PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

6 DÉCEMBRE 2021

PROJET DE DÉCRET

contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 *

RAPPORT

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

par

M. Bellot

4e session de la XIe législature
* Voir Doc. **728** (2021-2022) – Nos 1, 1*bis* à 8 – Annexes 6 et 6*bis*
CRIC (2021-2022) – N° 75
CRAC (2021-2022) – N° 75

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

SOMMAIRE

I. Résumé 3

II. Procédure 3

III. Exposé de M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives 4

IV. Discussion générale 8

V. Vote 17

VI. Rapport 17

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://parlwal.be/3lI80GM.

– le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions. Il est consultable via le lien suivant : https://parlwal.be/3DYZaL3.

Les enregistrements audiovisuels de la réunion sont découpés en podcasts et mis à disposition sur le site web du Parlement de Wallonie : https://parlwal.be/3dtRENi.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission du budget et des infrastructures sportives a examiné le projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 728 (2021-2022) – N^{os} 1 et 1*bis* – Annexes 6 et 6*bis*).

I. RÉSUMÉ

L'ensemble des recettes de la Région pour 2022 s'élève à 15 508 802 milliers d'euros (hors produits de nouveaux emprunts qui s'élèvent à 4 258 689 milliers d'euros) dont 14 205 545 euros relèvent des compétences du Ministre en charge du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.

Au niveau des dépenses, pour ce qui concerne les compétences du Ministre en charge du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, en dehors de moyens prévus dans le cadre du Plan de relance de la Wallonie inscrits chez le Ministre-Président, on peut relever, entre autres, les éléments suivants :

– des moyens pour le déploiement de la stratégie immobilière (20 millions d'euros);

– une enveloppe « Wallonie Ambitions Or » qui va permettre de lancer un appel à projets auprès des fédérations sportives afin de mettre en place une programmation pluriannuelle des investissements dans ce cadre (soit 5 millions d'euros);

– des moyens prévus à hauteur de 20 millions d'euros dans le cadre du procès riverains *bis* conformément au budget de la SOWAER et à la volonté du Gouvernement de procéder à une transaction avec les riverains;

– des moyens pour assurer la mise en oeuvre du programme informatique WBFin en 2022 et répondre aux exigences en termes de comptabilité publique (soit 20 millions d'euros).

Par 8 voix contre 2, votre Commission a adopté le projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 pour les sections et programmes afférents à ses compétences *ratione materiae.*

II. PROCÉDURE

En date du 16 novembre 2021, le Gouvernement wallon a déposé le projet de décret contenant le budget des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 727 (2021-2022) – N° 1) et le projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 728 (2021-2022) – N^{os} 1 et 1*bis*) ainsi que l'exposé particulier afférent aux compétences du Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives (Doc. 727/728 (2021-2022) – N° 1 – Annexes 6 et 6*bis*).

Les projets de décret contenant le budget général des recettes et des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 ont été envoyés en Commission du budget et des infrastructures sportives le 3 décembre 2021.

En application de l'article 114 du Règlement, le projet de décret budgétaire est examiné par les commissions permanentes, chacune pour ce qui la concerne. Chacune des commissions transmet un rapport ainsi que les amendements déposés à la commission qui a le budget dans ses attributions.

En date du 3 décembre 2021, la Cour des comptes a adressé au Parlement le rapport de ses observations sur les budgets des recettes et des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 727/728 (2021-2022) – N° 2).

Votre Commission s'est réunie le 6 décembre 2021 pour examiner le projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 728 (2021-2022) – N^{os} 1 et 1*bis*) et l'exposé particulier afférent aux compétences du Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives (Doc. 727/728 (2021-2022) – N° 1 – Annexes 6 et 6*bis*).

Ont participé aux travaux : MM. Bellot (Rapporteur), Beugnies (Art. 47.3), Clersy, Collin (Président), Cornillie, Frédéric, Hazée, Mmes Kapompole, Mauel, M. 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

Les aéroports et aérodromes régionaux

M. le Ministre déclare être satisfait pour l'aéroport de Charleroi des accords conclus entre les actionnaires et de la dynamique constructive qui a été insufflée. On est dans l'attente de l'accord de la Commission européenne qui permettra à la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) d'acter un abattement de 10 millions d'euros sur les redevances de l'aéroport et aux actionnaires de procéder à la recapitalisation de l'aéroport afin d'assurer sa pérennité et la mise en oeuvre du nouveau plan stratégique.

Des discussions avec les partenaires sociaux sont en cours au sein de la Société afin de trouver un accord sur les mesures d'effort à implémenter, conformément au plan stratégique adopté par le conseil d'administration de l'aéroport.

Il conviendra cependant de rester attentif à l'évolution de la situation sanitaire qui pourrait continuer à impacter l'ensemble du secteur aérien dans les prochains mois. Les dispositions sont prises pour assurer la sauvegarde de l'outil, et l'ensemble des acteurs oeuvre à la mise en place d'un plan de redéploiement conséquent.

Pour ce qui concerne spécifiquement Liege Airport, cet aéroport se porte bien et les enjeux pour celui-ci sont d'un tout autre ordre que pour Brussels South Charleroi Airport (BSCA). L'aéroport a initié en 2021 la procédure de renouvellement de son permis d'environnement, lequel arrive à échéance le 1er mars 2023. L'enquête publique pourra démarrer en 2022, dès notification des fonctionnaires techniques et délégués de la complétude du dossier de demande de permis.

Il convient d'être attentif à la procédure en cours et de rechercher l'équilibre entre le développement des outils, le respect du cadre de vie des riverains et la protection de l'environnement.

La Région wallonne ne peut agir seule pour lutter contre le réchauffement climatique. Elle doit trouver des alliés aux niveaux européen et international. Il s'agit aussi de trouver un accord entre les Régions. Il n'est pas chose aisée d'obtenir un accord sur le partage des efforts en matière de politique climatique.

Pour ce qui concerne la problématique des gaz à effet de serre au niveau européen, le transport aérien représente 3,5% de l'ensemble des émissions de dioxyde de carbone. Il s'agit d'un enjeu non négligeable, qui doit être appréhendé au niveau international. Au-delà des sauts technologiques annoncés, le Gouvernement wallon prendra ses responsabilités en soutenant toutes les initiatives européennes qui pourraient rencontrer cet enjeu international.

En outre, la Déclaration de politique régionale (DPR) 2019-2024 fixe les objectifs pour ce qui relève des aéroports wallons.

Le Gouvernement soutiendra les deux sociétés de gestion, BSCA et Liege Airport, dans leur souhait de faire des aéroports wallons, des aéroports zéro carbone au niveau de l'infrastructure à l'horizon 2030.

En parallèle, la Région wallonne portera à l'échelle européenne la mise en place d'une taxation du kérosène, la relance des trains de nuits et le développement global du réseau ferroviaire européen. Elle défendra également à l'échelle internationale, et notamment européenne, le principe d'une réduction forte des émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation.

Le Gouvernement encouragera les aéroports wallons à se doter, dans la mesure du possible, d'objectifs ambitieux quant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à leurs vols, et à mettre en place des programmes pilotes de vols à très faible émission.

En matière de protection du cadre de vie des riverains, le projet de décret modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit (Doc. 735 (2021-2022) – N° 1) permettra de prendre connaissance des intentions du Gouvernement. Ces nouvelles dispositions sont complétées d'autres démarches aujourd'hui bien entamées. M. le Ministre pense notamment à l'instauration des groupes de travail technique, à la réforme du dispositif des sanctions, au quota communication de l'aéroport de Charleroi, à l'étude d'impact économique pour analyser la possibilité de déplacer ou de supprimer les avions les plus bruyants, à l'étude de mobilité autour de l'aéroport de Liège et à l'élargissement des mesures bruit aux communes non contenues dans le Plan de développement à long terme (PDLT).

Les mesures initiées par la Région devront être suivies par des sociétés de gestion, et celles-ci doivent avoir conscience des enjeux environnementaux.

Dans le budget présenté, les dotations liées à la sécurité et à la sûreté sont toutes maintenues et indexées.

Il conviendra, par ailleurs, que Skeyes (entreprise publique autonome chargée de la gestion et du contrôle du trafic aérien) puisse répondre au mieux aux attentes de la Région.

