

Lundi 4 Janvier 2010

**INTERPELLATION DE M. DESGAIN À M. ANTOINE, VICE-PRÉSIDENT ET
MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION
ET DES SPORTS, SUR « L'ACTUALISATION DES PERSPECTIVES DE
DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT DE GOSSELIES ET DE SON CONTRÔLE
PAR LES POUVOIRS PUBLICS »**

M. Desgain (Ecolo). Mes meilleurs vœux à toutes et à tous. Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, les projections de croissance quasi continues de la fréquentation de l'aéroport de Gosselies pose question.

Les gestionnaires de l'aéroport et la SOWAER estiment que cette progression constante ne connaîtra ni creux ni faiblesse, certains envisageant même que la fréquentation dépasse celle de l'aéroport de Zaventem dans le moyen terme. Cette quasi-croyance dans une croissance continue a de quoi interpeller tout observateur sensé de cet aéroport.

Il paraît donc opportun de réévaluer les perspectives de croissance du trafic de l'aéroport de Gosselies en fonction de plusieurs décisions et événements survenus depuis l'élaboration du dernier plan stratégique. Je pense ici en particulier à l'instauration, par l'Union européenne, de quotas d'émissions de CO2 pour la navigation aérienne à l'intérieur du territoire de l'Union à partir de 2012. En effet, tous les vols intracommunautaires, de même ceux reliant l'Europe au reste du monde, seront concernés par le système d'échanges de quotas d'émissions instaurés en 2005 par le protocole de Kyoto. Ainsi, le secteur aérien recevra des quotas d'émission représentant 97 % des émissions de 2005. Seuls 85 % de ces quotas seront gratuits, les 15 % restants devront être achetés aux enchères auprès des États, et avec une diminution progressive du quota alloué aux compagnies aériennes. En cas de besoins supérieurs au quota qui leur a été alloué, les compagnies devront acheter des permis d'émissions sur le marché du carbone à d'autres entreprises aériennes ou d'autres entreprises émettrices de CO2. Cette nouvelle réglementation aura donc une incidence sur les coûts des compagnies aériennes et sur la possibilité de développer de nouvelles lignes aériennes à bon marché. Cela pèse d'autant plus lourd pour les compagnies *low cost* où tous les coûts sont déjà comprimés. Une petite augmentation peut avoir des conséquences plus importantes que pour des compagnies aériennes qui ont moins travaillé la compression de leurs coûts.

Je pense également aux estimations du prix des produits pétroliers à l'horizon de 2020 qui indiquent de plus en plus régulièrement une évolution sensible à la hausse et qui pourrait survenir plus rapidement qu'on ne le pense -, en lien avec la reprise de la demande des pays en croissance économique et avec le pic de pétrole qui semble, selon de très nombreux experts, de plus en plus proche. Je pense aussi au développement des lignes à grande vitesse et d'offres de voyages par le rail de plus en plus compétitives. Je pense enfin à la crise économique qui a elle aussi un impact, tant sur la santé des entreprises de transport aérien que sur la clientèle, en baisse, de ces compagnies. Nous assistons enfin à des changements de stratégie des compagnies aériennes classiques qui cherchent à réduire rapidement les écarts de prix avec les compagnies *low cost* et on les comprend effectivement quand on voit les évolutions de fréquentation de la clientèle de ces types de compagnies -. Là, il y a un

changement de stratégie de gros opérateurs qui aura vraisemblablement une influence sur la progression et la croissance des compagnies *low cost*.

Je pense donc que toutes ces évolutions justifient largement que les perspectives de développement à moyen terme de l'aéroport de Gosselies doivent être réévaluées sérieusement, pour tenir compte de ces nouvelles données, et pour adapter soigneusement la stratégie aéroportuaire gosselienne en conséquence, et dans tous les cas, pour intégrer les nécessaires mesures de préservation de notre climat qui, de façon globale, amèneront progressivement un transfert de la clientèle qui utilise aujourd'hui l'avion pour des vols à moyenne distance vers le train durant les prochaines décennies.

