

PARLEMENT WALLON

SESSION 2019-2020

29 JUIN 2020

PROJET DE DÉCRET

**modifiant l'article 4bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création
et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne ***

RAPPORT

présenté au nom de la Commission du budget
et des infrastructures sportives

par

M. Cornillie

SOMMAIRE

I. Résumé.....	3
II. Procédure	3
III. Exposé de M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives	3
IV. Discussion générale.....	5
V. Examen et vote de l'article unique.....	9
VI. Vote sur l'ensemble	9
VII. Rapport.....	9
VIII. Texte adopté par la Commission	10

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter :

- le compte rendu avancé des travaux qui n'engage ni les auteurs des interventions ni le Parlement. Il est consultable via le lien suivant : <https://bit.ly/3dKwJ6p>.
- le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions. Il est consultable via le lien suivant : <https://bit.ly/3gb4nUl>.

Les enregistrements audiovisuels de la réunion sont découpés en podcasts et mis à disposition sur le site web du Parlement de Wallonie : <https://bit.ly/3eXBFpS>.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission du budget et des infrastructures sportives a examiné le projet de décret modifiant l'article 4bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (Doc. 149 (2019-2020) – N° 1).

I. RÉSUMÉ

Le projet de décret modifie l'article 4bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne en manière telle de prévoir la possibilité pour la Société wallonne des aéroports (SOWAER), propriétaire des terrains, infrastructures et bâtiments de Liege Airport et de Brussels South Charleroi Airport (BSCA), de désaffecter des biens relevant du domaine public et de les affecter à son domaine privé.

Cette faculté sera conditionnée à l'obtention préalable du Gouvernement wallon et la SOWAER devra justifier de la nécessité de désaffecter au cas le cas.

Par 8 voix contre 1, votre Commission recommande l'adoption de ce projet de décret par l'assemblée.

II. PROCÉDURE

En date du 8 mai 2020, le Gouvernement wallon a déposé le projet de décret modifiant l'article 4bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Il a été envoyé en Commission du budget et des infrastructures sportives le 20 mai 2020.

La Commission s'est réunie le 29 juin 2020.

Ont participé aux travaux : MM. Beugnies (Art. 47.3), Bierin (Art. 47.4), Botin, Clersy, Collin (Président), Cornillie (Rapporteur), Mmes Kapompole, Mauel, MM. Sahli (Art. 47.3), Witsel.

A assisté aux travaux : M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.

III. EXPOSÉ DE M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES

M. le Ministre souligne que Liege Airport et Brussels South Charleroi Airport (BSCA) constituent des pôles économiques majeurs en Région wallonne.

Il convient de pérenniser leur activité, en mettant à disposition les moyens nécessaires à cet effet, tout en tenant compte des évolutions intervenues tant dans la matière que dans la gestion de l'entreprise.

Le présent projet de décret devra permettre à la Région de soutenir les capacités de financement des sociétés de gestion des aéroports régionaux.

Les conventions signées entre la Région wallonne, la SOWAER et les sociétés de gestion des aéroports limitent les capacités de financement en ce qu'elles prennent fin en 2041.

Les terrains, les infrastructures et les bâtiments nécessaires à la gestion et à l'exploitation des aéroports et aérodromes ainsi qu'aux activités aéroportuaires ont toujours été considérés comme relevant du régime du domaine public de la Région.

Ces biens ont fait l'objet d'une concession mixte domaniale et de service public aux sociétés de gestion des aéroports en 1991 pour une durée de 50 ans.

Par le biais du volet domanial de ces conventions, les sociétés de gestion disposent d'un droit réel sur le domaine aéroportuaire qu'elles peuvent concéder ou non. Ce droit est qualifié de précaire et limité par l'échéance de 2041.