Bien que le Service public de Wallonie (SPW) souligne que l'opérateur est aujourd'hui plus enclin à transmettre les informations sollicitées en matière de facturation, il est important d'intégrer dans le futur contrat de gestion des mécanismes permettant de garantir à la Région wallonne que ses besoins et attentes soient rencontrés.

L'objectif fixé dans l'accord du Gouvernement fédéral au niveau du nouveau contrat de gestion de l'opérateur devrait permettre à la Région de remédier à un certain nombre de carences rencontrées au cours des dernières années.

A ce sujet, M. le Ministre déclare avoir interpellé à plusieurs reprises le Ministre fédéral de la Mobilité qui confirme qu'à ce jour la révision du contrat n'a pas encore été entamée. Il convient de noter que le dossier des tours de contrôle digitales constitue un projet commun d'ampleur avec l'opérateur, lequel sera opérationnel dès 2025-2026. Le nouveau centre de contrôle permettra de guider la circulation aérienne sur les aéroports de Liège et de Charleroi tout en augmentant la sécurité grâce à la réalité augmentée. Ce centre de contrôle des deux aéroports ainsi que le nouveau siège social de la SOWAER ont fait l'objet de la signature d'un accord entre la SOWAER et Skeyes le 25 mai 2021. Cet investissement représentera une charge de 8 828 000 euros pour la SOWAER.

Le terrain Ecolys situé à Namur-Suarlée est en cours d'achat après avoir reçu le feu vert du conseil d'administration du Bureau Economique de la Province (BEP) de Namur le 28 août 2021. Les actes notariés devraient être passés au début de l'année 2022 tandis que le début des travaux est programmé pour le début 2023.

Le secteur aéroportuaire n'a pas été oublié dans le cadre du Plan de relance de la Wallonie. Ainsi, avec le soutien de l'Union européenne, le projet de démantèlement d'avions pourra être mis en oeuvre en intégrant un volet « recherche et développement » pour lequel un budget de 10 millions d'euros est prévu. Le projet de démantèlement et de recyclage d'aéronefs en tant que tel bénéficie d'une enveloppe européenne de 29 millions d'euros. Ce projet vise à développer des activités de démantèlement et à créer une filière de recyclage des avions en fin de vie et de leurs matériaux, en capitalisant sur l'expertise complémentaire des partenaires locaux.

Ces opérations de démantèlement et de recyclage nécessiteront la construction d'un hangar qui doit accueillir au moins deux avions. Ce dossier contribuera à la cohésion territoriale et sociale puisqu'il s'articulera autour des offres de formation existantes et les renforcera. Il sera créateur d'emplois directs et indirects tout en soutenant la reconversion industrielle des professionnels autour de l'aéroport de Charleroi et en accompagnant la transition écologique dans un secteur stratégique qui est celui de l'aviation.

Le Gouvernement a mandaté la SOWAER pour piloter ce dossier et a validé, le 12 novembre 2021, le cahier spécial des charges qui permettra de lancer l'appel à candidatures.

Par rapport à l'évolution des articles de base pour Skeyes, outre la nouvelle ventilation des coûts d'opérateur faisant suite à l'adoption du nouveau plan de performances 2020-2024, une négociation avec l'État fédéral avait permis de diminuer le coût de Skeyes à charge de la Région wallonne dès 2020.

En 2019, le pourcentage de prise en charge avait diminué à 69,4% pour le Fédéral et à 31,6% pour la Région wallonne. A Liege Airport, c'était 34,7% pour le Fédéral et 65,3% pour la Région wallonne.

L'arrêté royal définissant la répartition de la prise en charge d'opérateurs prévoit, depuis l'exercice 2020, la répartition des coûts suivants : 85% pour le Fédéral et 15% pour la Wallonie.

Cette répartition avait été confirmée pour l'exercice 2021. Pour 2022, un nouvel arrêté royal fixant les modalités de financement des coûts pour la prestation de services dans la navigation aérienne pour les aéroports belges devrait être prochainement adopté.

Dans l'attente de la confirmation des montants 2022, un montant suffisant à la prise en charge des divers coûts a été inscrit dans le programme.

Toujours par rapport à l'évolution des articles de base, l'ensemble des dotations sûreté et sécurité à destination des aéroports est maintenu et indexé.

La dotation complémentaire sûreté allouée directement à BSCA permettra de finaliser les investissements décidés dans le cadre des mesures post attentats, à savoir :

– compléter le financement nécessaire à la mise en oeuvre des bâtiments pré-check et contrôle frontière;

– financer la rénovation des locaux de la police fédérale qui avait fait l'objet d'une dotation complémentaire de 1,2 million d'euro en 2021.

Une dotation à la SOWAER a été prévue afin de permettre la prise en charge de l'indemnisation des riverains de l'aéroport de Liège dans le cadre du procès *bis*, à hauteur de 20 millions d'euros.

Pour rappel, le Gouvernement a décidé, en date du 6 mai 2021, d'entamer des négociations avec les conseils des

riverains du procès *bis* afin de dégager un accord transactionnel, pour autant que celui-ci soit accepté par au moins 80% des riverains concernés.

Il a marqué accord également afin de se baser sur les principes de l'accord transactionnel dégagé pour les riverains du procès ayant fait l'objet de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 2 juin 2017 quant au montant journalier des indemnités à la période indemnisable.

Il a, par ailleurs, donné mandat aux conseils de la Région afin de négocier les taux d'intérêt arrêtés dans le cadre de la transaction du procès initial en vue de préserver les intérêts de la Wallonie.

Enfin, le Gouvernement wallon a décidé de mandater la SOWAER pour assurer le suivi des dossiers. Cette dernière confirme que les avocats discutent toujours à ce stade des intérêts de la période pendant laquelle ils pourraient être suspendus. Un peu plus de 400 riverains sur 680 indemnisables seraient prêts à transiger à ce stade.

Selon les hypothèses discutées entre conseils, l'indemnisation en cas de transaction devrait se situer dans une fourchette de 18,517 millions d'euros à 19,936 millions d'euros. Le conseil de la Wallonie précise qu'il est à présent en attente du retour du conseil des riverains sur sa contre-proposition.

La SOWAER pourra soumettre une proposition au Gouvernement de l'accord entre les conseils. A ce jour, le Gouvernement n'a pas encore été saisi d'un projet de transaction et les discussions sont donc toujours ouvertes. M. le Ministre a toutefois tenu à inscrire un montant de 20 millions d'euros dans le budget afin de pouvoir rencontrer les engagements dans les meilleurs délais en cas d'accord début 2022 et pour qu'il n'y ait aucun doute à ce sujet de la part des riverains.

La dotation à la SOWAER pour la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement a été diminuée d'un montant de 13 millions d'euros. Il s'agit simplement d'une mesure d'économie *one shot* concertée avec l'outil et qui tient compte des projections en matière de mesure d'accompagnement. Cela correspond également à la philosophie développée pour les unités d'admnistration publique (UAP), à la manière de travailler et à leur trésorerie. Cette diminution n'impactera pas la poursuite des mesures, la trésorerie actuelle des missions déléguées de la SOWAER lui permettant d'assurer ses missions en 2022.

L'inscription de la recette relative à la vente des actifs de Liege Airport va entrer dans le budget « objet social » de la SOWAER. Ce dossier sera réévalué pour l'aéroport de Charleroi en fonction de l'évolution de sa situation.

Lors de l'audit des missions déléguées de la SOWAER, il a été décidé de transférer le financement des missions de sûreté-sécurité, aux missions déléguées de la SOWAER alors qu'elles étaient auparavant reprises en « objet social ».

Un montant de 20 millions d'euros a été inscrit en dépenses au budget de la SOWAER pour la prise en charge des indemnités aux riverains dans le cadre du dossier « procès *bis* ».

Les infrastructures sportives

M. le Ministre précise que l'année 2021 a acté la mise en oeuvre du nouveau mécanisme de subvention des infrastructures sportives. La réforme adoptée le 20 décembre 2020 permet dès à présent à la Région wallonne de déployer les objectifs et priorités qu'elle s'est fixés pour le Département des infrastructures sportives et d'instaurer des critères de priorisation transparents pour l'octroi des subventions.

