

## Bruxelles Airport : développement économique

22 septembre 2015

Mesdames et Messieurs,

Je vous remercie de m'avoir invité à cette journée d'étude consacrée au développement économique généré par Brussels Airport. C'est l'occasion pour moi de partager avec vous les priorités du Gouvernement bruxellois en matière d'emploi et d'économie. Je suis convaincu que nous devons créer des synergies entre les politiques et les actions des différents gouvernements pour davantage de cohérence et d'efficacité. C'est pourquoi, je salue l'initiative des conseils de se réunir aujourd'hui pour initier une réflexion commune.

Mais je vais d'emblée faire preuve de franchise : le débat est difficile tant, dans ce dossier, le lien entre « développement économique » et « qualité de vie des riverains de l'aéroport » est important. C'est sans doute aussi parce que l'exercice est difficile que je m'y emploie avec enthousiasme.

Il est clair que Bruxelles Airport représente un intérêt socio-économique pour notre Région. Si je regarde les chiffres globaux, j'observe une croissance de 30% en 5 ans. Soit :

- 260 entreprises actives ;
- 66.200 emplois directs et indirects ce qui correspond à 1,7% de l'emploi total en Belgique.

Ces chiffres démontrent le dynamisme et l'attractivité de la zone aéroportuaire. Comme Ministre de l'économie d'une Région jouxtant l'aéroport, ces chiffres m'enthousiasment. Mais comme Ministre de l'Emploi d'une Région où, malheureusement, le taux de chômage reste indécent, je m'interroge : combien d'emplois sont-ils occupés par des Bruxellois. On m'a cité les chiffres de 5 à 10%. Si c'est exact, c'est peu. Beaucoup trop peu. D'autant que le Streekpact Halle-Vilvorde met en avant l'aéroport Brussels Airport comme principal moteur socioéconomique et pôle d'emplois de façon directe et indirecte des deux Régions.

**Le premier défi sera donc de réussir à augmenter le nombre de travailleurs bruxellois sur le site de l'aéroport** et, j'y reviendrai, nous sommes disposés à prendre des initiatives innovantes dans ce domaine. Nous avons d'ailleurs déjà posé les jalons.

Avant cela, je dois d'emblée vous expliquer le cadre dans lequel mon action s'inscrit. D'une manière générale, le développement économique ne peut jamais se réfléchir en dehors des conséquences sociétales et environnementales qu'il génère. Et particulièrement dans le cas d'un aéroport situé dans un environnement urbain. Un retour économique équilibré ne peut être optimal que si l'environnement, les conditions de travail, la mobilité et d'autres aspects sont également pris en considération dans la stratégie de croissance.

Le réel enjeu est d'avoir une approche systémique qui intègre de manière harmonieuse les intérêts économiques et le développement d'un marché du travail inclusif, c'est-à-dire qui intègre les travailleurs les moins qualifiés, qui met à l'emploi dans un rapport équilibré de travailleurs de Flandre et de Bruxelles et enfin qui respecte la qualité de vie des habitants et les enjeux environnementaux.

Croire qu'il est possible de développer cet aéroport sans prendre en compte l'ensemble des paramètres énoncés ci-dessous est un leurre. Comme vous savez, je suis de (très) près ce dossier depuis maintenant plus de 20 ans. Et je dois bien constater que, jusqu'à présent, l'équilibre n'a pas encore été trouvé.

C'est dans ce contexte que votre initiative apporte une réelle valeur ajoutée car la concertation sociale permet d'aborder de manière globale le développement économique, les enjeux sociétaux et le développement social.

Le Gouvernement bruxellois est convaincu qu'on ne peut programmer le développement d'un aéroport construit à côté d'une grande ville sans en calculer toutes les retombées. Tant positives que négatives. Et s'il faut limiter les retombées négatives, il faut surtout définir un cadre stable. Et cela, soyons francs, n'a jamais été fait et le gouvernement fédéral a une responsabilité écrasante. Je comprends aisément qu'un cadre juridique en perpétuelle évolution pénalise le développement de l'aéroport. Le fédéral a les cartes en mains et il est temps qu'il adopte la position juste et largement concertée. Quand j'entends, il y a quelque jours, la Ministre de la Mobilité déclarer qu'elle « n'est pas payée – je cite – pour défendre les aéroports régionaux mais pour défendre l'aéroport qui dépend du fédéral », je tombe de ma chaise et je dis qu'elle se trompe totalement. Jamais on n'arrivera à imposer un cadre juridique clair et stable sans un développement aéroportuaire pensé à l'échelle du pays. D'autant que ce pays est un confetti. Cette étroitesse de vue est

