

**Mercredi 13 novembre à 9 h**

**COMMISSION DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EMPLOI, DE LA  
FORMATION ET DES SPORTS**

**(M. le Ministre Antoine)**

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES**

Jean-Luc CRUCKE sur l'emploi wallon en Flandre

Jean-Luc CRUCKE sur la conjoncture et le chômage

Jean-Luc CRUCKE sur la convention signée entre la Fondation Mons 2015  
et le FOREm

Anne BARZIN sur le bilan du Plan Langues

Interpellation de Véronique Cornet sur la saga de l'estimation des actions  
de BSCA (Brussels South Charleroi Airport S.A.)

Christine DEFRAIGNE sur le départ de Jetairfly de Liège vers Brussels  
Airport

Interpellation de Véronique CORNET sur les nouvelles lignes directrices  
de l'Union européenne relatives aux aides d'Etat aux aéroports et aux  
compagnies aériennes

## Jean-Luc Crucke sur «l'emploi wallon en Flandre»

La presse relatait récemment un événement organisé, par le Forem-Emploi, sur le territoire de Mouscron, où 213 demandeurs d'emploi, dans le cadre d'un speed-meeting, rencontraient une quinzaine d'agences intérimaires flamandes, 184 emplois disponibles ayant préalablement été identifiés pour des personnes peu qualifiées et à l'égard desquelles le bilinguisme n'était pas exigé.

Cette opération a manifestement rencontré un certain succès, plusieurs demandeurs d'emploi ayant décroché un contrat pour l'après-midi même.

Ces activités de rencontre, de type collectif, entre demandeurs d'emploi wallons et pourvoyeurs d'emploi flamand occupent-elles une place privilégiée dans la stratégie du Forem ? Laquelle ? Des moyens budgétaires spécifiques sont-ils libérés ? Lesquels ? Un bilan peut-il être tracé ? Quel est-il ? La méthodologie doit-elle être amplifiée et/ou modifiée ? De quelle manière ?

La Wallonie a souvent été critiquée pour son absence de mobilité des travailleurs. Cette image d'Epinal semble largement avoir évolué ? Les renseignements dont dispose le Ministre, sur les dix dernières années, peuvent-ils en attester ? Quels sont-ils ? Quelle analyse en fait le Ministre et comment accentuer, si besoin en est, la tendance ? Un comparatif avec la mobilité de travailleurs flamands en Wallonie peut-il être fait ?

## **Jean-Luc Crucke sur «la conjoncture et le chômage»**

Sur base d'une enquête interne, l'UWE constatait récemment des signes de reprise en Wallonie, basée sur la progression des exportations, un investissement plus conséquent des entreprises et une amélioration de la confiance des consommateurs. Malheureusement cette embellie pressentie ne semble pas avoir d'effet sur le problème n°1 de la Wallonie : les 265.000 demandeurs d'emploi comptabilisés en septembre et un taux de chômage proche de 12%.

Le Ministre confirme-t-il l'analyse et le constat plat à l'égard des paramètres de l'emploi ?

Comment réconcilier croissance et emploi ? Quelles sont les mesures à prendre pour résorber le mal endémique dont semble souffrir la Wallonie ? Pourquoi les initiatives prises n'apportent-elles pas les résultats escomptés ? Quelle est l'analyse du Ministre ? Quelles sont les thérapies à prescrire ?

## **Jean-Luc Crucke sur «la convention signée entre la Fondation Mons 2015 et le Forem»**

Une convention semble avoir été signée entre le Forem et la Fondation Mons 2015 afin de faciliter le recrutement du personnel dont l'événement et les manifestations pourraient avoir besoin.

Quelle est l'étendue de la convention et quelles en sont les modalités de celle-ci ? Quelles sont les obligations de chacune des parties ?

Quelles sont les catégories de personnel visées par la convention et quel est le volume de l'emploi que devrait générer l'événement ? Quels seront les types de contrat qui seront privilégiés ?

Des formations devront-elles être ouvertes et/ou mises à disposition ? Lesquelles et quelle en est l'ampleur ?

Un défraiement du FOREM est-il prévu ? Lequel ?

## Anne BARZIN sur Le bilan du Plan Langues

Le Plan Langues, lancé il y a trois ans, est un programme destiné à favoriser le développement d'un multilinguisme fonctionnel afin de répondre aux besoins du marché du travail.

Le Plan Langues propose des stages en immersion et des modules d'apprentissage intensifs destinés aux demandeurs d'emploi, des séjours à l'étranger destinés aux jeunes diplômés ou aux rhétoriciens.

En février 2013, vous exprimiez dans la presse la difficulté de trouver des entreprises qui ouvrent leurs portes à un tel processus d'apprentissage.