Quelques dossiers de grandes infrastructures sportives doivent encore faire l'objet d'une promesse ferme de subventions et font actuellement l'objet d'une instruction par les porteurs de projets. Ainsi, tous les dossiers complets, initiés sur la disposition du décret du 25 février 1999 relatif aux subventions octroyées à certains investissements en matière d'infrastructures sportives sont clôturés et bénéficient d'un engagement budgétaire.

Le budget en examen prévoit les articles budgétaires qui permettront de liquider les dossiers instruits, via le décret du 25 février 1999, mais également les nouveaux articles de base qui permettront de financer les dossiers initiés dans le cadre du nouveau dispositif.

Il tient compte, par ailleurs, des impératifs en matière de codification. Comme pour l'exercice 2021, la masse globale du budget dévolue aux infrastructures sportives est en augmentation de manière significative. Par rapport à l'exercice précédent, les moyens d'engagement sont ainsi augmentés de 10 millions d'euros et les moyens de liquidation de 5 millions d'euros. Une enveloppe de 5 millions d'euros est consacrée au projet « Wallonie Ambitions Or ». Elle permettra de financer les projets sélectionnés par le Gouvernement le 14 juillet 2021 dans le cadre d'une programmation pluriannuelle définie à la suite d'un appel à projets. Celle-ci est pérennisée jusqu'en 2024, exercice pour lequel un nouvel appel à projets sera initié dans le courant du premier trimestre 2022.

Le budget met l'accent sur le soutien aux opérations de rénovation et de reconstruction des infrastructures sportives sinistrées par les inondations de juillet 2021. Sur base d'un rapport sollicité auprès de l'administration, un cadastre arrêté à la date du 20 août 2021 a pu être établi. Celui-ci met en évidence que 185 infrastructures sportives situées sur le territoire de 71 communes ont été impactées par les inondations et que 115 d'entre elles sont inutilisables.

Une première estimation, qui devra être affinée sur base d'éléments probants, évalue le coût de reconstruction globale à 51,463 millions d'euros. Le budget en examen intègre un dispositif de soutien spécifique et exceptionnel qui permettra à la Région wallonne d'intervenir dans la reconstruction des infrastructures sportives, moyennant le respect de conditions qui ont pour objectif d'améliorer les infrastructures. L'action et le mécanisme de soutien sont ainsi

conditionnés aux trois critères cumulatifs suivants :

– l'amélioration énergétique des infrastructures sportives;

– la mise en place de dispositifs permettant de faire face aux risques établis dans la cartographie des aléas d'inondations;

– les résultats d'une réflexion sur l'opportunité de mettre en oeuvre des projets supracommunaux ou de procéder au regroupement des installations sportives sur un même site, dans un objectif de mutualisation en lieu et place des infrastructures concernées par les dégâts.

Un appel à manifestation d'intérêt sera initié auprès des candidats éligibles. Les conditions d'éligibilité au dispositif seront strictement analysées par l'administration régionale lors du dépôt des candidatures, faisant suite à l'appel à manifestation d'intérêt. Il est à noter que l'intervention de la Région wallonne dans ce cadre, conformément au dispositif budgétaire, sera calculée après intervention des assurances ou du Fonds des calamités, et ce à raison de 70% du solde de l'estimation des investissements. Le projet de budget en examen intègre une première enveloppe qui permettra de prendre en charge le coût de la mesure. Il s'agira également, en 2022, de poursuivre des démarches relatives à la mise en oeuvre des dossiers financés par le Plan de relance de la Wallonie.

Dans le cadre du Pôle sportif d'excellence multidisciplinaire, le Gouvernement a confié une mission déléguée à la Société Wallonne de Gestion et Participations (SOGEPA). La première étape de sa mission lui permettra d'initier une étude de marché avec consultation des acteurs du sport (fédérations sportives, Comité olympique et interfédéral belge (COIB), Fédération Wallonie-Bruxelles, Administration générale du Sport (ADEPS)), la définition actualisée des besoins de ceux-ci et d'encadrer la procédure d'appel à candidatures permettant de définir les sites qui accueilleront les futures infrastructures sportives.

Cette phase du projet amènerait ainsi le Gouvernement à lancer l'appel à candidatures sur base des livrets A de la SOGEPA et de désigner les lauréats sur base de l'analyse des candidatures par la SOGEPA et par un comité d'experts composé de représentants du COIB, du Conseil supérieur des sports, de l'Association interfédérale du sport francophone (AISF), de la Ligue handisport, des Cabinets du Ministre de tutelle et de la Ministre de la Santé, ainsi que de sportifs et de dirigeants. Un budget de 100 millions d'euros est réservé à ce projet.

Pour ce qui concerne le projet Planet Bike, M. le Ministre précise qu'il présentera au Gouvernement wallon, le 9 décembre 2021, un projet d'arrêté d'expropriation du site de Sart Hulet, conformément au mandat qui lui a été donné. La SOGEPA finalise actuellement la première phase de son étude qui permettra de bénéficier d'une étude de marché et d'un *business plan* pour ce projet d'envergure. Un budget de 30 millions d'euros est réservé à ce projet dans le cadre du Plan de relance, tandis que la SOGEPA est chargée de mobiliser un montant au moins équivalent afin de porter l'enveloppe globale à minimum 60 millions d'euros.

L'infrastructure devrait comprendre un vélodrome couvert, une piste de BMX, des circuits VTT et vélo sur route, ou encore un *pump track* et permettra d'associer les aspects économiques, médicaux et académiques. L'ambition est de créer un véritable écosystème autour du cyclisme et de faire de Namur la capitale du vélo avec une dimension internationale.

Enfin, M. le Ministre indique qu'il a obtenu de l'Union européenne une enveloppe de près de 80 millions d'euros qui sera consacrée à la rénovation énergétique des infrastructures sportives. Un appel à projets à destination des pouvoirs locaux et des associations sans but lucratif (ASBL) a été lancé le 12 octobre 2021. Il ambitionne, grâce à ce financement, la diminution massive de l'impact environnemental des infrastructures sportives et une rénovation de plus de 84 000 mètres carrés d'infrastructure existante.

Les candidatures pour cet appel à projets doivent être rentrées à l'administration régionale pour le 15 mars 2022.

Les piscines, au même titre que les autres infrastructures sportives, sont éligibles à ce dispositif.

La gestion immobilière et mobilière

M. le Ministre indique que pour la gestion en matière immobilière, les crédits prévus vont permettre de poursuivre le travail relatif au cadastre des bâtiments publics, d'avancer dans la mise en oeuvre de la stratégie immobilière et notamment dans les travaux d'aménagement et de première installation des nouveaux bâtiments, soit 10 millions d'euros, qui concernent entre autres Namur Cross Point, Liège Tour Paradis et Namur Cauchy.

Il convient encore de mentionner l'installation de production d'énergie alternative dans les bâtiments de la Région wallonne ainsi que des travaux de rénovation énergétique à concurrence de 4 629 000 euros.

En matière mobilière, les mesures suivantes pourront notamment être mises en oeuvre : le remplacement d'une série de véhicules vieillissants du parc automobile du SPW, la géolocalisation de tous les véhicules du SPW (soit 1 550 000 euros par an), l'adaptation de 721 véhicules suite au nouvel arrêté du Gouvernement wallon sur la signalisation de chantier (soit 558 000 euros), un marché cadre pour l'achat de compas forestiers pour le Département de la Nature et des Forêts (DNF) (soit 400 000 euros par an pour une durée de trois ans, soit un total de 1 200 000 euros) et l'achat de mobilier permettant d'équiper de nouveaux bâtiments à concurrence de 2 500 000 euros.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

Les aéroports et aérodromes régionaux

Mme Mauel relève que le budget 2022 est marqué par un investissement de 20 millions d'euros, ce qui représente une mesure phare dans cette thématique en lien avec la dotation exceptionnelle à la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) pour faire le suivi d'indemnisation des riverains de Liege Airport qui ont subi des nuisances.

Ce montant de 20 millions d'euros est dégagé pour obtenir une transaction qui s'aligne sur l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 2 juin 2017 pour que la période indemnisable corresponde au temps pendant lequel les riverains de l'aéroport ont subi ces nuisances. Cela permettrait peut-être de mettre fin à ce dossier épineux.

L'intervenante note qu'a également été évoqué le montant du taux d'intérêt qui doit être négocié avec le conseil des riverains et accepté par 80% des membres de ce conseil. Elle suppose que ces négociations sont en cours et que le montant n'est pas encore définitivement fixé.