Cette échéance rapprochée est de nature à freiner les projets d'investissement de BSCA et de Liege Airport en raison de l'impossibilité d'apporter aux investisseurs des garanties réelles au-delà de la date de 2041 et est susceptible de décourager des opérateurs privés désireux de s'implanter et de se développer sur les sites aéroportuares, lorsqu'ils exigent des droits réels à long terme.

Le présent projet de décret vise donc à pérenniser et renforcer les droits des sociétés de gestion sur l'infrastructure aéroportuaire de manière à faciliter les investissements ou ceux de tiers.

Il vise précisément à permettre la constitution de droits réels non précaires sur l'infrastructure et pour une durée suffisamment longue. La désaffectation constitue le meilleur moyen pour atténuer le caractère précaire des droits actuels accordés aux sociétés de gestion.

De manière à pouvoir constituer des droits réels sur ces biens au-delà de 2041, il est nécessaire de permettre la désaffectation des biens du domaine public de la SOWAER et en supprimant la limite de 2041, les droits réels octroyés aux sociétés de gestion seront considérablement renforcés par rapport au régime actuel.

Le présent projet de décret ne représente pas une fin en soi mais un moyen; il s'agit d'un outil entre les mains de la Région permettant de soutenir des capacités de financement des sociétés de gestion, ce qui est indispensable en vue du développement et de la pérennisation d'activités aéroportuaires.

La désaffectation des infrastructures se fera au cas le cas par la SOWAER sur l'accord préalable du Gouvernement.

Il convient, à ce stade, de distinguer les infrastructures de base, régaliennes, de celles dites commerciales.

En effet, seuls les biens commerciaux sont présentés dans le cadre de la désaffectation organisée par le présent projet de décret, sur base d'une définition de la Commission européenne.

Ce projet de décret s'inscrit dans un cadre de réflexion global qui se matérialise autour de trois axes principaux, à savoir : le projet de décret dit de domanialité, la cession d'actifs de la SOWAER aux sociétés de gestion des aéroports et le passage du modèle de concession actuel à un modèle dit de régulation.

Bien que ces trois axes participent à un objectif commun qui est celui de la clarification des rôles, de l'optimisation de la gestion des aéroports et de la pérennisation de l'activité de ceux-ci, il conviendra d'analyser ces derniers de manière séparée.

En effet, la réalisation de l'un ne doit pas avoir d'impact sur l'aboutissement de l'autre et inversement car ceux-ci connaissent des chronologies différentes et il conviendra de les présenter au fur et à mesure de la maturité des dossiers.

Les trois dossiers connaissent des degrés de maturité différents et la crise sanitaire de la Covid-19 impose de revoir les échéances au niveau du transfert des actifs notamment.

Si la situation de Liege Airport permet d'envisager de concrétiser ce transfert en 2020, celle de BSCA est d'une autre nature.

Il conviendra d'analyser l'impact de la crise dès que toutes les données liées à la reprise d'activité de BSCA seront connues et de revoir le planning en fonction.

M. le Ministre profite de l'évocation de ce dossier pour aborder l'état d'avancement des autres dossiers relatifs aux aéroports.

Le projet de décret dit de domanialité a pour seule finalité de permettre l'octroi de droits réels sur les terrains et infrastructures aéroportuaires, au cas le cas.

La cession des actifs est un dossier qu'il ne faut pas confondre avec la domanialité.

Dans le cadre de la domanialité, l'objectif vise à renforcer les capacités de financement des sociétés de gestion, tandis que dans le cadre de la cession des actifs, l'objectif consiste en une rentrée budgétaire pour la Wallonie, les sociétés de gestion et la SOWAER, une simplification de la gestion immobilière devant également permettre une simplification des investissements et un développement dans lesdites infrastructures.

Si *ab initio* l'on pouvait avoir une trajectoire assez conforme pour ce qui concerne Liege Airport et BSCA, avec la manière dont BSCA a subi l'impact de la crise, on peut penser qu'il y aura un calendrier différent entre les deux aéroports.