On ne constate pas un grand engouement de la part des entreprises néerlandophones et germanophones.

Avec l'IFAPME, vous déclariez avoir recruté cinq personnes chargées de rechercher des entreprises acceptant d'ouvrir leurs portes à des personnes en demande de stage.

En effet, l'objectif fixé pour 2014 était le financement de 5500 stages pour les demandeurs d'emploi, soit en école de langue, soit en entreprise.

Au début de l'année 2013, 1300 stages environ avaient été réalisés.

Par ailleurs, l'IWEPS a publié en juin 2013 un rapport sur l'efficacité du plan Langues.

Il en ressort notamment que peu de chômeurs ayant suivi une formation linguistique en ont bénéficié en termes de réinsertion.

Ce faible taux peut être mis en relation avec le nombre restreint de stages en entreprise ayant pu être effectués.

Monsieur le Ministre peut-il nous dire où on en est actuellement au niveau du nombre de stages en entreprises ?

Pensez-vous pouvoir atteindre l'objectif fixé pour l'année 2014 en termes de stages ?

Quelles conclusions tirez-vous du rapport de l'IWEPS sur l'efficacité du Plan Langues ?

Ce rapport vous inspire-t-il quelques ajustements ou mesures correctrices ?

## **Interpellation de Véronique Cornet sur la saga de l'estimation des actions de BSCA**

Un nouveau rebondissement, un de plus, dans cette saga qui n'en finit pas de l'actionnariat de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud.

Le sujet est revenu brusquement dans l'actualité en juin dernier quand l'actionnaire italien Save a montré son intention de grimper de 27,65 à 48,32% au capital de BSCA.

Mais ce dossier remonte bien évidemment à plusieurs années et les conséquences actuelles avaient été annoncées à l'époque.

Je me permets de vous faire un bref rappel des faits Monsieur le Ministre.

En 2008, Monsieur le Ministre, vous reprenez le projet initié par Serge KUBLA de faire rentrer un partenaire privé dans le capital de BSCA détenu pour l'essentiel par des actionnaires publics (SOWAER, SOGEPa, SAMBRINVEST et IGRETEC). Un appel d'offre est lancé et aux termes de celui-ci, l'offre du consortium SAVE – HOLDING COMMUNAL (qui deviendra SA BELGIAN AIRPORT) est retenue.

Début 2009, le CA de la SOWAER adopte un règlement d'intérieur autorisant des délais brefs pour ses convocations et la communication des documents utiles sur les points à délibérer.

Le CA de la SOWAER est convoqué pour le lundi 25 mai 2009 à 9h et celui de BSCA le même jour à 14h30. L'ordre du jour est bien évidemment la signature de la convention d'actionnaires et de la convention de cession des actions de BSCA.

Le vendredi 22 mai 2009 à 23h30, les administrateurs de la SOWAER (certains auraient été informés plus tôt mais là encore, je ne présage de rien !) reçoivent sur leur messagerie mail professionnelle les projets des conventions. Les administrateurs ne découvriront donc les conventions qu'à leur arrivée au CA le lundi 25 mai à 09h.

A l'ouverture de cette réunion, les administrateurs MR feront part de leurs réserves quant à la manière dont ils ont été informés. Mais malgré leurs objections, les conventions seront présentées en séance. Le vote interviendra en faveur des conventions avec un vote contre des administrateurs MR.

Le même jour à 14h30, le CA de BSCA est invité à approuver les conventions et refuse de marquer son accord sur ces dernières.

Le jeudi 28 mai 2009, un nouveau CA de BSCA est convoqué et celui-ci décide d'autoriser sa présidente de l'époque à signer les conventions « pour prise de connaissance ».

L'entrée de BELGIAN AIRPORT dans le CA et le capital de BSCA aura les conséquences annoncées à l'époque. BELGIAN AIRPORT a ainsi pu constater que contrairement à ce que vous leur aviez promis, Monsieur le Ministre, il n'était pas possible de conclure ces conventions de services sans appliquer la loi sur les marchés publics. Dois-je vous rappeler que vous avez aussi usé de votre veto pendant près de 10 mois pour vous opposer à la désignation d'un administrateur délégué...

Et la saga est relancée depuis quelques mois...

Le 14 juin 2013, BELGIAN AIRPORT notifie à la SOWAER sa levée de l'option pour l'acquisition de 2.580 actions de BSCA pour le prix de 10.851.496 euros (calculé sur base d'une formule convenue à l'article 8.6 e dans la convention qui les lie).

