

2009-03-10

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'importance économique du transport aérien et des activités aéroportuaires en Belgique

par Franziska Kupfer, Frédéric Lagneaux

NBB Working Paper No. 158 - Document Series

Cette étude est une publication du service Analyse micro-économique de la Banque nationale de Belgique, réalisée en collaboration avec le Département Economie régionale et du transport de l'Université d'Anvers (UA).

Elle est le résultat d'un premier projet de recherche relatif aux secteurs aéroportuaire et aérien belge. Le premier volet de l'étude se rapporte à l'activité économique réalisée au sein des aéroports d'Anvers, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Liège et Ostende, tandis que le second s'intéresse à l'ensemble de l'activité aérienne sur le territoire national. Ces dernières années, l'activité logistique s'est considérablement développée et constitue désormais un élément essentiel dans la création de richesse au plan national, notre économie étant essentiellement tournée vers les services. Le transport aérien et les aéroports sont des pièces maîtresses dans ce contexte, non seulement en termes d'activités générées au sein du cluster aérien, mais également au niveau de l'attractivité qu'exercent les aéroports vis-à-vis d'une série de secteurs économiques.

À l'échelle mondiale, une croissance généralisée des trafics de marchandises et de passagers a pu être observée ces dix dernières années. Cependant, le secteur a connu une crise majeure sur la période 2001 – 2003, lorsque les chiffres du trafic passagers ont brutalement reculé pour stagner ensuite. Ce n'est qu'après 2003 que l'activité s'est quelque peu redressée, et ce jusqu'au troisième trimestre de 2008. Quant au transport aérien de marchandises, il s'était rétabli dès 2002. En Belgique, une évolution semblable a été observée. Il convient cependant d'insister sur le fait qu'entre 1997 et 2007, le transport de marchandises a progressé beaucoup plus rapidement que le celui de passagers. Le classement des aéroports européens souligne d'ailleurs l'importance du transport aérien de marchandises pour la Belgique, puisqu'en 2006, Bruxelles, Liège et Ostende occupaient respectivement les sixième, huitième et vingtième places, alors que Bruxelles se retrouvait en fin de top 20 pour ce qui concerne les passagers.

Une approche sectorielle a été suivie dans l'étude, qui se penche sur le cas spécifique de chaque aéroport. Deux composantes essentielles de l'activité ont été étudiées: le cluster aérien et les autres branches aéroportuaires. Les comptes annuels de la Centrale des bilans ont pour ce faire été analysés, notamment en vue du calcul des effets directs, de l'analyse du bilan social et de l'étude des ratios financiers. En raison du délai dans la fourniture de certaines données, l'analyse a été limitée à l'année 2006, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles pour lequel une mise à jour a cependant pu être réalisée pour 2007. Comme c'est également le cas pour d'autres études sectorielles de la Banque, les effets indirects ont également été estimés, à partir des données fournies par l'Institut des Comptes Nationaux.

En 2006, l'ensemble des activités générées au départ des aéroports et des branches aériennes, effets indirects inclus, ont représenté 6,2 milliards d'euros de VA et 77.400 ETP, soit 2 p.c. du PIB de la Belgique et de l'emploi intérieur du pays. Ne tenant compte que des effets directs, ce pourcentage s'est établi à 0,8 p.c. Les trois principaux aéroports, à savoir Bruxelles, Charleroi et Liège, à eux seuls représentent pas moins de 95 p.c. de la VA directe générée au départ des six aéroports sous revue. Ils représentent 0,5 p.c. du PIB et, tenant compte de leurs effets indirects, 1,1 p.c. du revenu national. Il est en outre intéressant de souligner que la plupart des aéroports belges sont spécialisés, seul Bruxelles faisant exception, puisqu'il couvre l'ensemble des activités. Alors que Liège et Ostende se concentrent essentiellement sur le transport de marchandises, Charleroi doit en effet son développement au transport low-cost de passagers. Les aéroports d'Anvers et de Courtrai s'adressent quant à eux en priorité à une clientèle d'affaires.

L'analyse a été clôturée en décembre 2008.