La cession des actifs devrait se faire dans le courant de l'année 2020 mais vu la situation de BSCA, M. le Ministre indique qu'il faudra analyser les données avec toute la prudence voulue.

Pour ce qui concerne la réforme relative à la régulation, les analyses des efforts de concertation sont en cours.

Pour ce qui concerne la désaffectation subséquente du domaine public, M. le Ministre précise qu'aucun bien ou infrastructure n'est directement visé par le présent projet de décret, exception faite d'exemples qui sont donnés dans le cadre de l'amendement « Doc. 149 (2019-2020) – N°2 », ce qui démontre que le projet de décret représente un moyen et non une fin.

L'objectif est d'habiliter le Gouvernement au cas le cas à autoriser la SOWAER à désaffecter les biens constitutifs de son patrimoine.

L'amendement « Doc. 149 (2019-2020) – N°2 » n'a donc pas pour finalité de limiter les biens pouvant faire l'objet d'une désaffectation, mais d'établir une liste pressentie et de cibler principalement les infrastructures commerciales et celles devant faire l'objet d'une emphytéose.

La liste est donc exemplative et non limitative. Contrairement à ce qu'il se passe dans d'autres structures aéroportuaires, M. le Ministre se déclare favorable

au modèle dans lequel le pouvoir régalien détenu par le public continue à prendre ses responsabilités et le privé est partenaire d'investissements davantage de type commercial. La mixité entre le public et le privé est l'une des manières qui permet d'affirmer que la crise sera traversée avec une relative sérénité.

M. le Ministre souligne qu'une désaffectation du domaine public n'est pas synonyme d'une privatisation.

La désaffectation consiste en l'extraction d'infrastructures aéroportuaires du domaine public pour les faire passer dans le domaine privé.

Le but est de mettre fin à une série de barrières de protection qui sont attachées au domaine public d'un bien tel que l'incessibilité, l'imprescriptibilité et l'inaliénabilité.

Si l'on veut disposer des moyens nécessaires à la réhabilitation de ces biens par des investissements, on doit alors pouvoir travailler avec plus de souplesse que ne le permet le statut actuel.

Ces barrières ne permettraient à la Région d'octroyer que des droits réels précaires et limités par la limite temporelle de 2041. La désaffectation permet de faire disparaître le caractère précaire des droits constitués sur les biens du domaine public.

Cela permet, par exemple, de constituer un bail emphytéotique qui ne puisse pas être résilié pour un motif d'intérêt général, comme ce serait le cas s'il s'agissait d'un bien appartenant au domaine public.

La désaffectation permettra aux sociétés de gestion d'obtenir des prêts sur le long terme, au contraire de la privatisation qui consisterait en une modification de l'actionnariat des sociétés de gestion, ce que n'envisage pas le présent projet de décret.

Enfin, M. le Ministre précise que rien n'est modifié en ce qui concerne l'actionnariat, lequel demeure avec ses caractéristiques.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

M. Beugnies constate que ce projet de décret participe d'une mesure qui s'inscrit dans la continuité du processus de dérégulation du secteur du transport aérien qui est imposée par la Commission européenne et qui a pour objectif la privatisation.

Le présent projet de décret participe à une volonté de réduction du pouvoir du secteur public au profit du secteur privé.

Il souligne que le Groupe PTB inscrit son action dans le cadre d'un secteur public aérien fort, au service de la population et dont l'empreinte écologique est la plus faible possible, ce qui ne lui semble pas être la préoccupation du secteur privé.

M. Cornillie souligne que ce projet de décret constitue le premier volet d'un triptyque de dispositions en matière de politique aéroportuaire avec la domanialité, la cession d'actifs et le régime de régulation. Ces volets sont indépendants dans le temps mais présentent des charnières communes.

Le premier volet a pour ambition d'offrir des perspectives à long terme à Liege Airport et à BSCA, aéroports au sein desquels la Région wallonne a massivement investi.

