

Ici, on avait une trajectoire qui garantissait les dix ans. Nous ne sommes pas encore au bout de cette période. Pourquoi ? Car il y a eu un certain nombre de retards qui ne sont pas imputables, mais de permis, de marchés publics, de réalisations. Il n'y en avait pas besoin. Du reste, le Plan Marshall n'existait pas - peut-être est-ildommage - en 2002. Aujourd'hui, la trajectoire financière pour cette partie-là est bel et bien sécurisée.

Par contre - je ne m'en cacherai pas, je le dis aux parlementaires de la majorité - l'accord politique qui nous lie, les trois formations politiques, avait prévu, dès 2009, un désengagement progressif des pouvoirs publics dans le financement des infrastructures aéroportuaires. Je ne suis que l'artisan de cet accord politique qui répondait à deux raisons. D'une part, la pression de l'Union européenne que j'ai évoquée tout à l'heure et, d'autre part, oserais-je vous rappeler qu'au moment où nous avons confectionné l'Olivier, nous avions un déficit de 1,1 milliard d'euros.

C'est donc dire si, au-delà des réalités juridiques

européennes, nous devions trouver des moyens financiers d'autant plus nécessaires que nous sommes à la veille d'un programme d'investissement sans pareil. Je viens d'évoquer celui de Liège, j'évoquerai rapidement celui de Charleroi par la suite.

Rappelons quand même que Liège verse des dividendes. En termes clairs cela veut dire qu'il fait du bénéfice. Je me félicite de voir un aéroport qui fait des bénéfices. Lorsque l'on fait des bénéfices, dans n'importe quelle société, un des réflexes doit aussi être de financer les investissements de demain pour maintenir sa compétitivité. C'est comme cela que l'on maintient une position avantageuse. Si je fais le décompte sur les deux dernières années, c'est plus de 800 000 euros de dividendes qui ont été versés. C'est aussi le résultat de cette politique menée depuis une dizaine d'années.

J'ai entendu la question de Mme Defraigne sur Ecetia. Il y a des changements d'actionnaires. Nous savons qu'Ecetia détient 50 % plus une part. Il y a là des tractations qui lui sont propres. Rappelons quand même - je ne l'ai entendu nulle part pendant le débat - qu'à l'exception de l'aérogare, tout nous appartient à Liège ; tout est propriété de la Région Wallonne. Ici, on évoque une discussion, certes passionnante - je sais qu'à Liège, c'est encore plus passionnant qu'ailleurs, surtout vu les acteurs présents, cela ne m'a pas échappé, mais nous restons, nous Région wallonne et SOWAER, propriétaires de l'ensemble - on discute du capital détenu sur la société de gestion.

Je veux vraiment rappeler cette évidence pour que l'on ne confonde pas la propriété et le rôle de chacun. Je n'ai pas entendu, et certainement pas de la bouche de M. Onkelinx une contestation quant au fait que nous ayons voulu valoriser tous les terrains autour de l'aéroport de Liège.

Au fond, cela, c'est le cercle vertueux. On a dû acquérir des maisons, des terrains, parce qu'ils n'étaient plus habitables, cela posait des problèmes, mais tout cela est possible en termes de réalisation économique. Il y a un potentiel, un gisement considérable. Nous avons, en bonne intelligence avec Liege Airport, confirmé le rôle ou institué le rôle de la SOWAER comme opérateur de développement économique aux yeux du décret du 11 mars 2004. Nous avons même, avec M. le Ministre Marcourt, donné un coup d'accélérateur à ce nouveau développement autour de l'aéroport de Liège puisque, d'ores et déjà, la SOWAER est créditée de 12 715 959,25 d'euros pour être précis - mais retenons 12,7 millions d'euros, cela sera plus facile - pour équiper des premiers terrains ; 12 millions d'euros, c'est l'opérateur qui a reçu le plus en Wallonie.

C'est donc dire que, tant votre serviteur que M. le Ministre Marcourt, nous croyons - c'est en cela, Madame Defraigne, que Liege Airport rejoint le Plan Marshall, puisqu'il prévoyait explicitement l'équipement de zones d'activité économique. Vous voyez que, dans cette dimension-là, il n'a pas été oublié. Vous m'interrogez enfin sur Horizon 2022, nous n'avons pas encore approuvé au gouvernement, donc, je veux être prudent. Je me limiterai à dire que, parmi les membre du gouvernement, il y en a au moins un – c'est-à-dire qu'il y en a plus - qui défend l'inscription de l'avenir des aéroports en termes de levier de réussite économique sociale et de création d'emplois à l'Horizon 2022, et les investissements annoncés y corroborent largement.

Pour TGV Carex, M. Onkelinx me demandait des dates précises. Il y a quelqu'un qui est encore plus impatient que moi sur ce dossier c'est M. Grafé ; lui c'est plus que le TGGV - le train Grafé à grande vitesse.

(Rires)

Les dates sont connues, c'est 2017.

En ce qui concerne le DAR, point de souci, puisque dans le projet de décret de notre collègue, M. le Ministre Henry, dans le Code du développement durable, nous avons prévu la réinscription d'un DAR. De ce côté-là, nous ne devrions pas avoir... - j'en suis particulièrement heureux pour avoir souhaité ce type de dispositif à l'échelle du Parlement et on verra qui s'exprimera pour ou contre.

Je quitte Liège, je fais un saut et j'atterris à Charleroi. Les sauts de puce, je les interdis. J'en conviens avec vous, cela ne m'a pas valu que des amitiés à Liège, à l'époque. C'était pourtant bien nécessaire par rapport aux émissions de CO_2. Le BSCA et le master plan, un peu comme à Liège. Je sais que l'on a - c'est une erreur, à mon avis - souvent mis en avant la réussite de Charleroi parce que l'on compte le nombre de passagers et on voit moins les tonnes de fret à Liège. Il n'empêche, pour terminer sur Liège, premier aéroport de fret de Belgique, premier bien avant Zaventem, nous oscillons entre la septième et la huitième place en Europe. Ce n'est donc pas mince comme réussite à l'échelle de notre vieux continent.

Pour Charleroi, le master plan, Monsieur Bayet, Madame Cornet, Monsieur Tanzilli et bien d'autres, c'est l'objectif de neuf millions de passagers. Vous savez, Monsieur Bayet, il y a quelques années, j'ai eu l'occasion – c'était hier – d'inaugurer l'aérogare de Charleroi. C'est une aérogare qui était conçue pour beaucoup moins de passagers qu'aujourd'hui et, dans mon discours, j'avais eu la faiblesse, la naïveté ou la provocation d'imaginer qu'en 2016, on serait à sept millions de passagers. Je rappelle qu'en 2012, nous en sommes déjà à 6,3 millions de passagers. Je dis aujourd'hui que, si nous prenons les bonnes décisions – et Madame Cornet je reste confiant dans les décisions stratégiques, que le gouvernement a prises et qui n'ont pas été remises en cause par l'actuel – cela devrait nous amener à neuf millions de passagers. C'est donc dire si c'est un élément important.