Une étude a-t-elle été réalisée dans ce sens pour intégrer ces nouveaux éléments, ou une telle étude est-elle prévue ?

Si non, Monsieur le Ministre ne l'estimez-vous pas nécessaire afin de bien établir l'objectif et le niveau de l'investissement public dans cet aéroport et dans les infrastructures qui le desservent?

Par ailleurs, je relaye ici les inquiétudes syndicales qui dénoncent les conditions avantageuses dont bénéficie le nouvel actionnaire privé de la société gestionnaire de l'aéroport. En effet, il me paraît évident que ce nouvel actionnaire dispose d'un pouvoir supérieur à la hauteur de sa participation dans la société, qui peut ainsi priver les autorités régionales d'un pouvoir tant d'impulsion et d'orientation stratégique que de maîtrise des investissements et de la taille de cet aéroport. Or, on sait que la proximité immédiate des quartiers d'habitat densément peuplés amène d'une façon ou d'une autre une forme de limite physique aux potentiels de développement de l'aéroport. Il me paraît dès lors important que les pouvoirs publics puissent garder un contrôle rapproché du développement stratégique de l'aéroport. Par ailleurs, les syndicats s'interrogent aussi sur les garanties sociales dont vont pouvoir bénéficier les travailleurs une fois que l'actionnariat sera modifié. On sent qu'il y a une pression sociale forte. Comme c'est une plate-forme *low cost*, la pression sur la réduction du coût du travail va rester importante. Ça pourrait être paradoxal pour une plate-forme aéroportuaire qui est dans une progression et qui a des liens avec une compagnie aérienne qui bat tous les records, mais je pense qu'il y a une inquiétude qui doit être rencontrée. Dans ce contexte, M. le Ministre, je voulais vous demander de me détailler les dispositions qui permettent aux autorités régionales et à l'actionnaire public majoritaire d'y exercer son pouvoir naturel et légitime et son pouvoir de contrôle, tant en terme de maîtrise du plan stratégique de développement que de garantie des conditions sociales des travailleurs?

M. Antoine, Vice-Président et Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. Je lui présente à mon tour mes meilleurs vœux. Je lui dirai d'emblée qu'en ce début d'année peut-être est-ce la page blanche de 2010 qui me rend plus optimiste que lui -, je ne peux pas partager sur certains points son appréciation peut-être plus pessimiste que celle que je veux entretenir pour notre Région.

La première remarque concerne tout le problème du système d'échange des quotas de CO2 qui va s'imposer à nos aéroports, mais aussi à l'ensemble des aéroports.

Ce phénomène de concurrence pour le marché de l'Europe occidentale va se neutraliser, puisque chacun va devoir être confronté à la même réglementation.

J'ajoute et M. Desgain y a fait allusion -: résisteront plus facilement celles et ceux qui parmi les compagnies ont le mieux maîtrisé leurs coûts. Or, c'est notoirement le cas de *Ryanair*.

J'ai donc le sentiment que face à cette réglementation bien utile et que je salue -, nous aurons des partenaires qui y sont beaucoup mieux préparés que d'autres.

J'en veux pour preuve que la flotte de *Ryanair*, qui représente quand même 80 % de l'activité sur le site de Charleroi Brussels South, a terriblement évolué, notamment depuis la période de référence qui servira pour l'octroi des quotas.

Si, en 2005, *Ryanair* volait encore avec des Boeing 737-200, sa flotte se compose actuellement de Boeing 737-800 qui sont nettement moins énergivores et moins polluants, et donc plus efficaces sur le plan environnemental. Cette flotte ultra moderne devrait donc permettre à l'activité de *Ryanair* de se développer, tout en consommant moins de quotas et en respectant mieux l'environnement.