préjudiciable à tout le monde. Il est illusoire de penser que Bruxelles-National pourra nécessairement développer toutes les activités en son sein, sans tenir compte des autres aéroports situés à quelques dizaines de kilomètres et sans tenir compte de la densité de population que l'entoure. A titre personnel, je plaide depuis longtemps pour une spécialisation des différents aéroports. Et celle de Bruxelles-National, c'est sa fonction internationale qui doit se concentrer sur l'activité de jour. Ce n'est un secret pour personne que la déclaration de politique régionale défend **« la fin progressive des vols de nuit » et l'application le plus rapidement possible de la nuit européenne, soit de 22h à 7h. Rappeler cela n'est pas incompatible avec le développement de l'aéroport, je voudrais que tout le monde en soit convaincu.**

### **Priorités du gouvernement bruxellois : Stratégie 2025 et communauté métropolitaine**

Etant donné que le thème de la rencontre d'aujourd'hui est d'identifier les situations « win-win », je voudrais m'arrêter un instant sur les atouts de la Région bruxelloise. Car oui, Bruxelles est pleine d'atouts et peut apporter beaucoup au développement de l'aéroport, au bénéfice des deux Régions. En effet, Bruxelles, en terme de création de

richesses est la troisième Région la plus active d'Europe. Et chaque jour, c'est environ 31 entreprises qui y voient le jour. Nous avons un solde net de création d'entreprise positif, près de 1300 entreprises en 2014.

Celles-ci créent évidemment de l'emploi et c'est, entre autres, ce qui permet à Bruxelles d'être le premier bassin d'emploi - 720.000 - de Belgique.

Bruxelles représente donc un dynamisme économique important et, en tant que Capitale européenne, elle est un fabuleux tremplin vers l'international.

Mais tout n'est pas rose. Les emplois créés sont essentiellement hautement qualifiés alors que le réservoir de main d'œuvre bruxellois est en grande partie composé de personnes faiblement qualifiés.

Pour développer Bruxelles et offrir des perspectives d'avenir à ses habitants, il est donc urgent de croiser les politiques d'emploi, d'économie, de recherche, de formation et d'enseignement. Et de créer des synergies entre nous.

C'est dans ce cadre que le Gouvernement bruxellois et ses partenaires communautaires ont adopté la Stratégie 2025, un ambitieux plan prospectif, listant les enjeux et chantiers

concrets qu'il faut rencontrer pour faire face aux enjeux socio-économiques de Bruxelles. C'est donc 18 objectifs qui traversent l'ensemble de ces compétences nécessaires pour s'intégrer durablement sur le marché du travail.

Et je ne cesse de le répéter depuis 1 an, il faut décroiser ces compétences. La stratégie 2025 s'inscrit dans cette volonté et se veut un processus concerté avec les partenaires sociaux.

En plus d'être une vision prospective qui mobilise plusieurs compétences, il s'agit également de casser les logiques d'enfermement. C'est à ce titre qu'un objectif important de la stratégie est de faire vivre la Communauté métropolitaine. Le développement de Bruxelles ne s'arrête pas à ses frontières et doit bénéficier à tous ceux qui l'entourent. C'est aussi pourquoi il est nécessaire de structurer notre concertation. L'objectif 7 de la Stratégie 2025 concerne l'approfondissement de la coopération interrégionale car la mise en œuvre de nombreuses politiques implique de les contextualiser au-delà du seul territoire de la Région pour intégrer les enjeux et les opportunités de l'ensemble de la zone géographique couverte par le bassin économique bruxellois.

Dans le respect du cadre prévu par la loi spéciale de réforme institutionnelle, l'enjeu essentiel des coopérations à mettre en place entre les Régions repose sur 2 paramètres : d'une part, le soutien partagé du développement de l'emploi et de l'activité économique de l'aire métropolitaine, et, d'autre part, la non concurrence et la complémentarité des politiques régionales dans ces matières. Parmi les chantiers opérationnels qui sont identifiés pour la réalisation de cet objectif, il y a notamment l'élaboration d'un accord de collaboration sur le développement de zones économiques porteuses d'emploi, comme Brussels Airport par exemple. Le renforcement de la mobilité des travailleurs fait également partie des chantiers prioritaires qui ont été identifiés conjointement.

