

2014-11-05

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'importance économique du transport aérien et des activités aéroportuaires en Belgique – Rapport 2012

par Frank Van Nieuwenhove

NBB Working Paper No 273 - Document Series

La Banque nationale de Belgique a publié pour la première fois en mars 2009 une vaste étude concernant l'importance économique du transport aérien et des activités aéroportuaires en Belgique. En décembre 2011, elle a publié une première mise à jour présentant les résultats pour les années 2007 à 2009. En 2013, la Banque a été invitée à actualiser une nouvelle fois son analyse.

L'étude évalue l'importance économique du transport aérien et des activités aéroportuaires en Belgique entre 2009 et 2012 en termes de valeur ajoutée, d'emploi et d'investissements. Le secteur considéré englobe non seulement les activités directement liées au transport aérien, mais aussi l'ensemble des activités exercées sur le site des six aéroports belges (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Liège et Ostende). L'étude s'attarde également sur les effets indirects en matière de valeur ajoutée et d'emploi. Elle comprend en outre une analyse des bilans sociaux et de certains ratios financiers (rentabilité, liquidité et solvabilité).

S'agissant des résultats du transport aérien et des activités aéroportuaires, le repli qui s'était amorcé en 2009 s'est poursuivi en 2010. La diminution de la valeur ajoutée cette année-là a néanmoins été plus que compensée en 2011 et en 2012, si bien que la croissance totale à prix courants au cours de la période comprise entre 2009 et 2012 s'est élevée à 9,9 %, soit une progression conforme à celle de l'économie nationale. Les activités liées au transport aérien proprement dit ont de surcroît affiché de meilleurs résultats que les autres activités menées sur les sites des aéroports. Au sein du premier cluster, ce sont surtout le transport aérien lui-même et la construction aéronautique qui ont contribué à cette croissance. Le transport aérien et les activités aéroportuaires ont généré au total près de 2,9 milliards d'euros de valeur ajoutée directe en 2012. En additionnant ce résultat à la valeur ajoutée indirecte créée, on obtient 5,6 milliards d'euros, soit 1,5 % du PIB belge.

Contrairement à la valeur ajoutée, l'emploi, après qu'il avait fléchi en 2010, n'a, de manière générale, jamais pleinement renoué avec son niveau de 2009. Cependant, en 2012 le transport aérien et les activités aéroportuaires ont généré de l'emploi pour plus de 32 100 équivalents temps plein directs, et même pour plus du double (66 200 ETP) si on y ajoute l'emploi indirect. Ce dernier chiffre représente 1,7 % de l'emploi intérieur en Belgique.

De même, ne faisant pas exception à la tendance observée, les investissements directs se sont contractés de pas moins de 30 % en 2010 par rapport à l'année précédente, un recul qui, une fois encore, n'a jamais été compensé. Les entreprises sur lesquelles porte la présente étude ont investi plus de 349 millions d'euros en 2012. En termes cumulés sur cette période de quatre ans, le montant d'investissement le plus élevé est à mettre à l'actif des exploitants aéroportuaires, dont les trois quarts à celui de Brussels Airport Company.

L'étude analyse également les différents aéroports belges et les activités qui y sont associées. Bruxelles reste indéniablement le plus gros aéroport, sa part atteignant 70 à 75 % pour la plupart des paramètres: 75 % de la valeur ajoutée directe de l'ensemble des six aéroports belges, 76 % de l'emploi direct, 70 % des investissements directs et 72 % du nombre de passagers entrants et sortants, ce qui le place à la 21^e position dans le classement des aéroports de passagers européens. Ce dernier pourcentage s'établissait encore à 87 % en 2003, mais le différentiel a bénéficié à Charleroi qui, grâce à l'essor de Ryanair, draine aujourd'hui plus du tiers du nombre de passagers transitant par Bruxelles. Pour ce qui est du transport de marchandises, Bruxelles a depuis quelques années cédé sa place à Liège, qui s'arroge à ce jour plus de la moitié de l'ensemble du transport de fret belge. À l'heure actuelle, Liège et Bruxelles occupent respectivement les 8^e et 9^e places dans le classement des aéroports de fret européens.

Au cours de la période considérée, soit entre 2009 et 2012, Brussels Airport s'inscrit dès lors en recul relatif. La valeur ajoutée directe comme l'emploi direct régressent de respectivement 3,4 et 3,9 %. Si on prend également en considération les effets indirects, la croissance se chiffre à 0,6 % pour la valeur ajoutée et à -1,8 % pour l'emploi. Principal concurrent en termes de transport de passagers, Charleroi, affiche pour cette période des taux de croissance de 42,3 % pour la valeur ajoutée (directe) et de 17,1 % pour l'emploi. Le concurrent en matière de transport de fret, Liège, présente au cours de cette période des progressions de 31,8 % pour la valeur ajoutée et de 16,4% pour l'emploi. Les aéroports régionaux flamands d'Anvers et de Courtrai ont enregistré des avancées, fussent-elles plus modestes, mais ces aéroports se sont davantage spécialisés dans les vols de formation et dans l'aviation d'affaires. Les hausses de la valeur ajoutée directe et de l'emploi atteignent respectivement 10,4 et 1,3 % à Anvers et 30,2 et 2 % à Courtrai. Seul l'aéroport d'Ostende affiche de moins bons résultats puisque la valeur ajoutée et l'emploi y sont en repli quasi constant: en trois ans, la valeur ajoutée directe a baissé de 17,7 % et l'emploi direct de 11,8 %, essentiellement en raison de la diminution du transport de fret.