Du reste, le 28 mars 2013, le conseil d'administration a donné son accord pour poursuivre les études techniques afin de demander un certain nombre de permis en lien avec ce plan directeur de l'extension de l'aéroport de Charleroi. Ainsi, pour être tout à fait précis, BSCA a sollicité la SOWAER pour intégrer une étude d'incidences « extension de l'aérogare » dans l'étude d'incidences « allongement de piste qui est toujours en cours ». Je ne peux pas me soustraire à la réglementation de l'environnement et lorsque je vois les matchs de ping-pong annoncés par d'aucuns, le rôle est très simple. Je sers, je demande le permis et mon collègue et son administration vérifient si nous sommes ou pas bien en conformité avec la législation de l'environnement, rien d'autre, d'autant qu'il peut encore y avoir un autre riverain qui s'emparerait de ce dossier. C'est ce qui fait qu'une première réunion d'information – puisque l'on me demande des dates – devrait avoir lieu avec les riverains à la rentrée, au mois de septembre. La réunion sera d'ailleurs présidée par la ville et il y aura une présentation effectuée par BSCA.

Pour les demandes de permis, nous devrions les avoir déposées en cours de l'automne 2013. Nous sommes toujours, Madame Cornet et Monsieur Tanzilli, dans la perspective d'un début de travaux à la mi-juin 2014, c'est-à-dire avant la période de vacances pour la construction.

C'est un projet important puisqu'il concerne les extensions de l'aéroport. Je vous le confirme, c'est l'objectif des neuf millions. Les charges financières de l'investissement seront supportées exclusivement par la société de gestion et c'est là que je suis en total désaccord avec Mme Cornet.

Mme Cornet (MR). - Ce n'est pas la première fois.

M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. - Cela ne m'inquiète pas.

Juste pour dire que si on écoute Mme Cornet – c'est d'ailleurs très amusant pour une libérale – elle défend totalement l'intervention publique. Cela veut dire que, que ce soit la région ou ses partenaires locaux, ils devraient financer la totalité de l'augmentation de capital.

Nous pensons que, tant vis-à-vis de l'Union européenne que pour la réalité financière de la région et de ses partenaires, mieux vaut partager les investissements. Oui, bien sûr que M. Marquis a réalisé de bonnes affaires chez nous, pas nécessairement ailleurs, et vous aurez remarqué qu'ils n'ont pas exercé leur droit sur la montée dans le capital.

(Réaction de Mme Cornet)

Madame Cornet, ce que vous avez évacué un peu rapidement, c'est que quand il faudra financer tous ces travaux, cela passera notamment par une augmentation de capital et là, il faudra libérer du capital cash et ce sera là, le moment le plus important pour nous, de voir SAVE qui, voyant les excellents résultats opérés, va devoir monter dans le capital. S'ils ne le font pas, leur participation va être diluée. Depuis de début, il n'y donc jamais eu d'incompréhension. La transparence a été totale et lorsque vous dites que ce sont de mauvais partenaires, pardonnez-moi. Je peux me tromper à vos yeux, pas de souci, mais il n'empêche que nous avons pris un cabinet d'avocats, un consultant et les précautions d'usage. Nous avons fait un appel international à toutes les sociétés susceptibles d'investir et le jury, à l'unanimité, après le rapport de tous ces consultants, a choisi SAVE et ils savent parfaitement – c'est pour cela qu'ils sont à Charleroi – qu'il faudra investir, qu'il y aura des augmentations de capital, mais ils savent aussi qu'il y a encore de nombreux projets. Tout à l'heure, j'ai entendu Ryanair. Je vois dans la presse internationale un certain nombre d'aéroports qui pleurent pour avoir Ryanair. Si demain Ryanair allait à Liège, Liège ne dirait pas non, j'en suis convaincu.

Nous avons donc cette particularité de dire : « On n'est pas très contents de Ryanair »; mais l'Europe tout entière souhaite l'obtenir puisque c'est la compagnie qui a réalisé le plus de bénéfices. Que dit aujourd'hui M. O'Leary ? Il répète ce que j'ai dit il y a un an à cette tribune – et je reconnais qu'il y a eu des regards sceptiques - « Nous travaillons sur les vols intercontinentaux ». Lorsque nous aurons réalisé cet élément-là, nous ne serons pas le deuxième aéroport national de Belgique à côté de Zaventem, mais nous serons réellement un aéroport international. C'est l'objectif que nous poursuivons et c'est pour cela que nous avons besoin de partenaires pour faire voler des avions. C'est manifestement Ryanair, Jetair Airfly ou Wizzair pour ne citer que ceux-là, mais c'est aussi SAVE dans le capital de BSCA en la matière.

Que l'on se comprenne bien. Aujourd'hui, il y a 19 avions basés à Charleroi. Il n'y a même plus de place sur le taxiway et on va en ajouter neuf à quatorze. Vous imaginez-vous ce que cela représente comme progression, comme nouvelles destinations et, au passage, comme création d'emplois ? Je le reconnais volontiers. Vous m'avez interrogé sur les horaires d'exploitation, notamment M. Bayet. Ce sont aussi des paradoxes où on souhaite le maximum de création d'emplois, mais de ne pas modifier les horaires. C'est mon choix. Nous devons donc vivre dans les 6 heures 30 – 23 heures. Aujourd'hui nous n'entrevoyons pas, même si ce serait plus facile, même si nous aurions davantage de destinations, même si c'est la volonté répétée et unanime de tous les opérateurs, de changer la situation de l'aéroport, à savoir que nous avons fait un choix de dire que Charleroi est un aéroport diurne – 6 heures 30 à 23 heures – et nous pensons qu'il y a encore des *slots* utilisables, notamment en journée, pour développer un certain nombre de destinations avec toute la difficulté que cela peut comporter– on le comprend puisque nous avons une piste et nous l'avons encore vu

avec les difficultés lorsqu'il y a malheureusement un accident dramatique.

Vous m'avez également interrogé sur les zones d'exposition au bruit, c'est-à-dire que c'est le périmètre à partir duquel on décerne, on délivre les aides aux riverains. Puis-je vous rappeler qu'en vertu de la loi relative à la lutte contre le bruit et des décrets qui l'ont modifié, elles font l'objet d'une révision triennale afin de coller au plus près à l'exploitation prévue à moyen terme des aéroports ? La prochaine révision est en cours de préparation et cette étude tiendra compte des prévisions de trafic estimées à dix ans. Elle sera menée du reste en collaboration avec les sociétés de gestion, avec la SOWAER et avec l'ACNAW. Je rappelle aux membres de la Commission des finances que l'ACNAW est venue récemment délivrer un excellent bulletin pour la gestion de nos aéroports et du suivi de ceux-ci.

