



**Avis A. 1111**

**AVIS SUR LA STRATEGIE AEROPORTUAIRE  
DANS UN ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL**

**Adopté par le Bureau du CESW le 18 mars 2013**

## PREAMBULE

Les gestionnaires des aéroports wallons ont interpellé le CESW sur le rapport de la Vlaamse Luchthavencommissie relatif à la position concurrentielle de l'aéroport de Zaventem face aux aéroports de Charleroi et Liège. Ce rapport, remis au Gouvernement flamand le 29 mars 2012, émet une analyse critique du développement des aéroports wallons. Le CESW s'est ainsi saisi du dossier et a entendu, le 28 janvier 2013, les responsables des aéroports wallons à ce propos.

Il appartient aux gestionnaires des aéroports wallons d'apporter leur propre réponse à ce rapport. Si le CESW soutient leur démarche, il tient également à faire part aux différents acteurs concernés de sa position sur le sujet.

## A. ANALYSE DE LA SITUATION

### ► Un contexte à objectiver

Après avoir été négligés pendant un certain nombre d'années par le pouvoir fédéral qui privilégiait le développement de Zaventem, les deux aéroports régionaux dont dispose la Wallonie ont été redynamisés par la Région wallonne qui s'est vue confier l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics situés sur son territoire.

La libéralisation progressive du trafic intra-européen et mondial ainsi que la saturation des aéroports principaux ont amené une réorganisation profonde du système de transport aérien, dont notamment l'émergence d'aéroports régionaux tels que Liege Airport et Brussels South Charleroi Airport en tant qu'acteurs actifs du transport aérien.

PASSAGERS (en millions)					CARGO (en milliers tonnes)				
	2000	2005	2011	2000-2011 (variation)		2000	2005	2011	2000-2011 (variation)
Anvers	0,3	0,1	0,2	-0,1	Anvers	8	5	6	-2
Bruxelles	21,6	16,2	18,8	-2,9	Bruxelles	667	703	475	-192
Europe	17,5	13,5	14,2	-3,3	Charleroi	0	0	0	0
Overseas	4,1	2,7	4,5	0,4	Courtrai	0	0	0	0
Charleroi	0,3	1,9	5,9	5,6	Liège	270	329	674	404
Courtrai	0,1	0,1	0,1	0,0	Ostende	93	108	57	-36
Liège	0,2	0,2	0,3	0,1	TOTAL	1.038	1.145	1.213	175
Ostende	0,1	0,1	0,2	0,1	Source : Autorités aéroportuaires				
TOTAL	22,6	18,6	25,5	2,9					

Source : Autorités aéroportuaires

Liege Airport, qui s'est spécialisé dans le fret, a pour ambition d'œuvrer pour que la Wallonie devienne une région leader dans la logistique de qualité et de haute valeur ajoutée. La croissance importante des activités de fret (270.000 tonnes en 2000, 674.000 tonnes transportées en 2011) a permis à l'aéroport de Liège de s'imposer comme plateforme cargo significative atteignant en termes de tonnage la 1<sup>ère</sup> place belge, la 7<sup>ème</sup> européenne et le top 30 mondial.

Selon une étude réalisée par la Banque nationale de Belgique<sup>1</sup> dont certains éléments ont depuis été actualisés, la valeur ajoutée directe et indirecte de l'aéroport de Liège s'élève à environ 450 millions d'euros en 2009, ce qui représente 0,6% du PIB wallon. L'emploi direct et indirect est évalué à 5.000

<sup>1</sup> Economic importance of air transport and airport activities in Belgium, 2009.

équivalents temps plein (ETP) en 2009. En avril 2012, une enquête réalisée par Liege Airport faisait état d'environ 7.000 emplois directs et indirects gravitant autour de 75 entreprises actives sur le site (TNT Airways, TNT Express Worldwide, CAL, El Al Cargo, Ethiopian Airlines, Avient,...).