Evidemment, pour se concerter, il faut être plusieurs. Bruxelles est demandeur et met en œuvre concrètement cette volonté. Et, comme Ministre, je m'y emploie et je suis prêt à faire preuve de beaucoup d'imagination. Deux exemples concrets : pour répondre aux impératifs du développement d'Audi, la Région bruxelloise a pris l'initiative de réunir les deux autres Régions pour proposer, ensemble, les actions à mener. En soi, c'est une petite révolution de dire à la Wallonie et à la Flandre que leurs

travailleurs ont besoin d'Audi brussels. Et que donc, les trois Régions sont concernées par son développement. Et pas seulement Bruxelles où l'usine est implantée.

Autre exemple. Il y a quelques mois, j'ai signé un partenariat avec mon homologue du Gouvernement flamand entre Actiris et le VDAB afin de permettre aux chercheurs d'emploi bruxellois disposant d'aptitudes linguistiques d'être pris en charge directement par le VDAB. Pour favoriser l'immersion et la possibilité pour des Bruxellois de trouver du boulot en Flandre, je n'ai aucun tabou. Que cela soit avec le VDAB ou avec Audi, le pragmatisme doit dépasser le cadre rigide des limites institutionnelles. Cela doit aussi être vrai pour l'aéroport afin d'augmenter la part de l'emploi bruxellois dans les perspectives offertes par le développement économique de la zone de l'aéroport. De nombreux jeunes sont disponibles en Région bruxelloise pour répondre aux besoins des entreprises présentes sur le site de l'aéroport. La difficulté pour les employeurs est de repérer dans ce vivier les jeunes « employables » qui disposent des compétences de base et des attitudes adéquates afin de pouvoir les intégrer à leur organisation et progressivement les former pour les fonctions critiques. Nous devons maximiser les chances pour les Bruxellois d'occuper les

emplois qui seront créés dans le sillage du développement de l'aéroport et pour cela, nous devons améliorer nos capacités de formation en adéquation avec les attentes du monde économique.

La Région de Bruxelles Capitale a mis en place un dispositif permettant de screener tous les jeunes qui s'inscrivent auprès d'ACTIRIS afin de déterminer s'ils doivent suivre une formation ou peuvent être proposés pour un stage de première expérience professionnelle. Ce système est effectif depuis le mois de janvier. En outre, la Région a également travaillé à la mise en place de la base légale permettant à Actiris de proposer davantage de stages en entreprises pour les jeunes moyennant une contribution mensuelle de 200€ pour l'employeur. Nous sommes donc prêts mais nous avons maintenant besoin que les entreprises s'engagent à nos côtés et offrent des stages et des premiers emplois.

Toutes ces mesures ont un objectif clair : maximiser les chances des jeunes bruxellois, leur organiser un parcours structuré vers l'emploi disponible et faciliter la navette sortante.

J'ai rencontré au cours des derniers mois de nombreux employeurs de la zone aéroportuaire et je leur ai fait part

de cette opportunité, je suis maintenant en attente de propositions de leur part. Je dois dire qu'il me semble parfois que le retour d'ascenseur est lent à s'enclencher mais vos débats et discussions d'aujourd'hui permettront certainement d'identifier des pistes concrètes dans ce cadre.

Cela étant, les freins sont encore nombreux par rapport à l'augmentation de la navette sortante de travailleurs bruxellois. La mobilité interrégionale est assurément un point d'attention important. Même si plusieurs initiatives sont sur la table des différents gouvernements concernant la prolongation de lignes de tram ou encore le RER, force est de constater que cela n'avance pas suffisamment vite, que les problèmes de déplacement sont encore nombreux, en particulier pour les travailleurs peu qualifiés et les bas revenus qui ne disposent pas d'alternatives comme la voiture par exemple.

C'est ensemble que nous trouverons des solutions. Je souhaite pour ma part que cette première initiative de réflexion conjointe que vous portez ensemble soit la première étape d'une nouvelle dynamique. Je vous souhaite de fructueux échanges et prendrai connaissance

avec intérêt des points d'attention et des recommandations que vous formulerez.

Je vous remercie pour votre attention.