J'en viens maintenant aux résultats de l'aéroport et de ce que l'on a appelé la privatisation des missions de sécurité. Peut-être d'abord évoquer les résultats annuels de BSCA. Si on examine les comptes 2012 qui seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale, on constate que le bénéfice net après impôt – car on oublie aussi que nos aéroports sont de grands contributeurs d'impôts à l'égard du Fédéral, je me permets de le souligner – et sous réserve de la certification des comptes par le réviseur de la société, s'élèverait pour 2012 à 9 343 233,68 d'euros.

Dans le cadre de la préparation des décisions relatives à l'arrêt et l'adoption des comptes, le conseil d'administration de BSCA qui s'est réuni le 25 avril a proposé de ne pas distribuer de dividendes hormis le dividende privilégié de Belgian Airport, mais je vais être très ferme sur cette question et dire aux membres de cette assemblée, Monsieur le Président, que, premièrement, la majorité d'entre vous a voté un budget wallon dans lequel nous avons enregistré les dividendes BSCA versés par la SOGEPA et j'entends – vous ne m'en voudrez pas, Monsieur le Président – faire respecter le vote de votre assemblée qui a enregistré ces dividendes comme recettes. Je rappelle qu'il n'appartient pas au conseil d'administration de fixer la politique des dividendes, mais à l'assemblée générale. Nous y serons bien sûr pour infléchir le vœu de certains.

C'est le sens d'une note que je déposerai demain au gouvernement en matière de dividendes. Ma proposition est très simple, c'est que l'ensemble des actionnaires perçoive un dividende proportionnellement équivalent à celui dont bénéficie l'actionnaire privé. Il sera également proposé au gouvernement, comme l'année dernière, de verser à la SOGEPA 1,680 million d'euros qui reviendront alors. Quoi de plus normal, nous avons beaucoup investi dans l'aéroport de Charleroi, s'il y a des dividendes, il est normal que l'actionnaire qui est aujourd'hui un peu en difficulté, à savoir la Région wallonne, dans ses budgets puisse en bénéficier.

Quant à l'affectation du dividende perçu par la SOWAER, soit 1,372 million d'euros, aucune décision n'est intervenue, mais je plaiderai pour qu'elle soit réservée au financement de ses missions et des futurs investissements nécessaires en la matière.

Lorsque nous aurons versé – je le dis à Mme Cornet, à M. Bayet, à M. Tanzilli – six millions d'euros de dividendes et trois millions d'euros qui seront versés en mise en réserve pour l'aéroport de Charleroi, BSCA, mesurez-vous aujourd'hui que les fonds propres de l'aéroport de Charleroi, les fonds propres, vont atteindre 32,620 millions d'euros ? Cela démontre que nous avons progressivement accumulé des fonds susceptibles de faire face à un certain nombre d'échéances à côté des partenaires privés.

J'en viens à l'action de grève menée sur l'aéroport de Charleroi à l'initiative des seuls affiliés de la CGSP. Elle a constitué à postposer l'ouverture de l'aéroport de 30 minutes, profitant du fait que le commandant adjoint n'était pas présent puisque c'est de sa responsabilité d'ouvrir ou de fermer l'aéroport.

Nous pensions que c'était lié à la grève du mercredi des agents du SPW mais j'ai cru comprendre, j'avoue difficilement, dans la bouche de celles et ceux qui se sont mis en grève qu'il s'agirait, je cite : « De prétendues rumeurs de privatisation des missions de sécurité ». Qu'en est-il précisément ? Le 19 juillet 2012, le Gouvernement wallon a chargé votre serviteur et son collègue de la Fonction publique de poursuivre la réflexion sur le repositionnement des activités et des missions des services publics de Wallonie. Cette décision du Gouvernement wallon dans le cadre des conclusions et des recommandations de l'étude PwC est restée à l'étude d'une réflexion et d'un groupe de travail, donc nous n'avons pas encore concrétisé cette décision et j'ai été le premier surpris de voir un mouvement de grève avant même que le monde syndical demande à être reçu par le gouvernement, par votre serviteur.

Je crois toujours à la force du dialogue plutôt qu'à la contestation subite, inédite et dont les motifs sont difficiles à expliquer. Nous sommes bien sûr ouverts au dialogue, mais rappelons quand même, et je le dis à M. Bayet qui a fait un calcul tout à fait remarquable, que le coût des prestations a baissé et que l'efficacité a été relevée. Je cite ici M. Cloquet, le CEO de BSCA.

Pour le budget wallon, vous devriez, me semble-t-il, vous en réjouir, puisque l'on a parlé du *capage*, c'est ce que Mme Cornet a évoqué, mais enfin, le *capage* a permis, depuis son instauration par votre serviteur, jusqu'à l'année prochaine, une économie – tenez-vous bien – de 85 millions d'euros. Ce sont 85 millions d'euros qu'il n'a pas fallu trouver dans le budget. Malgré cela, les deux aéroports font des bénéfices conséquents et malgré cela, ils alimentent leurs fonds propres. Je ne vois pas où est le problème. Nous avons ménagé le budget wallon tout en permettant à ces aéroports de

poursuivre leur succès tel que vous avez bien voulu le relever.

Quant à la présence sur le site de la police fédérale, je tiens à préciser que – cela n'a évidemment aucun lien avec les mesures de sûreté puisque les missions de sûreté, M. Bayet l'a rappelé, sont accomplies par BSR Security et sous-traitant Securitas – les missions de police sur les aéroports régionaux sont essentiellement basées sur les contrôles frontière et sur la sécurité dans le terminal. L'effectif après les démarches que nous avons entreprises auprès de Mme Milquet – mais ne soyons pas non plus démagogues, reconnaissons qu'elle est elle-même en difficulté par rapport à un budget fédéral qui n'est pas simple – a été porté à 77 agents depuis septembre 2012. Nous savons et nous replaiderons auprès d'elle dans le cadre du budget 2014 – à moins qu'il n'y ait un ajustement – pour que de nouveaux effectifs soient affectés à l'aéroport de Charleroi en conformité avec la croissance de ses passagers et de la nécessité d'assurer une parfaite sécurité pour l'ensemble de nos concitoyens.

