



Rencontres sectorielles INTRODUCTION

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

INSTANCE BASSIN ENSEIGNEMENT QUALIFIANT - FORMATION PROFESSIONNELLE - EMPLOI DE LIÈGE

Table des matières

Introduction	1
Méthodologie	1
Synthèse de la rencontre	2
Éléments généraux	2
Focus sur le secteur de l'Industrie	3
Focus sur le secteur de la Logistique	4
Focus sur le secteur de la Construction	6
Conclusions et perspectives	8
Annexes	9
Liste des participants	9

Introduction

L'Instance Bassin EFE de Liège a décidé d'organiser des rencontres sectorielles afin de connaître les besoins du terrain. En effet, cette démarche permettra d'avoir une vision claire de la situation sur le bassin liégeois pour alimenter les réflexions et les travaux (pôles de synergies, thématiques communes et métiers prioritaires, ...) ainsi que pour anticiper les besoins futurs (à moyen terme).

Pour commencer, ce travail se centrera en 2021 sur les secteurs de l'Industrie, de la Logistique et de la Construction. Afin d'établir un lien entre ces trois secteurs, une introduction autour du Green Deal est proposée avec l'intervention de Monsieur Marc TARABELLA (Député européen).

Dès 2022, cette dynamique se poursuivra autour d'autres secteurs.

Méthodologie

Le choix des secteurs se base sur leur importance stratégique pour le bassin : opportunités d'emploi, nombre de postes de travail, nombre d'options dans l'enseignement, nombre de formations, croissance/expansion du secteur, ... Indépendamment de cela, l'Instance Bassin EFE de Liège souhaite soumettre certaines problématiques transversales à l'expertise des participants, telles que les évolutions technologiques/numériques (digitalisation), les apparitions/disparitions/mutations de métiers, l'orientation (scolaire, professionnelle et tout au long de la vie), la valorisation des filières et des métiers techniques, la mutualisation des équipements et des infrastructures (à l'école et dans les formations), ...

La rencontre introductive du 3 mars 2021 s'est articulée autour du *Green Deal*¹ et des défis lancés aux secteurs de l'Industrie, de la Logistique et de la Construction. Les interventions de Monsieur Marc TARABELLA (Député européen) et des experts sectoriels ont permis de faire émerger les différentes thématiques à aborder lors des journées de réflexion qui seront organisées pour chacun de ces secteurs.

Les experts sectoriels identifiés sont les suivants :

- Monsieur Benjamin BLAISE (Basse-Meuse développement²) pour le secteur de l'Industrie ;
- Messieurs Bernard PIETTE (Logistics in Wallonia³) et Bernard VAN GORP (Centre de compétence Forem Logistique⁴) pour le secteur de la Logistique ;
- Monsieur Paul-Philippe HICK (Chambre de la Construction de Liège⁵) pour le secteur de la Construction.

Cette rencontre était accessible à toute personne intéressée par le sujet et/ou les secteurs concernés.

¹ Plus d'informations : https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr

² Plus d'informations : <https://www.bassemeuse.be/fr>

³ Plus d'informations : <https://www.logisticsinwallonia.be/fr>

⁴ Plus d'informations : <https://www.leforem.be/centres-de-competence/logistique-liege.html>

⁵ Pour plus d'informations : <https://www.ccl.be/>

Synthèse de la rencontre

Éléments généraux

Le *Green Deal* est une feuille de route qui a pour objectif de rendre l'Union européenne plus durable sur les trois dimensions suivantes : sociale, économique et environnementale. Pour ce faire, une nouvelle stratégie de croissance doit être mise en œuvre afin que l'Union européenne soit efficace dans l'utilisation de ses ressources et la nullité de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Le plan d'actions met en évidence l'économie circulaire (avec une meilleure gestion des déchets), la restauration de la biodiversité et la réduction de la pollution, ... Ce plan d'actions présente les investissements nécessaires et les instruments de financement disponibles. Il explique également comment garantir une transition juste et inclusive.

Une législation européenne sur le climat doit transformer cet engagement politique en obligation légale. D'ailleurs, la Commission européenne insiste pour que chaque secteur de l'économie contribue de manière utile à cette amélioration.

Un cadre juridique est fixé pour les années 2021-2027 avec une mobilisation de 750 milliards d'euros autour de trois piliers⁶ : le fond de transition équitable (40 milliards d'euros), le programme *Just transition* (30 milliards d'euros d'investissement) et les prêts de la Banque européenne d'investissement pour le secteur public.

