PARLEMENT WALLON

SESSION 2022-2023

5 DÉCEMBRE 2022

PROJET DE DÉCRET

contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2023 *

RAPPORT

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

par

Mme Mauel

5e session de la XIe législature
* Voir Doc. **1135** (2022-2023) – Nos 1, 1*bis* à 3 – Annexes 8 et 8*bis*
CRIC (2022-2023) – N° 61
CRAC (2022-2023) – N° 61

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

SOMMAIRE

I. Résumé 3

II. Procédure 3

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

IV. Discussion générale 9

V. Vote 13

VI. Rapport 13

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/3uFztNj.

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

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/3Hwxkee.

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 2023 (Doc. 1135 (2022-2023) – N^{os} 1 et 1*bis* – Annexes 8 et 8*bis*).

I. RÉSUMÉ

L'ensemble des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2023 s'élève à 17.769.659 milliers d'euros (hors produits de nouveaux emprunts qui s'élèvent à 3.236.274 milliers d'euros et qui sont, pour rappel, une opération purement comptable sans impact sur le solde) dont 15.966.710 milliers d'euros relèvent des compétences du Ministre en charge du Budget et des Finances.

Au niveau des dépenses, pour ce qui concerne les compétences du Ministre 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 M. le Ministre-Président, on peut relever, entre autres, les éléments suivants :

– une enveloppe « Wallonie Ambitions Or » qui va permettre de poursuivre le financement de la programmation pluriannuelle des investissements dans ce cadre (à hauteur de 5 millions d'euros);

– les moyens nécessaires à la prise en charge des dossiers d'infrastructures sportives initiés soit en procédure classique soit dans le cadre des appels à projets;

– le maintien des moyens alloués à la sûreté et à la sécurité des aéroports;

– au niveau des départements de la gestion mobilière et de la gestion immobilière, une restructuration du budget, avec en l'occurrence le regroupement des trois programmes existants en un seul (DO 11 - SPW Support, Programme fonctionnel 11.001) et, conformément à la circulaire budgétaire 2022/02 portant sur l'élaboration du budget initial 2023, des regroupements d'articles de base (AB). Ces regroupements font suite aux conclusions des travaux du Budget base zéro (BBZ), et plus particulièrement de l'analyse menée sur la structure budgétaire et le nombre d'adresses budgétaires que contient le budget général des dépenses du Service public de Wallonie (SPW).

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 2023 pour les sections et programmes afférents à ses compétences *ratione materiae*.

II. PROCÉDURE

En date du 14 novembre 2022, le Gouvernement wallon a déposé le projet de décret contenant le budget des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2023 (Doc. 1134 (2022-2023) – N° 1) et le projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2023 (Doc. 1135 (2022-2023) – 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. 1134/1135 (2022-2023) – N° 1 – Annexes 8 et 8*bis*).

Les projets de décret contenant le budget des recettes et des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2023 ont été envoyés en Commission du budget et des infrastructures sportives le 25 novembre 2022.

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 2 décembre 2022, 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 2023 (Doc. 1134/1135 (2022-2023) – N° 2).

Votre Commission s'est réunie le 5 décembre 2022 pour examiner le projet de décret contenant le budget général

des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2023 (Doc. 1135 (2022-2023) – 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. 1134/1135 (2022-2023) – N° 1 – Annexes 8 et 8*bis*).

Ont participé aux travaux : MM. Bellot, Beugnies (Art. 47.3), Clersy, Collin (Président), Furlan, Hazée, Mmes Kapompole, Mauel (Rapporteuse), MM. Tzanetatos, Witsel.

Ont assisté aux travaux : MM. Bierin, Liradelfo, Maroy.
M. Dolimont, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.

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

LES AÉROPORTS ET AÉRODROMES RÉGIONAUX

M. le Ministre indique qu'au niveau de Brussels South Charleroi Airport (BSCA), après deux années difficiles en raison de la pandémie de la Covid-19, la reprise de l'activité dans le secteur du transport aérien de passagers est encourageante et cela impacte positivement la situation de BSCA, confirmant ainsi que les options retenues par les actionnaires et administrateurs dans le cadre du refinancement de l'aéroport étaient les bonnes.

En ce qui concerne l'éventuelle troisième phase de recapitalisation de maximum 10 millions d'euros, il reviendra au conseil d'administration de se prononcer sur l'opportunité d'y faire appel. Aussi, même si les projections sont favorables, il convient cependant de rester vigilant. En effet, l'instabilité géopolitique, l'augmentation du prix de l'énergie ou encore le risque d'une résurgence de la crise sanitaire sont toujours présents et ne peuvent être ignorés.

Au niveau de Liege Airport, il convient de souligner que l'aéroport se porte bien et que les enjeux pour celui-ci sont d'un autre ordre. L'aéroport a ainsi initié, en 2021, la procédure de renouvellement de son permis d'environnement, qui arrive à échéance en janvier 2023.

Dans ce cadre, un permis d'exploitation pour une durée de 20 années a été délivré à la société de gestion par les fonctionnaires technique et délégué, moyennant diverses conditions. Des recours ont été introduits contre ce permis et il appartiendra au Gouvernement de trancher cette question.

Le Gouvernement wallon reste attentif à la procédure en cours et se donne pour objectif de rechercher l'équilibre entre le développement des outils, le respect du cadre de vie des riverains et la protection de l'environnement.

M. le Ministre rappelle que la Déclaration de politique régionale (DPR) 2019-2024 entame le chapitre « Aéroports » par ces mots : « Les aéroports wallons constituent des viviers d'emploi importants et des pôles de développement majeurs dans la dynamique d'amplification de l'économie wallonne que le Gouvernement entend soutenir. Il agira de manière à concilier développement économique et création de nombreux emplois dans et autour des aéroports avec les objectifs de protection de l'environnement, de la santé publique et de la qualité de vie des habitants. ».