Le présent projet de décret constitue une manifestation de la volonté de la Région de soutenir les outils de redéploiement socio-économique que sont les aéroports régionaux, avec pour échéance 2041.

Outre les conditions économiques et sociales de développement, de nouveaux éléments entrent en ligne de

compte, comme la responsabilité des aéroports à l'égard de l'environnement.

Le présent projet de décret répond au souci d'une base financière forte pour appréhender les défis du futur au niveau aéroportuaire, en balisant ce que l'on entend par la désaffectation.

La désaffectation s'effectue sous contrôle strictement public et en phase avec les objectifs régionaux.

L'Intervenant souligne que la situation des aéroports est différente et s'interroge au sujet de leurs demandes par rapport au changement de relation avec la Région wallonne tel que proposé par le présent projet de décret.

Il y a lieu de savoir si des demandes diverses ont été émises dans le dossier de la domanialité ou si les deux aéroports se positionnent de manière identique par rapport au changement de statut.

Il convient, en outre, de savoir si la crise actuelle a modifié la donne en termes de concrétisation de la réforme.

M. Cornillie désire obtenir des précisions quant aux conditions de la désaffectation et sur les critères que le Gouvernement utilisera pour l'accepter ou la refuser.

Par ailleurs, il demande si l'emphytéose est le seul droit réel à long terme pris en ligne de compte dans le cadre de ce dossier.

Enfin, il souhaite connaître les efforts mis en place par les diverses sociétés de gestion, à l'horizon de 2041, pour anticiper une plus grande concurrence dans ce secteur.

M. Witsel saisit l'occasion de l'examen de ce projet de décret pour mettre à l'honneur les travailleurs de BSCA qui ont été impactés par la crise.

Il constate que le Gouvernement wallon a pris ses responsabilités en permettant de soulager les finances de BSCA vis-à-vis de la Commission européenne et a permis d'étaler un montant de 17 millions d'euros sur six années.

L'Intervenant observe que le projet de décret garantit une base légale au développement des aéroports en leur permettant de constituer des droits réels à long terme sur les infrastructures.

Le système contribue à donner davantage de souplesse aux sociétés de gestion. Le contrôle public demeure fort puisque pour chaque opération l'avis du Gouvernement devra être demandé.

Il poursuit en indiquant que le Groupe PS s'oppose à une privatisation des infrastructures de base. Ainsi le présent projet de décret vise plutôt la désaffectation de biens non régaliens et ne relevant dès lors pas du domaine public.

La SOWAER dispose de deux leviers d'action, soit elle octroie des droits réels sur les biens de son domaine public, limités dans le temps à la durée des concessions soit, elle désaffecte un bien de son domaine public et elle pourra alors octroyer un droit réel sur ce bien sans limite temporelle.

M. Witsel demande que M. le Ministre confirme que le bien revient dans le giron public à la fin du contrat liant la société de gestion à la SOWAER.

Il constate que dans un deuxième temps il sera possible pour la société de gestion d'effectuer des contrats de service avec la compagnie privée exploitante. Il demande si l'on dispose d'un modèle de ce type de contrat et si l'on confirme que ceux-ci respecteront les éléments inscrits dans la Déclaration de politique régionale (DPR), à savoir que la Région wallonne puisse faire des aéroports régionaux des aéroports zéro carbone au niveau de l'infrastructure à l'horizon 2030.

Enfin, l'Intervenant fait observer que BSCA dispose d'opportunités économiques importantes via l'allongement de la piste et souhaite que le point soit fait sur l'évolution des travaux.

M. Clersy observe que les lignes directrices européennes ont évolué et obligent à adapter le modèle.

Les missions régaliennes sont à présent définies et sont les seules dans le cadre desquelles les Etats et les régions pourront intervenir sans mettre à mal le droit à la concurrence.

Le présent projet de décret a le mérite de clarifier les choses en la matière, d'autant que l'on sait que la Commission européenne est particulièrement vigilante sur le plan du droit à la concurrence.