Un autre élément est de travailler avec des partenaires internationaux pour améliorer les normes environnementales mondiales.

Ces efforts bénéficieront à trois types d'acteurs :

- Les citoyens en facilitant les possibilités d'emploi dans les secteurs en transition, en offrant des possibilités de reconversion, en améliorant l'efficacité énergétique des logements, ...
- Les entreprises en soutenant les transitions vers des technologies à faible densité de carbone, en créant des conditions attrayantes pour les investisseurs publics et privés, en facilitant l'accès aux prêts et aux aides financières, en investissant dans la création de nouvelles entreprises telles que des PME ou startups, en investissant dans des activités de recherche et d'innovation, ...
- Les États membres en soutenant la transition vers des activités à faible densité de carbone, en créant de nouveaux emplois dans l'économie dite verte, en investissant dans des transports publics durables, en investissant dans les sources d'énergies renouvelables, en améliorant la connectivité numérique, ...

⁶ Plus d'informations : https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/actions-being-taken-eu/just-transition-mechanism_en

Focus sur le secteur de l'Industrie

Intervention de Monsieur Marc TARABELLA (député européen)

La nouvelle stratégie vise à aider le secteur de l'Industrie à mener une double transition vers une neutralité climatique d'ici 2050 et un leadership numérique qu'on a un peu perdu⁷. Cette transition s'articule autour de diverses priorités et actions : préserver la compétitivité de l'industrie européenne par rapport aux concurrents mondiaux, moderniser et décarboniser les entreprises fortement consommatrices d'énergie, devenir plus verte-compétitive-circulaire, ...

Un autre élément est de renforcer l'indépendance de l'industrie européenne. En effet, le recours excessif aux importations de matériaux et d'équipements entraîne un affaiblissement progressif de l'industrie européenne. La crise sanitaire a mis cela en lumière (ex : approvisionnement des masques). Il est donc nécessaire de relocaliser et de réinvestir dans des secteurs productifs dont on aura fortement besoin à l'avenir.

La Commission européenne prévoit de mettre en œuvre une nouvelle stratégie industrielle de l'Union Européenne en matière d'acier propre⁸, de mobilité durable et intelligente, d'un mécanisme d'ajustement des carbones aux frontières⁹, ...

Questions de Monsieur Benjamin BLAISE (Basse-Meuse Développement)

Les industries - et particulièrement les PME - vont devoir adapter en profondeur leurs processus de production. Cela va impliquer de facto de nouveaux besoins en termes de compétences et de qualification des travailleurs. Comment va-t-on pouvoir accompagner - notamment en matière de formation - ces entreprises, ces travailleurs et ces futurs travailleurs afin d'éviter une véritable « fracture professionnelle » ?

L'Europe est attentive à ce que la transition vers une économie neutre sur le plan énergétique se fasse d'une manière juste sur le plan social, sans laisser personne sur le côté. Pour ce faire, un fonds de 7,5 milliards d'euros a été débloqué pour aider les différents États membres et entités à financer :

- La formation des travailleurs et futurs travailleurs pour un développement des connaissances et des compétences qui leur permettent de se maintenir ou d'accéder au marché de l'emploi de demain (marché de l'emploi qu'on sait de plus en plus évolutif) ;
- Le développement des PME, des startups et des pépinières d'entreprises ;
- Les investissements conduisant à l'utilisation d'une énergie propre.

Alors, certes 7,5 milliards d'euros à l'échelle de l'Union Européenne cela peut paraître peu (quand on sait que cela représente 450 millions de citoyens). Il ne faut pas oublier que cet argent de l'Europe est destiné à impulser des initiatives et que c'est finalement aux États membres de se mobiliser et de cofinancer (notamment les équipements performants destinés à former les jeunes). Il y a un effort à produire de la part des différents États membres et des politiques pour développer les matières qu'ils ont en charge localement (dans ce cas-ci : l'enseignement et la formation).

⁷ « Les États-Unis inventent, la Chine copie et l'Europe réglemente » (Madame MARCHEGA, Business Europe).

⁸ Soutien dans l'investissement de technologies de pointes qui conduiraient à un processus d'élaboration d'un acier zéro carbone.