La particularité de *Ryanair* vous le savez est d'avoir une flotte standardisée : pour économiser des coûts d'entretien, les avions sont les mêmes. Ce n'est pas une flotte bigarrée, composée de différents modèles. *Ryanair* acquiert énormément de nouveaux avions d'ailleurs, ils viennent encore d'en commander de la plus récente génération pour à la fois économiser des coûts d'entretien je vous rappelle que la rotation d'un avion de *Ryanair* est de 25 minutes au sol, donc ils ne peuvent rien perdre comme temps et au passage avoir des profils de consommation nettement plus bas que les premiers appareils qu'on a connus par le passé, notamment sur la région liégeoise.

Par ailleurs, la stratégie développée par *Ryanair* qui est quand même le leader européen du *low cost* et qu'un grand nombre d'aéroports régionaux nous envie, puisqu'en permanence *Ryanair* fait l'objet de séductions pour qu'ils délocalisent et parfois même *Ryanair* menace de délocaliser lorsqu'on n'est pas prompt à répondre à toutes leurs exigences est qu'elle ne gagne plus sur le ticket, puisqu'ils en sont même à faire des tickets à zéro euro. Là où ils bâtissent toute leur rentabilité, c'est sur une série de prestations et de recettes en marge du vol acheté par les passagers : les ventes à bord, les loteries à bord, le poids des bagages, le *self checking*, la réservation au plus long temps possible pour saturer l'avion, etc. Tout cela fait qu'aujourd'hui, *Ryanair* est un modèle d'organisation financier et commercial. À telle enseigne que d'aucuns craignent ça c'est une vraie menace le départ de Michael O'Leary qui est annoncé pour dans 2-3 ans, parce qu'il est vrai qu'il a acquis un savoir-faire à ce niveau qui est exemplaire.

J'ajoute, à propos du CO2, que nous sommes une Région j'y ai joué un rôle, vous vous en rappelez d'interdiction de sauts de puces. Mieux même : nous avons quasi obtenu un accord du Fédéral malheureusement, M. Renaat Landuyt a dû faire marche arrière parce qu'au Nord il y avait une compagnie qui assurait les liaisons entre Anvers, Ostende et Bruxelles sans quoi nous aurions été le premier pays à interdire les sauts de puces. Ceci dit, dans le cadre de la présidence belge de 2010, la Région wallonne a demandé et obtenu d'inscrire ce point comme priorité. Les sauts de puces, on les connaît bien : c'est ce qu'avait envisagé *Jet for you* qui

m'avait d'ailleurs valu presque un propos raciste parce que j'allais soi disant m'opposer au départ pour le Maroc... ce n'est pas du tout de cela dont il s'agissait -. On s'y est opposé, mais je pense qu'il faut aller un pas plus loin. Et de vous à moi, les spécialistes considèrent que pour autant qu'on dispose de bonnes liaisons ferroviaires, jusqu'à 600 kilomètres, le train peut s'avérer parfaitement concurrentiel et performant. Encore faut-il qu'on puisse disposer de ces trains à grande vitesse, que les infrastructures progressent et qu'ils n'aient pas de difficulté d'utilisation. Je pense que ce qui s'est passé pour l'Eurotunnel a été une contrepublicité pour le train. Mais bon, chaque mode de transport a ses avatars. Cela doit nous amener à considérer un peu différemment nos destinations.

Ceci dit, pour *Ryanair*, là aussi nous sommes dans le bon, dès lors que la plupart des destinations sinon la quasi totalité dépasse ces 600 kilomètres de référence.

J'ajoute que vous citiez, à juste titre, la crise économique mondiale, en supposant une perte de rentabilité, une disparition de vols, des difficultés pour les aéroports ou encore les sociétés qui sont présentes. C'est l'inverse : c'est en cela que Charleroi Brussels South est totalement atypique, puisque convenez avec moi que nous sommes maintenant depuis pratiquement 2 ans et probablement encore pendant quelques mois en pleine crise financière, économique et sociale, mais lorsque l'on voit les chiffres des trois derniers mois de vacances 2009, Charleroi Brussels South est le seul aéroport en Europe à avoir connu une croissance de 40 %. Nous avons fait 1 million de passagers sur trois mois. À telle enseigne qu'aujourd'hui, la question de l'exiguïté du terminal se pose, et de manière beaucoup plus rapide que l'étude que nous avons réalisée sur le développement de l'aéroport.