J'en viens alors à Belgocontrol. Reconnaissons que ce n'est pas la première fois que vous m'interrogez. Cela fait des années que l'on parle de Belgocontrol. Je crois que c'est vous, Monsieur Bayet, qui avez parlé du chat et de la souris ou je confonds avec M. Noiret ? Excusez-moi, aujourd'hui c'est vous Philippe Geluck. Franchement aujourd'hui, qui est le chat et qui est la souris ? Je ne pense pas que l'on puisse assimiler la Région wallonne à la souris puisque nous avons défendu avec détermination notre position et avec succès. Qu'avons-nous dit ? Je répète une fois de plus que le déficit de Belgocontrol est d'abord lié à un problème de gestion de l'entreprise, qu'ensuite, il a été l'objet de prélèvements par le Gouvernement fédéral, qu'enfin, les résultats de l'aéroport de Zaventem et surtout l'absence d'indexation des tarifs de prestations depuis une dizaine d'années, ont privé Belgocontrol d'un certain nombre de recettes. Je le dis, je le répète et je le dis avec beaucoup de gentillesse ici, et encore davantage auprès de Melchior Wathelet, mais c'est une vérité. Et vous aurez remarqué que nous, nous payons tout ce qui est lié à l'accroissement des mouvements depuis 1989. C'est la loi spéciale. Là, Belgocontrol ne peut pas contester une loi spéciale. Mais je relève quand même, Monsieur Noiret, qu'entre 2005 et 2012, la Région wallonne a versé 37,686 millions d'euros et que, pour 2013, près de 7 millions d'euros ont été versés. Enfin, nous nous sommes substitués à Belgocontrol en assumant 1,566 million d'euros d'investissements liés à la sécurité pour ne pas pénaliser la sécurité élémentaire et bien comprise de nos passagers.

La Wallonie a donc été loyale à l'égard de Belgocontrol. Elle a été loyale et mieux même, je ne peux que remercier davantage M. Melchior Wathelet qui a ajouté : « Il y a bien davantage un problème avec les aéroports du nord du pays qu'avec ceux du sud ». C'est ce qu'il a dit. Donc, je pense que nous avons une situation qui n'est pas simple et que nous savons bien que Belgocontrol reviendra à la charge. J'ai toujours dit, comme pour les compétences usurpées, que si on m'invite, je viens. Ce n'est pas pour autant qu'on paie la facture du menu, surtout si on ne l'a pas commandé.

Enfin, pour les investissements urgents à Belgocontrol, rappelons – et là, je donne raison à M. Bayet – qu'il s'agit d'investissements clairement non économiques, donc au sens de la ligne directrice de l'Europe, et qu'elle relève des équipements de navigation aérienne nécessaires à la gestion du trafic aérien en phase finale d'atterrissage.

Les investissements requis sur l'aéroport de Liège et de Charleroi sont estimés à 20,8 millions d'euros. Il s'agit – et là, il y a une certaine forme d'urgence, mais à nouveau, aujourd'hui il n'y a pas de question d'insécurité – des investissements nécessaires pour l'avenir et que nous devons décider aujourd'hui. De quoi s'agit-il ?

Ce sont les radars, les remplacements des ILS, et la rénovation de la tour de contrôle. Les investissements les plus urgents à prévoir concernent l'installation des radars au sol, c'est d'ailleurs une imposition de la DGTA, sur les deux aéroports et le remplacement du système ILS à Liège puisque celui-ci arrive en fin de vie puisque Liège a reçu l'ILS bien avant Charleroi. Je le dis pour l'équilibre des deux mains, Charleroi et Liège. Donc nous devons remplacer celui de Liège et c'est ce qui fait que, le 18 avril 2013, le gouvernement a marqué son accord sur les conventions à conclure entre Belgocontrol, la Wallonie, SOWAER et les sociétés de gestion en vue de la mise en place de ces nouveaux équipements.

Pour les autres investissements que ceux que je viens de citer, nous sommes toujours en concertation entre la SOWAER, les sociétés de gestion qui disent : « Nous ne souhaitons pas prendre en charge ce type d'investissement ».

Quelles sont les pistes sur lesquelles nous pourrions travailler ? Je vous réponds, soit, en un, les reliquats du programme d'investissement de M. Serge Kubla 2001-2010, mais que nous n'avons pas encore terminés, puisqu'il y a un certain nombre d'investissements qui ne seront pas nécessaires. Je pense notamment déjà à Bierset puisque les militaires sont partis à Beauvechain alors qu'ils devaient y rester et que nous devions payer un dédit, pour ne donner que cet exemple-là. À Charleroi, il y a un certain nombre d'investissements qui ne seront peut-être pas nécessaires, un allongement de piste aussi conséquent qu'on l'avait imaginé. Là, on pourra mobiliser une partie des crédits.

L'autre partie devrait venir de l'utilisation des dividendes versés à la SOWAER, ce qui nous permettrait alors d'avoir un effet levier en termes d'emprunt.

Monsieur le Président, j'ai conscience d'avoir été long. J'espère que je n'ai oublié personne dans les nombreuses questions. Si tel était le cas, et je le dis, M. Bayet qui préside notre commission se fera une joie de programmer des questions supplémentaires et ultérieures, j'essaierai, dans toute la mesure du possible, d'y répondre, en rappelant que nous avons eu, ces derniers mois, sous la présidence de Mme Kapompolé, l'audition des responsables de Charleroi, des responsables de Liège et de l'ACNAW. Si, après tout cela, la transparence ne suffit pas, je m'efforcerai d'apporter les derniers faisceaux de lumière pour que le tout vous soit bien connu de toutes et tous.

Peut-être, en conclusion, gardons quand même cet optimisme et ce volontarisme et saluons ce succès qui est un des plus beaux de la Wallonie, à savoir nos deux aéroports.

(Applaudissements)

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

Mme Defraigne (MR). - Rapidement, avec Ethiopian Airlines, on n'est pas sortis de l'auberge. Je pense qu'il faut conserver une attention et qu'il faudra refaire le point sur ce dossier parce que vos réponses ne me rassurent pas.

L'attitude des Flamands, vous dites que cela dure depuis dix ans, donc que l'on y est habitués. Je pense que c'est une raison précisément pour ne pas baisser la garde et pour faire en sorte que l'on soit vigilant par rapport à toutes ces agressions.

Par rapport au potentiel de développement, je pense que vous avez peut-être évacué un peu rapidement les résultats de l'étude dont j'ai parlé, l'étude dont il a été fait écho au 30 mai 2013. Je pense qu'il ne faut pas la prendre à la légère et qu'il y a des axes sur lesquels il faut travailler.

Je persiste aussi à dire que ce n'est pas parce qu'il y a une répartition entre les deux aéroports que l'on ne peut pas utiliser plus l'infrastructure de Liege Airport qui est l'infrastructure passagers sous-utilisée. Je pense qu'il n'y a rien d'iconoclaste. Personne n'y perdra si on essaie de voir un potentiel. Il y a eu des investissements qui ne sont pas rentabilisés.