En matière de protection du cadre de vie des riverains, le Gouvernement wallon a adopté, en date du 28 avril 2022, la rectification technique des Plans de développement à long terme (PDLT) des deux aéroports ainsi que la révision des Plans d'exposition au bruit (PEB) avec le nouveau logiciel Impact.

En suite de la rectification technique des PDLT, les personnes qui disposaient des droits acquis sur un immeuble avant l'entrée en vigueur des arrêtés du Gouvernement wallon du 28 avril 2022 et qui soit sont soumises à un changement de zone au PDLT, soit sont nouvellement intégrées dans le PDLT, peuvent à présent bénéficier des mesures d'accompagnement.

La révision des PEB, fondée sur les données relatives à l'exploitation actuelle de l'aéroport et sur les hypothèses d'exploitation à 10 ans, n'a pas entraîné de révision à la baisse des courbes précédentes. Le niveau d'accompagnement des riverains est ainsi égal ou supérieur à celui qui prévalait avant la révision.

Ces nouvelles dispositions sont complétées d'autres démarches aujourd'hui entamées telles que :

– l'instauration d'un groupe de travail technique;

– la réforme du dispositif de sanctions;

– la réforme du *quota count* de l'aéroport de Charleroi;

– l'étude d'impact économique pour analyser la possibilité de déplacer ou de supprimer les avions les plus bruyants;

– l'étude de mobilité autour de l'aéroport de Liège;

– l'élargissement des mesures de bruit aux communes non contenues dans les PDLT;

– l'élargissement des comités d'accompagnement aux communes survolées à moins de 5 000 pieds qui en font la demande.

En outre, les dotations liées à la sécurité et à la sûreté sont maintenues et indexées.

Par ailleurs, en tant qu'opérateur essentiel au niveau des aéroports, il conviendra que Skeyes puisse répondre au mieux aux attentes wallonnes.

Le SPW a ainsi signalé que l'opérateur est plus enclin à transmettre les informations sollicitées en matière de facturation. Toutefois, il convient de veiller d'intégrer dans le futur contrat de gestion des mécanismes permettant de garantir à la Wallonie 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.

M. le Ministre déclare, à ce sujet, qu'il a interpellé à plusieurs reprises le ministre fédéral en charge de la Mobilité, qui lui a confirmé que la révision du contrat n'a pas encore été entamée.

Au niveau des frais de fonctionnement, dans un souci de rationalisation, les moyens qui étaient auparavant prévus aux AB 12.01,12.03,12.05 et 12.09 ont été regroupés au sein du seul AB 12.02.

Au niveau Skeyes, outre la nouvelle ventilation des coûts de l'opérateur faisant suite à l'adoption du nouveau plan de performance 2020-2024 qui prévoit de transférer une partie des coûts « d'approche » vers les coûts « en route », une négociation avec l'État fédéral avait permis de diminuer le coût de Skeyes à charge de la Wallonie dès 2020.

Depuis 2020, l'arrêté royal définissant la répartition de la prise en charge de l'opérateur prévoit la répartition des coûts suivante : 85% pour le Fédéral et 15% pour la Wallonie.

Pour 2023, un nouvel arrêté royal fixant les modalités de financement des coûts de prestation de services à la navigation aérienne (terminaux pour les aéroports belges) devrait être prochainement adopté. Sur la base des informations disponibles en l'état, la clé de répartition 85% - 15% resterait identique en 2023, et dans l'attente de la confirmation des montants de 2023, un montant suffisant à la prise en charge des différents coûts a été inscrit dans le programme.

Les dotations sûreté et sécurité à destination des aéroports sont maintenues et indexées à l'exception de la dotation complémentaire à la Société wallonne des Aéroports (SOWAER), qui a été diminuée d'un montant de 2,4 millions d'euros en concertation avec la SOWAER.

Cette diminution ne remet nullement en cause les investissements consentis par les sociétés de gestion en matière de sûreté et de sécurité. Elle tient ainsi compte des besoins réels estimés par la SOWAER.

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 frontières;

– financer la rénovation des locaux de la police fédérale, qui a fait l'objet d'une dotation complémentaire de 1,2 million d'euros 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 Charleroi suite à une décision de justice. Le Gouvernement a mandaté la SOWAER dans le cadre de ce dossier, afin d'initier une procédure transactionnelle à l'image du litige qui lie la Région et Liege Airport.

La dotation à la SOWAER pour la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement qui avait été diminuée d'un montant de 13 millions d'euros en 2022 dans le cadre d'une mesure d'économie *one shot* est portée à 6,912 millions d'euros en 2023. Ce montant est convenu de commun accord en fonction des prévisions de la SOWAER en matière de mesures d'accompagnement au cours de l'exercice 2023.

Comme prévu dans le nouveau contrat de gestion de la SOWAER, signé en juillet 2022, une dotation spécifique destinée à couvrir les frais de la SOWAER afférents à l'exercice des missions déléguées environnementales est également prévue pour un montant de 4,522 millions d'euros. Ces frais étaient auparavant imputés sur la dotation relative à la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement.

Ces divers moyens permettront à la SOWAER d'assurer ses missions en 2023.

En ce qui concerne l'objet social de la SOWAER, le nouveau contrat de la société, signé en juillet 2022, s'inscrit pleinement dans les grandes orientations de la DPR 2019-2024 relatives au secteur aéroportuaire wallon.

Il répond aux défis économiques, sociaux, technologiques et environnementaux.

En ce sens, trois axes transversaux ont guidé sa rédaction :

– les retombées économiques;

– le développement durable dans ses trois composantes;

– l'autonomie financière.

Ces trois axes transversaux s'articulent autour de six pôles qui définissent les missions de la SOWAER.