Je sais que lorsque j'ai dit qu'un jour cet aéroport pouvait devenir un deuxième aéroport national, parce que tous les pays en Europe ont deux aéroports nationaux, on m'a peut-être considéré comme un farfelu, mais les chiffres parlent d'eux mêmes. Aujourd'hui, nous avons eu une progression même et y compris en crise économique majeure tout à fait stupéfiante qui fait qu'aujourd'hui, *Ryanair* annonce de nouvelles destinations. Parce que c'est un peu cela qui a évolué : auparavant, nous étions très heureux d'avoir *Ryanair* ; ils gagnent aujourd'hui de l'argent à Charleroi probablement beaucoup d'argent, et tant mieux ! -. C'est notre meilleure garantie.

Je vous rappelle en outre que notre clientèle n'est pas wallonne, pour 60 % : nous avons des Flamands, des Français, des Hollandais, des Allemands, des Luxembourgeois. Nous sommes devenus, même si nous sommes reconnus comme aéroport régional, un véritable aéroport international extrêmement prisé, parce que facile d'utilisation et, à quelques rares exceptions liées aux phénomènes climatiques encore qu'avec la catégorie III nous avons fait des progrès considérables ces derniers mois tout à fait confortable et exemplaire en la matière.

C'est vrai que des questions relatives au développement vont se poser. Ce n'est pas à vous que je dois le dire vous les connaissez bien : vous étiez de l'autre côté de la piste pendant que j'étais au décollage - : il y aura la question de la longueur de la piste on l'a tranchée - ; la localisation de la gare vraiment j'insiste pour cette gare, y compris pour des questions de CO2, de mobilité : la jonction d'un train avec Bruxelles-Midi serait essentielle parce que là vraiment nous mériterions le titre de Bruxelles-Sud -.

J'en viens à la question sur le privé et la réaction syndicale. Tout d'abord, j'ai rencontré les syndicats : pour l'essentiel, ils défendent l'actuel intérim manager, Monsieur Cloquet. Ils demandent à ce que l'on ne fasse pas d'examen, pas d'appel à un chasseur de tête : on en a un bon, gardons-le. Vous imaginez : on sort d'un débat sur la bonne gouvernance où il faut que les recrutements soient objectifs, que chacun ait sa chance. Tout cela est d'ailleurs très coûteux et ce type d'opération entraîne des candidats dont la rémunération est aussi coûteuse. J'en veux pour preuve ce qui s'était passé avec un homme de qualité, Marcel Buelens, dont les tarifs n'étaient pas les mêmes que ceux de ses prédécesseurs.

Parfois, vous savez, l'objectivité des recrutements je sais qu'il faut être prudent, que chacun doit avoir sa chance -, notamment dans le cadre des fonctions publiques mais sommes-nous ici vraiment dans la fonction publique ? Je m'interroge.

J'en profite pour rendre un hommage appuyé à Monsieur Cloquet qui, je le rappelle, avait comme fonction d'être le directeur des ressources humaines. Et il est ensuite passé à la direction générale. C'est probablement ce qui explique qu'il a le talent, l'aptitude à pouvoir dialoguer avec le monde syndical, mais aussi à réussir sur le plan commercial. Et nous avons du reste lui et moi encore un grand nombre de projets de valorisation et de promotion de cet aéroport en la matière.

J'en viens maintenant à cette consolidation stratégique. Rappelons tout d'abord que c'est un projet qui date de l'arc-en-ciel. Ce n'est pas moi qui, subitement, en 2004 ait proposé de privatiser une partie. Serge Kubla, à l'époque, avait pris une banque d'affaires pour sélectionner un candidat, mais sans succès.

