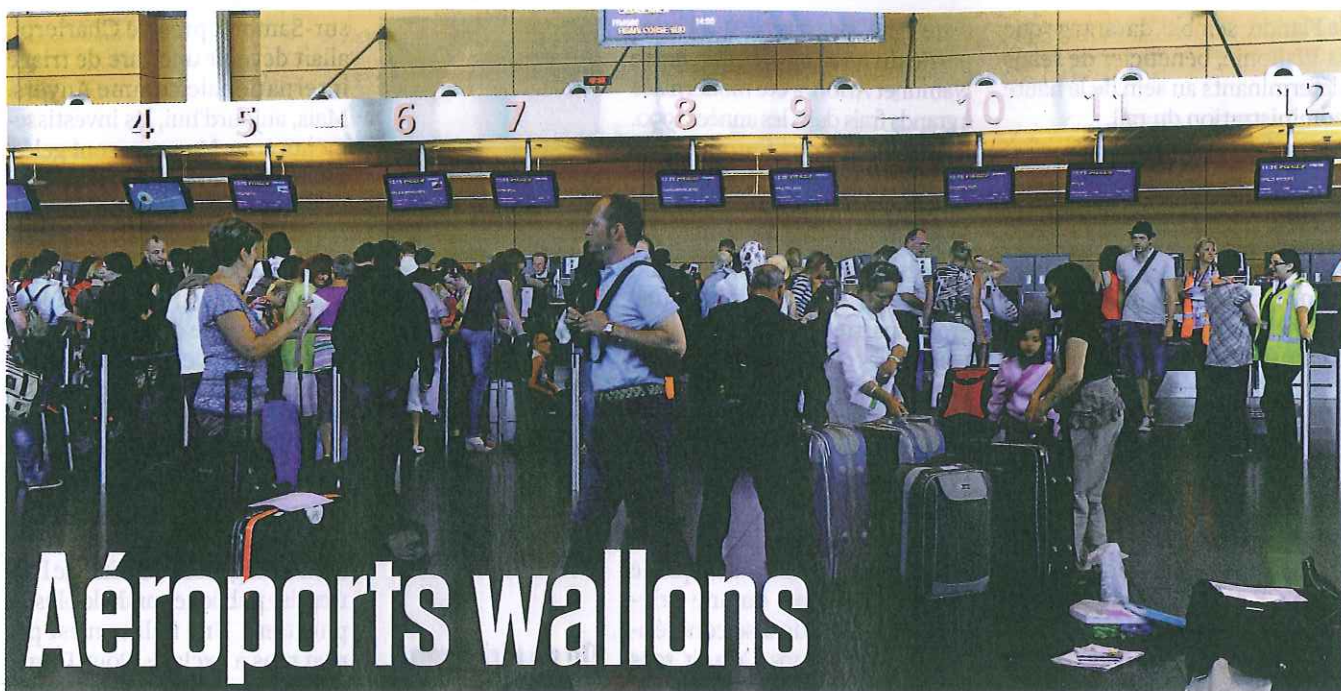


ÉCONOMIE AÉRONAUTIQUE



PHOTOS : FREDERIC SIERAKOWSKI/ISOPIX

Aéroports wallons

Le succès qui dérange la Flandre

Parce que plus Charleroi et Liège se développent, plus Zaventem s'affaiblit, la Commission flamande des aéroports publie un rapport qui flingue la politique économique wallonne....

La montée en puissance de l'activité des aéroports wallons, c'est bien là le problème pour le nord du pays. « Particulièrement pour le patronat flamand, le Voka, qui vit mal l'affaiblissement de Zaventem », selon Luc Partoune, directeur général de Liège Airport. « Dans le secteur du fret, Bruxelles cargo a perdu son leadership depuis trois ans. En 2011, il n'y a transité que 480 000 tonnes de marchandises contre 674 000 à Liège. » Sur le marché du transport de passagers, le poids de l'aéroport national a aussi reculé considérablement en cinq ans, de 95 à 72%, tandis que Charleroi (BSCA) continue à progresser. « Et ce n'est pas fini ! » annonce le directeur de la Sowaer Luc Vuylsteke.

Face à un Wallonie qui gagne, la Vlaamse Luchthaven Commissie (VLC) vient de publier son

CHARLEROI
L'aéroport incarne, avec celui de Liège, la Wallonie qui gagne, face à une Flandre qui perd (avec Zaventem, Anvers et Ostende).