Ce coût estimé trop faible par la SOWAER, le CA de cette instance décide le 20 juin 2013 de faire procéder à l'évaluation du prix de l'action en interne. Cette évaluation sera présentée au CA du 2 juillet. Verdict: le prix de l'option devrait se situer à dire d'expert entre 30.000.000 et 40.000.000 d'euros au lieu des 10.851.496 euros calculés par la formule. La SOWAER notifiera à BELGIAN AIRPORT sa décision de recourir à l'expertise.

BELGIAN AIRPORT de son côté, considère que la convention d'actionnaires n'autorise le recours à la fixation du prix par un expert que si les deux parties le demandent et refusera de s'associer au choix de l'expert.

La SOWAER a obtenu sur requête unilatérale présentée au Président du Tribunal de commerce la désignation de l'expert. BELGIAN AIRPORT a fait tierce opposition à l'ordonnance prononcée et la décision a été confirmée. Degroof Corporate Finance est ainsi désigné pour déterminer le prix d'achat des 2.580 actions ambitionnées. Dans la foulée, BELGIAN AIRPORT a interjeté appel de cette décision. L'actionnaire exigeait une procédure d'arbitrage afin de vérifier la procédure, à savoir si l'expert financier DCF pouvait bien être désigné via une ordonnance de justice. Ce dossier devrait être tranché en appel en février 2014.

On peut lire dans la presse de ces derniers jours, qu'après relecture approfondie de la convention d'actionnaires par diverses instances wallonnes (dont votre cabinet et la Sowaer), Belgian Airport aurait toutes les chances de gagner cette action judiciaire ! Est-ce bien la lecture que vous portez de ce dossier Monsieur le Ministre ? Quels sont les éléments qui vous permettent aujourd'hui d'arriver à cette



conclusion ? Pourquoi alors avoir intenté tout ce processus alors que le résultat pourrait en être identique ?

L'expertise demandée à DCF coûterait quelques 200.000 EUR. Ce coût devait être supporté par BSCA, selon la convention d'actionnaires. Mais revirement de situation là aussi, vous auriez annoncé Monsieur le Ministre qu'une moitié de la facture de DCF serait prise en charge par votre cabinet et le solde par la Sowaer! Monsieur le Ministre, ces informations sont-elles bien exactes ? Pourquoi ce revirement de position ? Cela ne pose-t-il pas de problème légal de ne pas respecter la convention d'actionnaires ? Sur quelle base vous appuyez-vous ? Est-ce bien le montage envisagé pour payer cette expertise ? Par ailleurs, quels objectifs poursuivez-vous? Votre stratégie n'est-elle pas d'obtenir le soutien de l'aéroport dans ce dossier ?

Si la SOWAER perd ce litige, il va sans dire que le préjudice va être énorme et va avoir des conséquences plus que dramatiques pour l'aéroport. Celui-ci pourrait se situer entre 20 et 30 millions d'euros selon mes informations. Votre engagement de mettre le produit de cette vente à disposition de BSCA pour son développement futur sera donc amputé (si tant est que l'Europe accepte ce principe). Et SAMBRINVEST, qui a obtenu l'engagement de la SOWAER de racheter ses parts dans BSCA pour le prix de l'option, voit s'échapper une belle plus-value.

## **Christine Defraigne sur Jetairfly quitte Liège pour Brussels Airport**

Ce mardi 5 novembre 2011, le journal l'Echo nous apprenait que la compagnie aérienne Jetairfly a décidé de ne plus desservir Tel Aviv au départ de l'aéroport de Liège, et ce, dès l'été 2014.

Dès lors, « dès l'été prochain, les trois vols hebdomadaires qui relient actuellement Liège à la ville israélienne seront rapatriés à Brussels Airport ».

Confirmez-vous cette information ?

Quelles sont les causes réelles sachant que des compagnies de fret israéliennes travaillent à partir de Liège ce qui génère normalement des synergies ?

Cette décision aura-t-elle des répercussions sur le personnel de l'aéroport de Liège ?

D'autres compagnies ont-elles fait part d'intentions similaires ?

## **Interpellation de Véronique Cornet sur les nouvelles lignes directrices de l'UE relatives aux aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes**

Les aéroports régionaux sont des acteurs majeurs du développement et du redéploiement économiques de la Région et de grands pourvoyeurs d'emploi. Nous devons donc leur accorder toute notre importance.

Une communication de la Commission européenne a présenté récemment les lignes directrices de l'Union Européenne relatives aux aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes.

Déjà en 2012, un document fixant de nouvelles lignes directrices pour l'octroi d'aides d'Etat dans le secteur du transport aérien précisait qu'aucune compagnie ne pourrait bénéficier d'aide au démarrage dans un aéroport régional.