Brussels South Charleroi Airport (BSCA) est un aéroport de trafic de passagers qui s'est développé très rapidement ces dernières années. Le trafic passagers est passé d'un peu plus de 250.000 unités en 2000 à près de 1,9 millions en 2005, pour atteindre 5,9 millions d'unités en 2011. 42% des voyageurs fréquentant BSCA sont flamands.

La croissance exponentielle de l'activité de l'aéroport s'est accompagnée d'une forte augmentation de la valeur ajoutée et de l'emploi autour de l'aéroport. La valeur ajoutée directe et indirecte générée par BSCA dépasse les 220 millions d'euros en 2009. Près de 150 entreprises développent leur activité autour de l'Aéropôle (SABCA, Ryanair,...). L'emploi direct et indirect généré par les activités de l'aéroport de Charleroi est chiffré en 2009 à environ 2.900 ETP. A ce jour, selon l'ACI (Airports Council International), le site aurait généré près de 6.500 emplois directs et indirects.

Brussels Airport a pour sa part connu un fléchissement de ses activités de transports de passagers. Entre 2000 et 2011, l'aéroport a vu le nombre de ses passagers transportés reculer de près de 2,9 millions d'unités (voir tableau). Le recul est plus significatif encore pour les vols à destination de pays européens (-3,3 millions de personnes). Les différences de croissances entre les aéroports régionaux wallons et l'aéroport national démontrent la nécessité de mettre en place des stratégies adéquates et différenciées en fonction des tailles, des spécificités et des localisations des aéroports.

Durant le même intervalle, Brussels Airport a vu son activité cargo régresser de près de 190.000 tonnes (voir tableau). Ainsi, l'aéroport de Zaventem, qui était jusqu'en 2009 le premier transporteur aérien de fret du pays, est depuis devancé par l'aéroport de Liège.

En 2009, la valeur ajoutée directe et indirecte dégagée par Brussels Airport s'élèverait à 3,4 milliards d'euros tandis que l'emploi direct et indirect approcherait les 38.000 équivalents temps plein.

### ► Une stratégie wallonne dynamique

Le succès des aéroports wallons, objectivé par les chiffres, n'est pas le fruit du hasard mais bien le résultat d'une politique régionale dynamique et cohérente, menée activement dès leur passage dans le giron régional. La Région a en effet déployé et financé diverses mesures à l'égard des riverains, au niveau de l'acquisition de terrains, en matière de valorisation des terrains à vocation économique,... Cette politique se voit maintenant consolidée et élargie par la mise en place des pôles de compétitivité Skywin pour le secteur aéronautique et spatial, et Logistics in Wallonia pour le secteur du transport et de la logistique.

Les aéroports wallons ont bâti leur succès sur des structures leur permettant de comprimer leurs coûts d'exploitation et d'être performants dans un environnement hautement concurrentiel, avec des aéroports comme ceux de Lille, Maastricht, Eindhoven ou Cologne dans un rayon restreint. La réussite des aéroports wallons, au-delà de leur activité spécifique, irradie sur de nombreuses activités connexes (gardiennage, développement de technologies novatrices,...) et sur tout un pan du tissu industriel.

Il est utile en outre de relever que la stratégie aéroportuaire wallonne concernant l'aéroport de Charleroi est en phase avec la tendance généralisée au développement de compagnies à bas prix pour les vols intra-européens.

### ► Un débat à clarifier

Les aéroports wallons se voient accusés de concurrence déloyale par la Vlaamse Luchthavencommissie du fait qu'ils ont bénéficié, depuis la mise en œuvre de la stratégie régionale, de subventions octroyées par les autorités publiques, tout comme les aéroports flamands par ailleurs.

De toute évidence, et contrairement aux affirmations catégoriques de la Vlaamse Luchtavencommissie, la réglementation européenne n'a pas la portée qu'elle lui prête en ce qui concerne le subventionnement public des aéroports régionaux, particulièrement lorsqu'il s'agit de contribuer, comme dans le cas des aéroports de Liège et de Charleroi, au financement de fonctions régaliennes telles que la sûreté et la sécurité.

