



Le 12 juin 2024

MÉMOIRE DES PORTS AUTONOMES WALLONS

Préalablement à la constitution du prochain Gouvernement wallon, les Ports autonomes wallons (PAW) ont rédigé le présent mémoire pour faire part de leurs recommandations concernant le secteur portuaire, en soulignant les enjeux nationaux et européens en termes d'économie, de mobilité et d'écologie.

Les Ports autonomes wallons (PAW) sont des Unités d'Administration Publique de type 2 développées à l'initiative de la Région wallonne. Ils visent à organiser la gestion des activités économiques et industrielles qui utilisent et jouxtent la voie d'eau en Wallonie. Ils sont au nombre de 4. Ils dépendent actuellement du Service Public Mobilité et Infrastructures.

Ils jouent un rôle crucial dans de nombreux secteurs : le développement économique, la promotion de la compétitivité de la Wallonie en général et de leurs territoires respectifs en particulier, la transition écologique et le transport par voie d'eau.

En matière économique, les ports wallons accueillent un large éventail d'activités. Ils représentent avant tout une très conséquente activité industrielle. La pétrochimie, l'agro-alimentaire, l'automobile, la production et la distribution d'énergie, les produits métallurgiques, les matériaux de construction, les produits agricoles, les combustibles solides, les minerais, les marchandises diverses y ont recours.

Le tourisme fluvial fait également partie de leur sphère d'activités (hôtels, haltes, relais de nature touristiques mais situés en bordure de la voie d'eau).

Les PAW représentent, par conséquent, un énorme potentiel en matière de création d'emplois et d'investissements. Il est indiscutable que l'activité portuaire wallonne est source d'incidence économique significative en termes d'emplois (effets directs), en aval de la chaîne d'approvisionnement (effets indirects), et sur l'économie au sens large (effets induits).

En outre, les Ports autonomes wallons sont des organismes rassembleurs et fédérateurs pour de multiples acteurs et secteurs économiques.

Aujourd'hui, les missions des PAW sont à la fois plurielles et stratégiques. Pour les entreprendre et les développer, il est impératif de leur conférer une plus grande agilité en agissant sur la simplification administrative, comme le suggèrent les recommandations et les directives européennes.

Les PAW suggèrent que le Gouvernement procède à une série d'adaptations aptes à favoriser et faciliter leur fonctionnement. Ces adaptations sont les suivantes :

- **La reclassification de leur statut juridique par leur passage d'UAP de type 2 en UAP de type 3.**

Le décret wallon du 15 décembre 2011 portant sur l'organisation du budget, de la comptabilité et du rapportage des unités d'administration publique wallonnes, plus communément appelé « décret WBFIN », ainsi que ses arrêtés, constituent le droit comptable public wallon. Ces textes légaux et réglementaires ont été adoptés en application du SEC 2010¹.

Ce décret reprend, dans son annexe, une énumération de tous les organismes et fonds qui ne sont pas repris dans le budget général des dépenses de la Région wallonne, mais font partie du périmètre de consolidation avec un impact sur le solde de financement et sur la dette publique de la Région wallonne. L'appartenance à ce périmètre de consolidation répond à des critères précis imposés par le SEC.

Ce décret a classé les organismes selon les types suivants :

1. **Sont de type 1**, les organismes qui sont soumis directement à un Ministre de tutelle et dont la gestion courante est confiée à des fonctionnaires désignés ou à des mandataires ;
2. **Sont de type 2**, les organismes qui sont gérés de manière autonome par les organes de gestion désignés conformément à leur statut juridique, sans préjudice des pouvoirs de tutelle et de contrôle du Gouvernement ;
3. **Sont de type 3**, les organismes qui sont administrés conformément au Code des sociétés et des associations et qui subissent une influence déterminante de la Région wallonne,
 - soit en concluant avec elle un contrat de gestion,
 - soit que la Région désigne, directement ou indirectement plus de la moitié des membres de leur organe d'administration, de gestion ou de direction,
 - ou qu'elle désigne une ou plusieurs personnes chargées d'exercer la tutelle administrative en leur sein,
 - soit qu'elle détient, directement ou indirectement, la majorité du capital social,
 - soit qu'elle dispose, directement ou indirectement, de la majorité des voix attachées aux parts émises par l'organisme constitué sous forme de société.

A l'entrée en vigueur de ce décret, les PAW ont été classés en type 2 alors qu'ils répondent indubitablement aux critères des organismes de type 3 et auraient dû être versés dans cette catégorie.

En effet, à la lecture de l'annexe au décret précité, on constate d'abord que les organismes de type 1 et 2 ont des activités relevant d'une seule administration publique, ce qui n'est pas le cas des Ports autonomes.