La Commission estime aujourd'hui que la densité des aéroports régionaux dans certaines régions de l'Union a conduit à une surcapacité des infrastructures aéroportuaires. A l'avenir, les aéroports devraient être capables de supporter leurs coûts opérationnels et les aides aux investissements ne devraient être disponibles que pour financer des aéroports viables.

L'environnement commercial du secteur aéronautique a fortement changé ces dix dernières années. La Commission a donc tenu compte de cette évolution et fournit des indications sur la manière dont les États membres peuvent soutenir les aéroports et les compagnies aériennes dans le respect des règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Le but de cette réforme en la matière est de préserver selon la Commission une concurrence équitable quel que soit le 'business model' des différents acteurs – qu'ils soient des compagnies aériennes nationales ou des transporteurs 'low cost', des grandes plateformes aéroportuaires ou des aéroports régionaux.

Les principales nouvelles lignes directrices sont les suivantes:

1. Les aides d'État aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires sont autorisées s'il existe un réel besoin en matière de transport et si l'aide publique est nécessaire pour garantir l'accessibilité d'une région. Les aides à l'investissement, soumises à des taux variables selon la taille de l'aéroport : ceux de plus de 3 millions de passagers par an ne pourront bénéficier d'aides que sous la forme d'avances remboursables et ceux de plus de 5 millions de passagers par an en seront exclus.

2. En ce qui concerne les aides au fonctionnement en faveur des aéroports, qui ne sont pas autorisées par les lignes directrices actuelles, la Commission propose d'autoriser ce type d'aides pendant une période transitoire de 10 ans sous certaines conditions. Les aides opérationnelles visant à financer les pertes des seuls aéroports de moins de 3 millions de passagers ne seront plus autorisées qu'au cours d'une période transitoire de dix ans, soit jusque fin 2023, les activités non économiques n'étant pas concernées par ces aides : le contrôle aérien, la police, les douanes ou la sûreté.
3. Les aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes pour lancer une nouvelle liaison aérienne sont autorisées pour autant qu'elles restent limitées dans le temps. Dans le projet de nouvelles lignes directrices, les conditions de compatibilité des aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes ont été simplifiées et adaptées afin de tenir compte de l'évolution récente du marché. Les aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes et qui sont attribuées aux compagnies qui les opèrent ne seront autorisées que pour les aéroports de moins de 3 millions de passagers. Les aides liées au marketing d'une nouvelle ligne ou à des investissements dans l'aéroport par lesdites compagnies devront faire l'objet d'un plan d'affaires démontrant la rentabilité de la liaison dans les 24 mois.

Les aéroports wallons risquent donc d'être exclus des possibilités d'aides : l'aéroport de Charleroi a largement dépassé le seuil des 5 millions de passagers par an et celui de Liège se situe dans le Top 10 des aéroports cargo en Europe. Pourtant, le développement régional était une priorité de la Commission européenne. Aujourd'hui, c'est tout le contraire. Une évaluation de l'ampleur de l'enjeu en Région wallonne est-elle prévue ou a-t-elle déjà été réalisée Monsieur le Ministre ? Cela me semble primordial afin de pouvoir évaluer la situation ?

Seuls les aéroports flamands profiteront de ces nouvelles règles, Ostende et Anvers auraient ainsi déjà notifié à la Commission des « aides au démarrage » pour de nouvelles lignes aériennes et l'aéroport d'Anvers-Deurne, une aide à l'investissement.

La Commission européenne a par ailleurs invité les parties intéressées à lui présenter leurs observations sur la révision de ces règles. Cette démarche consultative est plus qu'importante pour la Wallonie et doivent être formulées pour le 25 septembre prochain. Quelles sont les remarques qui ont été émises Monsieur le Ministre ? Pourriez-vous nous en faire le détail ? Celles-ci ont-elles déjà été transmises à la Commission ?

Le Gouvernement wallon a-t-il exigé un certain nombre de clarifications de la part de la Commission européenne ? Je pense notamment au regard des activités que la Commission qualifie de « non économiques » ? En effet, la liste d'exemples qu'elle

fournit à ce sujet laisse planer le doute sur son appréciation de plusieurs activités pourtant qualifiées comme telles par la Cour de justice (ex : services de protection contre l'incendie, sécurité de l'exploitation, etc.).

De plus, l'étendue et la pertinence de l'obligation de notification mérite d'être précisée car les termes utilisés peuvent être sources d'interprétations diverses. Je pense également aux aéroports spécialisés dans le fret, et à la manière dont seront transposées les conditions de compatibilité (qui seraient alors examinées au cas par cas d'après le projet).

Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous préciser l'état de ce dossier ?

Sur base des observations qu'elle aura reçues, la Commission adoptera des lignes directrices révisées au début de 2014. Ces remarques revêtent donc un caractère plus que nécessaire.