Le premier pôle concerne les missions statutaires de développement des infrastructures : la gestion, le développement et le financement de nouveaux programmes d'investissements relatifs aux infrastructures aéronautiques de base approuvés par le Gouvernement wallon en collaboration avec les sociétés de gestion, les investissements Skeyes et les investissement en matière de sûreté.

Le deuxième pôle concerrne les missions de renforcement de l'attractivité des aéroports : les missions statutaires d'opérateurs économiques et les missions déléguées de facilitateur de la mobilité autour des aéroports.

Le troisième pôle concerne le développement des services : les missions statutaires d'assistance et conseil aux acteurs du secteur, les missions statutaires d'octroi de financement et de coordination des aéroports wallons, les missions statutaires de défense des intérêts de la Wallonie vis-à-vis des instances européennes et internationales, les missions déléguées de prises de participation et de financement de la sûreté.

En ce qui concerne la mission de coordination des aéroports wallons, le comité stratégique de la SOWAER est chargé de formuler des propositions relatives à la stratégie aéroportuaire wallonne et de veiller à la coordination des structures aéroportuaires en analysant les synergies à mettre en place.

Le quatrième pôle concerne les mesures environnementales : les missions déléguées à la réalisation des mesures d'accompagnement, les missions déléguées de diffusion de l'information environnementale, de mise en place et de gestion de l'outil Diapason, de mesures sonores en faveur des communes wallonnes situées en dehors des zones des PDLT et de *monitoring* de la qualité de l'air. Cette dernière mission sera réalisée en collaboration avec l'Institut scientifique de Service public (ISSeP).

Le cinquième pôle concerne les activités immobilières. Il s'agit de missions déléguées de gestion et de planification territoriale des zones de bruit et de gestion immobilière.

Dans ce cadre, la SOWAER veillera à mettre en place des projets conformes en matière de durabilité.

Le sixième pôle concerne les missions de support : gestion des ressources humaines, communication, juridique, comptabilité/finances, informatique, audit/gouvernance.

La réalisation de ces différentes missions sera contrôlée sur base des indicateurs de suivi de la performance qui ont été repris dans le contrat de gestion.

Le contrat de gestion de la SOWAER est novateur à bien des égards puisqu'il inscrit de nouveaux défis pour la SOWAER.

Il précise ainsi notamment qu'en vue de l'atteinte des objectifs de neutralité carbone dans les secteurs aéroportuaire et aérien en Wallonie, la SOWAER est chargée de dresser une feuille de route ambitieuse visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur, tenant compte des leviers dont elle dispose.

Cette mission sera initiée au sein du comité stratégique animé par la SOWAER qui est chargée de remettre un rapport annuel sur le sujet au Gouvernement.

Concernant la SOWAER en mission déléguée, M. le Ministre précise que cela a déjà été évoqué lors de la présentation du programme dévolu aux aéroports.

LES INFRASTRUCTURES SPORTIVES

M. le Ministre tient à rappeler qu'il exerce uniquement la tutelle sur le financement des infrastructures sportives subsidiées et non sur leur exploitation.

Il déclare que, dans ce cadre, il lui tiendra à coeur de soutenir toutes les initiatives visant la rénovation du parc d'infrastructures existant et la construction de projets performants sur le plan énergétique afin de diminuer de manière conséquente les factures énergétiques du secteur.

Il met en exergue l'octroi d'une enveloppe de près de 80 millions d'euros réservée spécifiquement à la rénovation énergétique des infrastructures sportives pour laquelle le Gouvernement vient de procéder à la sélection de 85 projets. Ce projet financé par des fonds européens permettra de rénover plus de 170 000 m^2 d'infrastructures sur le territoire de la Wallonie d'ici 2026.

Il est, par ailleurs, à constater que le budget classiquement dédié au département est à nouveau en augmentation puisque pas moins de 71 millions d'euros y seront consacrés.

Il invite les porteurs de projets à initier leur projet afin que la Wallonie puisse être à leurs côtés.

La réforme adoptée le 20 décembre 2020 permet dès à présent à la Wallonie de déployer les objectifs et priorités fixés pour le Département des infrastructures sportives et d'instaurer des critères de priorisation transparents pour l'octroi des subventions.

Outre quelques dossiers de grandes infrastructures qui doivent encore faire l'objet d'une promesse ferme de subventions et qui sont toujours instruits par leur porteur de projet, M. le Ministre confirme que tous les dossiers complets initiés sous les dispositions du décret du 25 février 1999 relatif aux subventions octroyées à certains investissements en matière d'infrastructures sportives sont à présent clôturés et bénéficient d'un engagement budgétaire.

L'année 2022 aura été marquée par l'aboutissement d'un grand nombre d'appels à projets qui ont été généralement privilégiés par les candidats aux subsides. Ceci explique le faible taux de dossiers classiques initiés lors de cet exercice. Il convient à présent de prévoir les moyens nécessaires pour ce type de dossier.

M. le Ministre attire l'attention sur le fait qu'une enveloppe de 5 millions d'euros est à nouveau consacrée au projet « Wallonie Ambitions Or » (WAO).

Elle permettra de financer les projets sélectionnés par le Gouvernement en juillet 2021 dans le cadre de la programmation pluriannuelle définie à la suite de l'appel à projets.

Les projets sélectionnés pour l'exercice 2023 sont ainsi :

– la transformation de la salle de sport Willy Empain de Chapelle-lez-Herlaimont en faveur du volley (subside de 1 393 170 euros);

– la création d'une piste d'athlétisme de huit couloirs à Nivelles (subside de 1 328 510 euros);

– la construction d'une salle d'athlétisme *indoor* à Seraing (subside de 1 562 650 euros);

– le développement des infrastructures de la Justine Henin Academy de Limelette en faveur du tennis (subside de 497 160 euros).