Par ailleurs, eu égard à la réglementation européenne en matière d'aides d'état, les organismes relevant du type 1 et du type 2 ont des obligations de services publics et relèvent du secteur non-marchand. Ce n'est, à nouveau, pas le cas des Ports autonomes wallons qui relèvent du secteur marchand. En raison de leur classement erroné en type 2, les PAW sont amenés à se justifier pour des services publics qu'ils n'assurent pas.

¹ Soit le Système Européen des Comptes nationaux et régionaux dans l'Union européenne, au sens du Règlement (UE) n° 549/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013

Enfin, les ports sont assujettis à l'impôt des sociétés et assujettis complets en matière de TVA. Toutefois, les organismes relevant des types 1 et 2 ne sont pas assujettis à l'impôt des sociétés (comme le FOREM par exemple).

La classification en type 2 ne correspond pas aux particularités des Ports et les conséquences négatives en sont nombreuses. Les PAW sont des entreprises, elles ont donc besoin d'être AGILES et réactives, pour répondre aux besoins du marché et favoriser le développement de la Wallonie.

Au vu de ce qui précède, les PAW demandent une reclassification dans l'annexe du décret WBFIN afin de devenir des organismes de type 3.

Les avantages sont significatifs, permettant notamment une gestion administrative simplifiée, adaptée, efficace, en conformité avec leur statut de société tel qu'imposé par le droit européen. Elle permet de réaliser, de surcroît, une économie certaine, eu égard aux coûts induits et inutiles qu'engendre l'actuelle classification (par simplification du reporting et réduction des délais d'engagements notamment).

De manière tout à fait claire, **cette modification n'a aucun impact sur le financement régional et n'engendre donc pas de frais pour la Wallonie**. Elle n'exonère pas les Ports autonomes des contrôles internes, le respect des normes de l'International Standard on Auditing (ISA) étant applicables à toute organisation aussi bien publique que privée. Ces normes ISA sont acceptées par l'International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAI) dont la Cour des Comptes de Belgique fait partie.

- **La création d'un statut et d'un référentiel social spécifiques aux PAW**, incluant, de facto, une autonomie de la gestion du personnel accrue. Les PAW ont, en effet, un fonctionnement spécifique et un besoin en personnel expert, qui combine plusieurs fonctions. Le statut de société des PAW implique un cadre d'engagement différent du service public en tant que tel. Les PAW ont donc besoin d'une souplesse décisionnelle, sans être contraints de s'embarasser des procédures classiques et chronophage propres au service public. Il conviendrait donc que le code de la fonction publique soit à tout le moins **adapté**.
- **Une souplesse accrue dans l'auto-financement des PAW**. Les PAW souhaitent bénéficier de plus de **souplesse**, notamment en matière de fixation des redevances des concessionnaires. L'arrêté qui définit les contraintes en matière de redevances n'est pas adapté à la réalité de terrain. Les PAW sollicitent donc une autonomie accrue dans la fixation des redevances, à l'image des Agences de Développement Territorial (ADT)
- **Un ancrage accru dans les bassins économiques de chaque PAW**, en étroite collaboration avec les acteurs locaux (ADT). Cette dynamique locale est indispensable pour la stratégie portuaire et foncière. Pour ce faire, **des conventions structurelles de collaboration** doivent être mises en place, notamment en termes de mutualisation.
- **Une analyse de l'opportunité d'une cotutelle Mobilité et Economie** eu égard aux enjeux économiques liés à l'activité portuaire.
- **Le renforcement du tourisme fluvestre**². Les PAW saluent la volonté marquée par la réforme du Code wallon du Tourisme de renforcer le tourisme comme moteur de l'économie. Comme

² Qui concerne la voie d'eau et ses berges.

le Conseil du Tourisme et le CESE Wallonie, ils indiquent qu'il s'agit d'une matière transversale ayant des liens avec d'autres compétences (social, aménagement du territoire, ruralité...). Les PAW demandent le développement et la remise à niveau d'infrastructures pour le développement du tourisme fluvestre.

- **La mise à gabarit des écluses, l'automatisation des écluses et des horaires d'ouverture élargis** pour permettre le passage des péniches de 3.000T et faciliter la logistique par voie d'eau. Les PAW se réjouissent du fait que le réseau navigable en Wallonie soit parsemé d'écluses dont la plupart peuvent désormais accueillir des bateaux de classe V, soit 3.000T (Basse Sambre et Sambre Centrale), voire de classe VI, soit jusqu'à 9.000T (Meuse moyenne et Canal Albert). Ils se félicitent de la remise en service après mise à gabarit (classe V) du Canal Pommeroeul-Condé, qui permet de finaliser la « mise à gabarit minimale de classe Va » de la « dorsale fluviale wallonne ». Toutefois, pour que ce réseau soit opérationnel, les PAW demandent que soient impérativement réalisés les travaux nécessaires.
- **Une adéquation entre les objectifs définis et les moyens octroyés** pour les mettre en œuvre (notamment en termes de moyens humains, fonciers et financiers).