Pour le Groupe Ecolo, ce projet de décret s'inscrit également dans le cadre des objectifs relatifs à la lutte contre les dérèglements climatiques.

L'accord de Paris sur le climat prévoit que l'ensemble des pays se réunit tous les cinq ans afin de faire le point sur la réalisation des objectifs à long terme et d'informer les parties de la mise à jour et du renforcement de leur contribution déterminée au niveau national. Il attire l'attention sur le fait que la Wallonie devra être au rendez-vous.

L'Intervenant estime que l'enjeu du présent projet de décret est directement lié au développement qui doit être mis en œuvre dans les aéroports, puisqu'il a pour but de faciliter une série d'investissements au niveau des actifs commerciaux.

Dans ce cadre, les chiffres liés à la croissance exponentielle du trafic aérien ont de quoi interpeler.

La prise en compte du défi climatique est un impératif pour gérer les aéroports en bon père de famille.

Dans ce contexte, le passage d'un régime de concession à un régime de régulation devrait permettre à la Wallonie de générer une recette de l'ordre de 70 millions d'euros.

Il s'agit d'un pas important dans le cadre d'un désinvestissement progressif de la Wallonie dans les activités aéroportuaires et de la volonté de l'Union européenne tant du point de vue climatique que du point de vue des règles de concurrence qui s'appliquent à l'ensemble du domaine commercial des aéroports.

Cela participe également au principe de bonne gestion. C'est en effet intéressant sur le plan économique que les aéroports deviennent de plus en plus autonomes et qu'ils impactent de moins en moins le budget de la Région.

La volonté du Groupe Ecolo est que ce projet de décret s'inscrive pleinement dans la ligne de l'accord de Paris et des engagements de la DPR.

Dans ce cadre, l'Intervenant estime qu'il convient que le dispositif soit accompagné à terme d'une trajectoire budgétaire revue à la baisse, mais prenant en compte le montant de 70 millions d'euros de recettes ainsi que les montants consentis pour l'accomplissement des missions régaliennes.

M. Clersy souhaite connaître la répartition des montants entre les aéroports régionaux au niveau de la désaffectation. Sur le plan de la cession des actifs, il est important d'avoir une vision à long terme sur le changement de régime.

Sur les 70 millions d'euros de recette prévue, le Commissaire désire que M. le Ministre précise ce qui ressort spécifiquement de BSCA et de Liege Airport.

Il s'interroge sur ce qu'il en est des incertitudes liées à l'impact négatif de la crise sanitaire et demande quelles sont les perspectives. Il note que M. le Ministre a laissé entendre qu'il faudra sans doute réévaluer le chiffre de 70 millions d'euros à l'horizon 2020.

M. Clersy relève que M. le Ministre a évoqué le modèle de développement mis en place en Région flamande au niveau des motivations qui sous-tendent le dispositif. Il convient toutefois d'admettre que le modèle

d'entreprise des aéroports flamands n'est pas celui des aéroports wallons.

Il souhaite savoir si M. le Ministre dispose d'éléments de réponse par rapport aux investissements qui ont été consentis dans le cadre du régime de régulation mis en place en Région flamande et quels ont été les acquis.

Sur la question des investissements, M. Clersy dit comprendre le fait que des investisseurs privés doivent pouvoir disposer de garanties au-delà de 2041 et que les dispositions actuelles rendent la situation incertaine à cet égard.

Il estime qu'il serait opportun que M. le Ministre dresse un état des lieux de l'apport dans le régime de concession des actionnaires privés dans les aéroports wallons au niveau de la politique d'investissements.

Le Commissaire juge, par ailleurs, qu'il conviendrait d'évaluer les impacts de ce projet de décret sur le long terme, c'est-à-dire de vérifier la pertinence du changement de modèle en revenant de manière régulière devant le Parlement pour présenter les avancées.