⁹ Il s'agit de réduire les fuites de carbone, compatible avec les règles mondiales de régularisation du commerce. Si on démantèle les industries sidérurgiques européennes pour aller les reconstruire ailleurs, alors certes l'Europe améliore ses règles en matière d'émission de gaz à effet de serre, mais elle dépend d'autres acteurs dont le produit ne répond pas forcément aux critères imposés.

Aujourd'hui, en Wallonie nous avons des centres de pointe pour se former (ex : Technifutur, Construform, Autoform, le centre des métiers de bouche de Villers le Bouillet, ...). Nous avons également la validation des compétences et d'autres outils intéressants. Mais, d'un autre côté, l'alternance demeure encore sous développée si l'on observe ce qui se passe chez nos voisins germanophones, allemands ou suisses. Les écoles et les entreprises restent encore trop cloisonnées. En résumé, des efforts ont été faits, mais il reste d'énormes progrès à faire pour développer ces liens entre écoles, centres de formation et entreprises.

On touche ici un débat sensible évidemment. Certains diront que l'enseignement n'est pas destiné à formater les élèves au monde du travail. Cependant, l'enseignement doit pouvoir former les futurs citoyens ; or, les contacts des élèves (qu'ils soient issus de l'enseignement général, technique ou professionnel) avec le monde réel et les entreprises ne peuvent-que être bénéfiques à l'apprentissage de savoirs et savoirs-être indispensables à la vie en société. Il faut naturellement que tout le monde joue le jeu, l'entreprise également en proposant de vrais stages dignes d'intérêt.

La Wallonie est un petit territoire à l'échelle de l'Europe, ce qui ne nous a pas empêché de disperser les centres de compétences un peu partout (ex : les métiers du froid à Arlon). Cela n'aide pas quand on sait que le wallon a tendance à être casanier. Après coup c'est plus facile d'analyser, mais cela aurait sans doute mieux de centraliser les centres de compétences, ce qui aurait permis de se former à tous les métiers en un lieu central de la Wallonie.

L'alternance - comme vous l'avez dit - est sans doute un levier (parmi d'autres) encore sous-développé. Une autre grande problématique - pour l'enseignement technique et la formation professionnelle - est celle du désintérêt des jeunes pour les métiers techniques, inexactement perçus ou encore trop souvent rattachés à leur passé (à l'industrie d'hier dans le cas présent).

Un autre problème est soulevé. Développer la connaissance des métiers par les jeunes est essentiel. Marc Tarabella cite quelques initiatives intéressantes : *Worldskills Belgium*, les *Startech's Days*, ... Il faut développer l'orientation, la connaissance des métiers en amont, vers 14-15-16 ans, quand le jeune ne sait pas ce qu'il va faire, pour éveiller les vocations à ce moment-là ! L'enseignement doit donner un maximum de chances au jeune de se réaliser, que ce soit par la culture, par le sport ou par l'ouverture sur le monde extérieur/à la société. Il faut donner la chance aux jeunes de trouver un travail et de ne pas devenir des « NEETs ».

Focus sur le secteur de la Logistique

Intervention de Monsieur Marc TARABELLA (député européen)

Le secteur de la Logistique représente un quart des émissions des gaz à effet de serre, mais le *Green Deal* vise une réduction de 90% d'ici 2050 en utilisant différents modes de transports (intermodalité).

La transition est remise en question par la chaîne d'approvisionnement des métaux. En effet, la construction d'éoliennes nécessite de recourir à certains métaux et d'utiliser des technologies qui vont de plus en plus reposer sur des matières premières critiques (ex : lithium, cobalt, tungstène, ...), que l'on trouve en dehors de l'union européenne et dont d'autres acteurs mettent la main dessus. Il est donc important de mettre l'accent sur l'approvisionnement plus responsable en matières premières avec les entreprises qui doivent d'une part envisager l'atténuation et l'évaluation des risques et d'autre part veiller meilleure traçabilité tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Questions de Monsieur Bernard PIETTE (Logistics in Wallonia)

La communication sur le Green Deal mentionne que, à l'horizon 2050, l'Union Européenne doit arriver à une absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. L'utilisation d' « émission nette » implique-t-il que des mécanismes de compensation des émissions seront toujours à l'œuvre ? Si oui, n'est-ce pas reporter le problème soit géographiquement vers d'autres zones de la planète soit temporellement vers les générations futures ?