Entre 2020 et 2023 les mesures suivantes ont été prises à l'égard des PAW. Prises de manière cumulative, elles provoquent de graves difficultés :

- (1) Arrêt des aides externes en personnel par suite de la décision de la Cour des Comptes de ne plus permettre la mise à disposition des ingénieurs du SPW auprès des PAW, ce qui a entraîné une nécessité d'engagement interne ;
- (2) Interdiction d'engager du personnel par décision du Gouvernement wallon ;
- (3) Suppression des subventions de fonctionnement ;
- (4) Refus de mise en concession de nouveaux terrains, ce qui grève les recettes propres ;
- (5) Absence totale de révision des dispositions réglementaires sur les redevances (figurant dans un arrêté jamais mis à jour depuis la création de chacun des PAW) ;
- (6) Absence d'indexation des subsides du plan quinquennal alors que les coûts des travaux ont, eux, fortement augmentés.

Enfin, aucune contrepartie financière n'a été octroyée pour les « missions de service public » qu'exige cependant la Commission Européenne.

- **La mise aux normes des terrains mis à disposition des PAW** par la Région wallonne, qui en est propriétaire. La mise aux normes de ses propres terrains par la Région wallonne vise à permettre leur exploitation sans devoir faire supporter les coûts de dépollution éventuels aux concessionnaires ou aux PAW eux-mêmes. Ces assainissements doivent avoir lieu en application du Décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols (type IV-économique pour un usage économique ou type V pour un usage industriel).
- **La mise en place d'aides financières et d'incitants spécifiques pour les opérateurs qui souhaitent augmenter le report modal.** Ces mesures boosteront le passage du fret camion au fret fluvial ou ferroviaire et compenseraient en partie les surcoûts liés aux ruptures de charges. Le report modal constitue une pierre d'angle dans la réduction de l'empreinte carbone de notre activité économique, donc constitue un élément cardinal de la lutte contre le réchauffement climatique. Le report modal est également déterminant dans la réduction du trafic routier (donc de toutes les charges qui pèsent sur l'entretien des routes), du bruit et de la pollution.

- **La prise en charge du précompte immobilier de ses propres terrains par la Région wallonne.** Les terrains remis en gestion aux ports et concédés aux entreprises par le biais d'un contrat domanial restent la propriété de la Région. Initialement, les PAW n'étaient pas soumis au précompte immobilier jusqu'au moment où l'échelon fédéral a décidé de les y soumettre. Dans le contexte budgétaire mieux décrit plus haut, les PAW ne sont pas en mesure de prendre à leur charge les impositions en matière de précompte immobilier. Les PAW souhaitent qu'un mandat leur soit donné pour la gestion et l'exploitation des terrains leurs confiés par la Région wallonne, clarifiant le fait que les ports ne se comportent pas en propriétaires, **mais agissent au nom et pour le compte de la Région qui demeure propriétaire de ses terrains** et qui, par conséquent, est en charge du paiement du précompte immobilier.
- **L'application, pour les PAW, du régime d'exemption en matière d'aides d'état, tel que prévu par l'Union Européenne.** Les ports fluviaux bénéficient en effet du régime d'exemption par catégorie suite à l'adoption du règlement européen (UE) 2017/1084 modifiant le règlement européen (UE) n° 651/2014. Les pays de l'Union européenne peuvent procéder à des investissements publics sans contrôle préalable de l'Union jusqu'à concurrence de 50 millions d'euros (y inclus la valeur foncière des terrains). La non-application de ce régime par la Région wallonne constitue un point névralgique car elle peut mener à un paiement par les PAW à la Région wallonne d'une sorte de « loyer » pour les terrains qu'elle met cependant en gestion aux Ports. En outre, la non-application de ce régime d'exemption préjudicie les PAW : ce régime, correctement appliqué dans les pays voisins, permet à leurs ports d'être plus compétitifs, ce qui provoque une concurrence défavorable aux Ports situés en Région wallonne.
- **Une concertation sur les modalités juridiques, financières et stratégiques, concernant déploiement des stations multicarburants et la mise à disposition d'électricité à quai.** Les PAW demandent la définition d'un cadre (mode de financement, tarifs de revente...) clair au regard du règlement (UE) 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR). Les PAW saluent l'étude menée en 2022 par le SPW sur la nécessité de rendre disponibles des carburants alternatifs dans les principaux ports de Wallonie, mais ils déplorent que, depuis lors, leurs questions sur les modalités pratiques soient restées sans réponses, bloquant de fait toute avancée, tant pour nous conformer aux obligations européennes que pour offrir des services adéquats à nos bateliers.

Bart Jourquin
Président
Port autonome du Centre et de l'Ouest

Christian Laurent
Président
Port autonome de Charleroi

Willy Demeyer
Président
Port autonome de Liège

Fabian Martin
Président
Port autonome de Namur