Pour M. Clersy, certains aspects contenus dans le projet de décret devront être précisés au fil du temps, mais celui-ci constitue une opportunité pour avancer vers une trajectoire plus vertueuse qui intègre les préoccupations climatiques et de la Commission européenne.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre note une divergence de vues avec le Groupe PTB.

Il dit comprendre la sensibilité exprimée par M. Beugnies mais se déclare convaincu que si le Gouvernement ne pose pas le pas par le biais du présent projet de décret, les aéroports régionaux seront alors en difficulté.

Il note que M. Beugnies a fait allusion à un processus de dérégulation, alors que l'on est en présence d'un processus de régulation.

La Wallonie sait que si elle veut maîtriser sa trajectoire sur les plans social, économique et climatique, elle devra passer par le biais d'une régulation.

Le dispositif ne change rien à l'actionnariat public qui est majoritaire, mais il offre, en revanche, la possibilité d'aller chercher les investissements pour lesquels chacun devra prendre ses responsabilités et pas seulement le pouvoir public.

Par ailleurs, il est à observer que les modèles de gestion de BSCA et de Liege Airport commencent à être différents, bien que, de manière générale, ce qui vaut pour l'un vaut pour l'autre, estime M. le Ministre.

A partir du moment où le pouvoir public dit prendre ses responsabilités, il faut que le pouvoir privé suive, sans quoi il y aura des conséquences néfastes.

Par le biais du mécanisme instauré par le présent projet de décret, il est donné un potentiel supplémentaire aux aéroports.

L'Intervenant reconnaît que des négociations doivent être ouvertes avec les partenaires et qu'il n'y a pas qu'un partenaire public au sein des aéroports.

La jurisprudence européenne considère qu'il y a des biens qui sont reconnus comme étant des actifs commerciaux et qui rentrent dans ce que l'on définit comme étant la concurrence.

M. le Ministre dit pouvoir entendre que certains ne sont pas d'accord avec cela et leur objecte que si en sa qualité de ministre, il ne prend pas en considération ce que dit l'Union européenne, il s'aventurerait alors dans une piste où lui demanderait peut-être de rendre des comptes, en ce compris au niveau des syndicats.

L'Orateur souligne l'appréciation de M. Cornillie à propos de la domanialité.

Il n'existe pas de différence de rapport entre Liege Airport et BSCA sur le plan du principe. On se situe au sein du même mécanisme juridique.

A Liege Airport, des investissements sont liés à l'adoption de ce projet de décret. En revanche, BSCA vient de traverser une période difficile.

En réponse à la question de M. Clersy portant sur le montant de 70 millions d'euros, M. le Ministre indique qu'on évoque à la SOWAER entre 75 et 80 millions d'euros.

L'Intervenant ajoute qu'il a demandé à chaque gestionnaire d'aéroport de faire part de sa vision de l'avenir.

Sur la question du droit réel posée par M. Cornillie, M. le Ministre répond qu'il n'y a pas que l'emphytéose et que la superficie est une forme d'emphytéose.

On permet le volume nécessaire en termes financier par rapport aux investissements sur lesquels personne ne va apporter les moyens financiers nécessaires si l'on ne peut pas donner de garanties.

Il n'existe pas de banque qui ne demande pas de garantie lorsqu'il faut appuyer l'investissement.

Sur les questions et observations posées par M. Witsel, il indique qu'il partage l'expression à l'égard des travailleurs et rappelle avoir été parmi les premiers à avoir un dossier accepté par la Commission européenne.

Le dossier a été dès le départ considéré par l'Union européenne comme étant cohérent et conséquent.

Actuellement, les droits que l'on a sont liés à la concession, ce qui est également vrai pour l'avenir.

Sur la question de l'engagement à l'objectif zéro carbone, M. le Ministre confirme que c'est ce qui a été demandé aux gestionnaires de Liege Airport et de BSCA.

Pour ce qui concerne l'allongement de la piste de BSCA, l'Orateur indique qu'il n'y a pas de retard particulier et que durant la crise sanitaire le travail a pu se poursuivre.