Enfin, parce qu'il n'y a pas beaucoup plus de temps, ce que vous évoquez pour la sécurité quand vous dites que la sécurité n'est pas en danger, mais qu'il y a quand même 20,8 millions d'euros à trouver d'une manière ou d'une autre. Vous suggérez des pistes. On verra, financièrement, comment cela peut tenir la route et on y reviendra. Je ne suis pas tellement rassurée, moi, quant à vos explications. Je me dis que, si on doit investir effectivement près d'un milliard de francs belges, c'est qu'il y a quand même une nécessité. Je reviens sur la question des sociétés de gestion – et vous ne m'avez pas répondu sur cette question-là – pourquoi a-t-on choisi un autre modèle que le modèle en vigueur européen ? Pourquoi les sociétés de gestion ? Est-ce parce que vous avez dit oui à 100 000 euros de dividendes, de bénéfices ? Je crois que c'étaient des dividendes pour Liege Airport et qu'il faut nécessairement les comprimer.

Enfin, je n'ai pas entendu une réponse très claire ni très volontariste par rapport au scénario qui est en train de se jouer dans les prises de participation à Liege Airport. En effet, vous rappelez que la région reste propriétaire autour et alentour et que cela ne concerne que les parts de la société de gestion. Raison de plus pour être attentif et pour nous dire, ici, comment vous comptez gérer ce film qui est en train de se dérouler. L'exploitation, c'est le *software*. Vous avez le *hardware*, en quelque sorte. Cela n'empêche que vous devez être encore plus vigilant.

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

M. Bayet (PS). - Monsieur le Ministre, merci beaucoup pour votre réponse.

Comme vous me le proposez gentiment, je pense que je reviendrai en commission pour avoir des éléments complémentaires.

Je n'ai pas votre expérience, mais je voudrais avoir plus de détails dans vos réponses,

Je n'ai rien lu nulle part sur les missions régaliennes de sécurité, les investissements dans l'économique, comme les radars que vous avez pris en exemple, il y a une série d'autres choses. On a quand même aussi des relais à l'Europe. J'ai analysé mon dossier. J'ai posé des questions, et cætera. Personne ne sait me donner ces informations-là. Je me permettrai d'y revenir, Monsieur le Ministre.

Le désinvestissement progressif finançant les infrastructures, je l'ai voté comme tout mon groupe. Je m'en rappelle. Je n'ai pas été totalement inattentif. Ma difficulté, Monsieur le Ministre, c'est que j'aimerais bien, comme parlementaire, savoir exactement qui fait quoi et qui paie quoi, qui va payer l'aérogare, qui va payer l'allongement de la piste, qui va payer les radars, et cætera.

Pour l'instant, je trouve qu'il y a encore beaucoup d'inconnues dans ce plan d'avenir pour les aéroports wallons.

Pour ce qui est de la piste, c'était ma première question - je sais, comme l'a dit Mme Cornet, que je suis un jeune parlementaire, depuis 2009 - quatre ans après, on ne sait toujours pas me répondre pour me dire si on ne fait pas d'augmentation de la piste, si on va augmenter un peu la piste ou si on va augmenter de beaucoup la piste. Sur cela, je trouve qu'il faudrait quand même avancer un peu.

Troisième élément, Monsieur le Ministre, je rassure mon excellente collègue, Mme Cornet, mon groupe a voté cette entrée du privé dans le capital. Je la soutiens. C'est mon rôle de parlementaire de vérifier et je réponds aussi à vous, Madame Cornet, que les missions du partenaire privé sont bien remplies. Or, pour l'instant, Monsieur le Ministre, je n'ai toujours pas de réponse précise sur ce que SAVE a apporté à BSCA. Oui, bien sûr, il y a 17 000 emplois. Ces 17 000 emplois veulent-ils dire qu'en trois ans, on a 50 % de recettes de dividendes ? Vous nous dites qu'il y aura probablement – je le souhaite de tout cœur et je vous crois, Monsieur le Ministre – une augmentation de capital. S'il n'y a pas d'augmentation de capital, ils vont diminuer leurs parts dans la société, mais ils auront quand même eu les dividendes. Là, je pense que notre groupe ne sera pas plus d'accord s'il n'y a pas d'autres alternatives.

Les heures d'ouverture, Monsieur le Ministre, ...

(Réaction de Mme Cornet)

Si je peux terminer, Madame Cornet.

Les heures d'ouverture, Monsieur le Ministre, vous nous dites que c'est votre choix et celui du gouvernement. Moi, je n'ai pas de souci avec cela. Je veux juste jouer mon rôle de parlementaire et pouvoir répondre aux gens. À Charleroi, y compris, on nous dit que l'on veut garder un aéroport diurne, mais que 6 heures 30 ou 6 heures, cela ne change pas fondamentalement, surtout si cela fait moins de bruit. Ce que je veux savoir, c'est si on a interrogé les gens. A-t-on fait une étude ? Peut-on démontrer cela ?

Vous nous dites qu'il y a encore une série de *slots* qui doivent être utilisés en journée. Quand je pose la question à BSCA, on me dit que non.

Juste une question plus technique, j'y reviendrai en commission pour savoir ce que nous pouvons faire de plus.

Je vois que mon temps diminue. Je m'arrête pour laisser un peu de parole à mon collègue, M. Onkelinx.

M. le Président. - Vous êtes chic avec votre collègue, mais c'est votre réplique.

La parole est à M. Noiret.

M. Noiret (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je vous avais posé – j'ai l'impression qu'il y a un bruit de fond assez important – cinq questions.

La première, qu'en est-il de la situation Ethiopian Airlines ? Vous m'avez donné un certain nombre d'indications disant que c'est le deuxième transporteur, tout cela, d'accord. Aujourd'hui, ce que vous nous indiquez, au fond, c'est que, en matière de périmètre, il pourrait aussi bien se retrouver à Bruxelles qu'à Liège. Certains disent que ce serait bien qu'il se retrouve à Liège, mais qu'il y a le blocage de TNT.

On a vraiment là quelque chose de ...

(Réaction de M. le Ministre Antoine)

Ce n'est pas le même marché, d'accord, mais c'est bien la question que je vous ai posée tout à l'heure. Où sont les différences ?

Là-dessus, vous faites un peu le Calimero en disant que l'on vous reproche d'être long. Moi, je veux bien que vous soyez long. Je n'ai aucun problème avec le fait que vous soyez long. Répondez aux questions qu'on vous pose. C'est cela, surtout, qui est important.

La deuxième, sur la question des emplois TNT, les menaces, sont-elles une réalité ou pas, et cætera ? Je suis désolé de devoir redire que je ne suis pas satisfait des réponses. Je ne sais pas aujourd'hui où nous en sommes sur cet enjeu. M. Onkelinx relayait le même souci et, si j'ai bien compris, Mme Defraigne – malheureusement, je n'ai pas pu l'entendre – aussi. Ce n'est quand même pas rien, la menace là-dessus. Je le répète, le nombre d'emplois aujourd'hui, vous avez chaque fois un plaisir important à pouvoir le souligner, est important, c'est bien l'élément. S'il y a des menaces sur l'emploi, je veux dire qu'il faut en tout cas que l'on puisse le dire et qu'on puisse anticiper d'éventuelles situations et que l'on puisse apporter éventuellement des solutions.