Nous avons relancé la procédure, sans précipitation. On a mis plus de deux ans pour trouver le partenaire. Ensuite, avec une procédure d'une publicité totale, puisque la planète entière a été sensibilisée à la vente des actions concernées : nous avons eu 14 ou 15 marques d'intérêt, de la Chine en passant par les Indiens, les Espagnols, les Italiens ou encore des groupes belges. Ensuite, il y a eu un processus méthodique de sélection avec l'administration, la SOWAER, le Gouvernement et trois consultants (Arthur D. Little c'est d'ailleurs lui qui a tracé la ligne de progression de l'aéroport de Charleroi : nous sommes en avance par rapport à cette trajectoire aujourd'hui -, la banque d'affaires Petercam et le cabinet CMS DeBacker). On a donc pris le maximum de protection dans la sélection des candidatures. Ce que l'on a voulu privilégier, c'est les retombées en matière commerciale et d'emploi.

Que peut-on attendre de ce partenaire ? D'abord, c'est un partenaire qui est bien connu, puisqu'il bénéficie d'un ancrage belge. Je vous rappelle que le groupe Save a comme partenaire le holding communal qui représente tous les intérêts de nos communes et villes wallonnes, flamandes et bruxelloises -. Save est un partenaire qui a pignon sur rue au niveau européen, avec deux gros aéroports, dont celui de Marco Polo, avec une qualité de gestion qui est exemplaire.

On attend beaucoup d'eux, que ce soit d'abord dans les négociations que nous allons avoir avec *Ryanair* je vous rappelle qu'il faudra renouveler un certain nombre de contrats -, dans la diversification de compagnies présentes sur le tarmac des progrès ont été réalisés avec *Jet for you*, *Jetair* -. Il faudra poursuivre dans cette voie, non seulement pour la diversification, mais pour maintenir une tension sur les prix à la fois sur les passagers et sur l'aspect compétitif de

Ryanair. Vous aurez remarqué que le projet *low cost* à Zaventem battait de l'aile, pas seulement pour des questions environnementales de permis, mais aussi parce qu'il faut trouver des partenaires et que lorsque vous atterrissez pour moins de 3 euros à Charleroi, il en faut 28 euros à Zaventem. Et entre les deux, il n'y a jamais que 50 kilomètres.

Enfin, et je pense qu'un secteur dans lequel Save peut nous apporter beaucoup, c'est dans l'optimisation de toutes les recettes non aériennes. En fait, un aéroport aujourd'hui, c'est un parking, des magasins, de *l'horeca*, de l'activité industrielle, de l'activité de négoce autour d'une piste d'atterrissage. Autrement dit, en forçant un peu le trait, la piste d'atterrissage de l'aéroport est devenue l'accessoire d'un principal qui génère le plus d'activité. C'est du reste pour cela qu'aux aéroports de Paris, ADP qui est notre autre partenaire à Liège gère des magasins et des zones d'activités économiques : plus de 500 hectares qu'il gère en complément des deux aéroports parisiens.

C'est ce que nous avons voulu faire à Liège, puisque maintenant Liège va disposer avec la SOWAER d'une structure commune pour gérer en direct le parc d'activité économique autour de l'aéroport. Ça tombe d'autant mieux que ces terrains sont gelés, pour les raisons que vous connaissez. Puisqu'on ne peut pas évidemment y habiter, mieux vaut y avoir des activités commerciales et industrielles. C'est un parfait complément de la valorisation de l'aéroport.

J'en viens au contrôle: nous n'avons pas vendu l'aéroport. L'infrastructure reste à 100 % la propriété de la Région wallonne. Ce que nous avons cédé, ce sont des parts dans la société d'exploitation de l'aéroport. Mesurons bien la différence, parce que je passe du temps à répondre à des mails où les personnes pensent que nous avons bradé cet aéroport ou que nous n'en avons plus la propriété, ce qui n'est évidemment pas le cas. Nous avons voulu pouvoir disposer ce qui n'était pas le cas par le passé de deux observateurs dans chacun des conseils d'administration: ma collaboratrice Madame Valérie Leburton pour ne pas la citer et Monsieur Renaud Lorand auprès d'un autre ministre wallon. Donc, nous aurons deux observateurs, avec la faculté d'avoir un *reporting* en permanence. Nous serons aussi attentifs à l'évaluation du partenariat que nous avons noué avec Save. Nous aurons encore des contacts à ce propos très prochainement.