Le dossier finalisé pour 2021 continue à être celui qui permet de donner l'information comme étant celle que les gestionnaires respecteront.

M. le Ministre souligne, par ailleurs, l'appréciation positive de M. Clersy sur le droit européen à l'égard des aides d'État et estime qu'il fallait que l'on puisse avancer.

Sur le plan juridique, il déclare que le droit présente des similitudes en Région flamande et en Région wallonne, mais que le modèle est totalement différent.

La Wallonie doit conserver une avance sur le plan de la philosophie qui est la sienne, à savoir économique, sociale et climatique.

L'Intervenant affirme qu'il ne croit pas que l'on reviendra au même volume dans l'immédiat. Il y a des habitudes qui vont évoluer et il conviendra d'en tenir compte, d'où l'importance d'avoir des investissements judicieux, car l'accueil du client, le service et l'exemplarité en termes de respect des passagers et des compagnies sont entre autres des éléments qui feront la différence à l'avenir.

La Wallonie a d'autant plus besoin de ces investissements qu'elle doit répondre aux objectifs climatiques et ceux relatifs à l'accord de Paris.

Il convient de gérer les dossiers en bon père de famille et répondre de ce fait aux objectifs contenus dans la DPR.

Par rapport au rôle des actionnaires privés dans le cadre de la gestion des aéroports, M. le Ministre précise que les réalités à ce niveau sont différentes entre Liege Airport et BSCA.

Il est évident que pour ce qui concerne Liege Airport, il y a une demande visant à augmenter les possibilités de gestion et d'investissement et la volonté matérielle de pouvoir le faire.

Pour BSCA, il faudra sans doute proposer un plan onéreux en termes d'investissements et que le pouvoir public ainsi que le privé contribuent à la même hauteur, car l'heure des bilans n'est peut-être pas très éloignée.

3. Répliques des membres

M. Beugnies fait observer que la Commission européenne impose la libéralisation des aéroports.

Le présent projet de décret prépare à la future privatisation des aéroports régionaux.

La technique est celle du grignotage jusqu'au moment où il n'y a plus de raison de ne pas privatiser les aéroports.

M. Cornillie se déclare rassuré de constater que les garanties sont présentes par rapport au futur des sites de Liege Airport et de BSCA, avec des balises claires et des interlocuteurs qui relèvent du pouvoir public.

Il ne perçoit aucune crainte en matière de perspective à long terme par rapport au développement des aéroports régionaux. Un avenir radieux leur semble promis, avec des parties prenantes plus larges que les seuls pouvoirs publics et donc un bénéfice direct sur la gestion publique et budgétaire de la Région wallonne.

M. Witsel perçoit que l'on se situe dans une dynamique positive, articulée sur des dossiers bien élaborés.

Il repose, par ailleurs, la question de savoir si le bien demeurera dans le giron public.

M. Clersy se déclare rassuré sur le fait que M. le Ministre a pris l'engagement que si la liste devait être modifiée au niveau des actifs commerciaux, cela serait discuté devant le Parlement dans un but de transparence.

L'Intervenant ajoute qu'il est en attente des deux phases suivantes qui devraient permettre d'apprécier la portée et la pertinence du virage que prend la Wallonie en matière de gestion aéroportuaire. Le fait qu'un rapport soit fait devant le Parlement offrira l'occasion de contrôler la pertinence du dispositif mis en place.

Par ailleurs, pour ce qui concerne l'implication de l'actionnariat au sein des investissements au niveau des aéroports, il estime que l'on arrive au rendez-vous critique.

Le secteur de l'aviation est traversé par les crises climatique et sanitaire. A l'avenir, il faudra concevoir les investissements en se disant qu'il conviendra de replacer l'aviation dans son domaine de pertinence. Ce sera un changement de modèle important et la Wallonie doit s'y préparer en regard des engagements qu'elle a contractés au niveau international.