Les avancées sont importantes et bienvenues sur ce dossier, lequel doit faire l'objet de confidentialité pour ne pas perturber les négociations. Le taux d'intérêt a-t-il déjà pu être négocié avec le conseil des riverains de façon définitive ?

La commissaire souligne que le projet « Liège CAREX » a dû être retiré des dossiers wallons du Plan de relance et de résilience européen en raison du manque d'avancées des autres pays dans ce projet. Néanmoins, une subvention à l'association sans but lucratif (ASBL) CAREX est prévue dans le budget. Le Gouvernement a-t-il toujours l'intention de prendre les devants dans cette matière en vue de la complémentarité « air-rail » ?

Mme Mauel constate que pour ce qui concerne le projet de démantèlement des avions à l'aéroport de Charleroi, une dotation à la SOWAER est programmée pour l'année 2022 en vue de l'acquisition d'une parcelle qui se situe au nord de l'aéroport. Un calendrier concernant les travaux d'aménagement est-il déjà programmé ?

Les crédits relatifs à l'article de base (AB) 51.01 « Dotation complémentaire à Brussel South Charleroi Airport (BSCA) pour l'accomplissement de missions de sûreté » ont été ramenés aux crédits de l'initial 2020. L'augmentation en 2021 était due à la prise en charge de l'aménagement des locaux de la police de l'aéroport de Charleroi. M. le Ministre peut-il faire le point sur ces travaux ?

M. Clersy note avec satisfaction que M. le Ministre a rappelé les engagements climatiques du Gouvernement wallon avec l'enjeu de la taxation du kérosène au niveau européen.

Il relève également avec satisfaction la présence dans le Plan de relance du projet de recyclage des avions, lequel constitue un modèle du genre en termes d'économie circulaire. Un montant de 10 millions d' euros est prévu pour l'aménagement de la dalle qui vise à accueillir les avions. Ce projet s'inscrit dans le cadre des projets soutenus par le plan CatCh qui font la part belle aux écosystèmes industriels. Ce projet se fond dans son environnement et correspond à la trajectoire que la Wallonie s'est fixée en matière d'économie circulaire puisqu'il entend diminuer de 25% son apport en matières premières d'ici à l'horizon 2030.

Des moyens sont prévus à hauteur de 20 millions d'euros dans le cadre du procès des riverains de l'aéroport de Liège, conformément au budget de la SOWAER et à la volonté du Gouvernement de procéder à une transaction avec les riverains.

Il y aurait eu un premier retour du conseil des riverains. Est-ce une réponse définitive ou attend-on encore la réponse de certains riverains ? Qu'en est-il de la question des intérêts ?

Par ailleurs, M. Clersy note que la presse a indiqué le 16 novembre 2021 que la société de consultance Brainwin réclame des dommages et intérêts à hauteur de 8 millions d' euros pour non-respect de contrat à BSCA.

L'affaire a été plaidée et les juges ont demandé à la société Brainwin et à l'aéroport de trouver un accord. Faute d'accord, ce serait le tribunal qui trancherait.

Quels engagements M. le Ministre a-t-il pris afin de minimiser l'impact financier de ce litige pour BSCA ? Où en est-on dans cette affaire ?

Pour ce qui concerne le dossier de recapitalisation de l'aéroport, M. Clersy note qu'il reste un certain nombre d'incertitudes, mais l'on sait qu'il y a encore des réunions qui doivent avoir lieu entre le management et les organisations syndicales. Il y a aussi la « contribution verte » pour les compagnies qui fréquentent l'aéroport.

Les balises sont-elles aujourd'hui rencontrées ?

On attendait un accord des instances européennes par rapport au mécanisme qui était envisagé. Quel est le calendrier ? Y a-t-il des éléments bloquants ou bien les choses vont-elles pouvoir se régler rapidement ?

La contribution du partenaire privé est-elle effective ? Save versera-t-elle sa contribution dans le cadre de la recapitalisation ?

Le partenaire privé s'est-il engagé sur le volet relatif au gel des dividendes ?

M. Witsel souligne que les aéroports wallons constituent des viviers d'emploi importants et des pôles de développement majeurs dans le cadre de la dynamique d'amplification de l'économie.

Le Gouvernement agit de manière à concilier le développement de l'économie et la création de nombreux emplois dans et autour des aéroports avec l'objectif de protection de l'environnement, de la santé publique et de la qualité de vie.

Malgré les actions positives qui sont mises en place, le Gouvernement a subi la crise sanitaire qui a eu des répercussions significatives sur les activités aéroportuaires.

Au niveau des deux aéroports, les impacts sont complètement différents. D'une part, l'aéroport de Charleroi a été complètement à l'arrêt pendant le premier confinement. Cela a mis à mal ses finances, d'où le plan de sauvetage qui a dû être négocié. D'autre part, Liege Airport a connu une augmentation significative du flux de marchandises transitant à travers ses infrastructures.

Il est essentiel de mettre les moyens nécessaires à leur disposition afin que ces deux outils continuent à se développer.

Il faudra impérativement « verduriser » les infrastructures. Les objectifs pour 2030 et 2050 sont ambitieux. Dans ce cadre, le Gouvernement a signé une collaboration environnementale *manager agreement* avec, entre autres, la SOWAER, BSCA, Skeyes, Ryanair et TUI Fly pour collaborer afin de trouver les moyens pour réduire l'impact environnemental du secteur aérien.

M. le Ministre peut-il donner des informations quant au contenu de cet accord ? Quels moyens au niveau des crédits sont prévus à travers la SOWAER pour matérialiser cet accord ?

L'intervenant aborde, à son tour, la question de l'indemnisation des riverains à la suite de la décision de justice. Il relève dans le budget une dotation exceptionnelle de 20 millions d' euros prévue à cette fin. Qu'en est-il du contenu de la décision de justice ? Comment ces moyens vont-ils être attribués aux riverains de l'aéroport de Liège ?

Pour ce qui concerne la dotation à la SOWAER, dans le cadre de l'AB 41.07 « Dotation de la SOWAER relative à la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement et d'information », il constate que ladite dotation passe de 15 millions à 2,8 millions d' euros pour l'année budgétaire 2022. Quelle est la raison de cette diminution ?

Récemment, un marché public a été lancé pour l'exploitation d'une unité de démantèlement et de recyclage des avions au niveau de l'aéroport de Charleroi.

La SOWAER dispose pour ce faire d'une mission déléguée de gestion de projets prévus par le Plan de relance. D'un point de vue comptable, où sont inscrits les moyens prévus par le Plan de relance ?

Les infrastructures sportives

M. Beugnies rappelle qu'il manque 60 bassins pour permettre aux enfants en âge de fréquenter l'école primaire et d'apprendre à nager.

On constate qu'est inscrit dans le budget un montant de 5 millions d'euros pour les piscines, ce qui équivaut à un montant de 83 333 euros par piscine.

Or, un petit bassin de 16 mètres sur 8,5 mètres coûte environ 1,5 million d'euros. Sur base du montant de 5 millions d'euros, on pourrait ainsi construire uniquement trois petits bassins d'apprentissage, alors qu'il en manque 60, ou alors le montant de 5 millions d' euros concerne uniquement le Plan piscines actuel.

L'intervenant désire savoir s'il s'agit de l'enveloppe qui n'a pas été utilisée, celle que M. le Ministre voulait consacrer à la rénovation des piscines existantes, dans la continuité du Plan Piscines actuel. Il ajoute qu'il ne perçoit aucune inscription dans le budget d'un deuxième Plan piscines, pourtant déjà évoqué auparavant.

Il note encore que M. le Ministre n'a plus évoqué la nécessité d'un deuxième Plan piscines. Le Cabinet de M. le Ministre a reçu, le 2 juin 2021, le rapport évaluant le Plan piscines actuel qui fait le constat d'insuffisances pour répondre aux besoins d'apprentissage des enfants et aux besoins des sportifs en général.

Un autre rapport, qui est parvenu peu après, évalue l'opportunité de doter la Wallonie de piscines d'apprentissage ou de nouvelles piscines sportives, avec un second plan.

M. le Ministre a évoqué une première étape relative aux bassins d'apprentissage, qui pourrait être proposée au Gouvernement rapidement sur base de l'enveloppe non consommée du plan actuel.