Enfin, dernière raison qui me force à être volontariste, sinon même enthousiaste : c'est quand même la situation des riverains. Vous la suivez depuis des années, mais quand je vois qu'en février 2004, il n'y avait aucune insonorisation à Charleroi Brussels South, contre 14 à Liège et zéro à Zaventem, la plupart sinon la quasi totalité des aéroports européens - : zéro aussi. Si vous allez au Royaume-Uni, vous survolez les cheminées des maisons. Ici, depuis 2004, nous sommes pour les deux aéroports à plus de 5.500 ménages aidés. Rien que pour Charleroi, c'est 1.842 familles. Si ce n'est pas une démonstration que d'un côté nous travaillons au développement économique de cet aéroport, mais de l'autre main, nous travaillons à bâtir un climat beaucoup plus serein avec les riverains qui peuvent évidemment se poser un certain nombre de questions légitimes qui mesurent aujourd'hui les efforts concrets et réels que nous déployons pour le rachat, l'insonorisation, les primes pour préjudice commercial ou encore les infrastructures que nous avons démolies. Je pense par exemple à l'hôpital en face de la maison de repos que nous avons complètement rasé et qui va devenir une zone d'activité économique.

Aujourd'hui, nous avons un comportement exemplaire. Si l'ensemble des pays de l'Union européenne voire plus avait la même dynamique dans la gestion des aéroports que celle que

nous avons, nous aurions gagné énormément, tant sur le plan environnemental que du point de vue du respect des riverains. Et ça je le vois, parce que lorsque nous discutons avec d'autres partenaires, ils sont ébahis de voir les sommes que nous avons mis en œuvre pour relever ce défi.

Et ça, *Ryanair* le sait aussi. Parce que dites-vous bien que dans les 10 ans qui viennent, bien sûr il y aura des contraintes et c'est légitime et souhaitable sur le plan des échanges des quotas de CO2, mais je n'imagine pas un seul instant que l'Union européenne ne se dote pas enfin d'une législation d'accompagnement des aéroports, que ce soit pour les vols de nuit, les sauts de puces ou le respect des riverains.

Mais lorsqu'on en sera là, les autres seront à l'année zéro et nous aurons quasiment terminé. Et cela, ça va nous donner un avantage concurrentiel à nul autre pareil.

J'ai donc envie de dire, Monsieur Desgain, que je suis un peu aux antipodes; c'est vrai que c'est un domaine difficile et comme vous, je l'ai vécu dans ce Parlement depuis 1997, au moment où Michel Lebrun lance le renouveau des aéroports essentiellement à Liège et puis à Charleroi -, mais je vous laisse sur un dernier chiffre : en 2002, nous avions un peu plus de 200.000 passagers à Charleroi. Sept ans plus tard, on en a plus de trois millions. Vous pouvez prendre tous les aéroports en Europe, personne n'a fait une telle progression. Mais personne non plus n'a eu autant le souci des riverains que celui que nous avons. Et je conviens avec vous qu'il y a probablement encore du travail et qu'il faut encore améliorer le dialogue. Et je suis preneur de toute suggestion sur le domaine.

M. Desgain (Ecolo). Je remercie M. le Ministre pour les éléments de réponses qu'il a apportés.

Je n'ai pas dit que je n'étais pas optimiste sur le développement de l'aéroport de Gosselies. Simplement, fondamentalement, je pense que les arbres ne montent jamais jusqu'au ciel et qu'il y a quand même des éléments objectifs qui, sur le moyen terme parce que vous donnez des éléments de réponse sur ce qui se passe pour le moment et sur les dernières années -la concurrence des autres plates-formes aéroportuaires va se renforcer pour prendre une partie des mesures mises en place par *Ryanair* et pour comprimer les coûts de redevance aéroportuaire. Elles ont plus de capacités de comprimer leurs coûts et de redevenir concurrentielles que ce qu'on a comme capacité de réduction de coûts sur Gosselies dès lors qu'on a déjà réduit beaucoup de choses.