V. EXAMEN ET VOTE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

Amendement (Doc. 149 (2019-2020) – N°2) déposé par MM. Botin, Witsel et Clersy

M. Botin indique que l'amendement énumère, en son alinéa 1^{er} pour ce qui concerne la faculté de désaffectation au sein de Liege Airport et de BSCA les actifs commerciaux pouvant faire l'objet d'une emphytéose au sein de la zone aéroportuaire et mentionne à l'alinéa 2 que le Gouvernement fait rapport annuellement au Parlement sur l'application de la faculté de désaffectation visée à l'alinéa 1^{er}.

M. le Ministre précise qu'il soutient cet amendement et souligne que l'alinéa 1^{er} est exemplatif. Si l'on devait modifier la liste y mentionnée, il conviendrait alors à en faire état au Parlement. C'est donc exemplatif et un contrat moral et politique est en quelque sorte passé avec le Parlement.

M. Botin salue l'ouverture dont M. le Ministre fait part en exprimant un engagement moral de revenir

d'initiative devant le Parlement si la liste reprise dans l'amendement « Doc. 149 (2019-2020) – N° 2 » devait être modifiée.

Cette liste permet d'illustrer ce qui est visé par les actifs commerciaux. Ainsi, les infrastructures de base demeurent dans le domaine public et sont évoqués des investissements commerciaux qui sont listés.

L'Intervenant se déclare être rassuré par rapport à la pertinence qu'a cet outil de domanialité et sur la façon dont il sera utilisé par le Gouvernement wallon et la SOWAER.

Votes

L'amendement (Doc. 149 (2019-2020) – N° 2) déposé par MM. Botin, Witsel et Clersy a été adopté par 8 voix contre 1.

L'article unique, tel qu'amendé, a été adopté par 8 voix contre 1.

VI. VOTE SUR L'ENSEMBLE

Par 8 voix contre 1, la Commission du budget et des infrastructures sportives a recommandé l'adoption du projet de décret, tel qu'amendé, par l'assemblée plénière.

VII. RAPPORT

A l'unanimité des membres, il a été décidé de faire confiance au Président et au Rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Le Rapporteur,
H. CORNILLIE

Le Président,
R. COLLIN

VIII. TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE DÉCRET

modifiant l'article 4bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Article unique

A l'article 4bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 3, les mots « du présent article » sont remplacés par les mots « des paragraphes 1 et 2 »;

2° il est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit :

« §4. La personne morale de droit public visée au paragraphe 1^{er} peut, avec l'accord du Gouvernement, désaffecter, en tout ou en partie, les terrains, infrastructures ou bâtiments relevant du domaine public des aéroports et aérodromes.

Cette faculté de désaffectation vise :

Les actifs commerciaux de l'aéroport de Charleroi ainsi que les actifs pouvant faire l'objet d'une emphytéose au sein de la zone aéroportuaire tels que, par exemple :

1 / Terminal passagers

S 1 - S 2 / Bâtiments SABCA

S 7 / bureaux

S 15 / Hall aviation générale

S 6 - Pie / Terminal aviation d'affaires et bureaux

S 8 / Hall maintenance avions de tourisme

S 14 / Pompiers et service cargo BSCA

P 5 / Parkings

P 6 / Parkings

P 1 / Parkings à étages - Parking express

P / Parking personnel

Les actifs commerciaux de l'aéroport de Liège ainsi que les actifs pouvant faire l'objet d'une emphytéose au sein de la zone aéroportuaire tels que, par exemple :

B 25 / Parc Pétrolier

B30 / Hangar aviation générale

Halls de fret

B 108 / Parc à conteneurs

P1 / Parkings «passagers»

Pipe-Line

Réseau Hydrant

Bâtiments de bureaux

Le Gouvernement fait rapport annuellement au Parlement sur l'application de la faculté de désaffectation visée à l'alinéa 1^{er}. »