Le projet WAO est par ailleurs maintenu jusqu'en 2024, exercice pour lequel un nouvel appel à projets a été initié en 2022. Dix-huit candidatures ont été reçues à la date de clôture de l'appel à projets, le 28 octobre 2022. Le Gouvernement sera saisi prochainement du rapport d'analyse du comité de sélection.

Au total, sur la durée de la législature, pas moins de 25 millions d'euros auront été consacrés à « Wallonie Ambitions Or » et ses objectifs spécifiques, à savoir la construction d'infrastructures permettant la pratique du sport de haut niveau et l'amélioration des conditions d'entraînement des sportifs wallons.

M. le Ministre souligne qu'il tient à coeur de la Wallonie de soutenir les opérations de rénovation et de reconstruction des infrastructures sportives sinistrées par les inondations de juillet 2021.

Un mécanisme de soutien conditionné aux trois critères cumulatifs suivants a été mis en place dans ce cadre :

– 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;

– le résultat 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.

Le projet de budget à l'examen intègre une seconde enveloppe qui permettra de prendre en charge le coût de cette mesure. Au total, 26 millions d'euros auront été alloués à ce dispositif sur les exercices 2022 et 2023.

Il s'agira également, en 2023, de poursuivre les démarches relatives à la mise en oeuvre des dossiers financés par le Plan de relance de la Wallonie.

Si le projet Planet Bike ne verra pas le jour tel qu'il était prévu suite aux dernières décisions du conclave, le projet de pôle sportif d'excellence multidisciplinaire est, quant à lui, maintenu. Un budget de près de 100 millions d'euros sera réservé à ce projet pour lequel la mission de la Société wallonne de Gestion et de Participations (SOGEPA) sera confirmée par le Gouvernement prochainement.

La SOGEPA assistera la Wallonie dans la procédure d'élaboration des documents qui permettront de lancer un appel à candidatures objectivé précédemment par une étude des besoins actualisée.

L'objectif est de clôturer la procédure d'appel à candidatures à la fin de l'année 2023.

LA GESTION IMMOBILIÈRE ET MOBILIÈRE

Au niveau des Départements de la gestion mobilière et de la gestion immobilière, en concertation avec les Départements concernés et le cabinet de M. le Ministre, il a été réalisé une restructuration du budget avec, en l'occurrence, le regroupement des trois programmes existants en un seul (DO 11 « SPW Support, Programme fonctionnel 11.001 »), et conformément à la circulaire budgétaire 2022/02 portant sur l'élaboration du budget initial 2023, des regroupements d'articles budgétaires. Ces regroupements font suite aux conclusions des travaux du BBZ et plus particulièrement de l'analyse menée sur la structure budgétaire et le nombre d'adresses budgétaires que contient le budget général des dépenses des SPW.

Ce regroupement budgétaire permettra, d'une part, une plus grande visibilité du volant budgétaire consacré à la gestion mobilière et immobilière du SPW, à l'instar du regroupement, il y a déjà quelques années, des importants AB de rémunération jusque là dispersés au sein de tous les SPW, sur une dizaine d'AB au Secrétariat général.

M. le Ministre finalise en ce faisant la centralisation des crédits de fonctionnement des SPW, qui a débuté en 2019.

Ces regroupements permettront également de réduire certaines lourdeurs administratives. Il convient d'évoquer dans ce cadre les nombreux arrêtés de réallocation et de transfert (environ 700 actuellement pour l'ensemble des SPW) qui alourdissent inutilement la bonne gestion budgétaire. Le fait de regrouper des AB de codes SEC identiques permettra de réduire le nombre de ces arrêtés.

M. le Ministre attire également l'attention sur la suppression du Fonds de gestion énergétique immobilière.

La Région ne peut garder son train de vie actuel au vu de la situation des finances publiques wallonnes. Une révision de la voilure doit être effectuée et des choix doivent être opérés. Une priorisation des besoins doit être fixée.

L'ensemble des composantes du SPW doit pouvoir apporter son écot aux économies indispensables de l'assainissement des finances publiques. M. le Ministre déclare avoir souhaité contenir les budgets de la gestion mobilière et immobilière, sans mettre en péril la continuité du service.

Les crédits proposés à l'initial 2023 connaissent une diminution de 11,301 millions d'euros en crédits d'engagement et de 1,532 million d'euros en crédits de liquidation. Les crédits de liquidation sont diminués, mais dans une moindre mesure, afin de faire diminuer autant que faire se peut l'encours en engagement.

En ce qui concerne le coeur de métier de la gestion immobilière, à savoir les crédits inscrits au budget général des dépenses sur le domaine fonctionnel 001.112 relatif aux travaux d'aménagement, de construction et de rénovation effectués dans les bâtiments du SPW, soit 17,898 millions d'euros en crédits d'engagement et 21,095 millions d'euros en crédits de liquidation, ils permettront de poursuivre ou de lancer les principaux chantiers programmés, à savoir Installations Mons (RENOUV'O), AXS à Namur, PLAWa et Cap Nord à Malmedy, ainsi que Cauchy et Crosspoint.

Dans ce cadre, la stratégie immobilière, adoptée par le Gouvernement en décembre 2021, reste la voie à suivre au cours des prochains exercices.

Enfin, dans le cas où les sources d'énergie (gaz, électricité, mazout de chauffage, etc.) ne connaîtraient pas de baisse sensible dans le courant 2023, des crédits pourront être mobilisés pour les bâtiments administratifs du SPW au niveau de la provision « surcoût énergie ».

Pour la gestion immobilière, les crédits proposés à l'initial 2023 connaissent une diminution de 17,782 millions d'euros en crédits d'engagement et de 3,133 millions d'euros en crédits de liquidation. Les crédits de liquidation sont diminués, mais dans une moindre mesure, afin de faire fondre autant que faire se peut l'encours en engagement.