M. Antoine, Vice-Président et Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. Attention, beaucoup de sociétés *low cost* ont disparu, attention, il ne faut pas croire...

M. Desgain (Ecolo). Ah non, évidemment

M. Antoine, Vice-Président et Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. Aujourd'hui, le secteur *low, cost* a perdu énormément de compagnies.

M. Desgain (Ecolo). Oui, mais les grands opérateurs classiques ont des réactions aussi de compression de leurs coûts et ils ont engagé un travail qui, à un moment donné, va quand même modifier les conditions de concurrence entre les opérateurs *low cost* et les opérateurs plus classiques. Je pense que c'est quelque chose qui arrivera et donc, je crois que cet aspect-là doit être étudié si on ne veut pas se tromper dans le taux de croissance que l'aéroport de Gosselies va encore connaître.

Sur la question des quotas de CO², c'est vrai que cela ne joue pas fondamentalement sur la concurrence entre les compagnies aériennes elles mêmes ou entre les plateformes aéroportuaires, et Gosselies a effectivement des avantages par rapport à cela. Cela joue dans un moyen terme sur la concurrence entre les différents modes de transport, et cela sera plus à l'avantage du train qu'à l'avantage de l'avion.

Donc, je pense que cet aspect doit aussi être étudié et on voit au niveau européen des projets que je trouve encore insuffisants mais qui sont déjà pas trop mal, à moyen terme, de développement de nouvelles lignes à grande vitesse. On voit Sarkozy en France qui a des projets pour en créer des nouvelles et pour étendre le réseau TGV.

M. Antoine, Vice-Président et Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. Il faut les permis aussi.

M. Desgain (Ecolo). C'est pour cela que je parle sur le moyen terme et pas sur le court terme

M. Antoine, Vice-Président et Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. Pour une ligne de chemin de fer, plus de riverains sont concernés que pour un aéroport.

M. Desgain (Ecolo). Oui, c'est clair, les nuisances sont aussi différentes. Mais donc, c'est la question sur le moyen terme. Le plus grand risque, je pense, est qu'il y ait une évolution de la fréquentation sur l'aéroport de Gosselies qui soit en cloche avec une montée qui continue à rester vraiment importante et puis, la concurrence des opérateurs traditionnels se renforçant, les mesures de lutte contre le réchauffement climatique s'amplifiant, la fréquentation de l'aéroport pourrait redescendre de façon significative, et donc, je pense que l'on doit dimensionner des infrastructures pour 30 ou 40 ans et que l'on ait dès lors une étude prospective sur la durée qui indique quel est le niveau optimum pour l'aéroport de Gosselies.

Je ne pense pas non plus que l'on soit à la pointe de la cloche. Mais si on pense que cela peut évoluer en cloche, à un moment donné, il faut alors savoir fixer une limite ou un horizon que l'on se donne au développement.

M. Antoine, Vice-Président et Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. C'est pour cela qu'il y a des partenaires privés parce que le modèle jusqu'il y a peu, Monsieur Desgain, c'était quoi ? C'était les partenaires qui engrangeaient les bénéfices mais par contre, tous les recrutements étaient fonction publique, tous les recrutements. Donc, cela a été un dialogue, avec le monde syndical pour essayer d'obtenir un autre modèle qui fait qu'aujourd'hui, il faut que l'aéroport paie, y compris les différents services sécurité-sûreté.

C'est cela le modèle. Pour éviter justement ce que vous venez de dire, je n'exclus pas qu'à un moment donné, pour de multiples raisons, il y ait non pas des phénomènes de cloche mais des phénomènes conjoncturels, cela me paraît plus probable qu'un phénomène de cloche et là, il faut que l'aéroport puisse réajuster. Or, ici, le personnel était dirigé en grande partie depuis Namur, ce qui n'avait pas de sens. Cela aussi, on y a mis fin.