Au vu de l'ampleur des besoins, une seconde enveloppe allait être envisagée.

A cette occasion, M. le Ministre avait confirmé qu'une piscine devait être considérée comme un service public, et c'est bien pour cela que les pouvoirs publics doivent continuer à investir dans ces outils.

M. Beugnies souhaite savoir ce qu'il en est du deuxième Plan piscines. Est-il tombé aux oubliettes pour des raisons budgétaires ? La création de nouveaux bassins d'apprentissage avec l'enveloppe non consommée du plan actuel est-elle prévue ? S'agit-il uniquement de rénovation de piscines existantes ? Une seconde enveloppe est-elle prévue à terme pour la création de nouvelles piscines publiques ?

M. Clersy souligne le soutien spécifique exceptionnel pour la rénovation et la reconstruction des infrastructures sportives suite aux inondations du mois de juillet 2021. Les conditions visent l'amélioration énergétique des infrastructures et des dispositifs qui puissent faire face aux inondations. On pousse également la réflexion sur la supracommunalité.

L'intervenant pointe avec satisfaction l'augmentation des moyens dévolus aux infrastructures sportives (soit + 10 millions d'euros), à quoi s'ajoute le montant de 5 millions d'euros prévu pour l'enveloppe Wallonie Ambitions. Or, laquelle va permettre de lancer des appels à projets auprès des fédérations sportives afin de mettre en place une programmation pluriannuelle des investissements dans ce cadre.

Pour ce qui concerne le projet Planet Bike, 30 millions d'euros sont alloués par le Gouvernement. On sait qu'il y avait une mission qui était confiée à la SOGEPA via un cabinet d'audit pour faire une analyse de la stabilité financière de ce projet.

En sait-on davantage sur les conclusions de cette étude et sur la viabilité financière du projet ?

Il note que M. le Ministre a répondu sur les procédures d'expropriation du site de Sart Hulet.

Pour ce qui concerne la Coupe féminine de football, on sait que la Belgique a déposé une candidature. On est en attente du cahier spécial des charges de la Fédération Internationale de Football Association (FIFA). M. le Ministre compte-t-il prendre des mesures au niveau du Gouvernement wallon pour pouvoir soutenir de manière effective cette candidature en lien avec ce cahier spécial des charges ?

Pour ce qui concerne le dossier de l'hippodrome de Wallonie, on sait que, en décembre 2020, il a été annoncé la volonté du Gouvernement wallon de vendre sa participation alors que l'hippodrome présentait un bilan plutôt satisfaisant. Le Gouvernement a alors confié une étude à la SOGEPA qui portait sur le projet industriel de l'hippodrome et sur l'optimalisation de son développement économique, sportif et sociétaire.

Le rapport de l'étude concernée est disponible mais la date de présentation du rapport au Ministre avait été reportée au mois d'octobre.

M. le Ministre a-t-il pu faire part au Gouvernement des conclusions de ce rapport ? Comment va-t-on pouvoir pérenniser cet outil et optimaliser son développement économique à l'avenir ?

M. Witsel note que le budget relatif aux infrastructures sportives est supérieur à celui de l'exercice précédent et que plusieurs variations sont visibles.

Il souligne que le 12 octobre 2021, a été lancé un appel à projets pour la rénovation énergétique des infrastructures sportives à destination des pouvoirs locaux, des ASBL de gestion et des groupements sportifs notamment. Cet appel avait pour but de diminuer massivement l'impact environnemental des infrastructures publiques. Dans un communiqué, on pouvait lire que 80 millions d'euros seraient affectés à cet effet. Comment se fait-il que ces moyens ne se trouvent pas dans le budget 2022 ?

Il en est de même pour les infrastructures de sport partagées pour lesquelles il a été lancé un appel à projets pour un budget de 15 millions d'euros. Quel programme est prévu pour financer cet appel à projets ?

Qu'en est-il des moyens pour procéder à la reconstruction des infrastructures sportives endommagées par les inondations ? Comment compte-t-on poursuivre la reconstruction ?

Par ailleurs, la Région connaît une pénurie de piscines publiques.

Par conséquent, davantage de moyens et d'actions doivent être portés pour équiper la Région d'infrastructures pour la natation. M. le Ministre a évoqué une possible modification du dispositif qui permettrait aux gestionnaires privés de porter également des projets.

Le Groupe PS est favorable au soutien de toute initiative permettant de voir émerger davantage de piscines.

M. Witsel aborde les activités rencontrées par les clubs de sport en Wallonie. De concert avec le Ministre Collignon, une aide de 40 euros par affilié a été apportée, ce qui avait permis de donner une « bulle d'oxygène » au sport amateur.

Cependant, la situation sanitaire précaire et les mesures adoptées par le Comité de concertation vont à nouveau impacter les clubs de sorte qu'ils seront à nouveau privés d'une partie conséquente de leurs recettes.

Dès lors, M. le Ministre compte-t-il pérenniser cette aide en 2022 ? En concertation avec Mme la Ministre de la Fédération Wallonie-Bruxelles, M. le Ministre a-t-il eu l'occasion de réfléchir à d'autres formes de soutien ? Quel message compte-t-il adresser au sport amateur ? Les clubs sportifs seront-ils soutenus par les pouvoirs publics ?

M. Cornillie note qu'au niveau du sport, la lisibilité du budget est plus compliquée. Cela est lié au transfert de régime pour ce qui concerne la subvention des infrastructures sportives.

On note ainsi une hausse des montants pour les infrastructures. Il y a une constante dans l'engagement de M. le Ministre aux côtés des gestionnaires d'infrastructures sportives à travers les moyens mis à disposition, avec une attention particulière pour les communes inondées.

Il suppose que la réflexion sur la manière de reconstruire ces infrastructures sportives avance. M. le Ministre peut-il faire un état des lieux sur celle-ci, indépendamment du fait que c'est tout le bâti qui doit être repensé dans les communes touchées ?

L'intervenant note avec satisfaction que le projet « Wallonie Ambitions Or » est maintenu et doté des montants nécessaires pour y parvenir, avec des projets structurants qui doivent aider à faire émerger une nouvelle génération.

M. le Ministre a rappelé l'importance de la transition énergétique, environnementale et climatique dans les infrastructures sportives. Y a-t-il, dans le projet n° 58 du Plan de relance, des montants sur l'enveloppe budgétaire qui seront dépensés cette année ? On sait qu'il est important d'aller vite dans ce genre de dossiers. Par ailleurs, de la capacité que l'on a à les mener rapidement naîtront des économies structurelles en la matière. Pour soulager les gestionnaires d'infrastructures sportives, c'est important dans le contexte sachant que les communes sont parfois les derniers maillons de la chaîne, mais très largement sous pression budgétaire notamment.

M. Cornillie observe que les moyens à destination de Cadasports sont en baisse sensible. C'est assez normal puisque l'essentiel du travail a été fourni au préalable et notamment en 2020 et 2021 et que la nouvelle version de Cadasports devait être livrée en 2022 ou pleinement opérationnelle.

M. le Ministre peut-il donner des informations sur l'état d'avancement de ce dossier et notamment les nouvelles grilles de lecture que l'on allait activer en termes d'accessibilité et à travers notamment l'état énergétique ?

Pour ce qui concerne l'hippodrome de Wallonie, le commissaire fait observer qu'il s'agit d'une infrastructure sportive à part entière, mais avec la particularité qu'elle est plus qu'une infrastructure sportive, c'est un univers où les questions d'élevage se posent ainsi que toute une série de métiers, d'enseignement et de formation. Où en est ce dossier dans son évolution ?

Il y a, en Wallonie, d'autres sites et communes où l'on a des atouts en matière d'équitation, d'élevage, et peut-être que le développement d'un pôle en partenariat avec le privé pourrait être envisagé dans le cadre d'une forme de rationalisation des outils sportifs.

Pour ce qui concerne le projet « Planet bike », faire de Namur la capitale du vélo est une heureuse nouvelle.

Il y a toute une série de startups actives dans la mobilité liée autour du vélo et développer ce pôle pourrait créer des interconnexions avec la nouvelle économie.

Pour ce qui concerne l'aide aux clubs sportifs, M. Cornillie estime que M. le Ministre ainsi que M. le Ministre Collignon ont fait oeuvre utile et qu'il ne faudrait pas, comme pour le cas des piscines, que la Région soit amenée à suppléer la Fédération Wallonie-Bruxelles.