D'un point de vue géopolitique, les effets du réchauffement climatique sont beaucoup plus graves dans les zones qui sont les plus pauvres du monde, dont on se sert parfois comme de poubelles. D'ailleurs, certaines îles sont menacées de disparition. Si les mesures ne sont pas prises avec les mêmes contraintes au niveau mondial (cf. Les Accords de Paris), alors les efforts menés en Europe seraient insuffisants.

Des compléments de réponse seront apportés (notamment avec le concept d' « émission nette ») en consultant des membres de la Commission du transport et de l'environnement.

Le transport et la logistique sont encore trop souvent vus par les entreprises comme un poste de coût et non comme un levier de différenciation. Dans cette course au prix, un élément non négligeable reste le dumping social auquel la Commission a soigneusement évité de s'attaquer pour le moment dans le secteur du transport notamment sous la pression des pays de l'ancien bloc de l'Est. Comment voyez-vous cette situation évoluer ?

Une amélioration est intervenue au niveau du dumping social, mais qui n'est pas suffisante. Au niveau de l'Europe, pour certains il n'y a pas de dumping social car il faut être compétitif. Pour lutter contre le dumping social, trois volets sont intéressants :

- Le détachement des travailleurs¹⁰ pour lutter contre le détachement abusif des conducteurs ;
- L'accès sur le marché des transports qui encadre le cabotage¹¹ a été limité au grand damne des pays de l'est, mais aussi de l'Espagne et du Portugal ;
- Les temps de conduite et de repos imposent aux conducteurs des retours réguliers dans leur pays d'origine et aux entreprises de financer des temps de repos en hébergement pour les conducteurs.

La communication sur le Green Deal mentionne que le transport représente un quart des émissions de CO₂. En Wallonie, les émissions dues au transport de marchandises représentent 32% des émissions totales liées au transport¹². Il est bien connu que les marchandises ne votent pas et que le transport de marchandises est souvent visé en premier. Or, le document ne mentionne expressément aucune mesure particulière visant le déplacement individuel. Comment la Commission européenne pense-t-elle agir afin de ne pas pénaliser l'activité économique que représente le transport de marchandises ?

La Commission européenne a l'intention de réduire l'empreinte énergétique des déplacements individuels et d'encourager les alternatives. Pour atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050, tous les secteurs et les sous-secteurs sont concernés. En effet, le secteur du transport comprend le sous-secteur du transport des marchandises ainsi que le sous-secteur du transport des personnes. Dans ce dernier, les efforts à fournir devraient être davantage importants car le transport des personnes comprend le secteur collectif qui relève du secteur public.

¹⁰ La sécurité sociale est celle du pays d'origine et le salaire est celui dans lequel s'effectue la prestation.

¹¹ Le cabotage est la possibilité pour le transporteur d'effectuer plusieurs chargements et déchargements dans un pays où il est arrivé dans le cadre d'une livraison internationale.

¹² Dont 68% sont liées au transport de personnes (transport individuel ou collectif).

Une solution est d'encourager à la multimodalité, tant pour les marchandises¹³ que pour les personnes¹⁴.

La Commission européenne proposera de légiférer le transport des personnes. À titre d'exemple, une législation sur les normes d'émissions de CO₂ applicable aux voitures et aux véhicules utilitaires légers devrait arriver à l'horizon du premier trimestre 2021 pour définir une trajectoire claire vers une mobilité à émission nulle dès 2025.

Question de Monsieur Bernard VAN GORP (Centre de compétence Forem Logistique)

Dans la feuille de route listant ses actions clés, l'Europe annonce une « stratégie pour une mobilité durable et intelligente », pouvez-vous développer succinctement cette stratégie ?

La mobilité durable doit s'inscrire dans une stratégie qui prévoit de favoriser l'adoption de véhicules, de navires, ... à zéro émission de gaz à effet de serre en recourant à des carburants renouvelables à faible teneur en carbone et à d'infrastructures connexes (ex : installation de 3 millions de points de recharges publiques à l'horizon 2030¹⁵). La mobilité durable suppose également la création d'aéroports et de ports à zéro émission de gaz à effet de serre au moyen de nouvelles initiatives qui visent à promouvoir les carburants durables pour le secteur de l'aviation, de rendre la mobilité inter-urbaine saine et durable en doublant le trafic ferroviaire, ...