La suppression prévue de certaines subventions n'a certainement pas pour origine leur soi-disant illégalité, mais traduit simplement la volonté de passer à une logique d'autofinancement maintenant que les assises sont en partie assurées. Actuellement, les investissements sont pris en charge par les aéroports eux-mêmes. Il n'en reste pas moins une incertitude à lever pour l'avenir concernant le niveau de redevance pratiqué par rapport aux investissements consentis. La question reste pendante de savoir si l'aéroport de Charleroi devra revoir à la hausse le montant de cette redevance, mais le risque est bien présent que la nouvelle donne pèse sur les développements ultérieurs des infrastructures. Tout dépendra de la position de l'Union européenne en matière d'aides aux infrastructures.

Par ailleurs, on peut noter que de son côté, Brussels Airport a pu acquérir en 2004 des terrains auprès de l'Etat fédéral pour un montant défiant toute concurrence, lui octroyant au final une plus-value immédiate de 400 millions d'euros. Ce montant surpasse à lui seul le montant cumulé des subventions accordées aux aéroports wallons.

## **B. RECOMMANDATIONS**

---

### **► A l'intention du Gouvernement wallon**

Le CESW demande au Gouvernement wallon de poursuivre sa politique en matière aéroportuaire, porteuse d'emplois et d'activités directs et indirects, source d'attractivité pour la Wallonie. Les aéroports wallons doivent conforter leur rôle de pôle de synergie en matière d'activité économique, d'emploi et de formation. Cela leur permettra de contribuer encore davantage à la création d'emplois et au développement d'activités dans des secteurs très divers. Le Gouvernement se doit dès lors de prendre toutes les mesures nécessaires à la poursuite du développement des aéroports, notamment en ce qui concerne leur fonctionnement (par exemple au niveau du créneau horaire).

Le CESW pousse au développement de synergies entre les différents acteurs compétents directement ou indirectement (aéroports, administration, opérateurs de formation, TEC, interlocuteurs sociaux,...). Au niveau du volet formation, il invite le Gouvernement wallon à éclaircir les raisons menant au blocage de la demande d'agrément formulée auprès de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) pour le WAN, acteur tout désigné pour prendre en charge la formation de métiers pour les besoins des aéroports wallons.

Sans préjuger de la position du CESW à l'égard de la proposition de plan d'investissement 2013-2025 du groupe SNCB, le CESW attire l'attention du Gouvernement wallon sur le risque que feraient peser des entraves au développement des aéroports, notamment sur les projets de connexion ferroviaire en cours de discussion.

Au vu du débat lancé, le CESW encourage les autorités wallonnes à assurer à l'avenir un suivi continu au niveau de la gestion administrative et politique de ce type de dossier. Une approche plus proactive permettrait aussi de solliciter d'autres échelons de pouvoir, notamment européen (fonds structurels, RTE-T,...), pour mener à bien les projets wallons et saisir toute opportunité qui pourrait se présenter.

Cette dernière réflexion amène le CESW à créer en son sein un lieu de concertation (commission, groupe de travail,...) regroupant les acteurs de la politique aéroportuaire afin de suivre les évolutions en la matière et de réagir en temps utile.

### ► A l'intention des exploitants des aéroports wallons

Le CESW invite les gestionnaires des aéroports wallons à continuer à faire preuve de proactivité dans la recherche d'opérateurs et d'investisseurs. La poursuite de la prospection auprès d'opérateurs économiques et d'une politique d'accueil attractive leur permettra de diversifier encore davantage le panel d'acteurs présents.

Le CESW encourage les aéroports wallons à continuer à se développer dans leurs créneaux ciblés d'aéroports régionaux, en toute complémentarité avec Brussels Airport qui, en vertu de son statut d'aéroport national, propose des activités et des services spécifiques.