L'intervenant indique que certaines d'entre elles fonctionnent avec des chèques natation qu'ils faut activer dans des centres privés de natation.

Observations ponctuelles

M. Beugnies pointe la division organique 02 « Dépenses de Cabinet ». De combien de collaborateurs M. le Ministre dispose-t-il au sein de son Cabinet ?

L'intervenant relève, par ailleurs, qu'à la division organique 10 « Secrétariat général », programme 08 « Plan de relance de la Wallonie », il y a un manque de clarté car on met en place une provision de 200 millions d'euros pour le Plan de relance sans expliquer à quoi servira ce montant. Pourquoi a-t-on choisi cette méthode ?

M. Beugnies relève, enfin, le montant de la recette liée à la taxe de mise en circulation, lequel présente une augmentation.

M. Clersy fait remarquer que l'AB 51.01.12 concerne les locaux de la police de l'aéroport de Charleroi. Cet AB présente une diminution. On passe ainsi de 4,2 millions à 3 millions d'euros. Dans la justification, on évoque une augmentation liée à la prise en charge de l'aménagement des locaux de la police de l'aéroport de Charleroi. Cela diminue et on le justifie par une augmentation. Quelle en est la raison ?

La note de genre

M. Hazée fait part du fait que la note de genre est assez identique à celle des années précédentes, à savoir succincte et ne permettant pas d'identifier les articles de base qui ont un impact sur le genre.

Au sein des compétences de M. le Ministre, il y a une référence au fait qu'il puisse y avoir une analyse complémentaire ultérieure. Il s'interroge dès lors sur le moment de ce « rendez-vous ultérieur ».

Enfin, dans le budget consacré aux aéroports, il y a des enjeux genrés qui peuvent se poser notamment à travers Alibaba qui suscitent chez certains observateurs des questions sur cette dimension genrée dans la manière dont l'em-

ploi est affecté.

2. Réponses du Gouvernement

Les aéroports et aérodromes régionaux

En réponse à Mme Mauel au sujet de la négociation portant sur les intérêts du dossier relatif aux riverains**, M. le Ministre** indique qu'une contre-proposition a été faite par les avocats de la Région, qui attendent à présent la réponse des avocats des riverains.

Il y avait deux conditions, dont celle d'avoir 80% des riverains qui acceptent de rentrer dans le mécanisme de la transaction.

Il a été inscrit un montant de 20 millions d'euros dès l'initial, mais on aurait pu attendre l'ajustement pour le faire puisque l'on est encore dans une phase de négociation.

M. le Ministre a voulu qu'on le fasse pour qu'il ne puisse pas y avoir de doute sur le souhait de la Wallonie d'aboutir dans le cadre de la négociation. Le moyen le plus concret pour arriver à le faire est d'inscrire une somme dans le budget.

Pour ce qui concerne Liège Carex, il y a une réalité qui est de dire que ce dossier, seul, peut difficilement évoluer. S'il n'y a que l'aéroport de Liège qui est demandeur, on va vite « en faire le tour ». Cependant, les montants d'investissement sont extrêmement importants. Ce n'est pas pour rien que l'Union européenne n'a pas voulu reprendre ce projet dans la mobilité ferroviaire liée aux aéroports. C'est parce qu'elle a considéré que le dossier n'était pas suffisamment mûr. Les coûts y liés sont parfois à considérer comme disproportionnés par rapport au résultat recherché.

Le dossier a avancé sur deux voies. La première est une rencontre avec les actionnaires des Aéroports de Paris. Dans le monde politique français, il existe une volonté de suivre ce dossier, sachant qu'il y a des clients communs aux Aéroports de Paris et de Liege Airport, mais tout en se disant que cela devra être conditionné aux coûts. La deuxième voie est celle du travail porté par l'aéroport de Liège. Plutôt que de passer par les institutionnels, ces derniers relancent les responsables des aéroports.

Il s'agit d'avoir un consortium d'aéroports qui puisse porter le dossier plutôt que des États qui poussent les aéroports à le faire.

Pour ce qui concerne le démantèlement des avions, M. le Ministre répète que l'acquisition de la parcelle est prévue pour 2022.

Pour ce qui concerne les investissements pour la sûreté et sécurité à BSCA à destination des bâtiments de pré-check, les marchés ont été attribués. Le dossier peut se concrétiser. Pour ce qui concerne les locaux de la police, le conseil d'administration doit encore approuver les conditions du marché de travaux.

Par rapport au dossier « air-rail », l'étude qui a été commandée est sortie. Elle devra faire l'objet d'une présentation au comité stratégique de la SOWAER qui devrait se tenir le 7 décembre 2021.

Pour ce qui concerne le litige entre BSCA et Brainwin, le conseil d'administration a demandé une analyse juridique. Les montants à provisionner et les contacts sont en cours avec les assurances qui pourraient prendre tout ou partie en charge du litige. Il s'agit d'une compétence exclusive du conseil d'administration.

Pour ce qui concerne la contribution de Save dans la recapitalisation de BSCA, des actionnaires sont dans l'attente de l'accord de l'Union européenne pour pouvoir augmenter le capital. Ce n'est pas conditionné à l'accord social. Les choses se passent plutôt bien pour l'instant dans le cadre des négociations avec les syndicats. Il faut que chacun fasse le pas nécessaire pour montrer qu'il y a de la bonne volonté.

Pour ce qui concerne la relation aux dividendes, M. le Ministre confirme que ce sera bien le cas parce que l'actionnaire privé a marqué son accord, mais même s'il ne l'avait pas marqué, ce serait l'une des conditions *sine qua non* de l'accord de l'Union européenne.

Les infrastructures sportives

Pour ce qui concerne le second Plan piscines, M. le Ministre revient sur le nombre de 60 bassins d'apprentissage.

Le nombre 60 était un nombre cité par le privé. Il y a un constat de pénurie. Il est impossible aujourd'hui de confirmer si ce nombre de 60 est exact, à la baisse ou à la hausse. C'est le constat de pénurie de bassins d'apprentissage qu'il a validé.

A cet égard, M. le Ministre estime que l'on doit pouvoir travailler avec le privé. On est dans une philosophie au sein de laquelle on ne mélange pas les genres. Il faut rechercher l'efficacité dans la complémentarité, mais il ne faut pas que ce soit considéré pour le privé comme étant une manne pour faire uniquement du profit sans qu'il n'y ait une plus-value à l'action.

Une première étape relative aux bassins d'apprentissage pourrait être proposée au Gouvernement sur base de l'enve-

loppe non consommée du plan actuel. Au vu de l'ampleur des besoins, une seconde enveloppe visant de nouvelles rénovations pourrait également être envisagée.

Par ailleurs, pas moins de 185 infrastructures sportives ont été impactées par les inondations de juillet 2021 dont des piscines.

La priorité du Gouvernement est de permettre la rénovation de ces infrastructures.

M. le Ministre pense qu'il est de bon ton de pouvoir établir des priorités réalistes dans ce contexte. Parmi les infrastructures sinistrées, le cadastre établi par l'administration permet d'établir que, à des degrés divers, huit bassins ont été impactés, parmi lesquels plusieurs bassins extérieurs.

M. le Ministre déclare ne pouvoir s'engager quant à la mise en oeuvre d'un deuxième plan.

Il rappelle que le Département dispose d'un budget annuel de plus de 30 millions d'euros pour de nouveaux projets dans le cadre des crédits classiques. Ces derniers permettent de subventionner des projets de construction, de rénovation, d'extension ou d'acquisition d'infrastructures sportives, dont des piscines. Il n'y a pas, sauf erreur, à ce jour de demande.

Il rappelle que l'avenir des piscines wallonnes passera par une vision de gestion supracommunale. Ce modèle permet en effet de répondre de manière cohérente aux besoins d'un territoire, mais aussi et surtout de répartir les coûts d'investissement et de gestion de ces infrastructures onéreuses.

M. le Ministre a entrepris de promouvoir ce modèle via notamment la présence d'incitants financiers repris dans le dispositif du nouveau décret et la présentation des modèles de gestion par l'administration. Un appel à projets permettant aux communes de financer des études afin de développer un tel modèle sera par ailleurs initié au cours des prochaines semaines.