La mobilité intelligente est une stratégie qui prévoit de faire de la mobilité multimodale connectée et automatisée à une réalité. À Liège de nombreux atouts existent (l'aéroport de Liège, le Port autonome, le Trilogiport, le réseau routier, le réseau ferroviaire et le réseau fluvial), mais il ne faut pas hésiter à poursuivre les investissements. La mobilité intelligente suppose également d'encourager l'innovation et l'utilisation des données de l'intelligence artificielle.

Focus sur le secteur de la Construction

Intervention de Monsieur Marc TARABELLA (député européen)

Le secteur de la Construction est un des plus grands consommateurs d'énergie en Europe. En effet, l'ensemble des bâtiments est responsable de plus d'un tiers des émissions des gaz à effet de serre et seulement 1% de ces bâtiments font l'objet de rénovations éco-énergétiques chaque année. Le rythme de rénovation des bâtiments plus anciens est tellement lent que si cela continue ainsi l'objectif ne pourra pas être atteint.

Un autre constat est que 75% du matériel est inefficace sur le plan énergétique.

La Commission européenne souhaite lancer un programme de rénovation pour faire baisser la consommation d'énergie et donc diminuer la facture européenne.

¹³ Transport routier, transport fluvial, transport naval, ...

¹⁴ Co-voiturage, transports en commun, vélo, ...

¹⁵ Aujourd'hui, le problème concerne la production d'électricité. En effet, en ce qui concerne le nucléaire, le problème provient de la gestion des déchets et de la sécurisation (bien qu'on ne soit pas en zone sismique).

Questions de Monsieur Paul-Philippe HICK (Chambre de la Construction de Liège)

La vague de rénovation des bâtiments, le doublement du taux de rénovation énergétique promu par la Commission européenne est un projet évidemment enthousiasmant. Quels sont les leviers prévus ? Une révision de la directive sur l'efficacité énergétique est annoncée pour bientôt, ainsi qu'une révision de celle sur la performance énergétique des bâtiments un peu plus tard. Savez-vous déjà dans quelle direction on ira ? Va-t-on par exemple en venir à une obligation de rénovation des bâtiments anciens, publics et privés ?

La Commission européenne a publié le 14 octobre 2020 sa stratégie en matière de rénovation des bâtiments et d'amélioration de la performance énergétique. L'objectif étant bien au cours des dix prochaines années de doubler ce taux de rénovation. Cette stratégie comprend trois domaines d'action prioritaires : décarboner les systèmes de chauffage et de refroidissement, combattre la « précarité énergétique » et « s'attaquer » aux bâtiments les moins performants, ainsi que rénover les bâtiments publics tels que les écoles, les hôpitaux et les bâtiments administratifs.

Cette attention portée sur la rénovation est déjà présente dans les communes puisque 30% du budget pour les travaux subsidiés par la Région Wallonne doivent concerner des plans de rénovation énergétique des bâtiments publics.

La Commission européenne entend également endiguer une série d'obstacles à la rénovation (de la conception du projet à son achèvement en passant par son financement) par une série de cinq mesures de politiques publiques et d'outils de financement :

- Renforcer la réglementation des normes de performance énergétique des bâtiments afin d'encourager davantage les rénovations dans les secteurs publics et privés ;
- Assurer un financement accessible et ciblé, dans le cadre de l'initiative phare : « Rénover et monter en puissance », grosso modo une simplification des règles d'accès et de cumul des financements dans le cadre de la rénovation privée ;
- Accroître la capacité à mettre en œuvre des projets de rénovation, depuis l'assistance technique jusqu'aux compétences nationales et locales et à la formation des travailleurs aux futurs emplois verts (aptitudes techniques) ;
- Développer le marché des produits & services de construction durable (nouveaux matériaux plus naturels, réutilisation-recyclage, valorisation de la matière) ;
- Élaborer des approches fondées sur le voisinage, créer des quartiers « zéro énergie », permettre un accès à la propriété peu dispendieuse en énergie à toutes les catégories sociales (dans le but également de booster le secteur de la construction sur des projets intéressants du point de vue énergétique).

Concernant la révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments qui était attendue pour juin 2021 - afin d'aller plus loin que celle de 2012 et pour une réduction accrue des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 - il n'y a pas encore eu de rapport d'initiative au Parlement européen ou de note d'intention actuellement.

Le développement de l'économie circulaire est un aspect important du Green Deal. Va-t-on légiférer en la matière, avec des taux obligatoires de matériaux recyclés par exemple ? Y a-t-il une réflexion à ce sujet ?