Une des pistes à suivre pour atteindre, de manière structurelle, cette frugalité budgétaire concerne la gestion de la flotte de véhicules des SPW, et également les conditions d'utilisation de ces véhicules, la *car policy*. M. le Ministre précise que cela ne concerne pas les camions ni les véhicules de chantier, de génie civil ou agricoles, mais les véhicules de service, au nombre de 1718, dont 1 259 véhicules de service pour le seul SPW Mobilité et Infrastructures qui compte environ 3 000 agents.

M. le Ministre signale qu'il a interpellé son collègue qui a la tutelle sur ce SPW à ce propos. Il convient de trouver avec ce dernier des pistes d'amélioration de la gestion de la flotte et, ce faisant, de réduire la charge financière pour la Région, tout en améliorant le parc de véhicules dans un contexte de verdissement de la flotte, d'augmentation sensible du coût des carburants et de nouvelles possibilités d'acquisition de véhicules, le leasing par exemple.

Un remplacement de 1 pour 1 de cette flotte de véhicules de service vieillissants est impayable pour la Région wallonne, au vu des augmentations sensibles des prix des véhicules et avec l'objectif de verdir la flotte des nouvelles acquisitions.

Enfin, des crédits sont prévus au sein de la provision « Surcoût énergie » pour le Département de la gestion immobilière, dans le cas où les prix des carburants ou autres matériels (le papier par exemple) continuaient à enregistrer des hausses de prix en 2023.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

LES AÉROPORTS ET AÉRODROMES RÉGIONAUX

M. Clersy fait observer qu'en 2023, il conviendra d'avancer dans le cadre du dossier des *quota counts* à BSCA. C'est une nécessité eu égard à l'ensemble des retards tardifs dont sont actuellement victimes nombre de riverains.

L'année 2023 devrait aussi être l'aboutissement du durcissement du mécanisme de sanctions.

On peut encore citer la question de l'élargissement des comités d'accompagnement aux riverains des aéroports. C'est une avancée en matière de participation citoyenne extrêmement importante contenue dans la DPR 2019-2024.

L'Intervenant aborde le volet relatif à la dotation à la SOWAER pour les missions de sûreté. Il note que l'on assiste à une diminution de 2,4 millions d'euros (on passe de 6,261 millions d'euros à 3,861 millions d'euros).

M. le Ministre a indiqué que cette dotation complémentaire pour les missions de sûreté était le fruit d'une estimation de la SOWAER.

Il souhaite savoir sur quoi sont basées les estimations de la SOWAER pour assister à une baisse aussi importante. On sait que le dossier est particulièrement sensible. Il convient, pour s'en convaincre, d'avoir à l'esprit le fait qu'au mois d'octobre 2022, on a connu deux jours de grève du personnel de sécurité à l'aéroport de BSCA et, finalement, les syndicats étaient parvenus à un protocole d'accord avec BSCA afin de maintenir l'unité du lot qui avait été attribué à la *security masters*.

De manière générale, il convient de trouver des points d'équilibre entre le développement des aéroports et la protection du cadre de vie. A cet égard, il a été prévu une augmentation de 4,078 millions d'euros au niveau de la dotation à la SOWAER relative à la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement et d'information.

Le commissaire souhaite savoir si cette augmentation significative fait suite à l'arrêt de la Cour d'appel de Mons du 30 juin 2022 qui permet l'indemnisation des riverains des aéroports de Liège et de Charleroi et s'il existe un lien avec l'AB 41.05.40 qui octroie une dotation spécifique destinée à couvrir les frais de fonctionnement de la SOWAER afférant à l'exercice des missions déléguées environnementales.

En outre, il s'interroge sur ce que recouvre exactement lesdites missions déléguées environnementales et s'il y a de nouvelles missions envisagées que compte remplir la SOWAER.

Dans le cadre protecteur que l'on s'attelle à mettre en place pour les riverains des aéroports, on sait que, sur le plan de l'indemnisation des riverains des aéroports de Liège et de Charleroi, 67 riverains avaient refusé la transaction proposée par rapport aux nuisances provoquées par l'aéroport de Liège.

L'intervenant se demande ce qu'il en est de ce dossier et quel est le calendrier de la suite des opérations en la matière.

Il fait observer que, de manière générale, il très difficile d'interpréter le budget de la SOWAER.

On dispose seulement de la présentation du budget 2023 ; on n'a pas l'ajusté, ni le budget 2022 ni aucune variation. Cela rend l'analyse compliquée. Il se demande dans quelle mesure on ne pourrait pas demander qu'au moins des colonnes supplémentaires apparaissent dans les tableaux pour les prochains exercices.

Mme Mauel déclare que le Groupe MR exprime sa satisfaction quant à la politique aéroportuaire que mène le Gouvernement wallon. Malgré les crises de différents types qui se sont succédées, le secteur aéroportuaire demeure un générateur de croissance et de nouvelles activités, et surtout d'emplois.

Elle en veut pour preuve que l'aéroport de Liège parvient à maintenir son rang de sixième aéroport cargo d'Europe au tonnage, tandis que l'aéroport de Charleroi retrouve son rythme de croisière d'avant la Covid-19 grâce à une reprise rapide et à la décision de ne pas licencier du personnel.

Bien que les résultats comptables montrent une diminution des dépenses d'environ 10 millions d'euros en politique aéroportuaire, il convient de noter que le budget 2023 sera consacré à de nouveaux investissements. Ainsi, une nouvelle dotation de 4,5 millions d'euros sera versée à la SOWAER pour l'exercice des missions déléguées environnementales. On peut aussi saluer le fait que l'on a pris en compte la conclusion apportée aux diverses auditions dans le cadre de l'examen au sein de la présente Commission de la pétition « Liege Airport : demande de débat avec auditions sur les conséquences environnementales, sanitaires et sociales du développement de Liege Airport ».