M. le Ministre rappelle qu'il ne lui appartient pas de se substituer aux porteurs de projets.

Il relève ainsi de l'autonomie de ces derniers d'initier les projets et de solliciter, le cas échéant, des subventions régionales.

Par ailleurs, une enveloppe de près de 80 millions d'euros est consacrée à la rnovation énergétique des infrastructures sportives. Les piscines, au même titre que les autres infrastructures, sont concernées par l'appel à projets qui se clôturera le 15 mars 2022.

Des moyens sont donc disponibles au sein du Département. M. le Ministre invite les porteurs de projets à introduire des dossiers si telle est leur volonté.

Pour ce qui concerne le nombre de bassins d'apprentissage prévu à l'enveloppe non consommée du plan actuel, M. le Ministre ne peut à ce jour le préciser. Il analysera au début de l'année 2022 la possibilité de soutenir les pouvoirs locaux qui souhaiteraient implanter une infrastructure de ce type.

Ainsi, une réunion avec les services budgétaire et juridique ainsi qu'avec l'administration est programmée dès janvier 2022. On perçoit donc que le chemin évolue par rapport aux piscines d'apprentissage. Le chemin est de considérer qu'il y a par rapport aux communes un intérêt d'avoir sur leur territoire une piscine dans laquelle on peut faire de l'apprentissage.

On ne peut pas dire que l'on finance le partenaire privé qui s'engage à le faire. Il faut que l'on trouve une possibilité pour la commune qui bénéficierait de l'appui public de s'engager à le faire et de concrétiser l'accueil du privé tout en respectant les marchés publics.

Le but n'est pas de favoriser l'un plus que l'autre mais d'avoir un modèle qui tienne la route et qui est conditionné à la qualité du suivi et à l'accessibilité de la piscine en termes financiers.

Ce modèle n'est pas évident.

Concernant le montant de 5 millions d'euros visé par rapport aux piscines, il s'agit de ce qui est versé au Centre régional d'Aide aux Communes (CRAC) pour pouvoir répondre au Plan Piscines.

Par rapport au projet « Planet bike » et relativement à l'étude qui a été diligentée par la SOGEPA, M. le Ministre précise que celle-ci est terminée. Il doit être organisé une réunion avec son Cabinet au cours de la fin de la semaine du 6 décembre 2021 sur le sujet. Il précise qu'il pourra alors en dire plus.

Le cas du vélodrome de Gand démontre la limite d'une structure sous forme de vélodrome si elle est isolée et n'est pas entourée d'autres perspectives. C'est la différence avec Planet Bike. Il y a l'élément central qui sera visuellement, le plus important, à savoir le vélodrome. On n'est pas seulement dans un vélodrome, on décline d'autres sports qui sont de près ou de loin liés au cyclisme classique, que ce soit le VTT ou le *mountain bike*. Il existe des infrastructures très intéressantes, mais qui sont des « copier-coller » de ce que la Région pourrait faire. Il est à noter qu'il y a un dénivelé qui permet d'aller plus loin au niveau des 30 hectares acquis.

On va jusqu'à dire que ce doit être un lieu de santé et de recherche académique. Ce n'est pas qu'un lieu de sport de haut niveau, c'est aussi un lieu dans lequel tout un chacun peut s'épanouir.

C'est également un lieu qui doit permettre une coexistence entre des sociétés qui développent en matière de vélo de

l'ingénierie technique.

Lorsque l'on perçoit le développement que cela peut engendrer en termes d'emploi, de recherche et d'innovation, on peut dire que ce lieu, plus que d'autres, doit être prêt à pouvoir accueillir ce type d'économie.

La réussite du projet « Planet Bike » sera cet ensemble, c'est-à-dire pas uniquement le sport d'élite, reposant sur le vélodrome, mais un lieu unique.

Pour ce qui concerne la Coupe du monde du football féminin, on n'a, à ce stade, ni de demande ni de cahier spécial des charges qui aurait été communiqué.

Pour ce qui concerne l'hippodrome de Wallonie, le rapport a été déposé. Il a fait l'objet d'une première analyse avec le Ministre en charge de l'Économie et le Ministre-Président.

Il a été décidé de l'adresser aux deux partenaires de l'hippodrome de Wallonie que sont la Province de Hainaut et la Fédération parce que ce sont historiquement ceux qui « occupent la place ».

Si l'on maintient l'outil dans ce qu'il est, il s'adresse à une minorité en termes de service.

On est dans une niche qui ne fait que 3% de ce que l'on rencontre sur le territoire en termes équestre. Si, par contre, l'on veut développer autre chose, cela demandera d'autres moyens. À ce moment-là, il faudra sans doute trouver d'autres partenaires pour le faire.

L'idéal est que la Wallonie et ses partenaires historiques puissent s'entendre là-dessus.

La Région est largement majoritaire en termes de parts, mais ce n'est pas une raison pour réagir de manière instinctive. M. le Ministre dit attendre le retour des partenaires.

En réponse à M. Witsel, M. le Ministre indique qu'il n'y a pas de budget dédicacé par rapport au Charleroi Espace Meeting Européen (CEME). Le CEME consiste en une réflexion entre tous ceux qui font « vivre » l'aéroport, quelle que soit la place qu'ils occupent dans celui-ci.

C'est se dire comment chacun, dans son domaine, peut évoluer pour répondre aux objectifs de 2030.

M. le Ministre déclare être convaincu qu'il y a un avenir pour les aéroports, mais que cela passe par une « révolution » liée à la maîtrise de la lutte contre le réchauffement climatique.

Il y a des sauts technologiques qui sont en cours. Cela prendra sans doute encore un peu de temps. Il faut donc prendre patience, en montrant qu'il y a de réelles avancées sur le terrain. C'est en cela qu'une structure telle que le CEME est importante. La compagnie Ryanair est volontairement entrée dans le CEME, ce qui est une preuve de volonté d'y arriver.

Pour ce qui concerne le procès *bis*, M. le Ministre met en évidence le passage de 15 à 2,8 millions d'euros de la SOWAER. La trésorerie des unités d'admnistration publique (UAP) est en train « d'exploser ». On passe de 1,5 milliard à près de 3 milliards d'euros. Il y a à cela diverses causes dont un encours en raison d'un certain nombre de décisions puisqu'elles opérationnalisent des dossiers, mais il y a aussi parfois des projets qui ne se sont pas faits, et donc de l'argent qui a été thésaurisé.

Pour la SOWAER, un des mécanismes qui a été utilisé est de dire que l'on diminue la dotation parce qu'il y a une trésorerie qui permet d'y faire face.

Pour ce qui concerne la rénovation énergétique, les moyens se trouvent dans le Plan de relance de la Wallonie, et surtout au niveau des Fonds européens. On est lié à un calendrier très précis. On intégrera les méthodologies les plus contemporaines pour pouvoir arriver au résultat recherché.

Pour ce qui concerne les infrastructures partagées, les moyens se trouvent dans la provision. Ainsi, pour ce qui concerne les inondations, les moyens sont intégrés dans le programme 14.06 « Infrastructures sportives ».

Pour ce qui concerne la pérennisation, M. le Ministre indique que la situation sanitaire étant particulièrement préoccupante, le Comité de concertation a pris certaines mesures afin de réduire les contacts et de limiter la propagation du virus, dont l'interdiction du public pour les sports intérieurs.

Cette interdiction aura des conséquences pour les clubs. Toutefois, la situation diffère substantiellement du contexte dans lequel a été prise la décision d'octroyer un subside aux clubs sportifs via les communes et aussi, via M. le Ministre Collignon.

En effet, le sport était à l'époque à l'arrêt pour la plupart des disciplines et les affiliations étaient souvent en baisse. Bon nombre d'infrastructures ont été totalement fermées.

Les activités pour adultes ainsi que les compétitions étaient interdites et les activités pour enfants étaient strictement encadrées et limitées.

Il n'est pas envisagé de renouveler ce type de pratique, ni l'aide octroyée en mars 2021.

La Région wallonne a débloqué une enveloppe exceptionnelle de 22 millions d'euros en 2021 qui a largement contribué au soutien du secteur sportif au sein des communes wallonnes.

Pour ce qui concerne la question de l'octroi d'une aide pour équiper les infrastructures, à savoir les buvettes et les vestiaires d'appareils de mesure de la qualité de l'air, M. le Ministre tient à rappeler que l'on est au début du mois de décembre 2021 et que leur utilisation est obligatoire depuis le 1er septembre 2021.