Le CESW appelle en outre les aéroports wallons à renforcer les synergies et collaborations entre eux.

### ► A l'intention du Gouvernement fédéral

Le CESW demande au Gouvernement wallon de relayer auprès du Gouvernement fédéral les différentes prises de position développées dans ce point.

Le Gouvernement fédéral se doit de rester neutre à l'égard des politiques menées par les Régions dans leur champ de compétence. Le CESW attend ainsi du Gouvernement fédéral qu'il fasse preuve d'équité et de neutralité dans le traitement des différents acteurs économiques présents sur le territoire belge et dans le soutien octroyé aux infrastructures présentes sur le territoire national.

Les autorités fédérales doivent organiser une concertation avec les Régions avant de se prononcer sur ce dossier en toute objectivité. Le CESW dénonce à cet égard la présence au sein de la Vlaamse Luchthavencommissie du directeur de la DGTA du Service public fédéral Mobilité et Transport, et du directeur du développement de Brussels Airport, aéroport dont l'Etat fédéral est actionnaire à 25%.

Le CESW insiste sur le fait que le déficit structurel touchant Belgocontrol n'est en aucun cas imputable aux opérateurs wallons, lesquels ont toujours respecté les accords conclus, mais bien à des facteurs propres à Belgocontrol. Dans ce contexte, la prise de position du Ministre fédéral pour résorber le déficit de Belgocontrol, à savoir une prise en charge répartie entre le fédéral, Belgocontrol et les aéroports wallons, n'a pas lieu d'être et vient affaiblir la position concurrentielle des aéroports wallons. Pour autant qu'il soit avéré qu'un système de taxation est nécessaire pour résorber le déficit de Belgocontrol, le CESW plaide, dans un souci d'équité, pour l'instauration d'une redevance par mouvement prélevée auprès des compagnies aériennes, et non pas d'une taxe sur les passagers et/ou tonnes de fret comme il est proposé actuellement.

Le CESW rappelle que Brussels Airport est un aéroport national, alors que la Vlaamse Luchthavencommissie le considère dans son rapport comme le principal aéroport flamand. Il est vrai que la Flandre est la principale bénéficiaire des retombées économiques de cet aéroport qui n'en reste pas moins un aéroport relevant de la compétence fédérale et à vocation nationale. Pour preuve, les investissements ferroviaires considérables pour mieux connecter Brussels Airport au réseau ferré sont comptabilisés en dehors de la clé 60/40 de répartition régionale des investissements.

Il convient de rappeler que les aéroports régionaux ne sont pas en concurrence directe avec Brussels Airport, qui dispose d'infrastructures spécifiques liées à son statut d'aéroport national (plusieurs pistes, pistes plus longues, infrastructures de transit, connexions ferroviaires). Les possibilités en termes de volume et de trafic ne sont dès lors pas comparables, les aéroports régionaux tablant sur des créneaux de développement correspondant à leurs spécificités et à leurs possibilités limitées en matière d'extension.

► **A l'intention des autorités flamandes**

Le CESW demande au Gouvernement wallon de prendre contact avec son homologue flamand pour faire valoir l'ensemble des éléments repris dans cet avis.

Le CESW dénonce les prises de position de la Vlaamse Luchthavencommissie à l'égard de la politique aéroportuaire wallonne, un des axes de redéploiement socio-économique wallon, alors que les autorités flamandes affirment par ailleurs officiellement attendre davantage de dynamisme du côté wallon.

Le CESW rappelle que la population flamande bénéficie des services offerts par les aéroports wallons, les entreprises flamandes de retombées économiques liées à l'activité autour des aéroports wallons (travailleurs flamands dans les aéroports, fournisseurs flamands, participation d'entreprises flamandes aux chantiers, attractivité pour les investisseurs,...), et le développement économique flamand dans son ensemble du redéploiement économique wallon.

-----