Il s'agit d'une disposition nouvelle qui figure dans les contrats de gestion qui ont été signés en juillet 2022.

Par ailleurs, la SOWAER recevra un montant de 4 millions d'euros supplémentaires dans le cadre de la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement et d'information en vue d'assurer l'intégration du développement économique et des travaux d'insonorisation autour des aéroports de Liège et Charleroi.

On constate que les moyens alloués aux deux sociétés de gestion et à la SOWAER dans le cadre de leurs missions ont été indexés.

L'intervenante souhaite savoir quelles seront les conséquences, à long terme, du nouveau contrat de gestion sur le budget en termes de nouveaux articles budgétaires.

M. Witsel constate que la dotation de la Région à la SOWAER passe de 20 millions à 888 000 euros pour le suivi des indemnisations des riverains suite à la décision de la Justice. Il souhaite que soit dressé un état des lieux de ce dossier.

On ne peut constester le fait que les aéroports pour poursuivre leurs activités doivent se verduriser, à l'image des bâtiments, des entreprises et des industries. Il souhaite obtenir des précisions sur l'état des travaux permettant aux aéroports d'être neutres au point de vue carbone.

LES INFRASTRUCTURES SPORTIVES

M. Clersy salue les efforts qui ont été accomplis en matière énergétique. Il estime, en effet, que l'on doit souligner les avancées en la matière, à travers notamment les 85 projets qui ont été retenus. C'est, à ses yeux, une excellente nouvelle par rapport aux engagements dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat et pour les gestionnaires qui sont confrontés à la crise énergétique et à la hausse des factures.

L'intervenant se penche en particulier sur les éléments qui touchent à l'encours pour l'AB 63.16.59 et l'AB 63.20.21, qui portent sur des subventions liées à la rénovation d'infrastructures sportives.

A l'AB 63.16.59, il est constaté une augmentation de 10 990 000 euros et à l'AB 63.20.21, une augmentation de 11 766 000 euros. Il s'interroge sur la raison pour laquelle ces crédits n'ont pas été liquidés et ce qu'il en est de la mise en oeuvre de mécanismes pour assurer leur liquidation.

Relativement au dossier Planet Bike, le commissaire rappelle que M. le Ministre a exprimé sa volonté de revoir le projet, en tout cas sous sa forme initiale, et de l'associer au Pôle sportif d'excellence multidisciplinaire.

Il souhaite savoir ce qu'il est advenu de la procédure d'acquisition du terrain de Jambes, qui était pressenti pour accueillir ces installations et ce qu'il en est au niveau budgétaire, puisque des montants importants étaient spécifiquement affectés à l'achat de ce terrain et au désamiantage du site.

Le cas échéant, l'intervenant se demande s'il faut en conclure que ni le Pôle sportif d'excellence multidisciplinaire ni le projet Planet Bike ne verront le jour sur ce site. Il souhaite savoir si, le cas échéant, d'autres sites d'installation sont envisagés pour accueillir ces projets.

Pour ce qui concerne l'Hippodrome de Wallonie, il constate que l'on respecte la trajectoire de *phasing down* qui avait été décidée en 2018 au niveau de la subvention octroyée.

Néanmoins, il fait remarquer que la SOGEPA avait mandaté un bureau d'études pour réaliser une étude concernant le *business model* de l'Hippodrome de Wallonie. Certaines conclusions amènent à penser que des mesures s'imposent potentiellement. Le rapport parle d'inadéquation du site à la filière équine belge, de problèmes potentiels de trésorerie qui ne pourraient pas forcément être couverts sans le subside de fonctionnement, ainsi que d'une sous-utilisation du site. Ces éléments se trouvaient également dans d'autres études.

Il souhaite savoir si ces conclusions mettent en péril le *phasing down* au niveau de la subvention de cet outil et s'il existe un risque de requalification de la subvention en aide d'État.

Il demande quelles sont les mesures que M. le Ministre compte prendre par rapport à ces recommandations.

Pour ce qui concerne « Wallonie Ambitions Or », le commissaire demande si M. le Ministre dispose de précisions sur le *timing* de l'appel à projets pour cette année.

M. Witsel souhaite savoir quelles sont les économies réalisées sur le Plan de relance, en sachant que le projet Planet bike a été supprimé. Il s'interroge sur ce que l'on a fait des moyens issus de ce projet et si l'on a pu obtenir les moyens dépensés pour l'acquisition du terrain, l'ancien site militaire de Jambes ayant été cité.

L'intervenant se penche également sur le dossier des piscines en Wallonie et en particulier sur le dispositif de subventions qu'il convient d'adapter à la réalité et surtout sur les difficultés rencontrées par les gestionnaires du coût de l'énergie. Il se demande si l'on a poursuivi la réflexion en la matière, si l'on compte trouver une nouvelle formule.

M. Furlan aborde la problématique du financement des infrastructures dans les communes.

De manière générale, entre le taux de financement théorique tel que proposé par la Région et le taux de financement final d'une infrastructure, il y a un « gap » qui peut être relativement sérieux dû au taux de révision, à la longueur des procédures ou aux inconnues au moment du chantier.

Ce problème s'accentue avec l'augmentation fulgurante des coûts des matériaux. Il y a un risque que, entre le taux annoncé de subsidiation d'une infrastructure sportive et le taux final, on se situe largement en dessous de 50%.

L'intervenant se demande si une réflexion ne pourrait pas être initiée pour que dans les réallocations, au lieu de financer de nouvelles infrastructures, on puisse réaffecter ces moyens pour que les infrastructures que l'on finance le soient à un taux qui se rapproche de la réalité.

M. Beugnies se penche sur la problématique des piscines et en particulier sur le manque criant de piscines. Il constate que le montant y consacré reste identique à celui de l'année passée. On ne tient pas compte de l'inflation et de l'augmentation des prix des matériaux. Cela veut dire que l'on est reparti pour une année supplémentaire sans piscines en suffisance.