Une période transitoire est cependant prévue afin de laisser le temps aux gestionnaires de se mettre en ordre. Aucune demande d'aide par rapport à cet objet n'a été adressée à ce sujet, et la Région wallonne a fait preuve de volontarisme dès 2020 en proposant une subvention aux communes qui souhaiteraient acquérir du matériel permettant la réouverture des infrastructures sportives, fermées à l'époque.

On est dans un domaine qui relève de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et il faut que chacun assume ses responsabilités.

M. le Ministre relève que M. Cornillie a noté la hausse des moyens qui sont alloués au sport. Par rapport à la reconstruction et aux infrastructures inondées, il attire son attention sur l'article 59 du dispositif du projet de décret contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 728 (2021-2022) – N°1).

Outre le remboursement des assurances aux infrastructures et aux communes, qui permet d'émarger au Fonds des calamités, il restera un solde.

Sur ce solde, il est proposé d'intervenir au taux maximal de ce qui est permis de faire en vertu du décret dit « infrastructures sportives », à savoir 70%, pour autant que l'on réponde à trois conditions qui semblent assez naturelles, pour avoir un contact permanent avec les communes inondées, celles qui ont été le plus lourdement sinistrées, et qui sont reprises en catégorie 1.

Ce cavalier budgétaire est attendu, il permettra d'avoir un regard sur l'avenir en termes d'évolution de ces infrastructures et d'optimisation des services.

Pour ce qui concerne l'appel à projets d'économie d'énergie, les candidatures doivent être rentrées pour le 15 mars 2022. La décision du Gouvernement sera prise au plus tard le 30 juin 2022.

Pour ce qui concerne Cadasports, la première version sera opérationnelle au cours du premier trimestre 2022 pour les tests par Infrasports. C'est ce qui justifie la diminution puisque l'on se situe dans une phase d'opérationnalisation.

Observations ponctuelles

En réponse à M. Beugnies, M. le Ministre précise qu'il dispose d'une quarantaine de collaborateurs. Le site *web* en fait mention.

En réponse à M. Beugnies, M. le Ministre indique que par rapport au Plan de relance de la Wallonie, la souplesse du budget doit permettre de globaliser l'objectif final, qui est la somme visée, mais l'on peut avoir, en fonction des dossiers et des projets, des masses différentes.

Si l'on ne fait pas comme cela, on a une complication, à savoir que l'on part d'un AB où l'on doit transférer vers un autre AB, qui lui-même ne peut recevoir ce transfert que si réellement l'on est dans un objet semblable. En l'espèce, l'objet semblable est la relance. On part donc d'un seul AB qui va distribuer vers d'autres AB qui devront être connus.

Même si c'est peu orthodoxe sur le plan de la comptabilité budgétaire, sur le plan de l'efficacité, cela semble utile.

En réponse à M. Beugnies, au sujet de l'augmentation relevée au niveau de la taxe de mise en circulation, M. le Ministre précise que cela est dû à deux raisons principales.

La première est qu'il y a eu une rupture dans les chaînes de construction des véhicules automobiles, ce qui fait que ceux qui avaient commandé leur véhicule, ont subi des délais de livraison en retard. Il semblerait que ces délais commencent à être résorbés, mais ils le seront sûrement en 2022. Un certain nombre de véhicules qui auraient dû être mis en circulation en 2021 vont l'être en 2022.

La seconde est que le marché de l'occasion n'a jamais été aussi actif, et pour cause, puisque les véhicules neufs sont, non pas en voie de disparition, mais moins présents qu'auparavant. Donc, il y a un effet sur les véhicules d'occasion, mais aussi au niveau d'une hausse des prix puisqu'au plus c'est rare, au plus cela augmente.

On a ce double effet qui permet de considérer que l'on aura une masse supplémentaire.

En réponse à M. Clersy relativement à l'AB 51.01.12 qui concerne les locaux de la police de l'aéroport de Charleroi, M. le Ministre indique qu'une augmentation a eu lieu en 2021 et en 2022.

La note de genre

M. le Ministre précise que pour ce qui concerne les articles de base genrés à l'initial 2022, il n'était pas prévu d'identifier les AB 100% genrés. Il n'y a pas d'AB de ce type dans le budget.

C'est par rapport à WBFin que l'on veut le faire. En fonction des possibilités techniques et des réunions en cours sur le *gender budgeting*, une distinction plus fine pourra avancer en 2022.

Si on le fait à l'initial 2023, l'engagement de M. le Ministre est encore plus clair puisque c'est une approche globale

de tout le budget, et pas uniquement pour des matières fonctionnelles.

On pourra peut-être s'occuper de matières fonctionnelles à l'ajustement du budget 2022, mais cela porterait peut-être à critique.

3. Répliques des membres

Les aéroports et aérodromes régionaux

Mme Mauel déclare que pour ce qui concerne l'indemnité, le fait de l'avoir inscrite dans le budget permettra un apaisement dans le dossier.

Pour ce qui concerne le projet Carex, elle se réjouit que M. le Ministre n'abandonne pas le dossier et pense à le développer en relançant les aéroports par l'intermédiaire de M. Grosch.

M. Clersy indique qu'il reviendra vers M. le Ministre pour savoir si les balises du dossier de recapitalisation de BSCA sont rencontrées.

M. Witsel indique qu'il suivra attentivement les développements qui interviendront dans le cadre du dossier relatif aux riverains de Liege Airport.

Les infrastructures sportives

M. Beugnies répète qu'à l'analyse de ce budget, l'on ne perçoit pas l'intention de résoudre le problème que rencontrent les écoles primaires qui ne peuvent plus remplir l'une de leurs missions de base qui est celle d'apprendre aux enfants à nager, et ce faute de piscines.

Il est évident qu'il y a eu des inondations et que des infrastructures sportives sont à reconstruire et que c'est prioritaire. Parmi ce qu'il reste comme moyens, il en va d'une question de choix et de priorité.

La position du Groupe PTB est que les piscines doivent être prioritaires.

Le rôle de l'école est primordial. On ne peut pas avoir des générations d'enfants qui ne savent pas nager.

Une piscine doit être considérée comme un service public et c'est pour cela que les pouvoirs publics doivent continuer à investir dans ces outils. Or, en l'espèce, la Région compte sur le privé pour le faire, ce qui est une forme d'abandon.

M. Clersy déclare que si M. le Ministre a transmis le rapport relatif à l'hippodrome de Wallonie à la Province de Hainaut, cette dernière y sera particulièrement attentive. Le sort de l'école de maréchalerie est très important, selon lui. Il faut pouvoir maintenir cet outil autour de l'hippodrome dans le cas où la Région serait amenée à céder ses parts. Il espère que cela fait partie de l'étude qui a été sollicitée.

L'intervenant indique qu'il reviendra vers M. le Ministre pour ce qui concerne l'étude de la faisabilité économique du projet « Planet Bike ».

M. Witsel souligne le fait que le Gouvernement wallon a déjà fait énormément pour le sport amateur.

Il pense que celui-ci aura besoin d'une aide supplémentaire si Mme la Ministre des Sports de la Fédération Wallonie-Bruxelles n'arrive pas à y remédier.

Pour ce qui concerne l'hippodrome de Wallonie, **M. Cornillie** rappelle qu'il y a deux institutions publiques actives en matière d'enseignement sur le site, à savoir la Province de Hainaut et la Fédération Wallonie-Bruxelles, toutes les deux sont désargentées. Si les pouvoirs publics pouvaient montrer l'exemple en rationalisant leur offre au sein d'une même structure à cette occasion, cela ne serait pas inutile, ajoute-t-il.

La note de genre

M. Hazée déclare avoir noté les développements techniques qui doivent permettre d'aller plus loin. Certains membres du Gouvernement, sans attendre ces développements techniques qui doivent concerner l'ensemble des compétences, vont déjà beaucoup plus loin dans les développements en imprimant des accents qu'ils mettent en oeuvre au sein de leurs propres politiques en matière de genre.

V. VOTE

Par 8 voix contre 2, la Commission du budget et des infrastructures sportives a adopté le projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022, pour les sections et programmes afférents à ses compétences *ratione materiae.*

VI. 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,
F. BELLOT

Le Président,
R. COLLIN