Maintenant, c'est l'unicité de gestion y compris pour la sécurité-sûreté. On est dans un tout autre modèle et moi, je ne désespère pas qu'à l'avenir, on ait des partenaires privés de plus en plus présents, de plus en plus régulés. Je vous rappelle quand même que la fixation des redevances passe par une commission de régulation dont mon chef de cabinet, l'autre, est le Président. Donc, attention, on n'est quand même pas non plus à l'abri ou dépendant de partenaires privés. Je rappelle que toute la législation sur le bruit, c'est nous. Un décret, un arrêté... On n'a pas donné cela à Save.

Donc, il y a toute une série de garanties et moi, pour conclure, Madame, et puis je me tairai, je laisserai la parole à M. Desgain conformément à la tradition parlementaire, je suis déjà très heureux que l'on ait trouvé un vrai partenaire. C'est vrai que les Chinois, c'était un peu le rêve, mais lorsqu'il a fallu traduire de manière concrète les premières « touches », malheureusement, on n'a pas pu compter sur eux pour en avoir la confirmation en terme d'engagement. Mais ils restaient un très bon partenaire, et moi, je suis confiant pour l'avenir avec ce partenaire Save, qui en plus est un partenaire fort identique à nous. Je vous rappelle que l'actionnaire de Save, ce sont des provinces Italiennes, comme nous Région wallonne, pour l'aéroport de Charleroi. Donc, on n'a pas affaire à nouveau à une multinationale, mobile, qui va chercher... Ils ont une même histoire que nous, c'est cela qui est intéressant.

M. Desgain (Ecolo). On pourrait en discuter jusqu'au bout de l'année...C'est au premier qui abandonne la partie.

Sur le partenariat, je pense qu'il faudra, de toute façon, voir dans la pratique comment il va effectivement s'exercer mais c'est vrai que par rapport à la hauteur de leur participation, ils ont sur certaines décisions une prise qui est plus que proportionnelle à leur participation. Donc, cela pose effectivement question. Sur la régulation, je pense qu'il faudra y être particulièrement attentif et je me permettrai donc si nécessaire de vous réinterpeller ou de vous interroger dans les prochains mois.

Je pense quand-même que globalement, sur le moyen terme ou sur le long terme, on peut l'appeler comme cela, savoir ce que va vraiment devenir le transport aérien dans les contraintes énergétiques et climatiques qui seront les nôtres d'ici vingt ou trente ans, je pense que cela vaudrait vraiment la peine pour voir jusqu'où on oriente les investissements publics dans cette direction d'autant que l'on voit bien, à l'expérience, aujourd'hui, au niveau du chemin de fer, qui est nettement plus intéressant en terme d'émission de CO² par kilomètre parcouru pour les voyageurs et donc plus intéressant pour l'environnement, on voit quand même que c'est un secteur qui globalement, je ne parle pas juste pour la Belgique, est un sous-investissement par rapport à l'importance qu'il devrait jouer dans les trente ans à venir et même par rapport aux besoins. On voit en France, sur certaines lignes TGV qui sont saturées alors que les investissements ne sont pas si vieux que cela.

Je pense qu'il y a vraiment une réflexion de fond à avoir sur la stratégie de développement des modes de transport de moyennes distances au niveau européen dans le cadre des objectifs importants de réduction des émissions de gaz à effets de serre. Si ce n'est pas 2030, c'est 2050, donc de toute façon, il faudra le faire.

On peut peut-être rêver chacun d'avoir une plaque inauguratrice sur une ligne et les générations futures se diront : ils ont eu le nez fin et heureusement qu'ils étaient là pour développer ces investissements-là. Donc, je pense que la question des orientations stratégiques est aussi là derrière et on sait qu'à l'horizon de 30 ou 40 ans, on a quand même des contraintes d'émission de gaz à effets de serre, et on aura peut-être aussi des contraintes énergétiques qui sont importantes et qui auront un impact sur les modes de déplacement que l'on connaîtra à ce moment-là, et je pense que la réflexion doit s'engager dès aujourd'hui par rapport à ces questions-là parce que c'est de l'investissement public dans tous les cas.