Il y a des velléités à encourager l'utilisation des matériaux recyclés. D'un autre côté, il ne faut pas que ces matériaux soient hors de prix non plus ou qu'il y ait une obligation contre-productive à leur utilisation si, par exemple, on trouve dans une région des matériaux naturels valables dans le cadre

d'une construction performante. Le mieux est l'ennemi du bien. Si un matériau local existe dans l'un des 27 États membres utilisons-le. L'obligation du « tout au recyclé » n'est pas un carcan dans lequel il est souhaitable de se placer.

Comment financer les investissements gigantesques nécessaires pour atteindre les objectifs climatiques dans les temps ? Le plan de relance apporte 6 milliards d'euros à la Belgique, mais ce n'est évidemment pas suffisant.

Par rapport à ce plan de relance et au montant alloué à la Belgique, le calcul est très scientifique. Il est vrai que d'autres pays ont reçu davantage, certainement pour des raisons objectives, d'ailleurs le fédéral n'a pas remis en cause ce budget de 6 milliards d'euros. Ne devrait-on pas retourner la question et se dire qu'il est dommage d'attendre que de l'argent vienne de l'Europe pour faire bouger les lignes chez nous ? C'est aussi un aveu d'échec de nos politiques fédérales et régionales en quelque sorte.

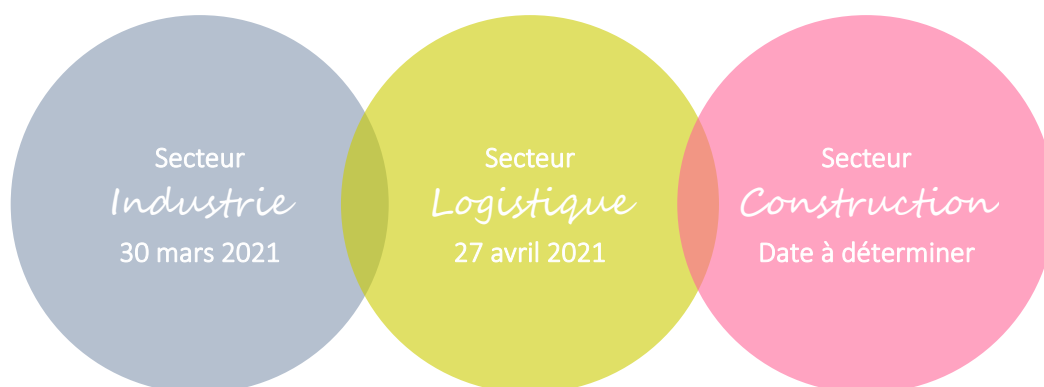
Il n'est pas possible de dire comment l'argent sera utilisé dans les politiques régionales, mais quelques discussions et projets ont été pointés : la construction d'une infrastructure de transport de l'hydrogène et de capture du CO₂ en vue de transformer l'économie belge en économie « bas carbone », le développement de centrales électriques à gaz, la modernisation du réseau ferroviaire (avec basculement d'une partie du fret vers le rail au port d'Anvers, dans l'espoir notamment de réduire le nombre de camions sur les routes), ...

Par ailleurs, 200 millions d'euros sont également prévus pour rénover les bâtiments publics et réduire les émissions de CO₂. C'est peu, mais c'est un input sur lequel les autres niveaux de pouvoir doivent maintenant pouvoir se mobiliser. Il y a de forte chance pour que cela se fasse ou se poursuive, puisque de nombreuses villes et communautés locales se sont d'ores et déjà engagées dans cette démarche de rénovation.

Conclusions et perspectives

Cette rencontre introductive a mis en lumière les grands enjeux actuels et pour les années à venir pour les secteurs de l'Industrie, de la Logistique et de la Construction. Quelques éléments peuvent déjà être cités tels que la formation des travailleurs aux emplois de demain, la multimodalité des marchandises et des personnes, la rénovation des bâtiments, ...

Par la suite, l'Instance Bassin EFE de Liège se basera notamment sur l'ensemble des éléments repris dans ce document pour alimenter les rencontres sectorielles ainsi que les travaux des pôles de synergies et de ses différentes actions.