Troisièmement, sur le changement d'actionnariat, je suis un peu déçu de votre réponse. Vous me dites qu'il y a eu un article. Vous êtes quand même plus informé que simplement un article. Ne me dites pas que vous n'avez pas eu d'information sur ce qui se passe à la SLF devenue CTIA.

Vous savez quelles sont les orientations et quelle est la balise que vous faites et l'attitude du gouvernement que vous représentez sur ces matières. Ce n'est quand même pas rien. La stratégie de développement des aéroports, c'est une chose, elle est portée par des acteurs, ce qui est important et les acteurs eux-mêmes, quand ce sont des sociétés privées, il y a des actionnaires. Quelles sont les attitudes des actionnaires et qui sont ces actionnaires ? Pour un outil qui reste dans une grande part public, c'est une question qui me paraît importante.

J'enregistre – et je voulais terminer sur la note positive – que nous aurons le débat dès le mois de septembre sur le contrat de gestion. Je ne voulais pas terminer sur une non-réponse, je suis en tout cas heureux d'entendre cette réponse-là.

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

M. Tanzilli (cdH). - Monsieur le Ministre, contrairement à beaucoup de mes collègues, pour les questions que je vais ai posées, j'ai été relativement rassuré.

(Rumeurs)

Attendez, c'est une réussite, tout le monde s'accorde à le dire et tout le monde veut voir des problèmes qui ne sont pas encore là, un peu comme la CGSP se sent obligée de faire une manifestation pour une prétendue privatisation qui n'est même pas sur la table, qui n'a même pas été discutée et avant même que les partenaires sociaux ne soient appelés.

Soyons de bon compte, par rapport à la distribution du dividende, il est logique, à partir du moment où l'actionnaire privé ne joue pas le jeu jusqu'au bout, d'affecter l'ensemble des bénéfices en réserve et que les para-régionaux prennent aussi leur dû. Malgré cela, il restera 3 millions qui viendront s'ajouter aux 29 millions d'euros de fonds propres.

Vous devrez sans doute passer par une augmentation de capital pour que le partenaire qui a apporté son savoir-faire, qui a apporté un carnet d'adresses – et cela, c'est indéniable – apporte aussi une contribution financière qui est tout-à-fait nécessaire pour qu'à terme, cet investissement puisse se réaliser dans les meilleures conditions possibles, que la charge d'intérêt soit la plus faible possible pour BSCA et pour que son business plan continue à être une des grandes réussites de la Wallonie.

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

Mme Cornet (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Je voudrais le dire d'emblée, ce n'est pas sur SAVE que je jette l'opprobre, c'est sur la manière dont le gouvernement a négocié la convention de privatisation et sur les pouvoirs énormes qu'il a donnés à SAVE, sans nécessairement garantir un retour pour l'aéroport de Charleroi.

Vous appeliez tout à l'heure ce parlement à avoir une vision régionale du développement de l'aéroport. Fort bien, mais je pense qu'aujourd'hui, toutes les questions posées par l'ensemble des parlementaires - et notamment par des parlementaires de cette majorité - traduisent le fait qu'il n'y a pas de vision régionale du développement de l'aéroport, qu'il n'y a pas de politique du Gouvernement wallon par rapport à la politique aéroportuaire. L'ensemble des investissements qui, notamment sur Charleroi, sont aujourd'hui en attente de concrétisation – M. Bayet l'a rappelé tout à l'heure, nous attendons l'allongement de la piste de BSCA depuis 2009 et le dossier n'évolue pas – traduit cela aussi. L'incertitude qui règne sur les conditions de financement dictées par la sécurité et par Belgocontrol, mission qui, je le rappelle, relève directement de l'État et sont une mission régalienne de l'État. Ne devriez-vous pas assumer vos responsabilités ?

Reste aussi sans réponse – pas un mot – la question du dividende privilégié illimité, sur la question de revoir ou pas les conditions de la convention d'actionnariat, sur la question aussi de racheter éventuellement les parts du Holding Communal pour sans doute les renégocier ensuite. Il y a un seul point sur lequel je vous rejoindrai, c'est sur la question de ne pas revoir sans autre réflexion les conditions d'ouverture de l'aéroport de Charleroi et des durées de vol entre 6 heures 30 et 23 heures. Effectivement je crois que le contrat de gestion de cet aéroport a été négocié comme étant un aéroport de jour et que, par respect aussi pour les riverains, il faut intégrer cela et ne pas réfléchir à une extension de cela sans autre débat.

Voilà pour l'essentiel. Je reviendrai en commission sur les questions qui restent depuis de nombreuses années sans réponse.

Quant au contrat de gestion de la SOWAER, vous nous en parlez depuis deux ans. Je suis comme Soeur Anne, je ne vois rien venir, on verra donc au mois de septembre.

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

M. Onkelinx (PS). - Pour terminer sur une note positive, finalement, les aéroports ne vont pas trop mal. Quand on entend certains, on a l'impression que l'on est dans une entreprise en grande difficulté qui va fermer. Je rappelle quand même qu'il y a eu 17 000 emplois créés et que l'activité de l'aéroport de Liège, entre autres, génère énormément d'emplois et d'activités économiques, ce qui est important.

(Réactions dans l'assemblée)

Ce qui ne veut pas dire, Monsieur le Ministre, qu'à partir du moment où il y a de l'emploi – et c'est bien qu'il y ait de l'emploi – les travailleurs n'aient pas à s'inquiéter de certaines choses. Mais pour qu'ils puissent s'inquiéter, il faut évidemment de l'emploi d'abord.

(Rires)

Quand je vous interrogeais par exemple sur la mécanisation d'un certain nombre d'activités de TNT Express, c'est parce que je relaie des informations et les attitudes des travailleurs, c'est tout. Mais à cela près, je pense qu'on est dans la bonne voie et mon seul souci maintenant, ce serait que l'on puisse développer aussi à Liège, même si ce n'est pas l'activité principale, le transport de voyageurs parce qu'on a une aérogare, pour qu'on puisse l'exploiter.

(Applaudissements)

M. le Président. - Cette intervention termine le débat sur la politique aéroportuaire wallonne.

PROJETS DE MOTION DÉPOSÉS EN CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE M. WESPHAEL À M. MARCOURT, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES P.M.E., DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DES TECHNOLOGIES NOUVELLES, SUR « LE GOUVERNEMENT WALLON ET LE FUTUR GRAND MARCHÉ TRANSATLANTIQUE », PAR M. WESPHAEL (DOC. 801 (2012-2013) N° 1), ET PAR MME KAPOMPOLÉ, M. NOIRET ET MME GOFFINET (DOC. 802 (2012-2013) N° 1)

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur les projets de motion déposés en conclusion de l'interpellation de M. Wesphael à M. Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles, sur « le Gouvernement wallon et le futur grand marché transatlantique », par M. Wesphael (Doc. 801 (2012-2013) N° 1), et par Mme Kapompolé, M. Noiret et Mme Goffinet (Doc. 802 (2012-2013) N° 1).