Il rappelle que M. le Ministre lui a souvent répondu avoir l'argent, mais qu'il n'y avait pas d'appel à projets, en rejetant, d'une certaine manière, le dossier dans les mains des communes. Or, on ne peut ignorer que bon nombre de communes sont en grande difficulté financière et que, si l'on ne subsidie pas quasiment en totalité la construction de bassins, cela ne va pas intéresser les communes, sachant que le fonctionnement d'un bassin de natation sur leur territoire coûte de l'argent.

L'intervenant souhaite savoir si M. le Ministre compte augmenter la part subsidiée afin d'inciter les communes à émettre des appels à projets.

M. Tzanetatos note que le programme « Wallonie Ambitions Or » reprend 18 candidatures pour l'année 2024 et le fait de pouvoir maintenir un budget de 5 millions d'euros pour faire en sorte que les athlètes, à la fois olympiques et paralympiques, soient en état d'être les plus performants possible à l'horizon 2024.

Il relève que M. Clersy a évoqué l'abandon du projet Planet bike. Il fait, à cet égard, observer que lorsque l'on est au pouvoir, on doit parfois faire des choix. Il faut, selon lui, retenir que le Pôle sportif d'excellence multidisciplinaire verra le jour, avec un budget important d'une centaine de millions d'euros.

L'intervenant attire l'attention sur l'adoption d'un arrêté relatif au volet « Subventions » de WBFin en vue d'éviter un saupoudrage des divers subsides et permettre une certaine lisibilité dans les critères d'octroi.

Les améliorations apportées au corpus réglementaire permettront de prendre en compte les difficultés pratiques constatées et les remarques émanant de l'administration.

LA GESTION IMMOBILIÈRE ET MOBILIÈRE

M. Tzanetatos déclare que le Groupe MR est satisfait des orientations qui ont été prises en termes de stratégie mobilière vu la rationalisation opérée afin de coller au mieux aux exigences que la vie impose, à savoir des économies d'échelle et un parc automobile plus écologique et peut-être plus rationnel puisque M. le Ministre a en effet évoqué le nombre assez important de véhicules dont dispose l'administration, et en termes de stratégie immobilière avec une meilleure cohérence dans le regroupement des bâtiments par direction générale et en favorisant les implantations permettant une mobilité douce plus accentuée pour les travailleurs de l'administration.

2. Réponses du Gouvernement

LES AÉROPORTS ET AÉRODROMES RÉGIONAUX

En réponse à M. Clersy par rapport à la dotation « sûreté », qui est en diminution de 2,4 millions d'euros, **M. le Ministre** déclare que les inscriptions budgétaires visent les investissements dans les infrastructures. On ne peut donc pas dire qu'il y a un lien direct avec les événements récents. Ces chiffres résultent d'une discussion avec les sociétés de gestion et les deux aéroports portant sur une définition des besoins spécifiques liés aux infrastructures de sûreté.

D'ailleurs, pour montrer qu'il n'y a pas de différence, les dotations de BSCA Security et de Liege Airport Security n'ont pas été diminuées.

En réponse à la question de Mme Mauel portant sur les mesures d'accompagnement des dotations, M. le Ministre précise qu'il s'agit d'une remise à la normale et qu'il convient de lire cela en parallèle avec le nouvel AB. Dans le contrat de gestion, on a scindé la mission déléguée et l'objet social de la SOWAER. La mission déléguée est reprise à l'AB 046.027 pour 6,912 millions d'euros et l'objet social est repris à l'AB 046.043 pour 4,522millions d'euros.

Relativement aux indemnisations des riverains, M. le Ministre précise qu'il y a le litige concernant BSCA et celui concernant Liege Airport. L'inscription de 20 millions d'euros était en 2022 portée sur le même AB, à savoir l'AB 046.026. Tout a été liquidé en 2022 et il n'apparaît plus désormais que le litige avec BSCA pour une dotation de 888 000 euros. Les négociations sont en cours en vue d'un accord de transaction.

M. le Ministre indique qu'auparavant c'était par rapport au rythme d'engagement et de liquidation, soit une augmentation de 10 millions d'euros. C'est simplement pour « coller » au mieux et ne pas créer un encours inutile.

Relativement à l'avenir du projet Planet bike et à l'acquisition ou la non-acquisition du site, M. le Ministre déclare que ce n'est pas de gaieté de coeur que ce projet a été mis en pause. Les moyens qui y sont dédiés ont dû être abandonnés pour l'instant. Pour être cohérent dans la gestion globale du projet, il s'est inquiété de savoir, étant donné que l'acquisition du site de Jambes n'avait pas encore eu lieu, s'il était possible d'annuler l'achat du site. Il s'est avéré que Mme la Ministre de la Défense a accepté que l'on n'achète pas le site.

Par conséquent, il a été décidé de marquer un temps d'arrêt au niveau de l'acquisition et d'annuler la vente. Les crédits budgétaires sont, quant à eux, inscrits. Cependant, la vente ne devrait pas se faire et il conviendra de discuter du montant inscrit lors de l'ajustement budgétaire. En tout état de cause, l'achat du terrain avait été budgété.

M. le Ministre revient sur la réflexion plus globale par rapport au centre sportif multidisciplinaire de haut niveau pour indiquer que l'idée à la base était de centraliser un maximum les investissements sur le site de Sart-Hulet afin de maximiser la réussite eu égard à l'étude de Planet bike.

Une mission de la SOGEPA a été lancée, laquelle va redéfinir les besoins et ensuite on lancera les différents sites possibles parce qu'il est, de l'avis de M. le Ministre, plus efficace de tenir compte des pôles sportifs existants et de les renforcer.