Annexes

Liste des participants

NOM	Prénom	Organisme
ADANT	Valentine	Cabinet de Marc TARABELLA
ALDENHOFF	Muriel	Forem
BAESCH	Valérie	Direction générale de l'Enseignement de la Province de Liège
BALDEWYNS	Laurence	Cité des Métiers de Liège
BECQUET	Anne-Marie	Forem
BERTIN	Philippe	Prayon
BEUSINNE	Fabienne	Forem
BLAISE	Benjamin	Basse-Meuse Développement
BLOCK	Dominique	Forem
BOARBI	Rachid	Service général de l'Inspection (secteur Industrie)
CARA	Mégane	FWB-DGPSE-OQMT
CARPENTIER	Dominique	Forem
CHATELAIN	Daniel	Construform (Forem)
CLOTUCHE	Pénélope	Polygone de l'eau (Forem)
CORNESSE	Daniel	CSC
DAGNEAU	Anne-Sophie	Forem
DE BRUYN	Fabrice	IBEFE du Hainaut-Centre
DE CONINCK	Stéphane	Forem
DELMOTTE	Véronique	Logistics in Wallonia
DENGIS	Claude	ASBL Innovation et Reconversion Industrielle
DETHIER	Sabine	Forem
DEVILLERS	Marie-Christine	Formalim (Forem)
DOCQUIER	Marie-Pierre	IFAPME Liège-Huy-Verviers
DUCHATEAU	Nathalie	Basse Meuse Développement
DUMONT	Thérèse	IBEFE de Namur
EL BAHY IDRISSE	Aïcha	IBEFE de Liège
FELIX	Mireille	IBEFE de Liège
FUGER	Danielle	Athénée Royal Princesse Elisabeth – WBE
GOREUX	Jean-Luc	CEFO de Liège
GOSEZ	Mireille	OQMT
GREGOIRE	Viviane	Forem
HICK	Paul-Philippe	Chambre de la Construction de Liège
JOSKIN	Anne-Sophie	UCM
LACOMBLE	Catherine	Forem
LAMY	David	Tradecowall
LAZZARA	Nathalie	IBEFE de Namur
LEFÈVRE	Laurence	IBEFE de Namur
LIMBURG	Monique	ADL de Neupré

LIVEYNS	Ludovic	AGE-DGPSE-OQMT
LOMRE	John	Alter Form
LOUON	François	Commune de Comblain-au-Pont
LOUSBERG	Brigitte	Forem
MARCHAND	Michelle	IBEFE du Brabant Wallon
MARQUET	Terence	Forem
MARTIN	Cécile	Forem
MEJIAS ARGENTO	Romain	Cité des métiers de Liège
MEUNIER	Dominique	Alter Form
MICHIELS	Françoise	IBEFE de Namur
MORDANT	Jean	Chambre Enseignement de Liège
MOREAU	Anne	ADL d'Ans
MUYTJENS	Maryline	Service Égalité des chances (Province de Liège)
NEYS	Marie-Sophie	Forem
NIZET	Benoit	AViQ
ORY	Patrick	IFAPME
PENNING	Valérie	IBEFE de Liège
PETIT-JEAN	Christine	Chambre Enseignement de Liège (OQMT)
PIETTE	Bernard	Logistics in Wallonia
PLUYMERS	Jean-Luc	GRE de Liège
POLIS	Aurélie	Cabinet de Marc TARABELLA
PUPIEN	Geneviève	Ecole polytechnique d'Herstal
QUINTIN	Christine	Forem
RAMAECKERS	Agnès	FGTB
RIFFON	Sandrine	Forem
ROLY	Bénédicte	Forem
ROUPIN	Tony	IBEFE de Wallonie-Picarde
SARETTO	Valérie	UCM
SCENNA	Lino	Constructiv
SCHNEIDER	Bruno	Perspectives
SNACKERS	Valentin	IBEFE de Liège
TAHIR	Nadia	Forem
TARABELLA	Marc	Député européen
TARONNA	Claudia	CEFA Libre Liège Couronne
THONON	Jacqueline	IBEFE de Liège
VANDRIESSCHE	Dirk	Confédération de la Construction de Verviers-Ostbelgien
VAN GORP	Bernard	Forem Logistique
WARNIER	Elodie	Chambre Enseignement du Brabant Wallon (OQMT)
WERY	Benjamin	IBEFE de Liège
WIJNANDTS	Laurette	IBEFE de Huy-Waremme
ZAGHET	Isabel	AGORIA



Instance Bassin EFE de Liège

Quai Banning, 4 à 4000 Liège
04/229.11.91.

<http://www.bassinefe-liege.be/>