La première motion motivée de M. Wesphael a été imprimée et distribuée sous le n° 801 (2012-2013) N° 1.

La seconde motion pure et simple de Mme Kapompolé, M. Noiret et Mme Goffinet a été imprimée et distribuée sous le n° 802 (2012-2013) N° 1.

Conformément aux dispositions de l'article 134.3 du règlement, priorité est donnée au vote sur la motion pure et simple déposée par Mme Kapompolé, M. Noiret et Mme Goffinet.

- Il est procédé au vote nominatif.

64 membres prennent part au vote.
46 membres répondent oui.
16 membres répondent non.
2 membres s'abstiennent.

- Ont répondu oui :
Mmes et MM. Bayet, Bolland, Bouchat, Collignon, Cremasco, Daele, de Lamotte, de Saint-Moulin, Desgain, Disabato, Dupriez, Elsen, Fourny, Gadenne, Goffinet, Gonzalez Moyano, Hazée, Houdart, Kapompolé, Lenzini, Linard, Luperto, Maene, Meerhaeghe, Mottard, Moucheron, Noiret, Onkelinx, Pécriaux, Pirlot, Prévot, Saenen, Saudoyer, Senesael, Servaes, Simonis, Sonnet, Stoffels, Tachenion, Tanzilli, Targnion, Tiberghien, Trotta, Walry, Yerna, Zrihen.

- Ont répondu non :
Mmes et MM. Barzin, Bertouille, Binon, Cassart-Mailleux, Cornet, Crucke, de Coster-Bauchau, Defraigne, Dodrimont, Jeholet, Kubla, Miller, Mouyard, Neven, Pary-Mille, Reuter.

- Se sont abstenus :
MM. Jamar, Wesphael.

En conséquence, le projet de motion est adopté. Il en sera donné connaissance au Gouvernement wallon.

J'invite les membres qui se sont abstenus à faire connaître leurs motifs d'abstention.

Justification d'abstention

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

M. Wesphael (Indépendant). - Monsieur le Président, je voudrais dire solennellement ici – c'est d'ailleurs assez étonnant quand on voit le résultat du vote – mon mépris – affectif et affectueux, c'est dans ma nature – à l'égard du groupe socialiste et du groupe PS.

(Réaction d'un membre)

Oui, on voit qu'il y a deux groupes.

(Rires et réactions dans l'assemblée)

J'ajouterai à l'égard de mes amis écologistes, que je suis très déçu. Quant au cdH, je ne suis pas déçu du tout puisque ce n'est pas un parti !

(Rires dans l'assemblée)

M. le Président. - Monsieur Wesphael, je vous invite à motiver brièvement votre abstention.

M. Wesphael (Indépendant). - Mes amis, je demandais juste, sur la question du grand marché transatlantique, que le Gouvernement wallon, lorsqu'il va négocier sur l'aspect culturel, sur l'aspect social, sur l'aspect économique, sur l'aspect du marché international, revienne devant le parlement, non pas pour dire : « je suis d'accord ou pas, vous devez voter comme cela »; mais simplement pour avoir un débat prioritaire au parlement sur ce grand marché, notamment sur les questions culturelles.

Je vois aujourd'hui que la gauche institutionnelle refuse d'accorder la priorité au parlement sur une question aussi fondamentale. Je dois vous avouer que je ne suis pas déçu, je suis foudroyé. Vous allez non seulement porter une responsabilité politique énorme sur le traité d'austérité, mais en plus, vous allez tuer le redressement social de l'Europe. En outre, là-dessus, Madame Simonis – vous savez à quel point j'ai de l'amitié pour vous aussi – vous entendez que le parlement n'aura pas le droit d'avoir la priorité des négociations sur ces traités transatlantiques. Tant pis pour vous.

M. le Président. - Une autre personne s'est abstenue, souhaite-t-elle motiver son abstention ?

La parole est à M. Jamar.

M. Jamar (MR). - Tout le monde connaît ma position. La sagesse commande parfois l'abstention de parole.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À SOUTENIR LES INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS OFFRANT L'AIDE ALIMENTAIRE URGENTE AUX PLUS DÉMUNIS, DÉPOSÉE PAR MME SIMONIS, MM. BORSUS, PRÉVOT ET DAELE (DOC. 785 (2012-2013) N° 1 ET 2)

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution visant à soutenir les institutions et associations offrant l'aide alimentaire urgente aux plus démunis, déposée par Mme Simonis, MM. Borsus, Prévot et Daele (Doc. 785 (2012-2013) N° 1 et 2).

- Il est procédé au vote nominatif.

64 membres prennent part au vote.
64 membres répondent oui.

- Ont répondu oui :
Mmes et MM. Barzin, Bayet, Bertouille, Binon, Bolland, Bouchat, Cassart-Mailleux, Collignon, Cornet, Cremasco, Crucke, Daele, de Coster-Bauchau, Defraigne, de Lamotte, de Saint Moulin, Desgain, Disabato, Dodrimont, Dupriez, Elsen, Fourny, Gadenne, Goffinet, Gonzalez Moyano, Hazée, Houdart, Jamar, Jeholet, Kapompolé, Kubla, Lenzini, Linard, Luperto, Maene, Meerhaeghe, Miller, Mottard, Moucheron, Mouyard, Neven, Noiret, Onkelinx, Pary-Mille, Pécriaux, Pirlot, Prévot, Reuter, Saenen, Saudoyer, Senesael, Servaes, Simonis, Sonnet, Stoffels, Tachenion, Tanzilli, Targnion, Tiberghien, Trotta, Walry, Wesphael, Yerna, Zrihen.

En conséquence, la proposition de résolution est adoptée à l'unanimité. Il en sera donné connaissance au Gouvernement wallon.

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 21 FÉVRIER 2013 ENTRE LA RÉGION WALLONNE ET LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE EN MATIÈRE DE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET D'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE ET ORGANISANT UN RÉSEAU DES CORRESPONDANTS EN CHARGE DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET DE L'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE (DOC. 795 (2012-2013) N° 1 ET 2)

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 795 (2012-2013) N° 1 et 2).

- Il est procédé au vote nominatif.

64 membres prennent part au vote.
46 membres répondent oui.
18 membres s'abstiennent.