Si l'on veut pouvoir répondre au sport de haut niveau de manière efficace et plus rapide, il existe des pôles sportifs existants déjà répartis à travers la Wallonie, à l'exemple de ceux de Liège et de Mons.

M. le Ministre espère lancer l'appel prochainement au niveau du Gouvernement, sur base d'un montant de base de 100 millions d'euros. L'idée est d'identifier les sports pour lesquels il y a un besoin de développement d'infrastructures de haut niveau.

S'il ressort de l'étude que, malgré tout, la mise sur pied d'une installation propre au cyclisme est prioritaire pour le développement sportif en Wallonie, cela se fera.

Une analyse un peu plus fine doit continuer à avancer. Mais, la volonté d'investir massivement dans le sport de haut niveau est toujours bien présente.

En réponse à la question de M. Clersy portant sur l'Hippodrome de Wallonie, M. Ministre indique que les inscriptions budgétaires sont mentionnées pour respecter les conventions qui ont été menées. Le dossier est loin d'être simple. Il pense que, à ce stade, la suppression de la subvention n'est pas possible en l'état et donc l'on continue à avancer.

Il est aujourd'hui impossible de prédire l'avenir de l'Hippodrome de Wallonie.

En ce qui concerne les piscines, M. le Ministre déclare être conscient des difficultés. Il n'y a pas eu beaucoup de projets portés l'année passée, tant pour les piscines que pour les infrastructures sportives de manière globale. La raison est qu'il y a eu en parallèle beaucoup d'appels à projets. La plupart des porteurs de projets se sont concentrés sur les appels à projets et l'on pense que l'on retrouvera un fonctionnement plutôt classique au niveau des autres infrastructures dans le courant de l'année prochaine.

M. le Ministre se dit ouvert à toute « créativité » qui permettrait de solutionner cette problématique. Il a été souligné les aspects liés au montant du subside, au déplafonnement du montant et à la supracommunalité. Des réflexions doivent être menées.

En réponse à M. Furlan, M. le Ministre précise que la question de l'augmentation des coûts le concerne en termes de gestion des infrastructures sportives, mais c'est beaucoup plus large au niveau de l'ensemble des projets menés au sein du Gouvernement wallon.

Ce que l'on a connu l'année passée avec l'inflation est sans commune mesure. On a des estimations avec des décalages de deux ans, où l'on a des surcoûts de plus de 40%.

Il faut garder à l'esprit qu'il y a une autre réalité, à savoir celle du financement. Au niveau des infrastructures sportives, il se fait à enveloppe fermée.

Lorsque l'on lance un appel à projets, si l'on a une promesse de subsides de 60%, par exemple, cela se traduit souvent dans les faits par un montant de subsides plus bas. On travaille aussi à enveloppe fermée dès que le subside a été donné pour éviter un effet boule de neige et non contrôlé des subsides donnés. On doit pouvoir contrôler les divers flux financiers.

C'est pour cela que l'on a voulu travailler en ce sens et tenter de réfléchir à des mécanismes qui permettent, en fonction de l'évolution du dossier, d'adapter à la marge. C'est pour cela également que le décret du 3 décembre 2020 relatif aux subventions octroyées à certains investissements en matière d'infrastructures sportives et abrogeant le décret du 25 février 1999 relatif aux subventions octroyées à certains investissements en matière d'infrastructures sportives permet d'avoir une modification entre l'avant-projet et la promesse ferme de subsides. On peut toujours majorer sur base de l'évolution réelle des prix, dans un cadre maximum. Ainsi, on ne peut pas augmenter de 10% le subside,

mais on essaie de tenir compte un maximum de l'évolution éventuelle de l'estimation entre les deux axes que sont la courbe de principe et la promesse ferme.

On essaie d'initier les réflexions, mais ce n'est pas simple si l'on veut en parallèle maîtriser les réalités budgétaires wallonnes. Cela a été beaucoup plus prégnant l'année passée et mis en évidence de manière significative parce que ce que l'on a connu est sans commune mesure.

En conclusion sur ce point, M. le Ministre est d'avis qu'il faut continuer à réfléchir, mais il n'a pas de solution à proposer dans l'immédiat.

3. Répliques des membres

LES INFRASTRUCTURES SPORTIVES

M. Witsel relève que M. le Ministre a déclaré que toute réflexion était la bienvenue. En ce qui concerne les piscines, il se demande si la constitution d'un groupe de travail réunissant les acteurs de terrain ne serait pas une voie pour tenter de trouver une solution au manque de piscines et pour faire avancer la situation.

M. Furlan confirme que la problématique qu'il a soulevée n'est pas neuve. Il l'a abordée au travers des compétences de M. le Ministre, mais il aurait pu la soulever au travers d'autres compétences. C'est la difficulté que se doit de résoudre les gouvernants entre le travail à enveloppe fermée (lequel permet de garantir qu'un certain nombre de dérapages n'aient pas eu lieu) et la réalité du terrain.

Cela l'amène à se demander si, dans les futures réflexions portant sur l'adaptation de décrets, on ne devrait pas envisager davantage d'assouplissement en la matière. Cela n'a pas d'incidence sur le budget de cette année, mais il conviendrait de faire cheminer l'idée.

M. Beugnies tire le constat que rien n'est fait pour augmenter le nombre de piscines en Wallonie. C'est en tout cas ce que le budget montre et c'est à regretter.

Le problème est pourtant important. L'apprentissage de la natation à l'école est la garantie que, quel que soit le niveau social des enfants, ils pourront apprendre à nager. Pour cela, il faut des piscines en suffisance.

L'intervenant dit avoir noté que M. le Ministre était ouvert à la discussion pour trouver des solutions. Il compte présenter des propositions en ce sens.

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 2023, 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 à la Rapporteuse pour l'élaboration du rapport

La Rapporteuse,

C. MAUEL

Le Président,

R. COLLIN