- Ont répondu oui :
Mmes et MM. Bayet, Bolland, Bouchat, Collignon, Cremasco, Daele, de Lamotte, de Saint-Moulin, Desgain, Disabato, Dupriez, Elsen, Fourny, Gadenne, Goffinet, Gonzalez Moyano, Hazée, Houdart, Kapompolé, Lenzini, Linard, Luperto, Maene, Meerhaeghe, Mottard, Moucheron, Noiret, Onkelinx, Pécriaux, Pirlot, Prévot, Saenen, Saudoyer, Senesael, Servaes, Simonis, Sonnet, Stoffels, Tachenion, Tanzilli, Targnion, Tiberghien, Trotta, Walry, Yerna, Zrihen.

- Se sont abstenus :
Mmes et MM. Barzin, Bertouille, Binon, Cassart-Mailleux, Cornet, Crucke, de Coster-Bauchau, Defraigne, Dodrimont, Jamar, Jeholet, Kubla, Miller, Mouyard, Neven, Pary-Mille, Reuter, Wesphael.

En conséquence, le projet de décret est adopté. Il sera soumis à la sanction du Gouvernement wallon.

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT, POUR LES MATIÈRES VISÉES À L'ARTICLE 138 DE LA CONSTITUTION, À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 21 FÉVRIER 2013 ENTRE LA RÉGION WALLONNE ET LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE EN MATIÈRE DE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET D'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE ET ORGANISANT UN RÉSEAU DES CORRESPONDANTS EN CHARGE DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE ET DE L'ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE (DOC. 796 (2012-2013) N° 1 ET 2)

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret portant assentiment, pour les matières visées à l'article 138 de la Constitution, à l'accord de coopération du 21 février 2013 entre la Région wallonne et la Communauté française en matière de simplification administrative et d'administration électronique et organisant un réseau des correspondants en charge de la simplification administrative et de l'administration électronique (Doc. 796 (2012-2013) N° 1 et 2).

Ce vote se déroulera dans les conditions prévues à l'article 50, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, c'est-à-dire sans recueillir le suffrage de Mme Dethier-Neumann et de M. Stoffels.

- Il est procédé au vote nominatif.

63 membres prennent part au vote.
45 membres répondent oui.
18 membres s'abstiennent.

- Ont répondu oui :
Mmes et MM. Bayet, Bolland, Bouchat, Collignon, Cremasco, Daele, de Lamotte, de Saint-Moulin, Desgain, Disabato, Dupriez, Elsen, Fourny, Gadenne, Goffinet, Gonzalez Moyano, Hazée, Houdart, Kapompolé, Lenzini, Linard, Luperto, Maene, Meerhaeghe, Mottard, Moucheron, Noiret, Onkelinx, Pécriaux, Pirlot, Prévot, Saenen, Saudoyer, Senesael, Servaes, Simonis, Sonnet, Tachenion, Tanzilli, Targnion, Tiberghien, Trotta, Walry, Yerna, Zrihen.

- Se sont abstenus :
Mmes et MM. Barzin, Bertouille, Binon, Cassart-Mailleux, Cornet, Crucke, de Coster-Bauchau, Defraigne, Dodrimont, Jamar, Jeholet, Kubla, Miller, Mouyard, Neven, Pary-Mille, Reuter, Wesphael.

En conséquence, le projet de décret est adopté. Il sera soumis à la sanction du Gouvernement wallon.

La séance est levée.

Le parlement s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

- *La séance est levée à 18 heures 32 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports
M. Hughes Bayet, PS
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Véronique Cornet, MR
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Jean-Luc Crucke, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
Mme Sybille de Coster-Bauchau, MR
Mme Christine Defraigne, MR
M. Xavier Desgain, Ecolo
M. Carlo Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine
M. Patrick Dupriez, Président
M. Dimitri Fourny, cdH
M. Paul Furlan, Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville
M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
M. Hervé Jamar, MR
Mme Bénédicte Linard, Ecolo
M. Jean-Charles Luperto, PS
M. Jean-Claude Marcourt, Ministre de l'Économie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles
Mme Savine Moucheron, cdH
M. Gilles Mouyard, MR
M. Christian Noiret, Ecolo
M. Alain Onkelinx, PS
Mme Sophie Pécriaux, PS
M. Sébastian Pirlot, PS
Mme Annick Saudoyer, PS
M. Daniel Senesael, PS
Mme Isabelle Simonis, PS
M. Edmund Stoffels, PS
M. Antoine Tanzilli, cdH
M. Bernard Wesphael, Indépendant

INDEX DES MATIÈRES

- Administration électronique
- Aéroport de Charleroi
- Aide alimentaire urgente
- Anorexie mentale, boulimie et troubles apparentés
- Arrêtés ministériels de réallocation budgétaire
- Cartographie du bruit
- Cour constitutionnelle
- Délifrance à Nivelles
- Dynamique aéroportuaire wallonne
- Eoliennes
- Federal Mogul à Aubange
- Fonction publique de la Région wallonne
- Grand marché transatlantique
- Institutions européennes
- Occupation du territoire wallon
- Partenariat de commerce et d'investissement
- Projets de décrets adressés au Parlement wallon par le Gouvernement wallon
- Rapports de commission
- Réindustrialisation de l'Union européenne
- Sidérurgie
- Simplification administrative
- Solvay
- Soutien à l'emploi
- SPAQuE
- Wallonie-Bruxelles International (WBI)

ABRÉVIATIONS COURANTES

ACNAW	autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances aéroportuaires en Région wallonne
ASBL	Association Sans But Lucratif
AWEx	Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers
BSCA	Brussels South Charleroi Airport S.A.
CEO	Chief Executive Officer
CGSP	FGTB Centrale Générale des Services Publics
CNE	Centrale nationale des Employés
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie
CO_2	dioxyde de carbone
DAR	décret relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (décret d'autorisation régionale)
DGTA	Direction général Transport aérien
EASI-WAL	E-Administration, Simplifications
Elia	Gestionnaire de Réseau de Transport d'électricité
FSE	Fonds social européen
Gwh	gigawatt-heure
ICN	Institut des comptes nationaux
ILS	Instrument Landing System
IWS	Institut Wallon pour la Santé
kWh	travail accompli en une heure
OIP	organismes d'intérêt public
OPA	offres publiques d'achat
P.M.E.	petite et moyenne entreprise
PEAD	Programme européen d'aide aux plus démunis
PVC	Polyvinyl Chloride
PwC	PricewaterhouseCoopers
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
Sambrinvest	Société de Développement et de Participation du Bassin de Charleroi S.A.
SAVE	Società Aeroporto Venezia s.p.a. (Aéroport de Venise Marco Polo)
SDER	schéma de développement de l'espace régional
SETCa	FGTB Employés, Techniciens et Cadres de Belgique
SLF	Société de Leasing, de Financement et d'Economies d'Energie SCRL
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SOGEPA	Société Wallonne de Gestion et de Participations S.A.
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports S.A.
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SPF	services publics fédéraux
SPW	Service public de Wallonie
TGV	Train à Grande Vitesse
UPS	United Parcel Service Inc.
VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
W.B.I	Wallonie-Bruxelles International