« analyse de la position concurrentielle de Zaventem face aux aéroports de Charleroi et Liège ». Une semaine après que la Commission européenne a fait savoir qu'elle communiquera à la mi-2013 les lignes directrices de sa nouvelle politique de financement des aéroports, point d'orgue de son enquête sur la conformité des aides de la Région wallonne à la société de gestion de l'aéroport de Charleroi et à la compagnie aérienne Ryanair. Ni Luc Partoune ni le CEO de BSCA, Jean-Jacques Cloquet, ne veulent croire à une coïncidence de calendrier. Ils sont convaincus que, au-delà de son utilité politique pour la Flandre, ce rapport qui recommande des pistes d'action pour « booster la croissance de Zaventem » entend « inspirer les détracteurs du modèle low cost en Belgique ».

Plusieurs des arguments et chiffres de ce rapport alimentent une appréciation économique négative

de la politique aéroportuaire menée en Wallonie. Les commentaires vont dans le sens de la ligne idéologique suivie par le commissaire espagnol à la Concurrence, Joaquín Almunia : considérer que les aéroports sont des opérateurs économiques à part entière, qu'il faut les mettre sur le même pied que n'importe quelle autre entreprise.

Cette position est largement contestée par les Etats. « Parce que, dans la pratique, les aéroports sont au service de l'économie du transport, du tourisme avec un impact sur l'emploi. Ce sont donc des leviers de développement économique », estime Jean-Jacques Cloquet. Au même titre que les ports ou les gares de chemin de fer. « Et parce que le modèle du low cost répond aux attentes du marché intra-européen. C'en est le principal moteur de croissance et les grandes compagnies l'ont compris : Air France et KLM viennent de créer Transavia, Iberia et British Airways ont mis en place Vueling, même Lufthansa (actionnaire de SN) a investi

dans German Wings et envisage de lancer sa compagnie low cost. Quant à Easy-Jet, l'un des gros opérateurs de transport à bas coût en Europe, sa base est établie à Zaventem ».

La Commission flamande des aéroports dénonce « des subsides qui ne servent qu'à favoriser des tarifs de dumping au lieu d'aider à combler un déficit de rentabilité comme c'est le cas en Flandre, à Anvers et Ostende ». Il est aussi question des coûts de sécurité et de sûreté largement financés par la Région wallonne et sa société des aéroports, la Sowaer, alors qu'ils le sont entièrement sur fonds propres à Zaventem.

Pour le ministre wallon en charge des Aéroports, André Antoine, « c'est un choix politique, même si ces financements ont été plafonnés en 2009 et ne font plus l'objet d'indexations depuis. Mais la vraie question est de savoir ce qui empêche le gouvernement flamand de nous emboîter le pas ». Idem pour le subventionnement des mesures d'insonorisation de l'habitat dans les deux périmètres aéroportuaires. « Nous avons fait à Liège et à Charleroi ce que le gouvernement fédéral – dont c'est la compétence – n'a jamais fait pour Zaventem qui s'impose du coup comme un mauvais élève de la classe européenne. » André Antoine fait état de 8700 dossiers pour les deux aéroports wallons :

« 1590 rachats d'immeubles surexposés au bruit, 6840 interventions dans l'isolation acoustique de maisons, 270 primes locataires et commerçants. » Pour lui, « cette attaque en règle du lobby flamand exprime sa jalousie de notre succès. Depuis vingt ans, le gouvernement wallon avance de manière cohérente et constante. Mes pas prolongent ceux de mes prédécesseurs Michel Lebrun et Serge Kubla ».

André Antoine dénonce ce qu'il appelle une trahison nationale. Au passage, il égratigne l'expertise de Bernard Gustin, CEO de Brussels Airlines : « Comment peut-il démolir auprès de la commission des recommandations qu'il a lui-même émises dans l'étude stratégique de développement de nos aéroports ? » En avril 2006, c'est lui qui dirige cette étude au sein du cabinet Arthur D. Little chargé de conseiller la Région wallonne. A la page 31, l'expertise stipule que « des investissements doivent être consentis par la Région wallonne pour assurer le financement du secteur ». A la page 38, que « la législation européenne permet encore une certaine flexibilité pour soutenir la croissance des aéroports régionaux. Notamment pour le financement d'investissements et de missions à caractère public. Cela prouve que M. Gustin est l'expert de celui qui le paie », commente le ministre.



LUC PARTOUNE

« Dans le secteur du fret, Bruxelles a perdu son leadership depuis trois ans, au profit de Liège Bierset. »

« La vraie question est de savoir ce qui empêche le gouvernement flamand de nous emboîter le pas »

Selon la VLC, les moyens octroyés par la Région wallonne pour l'extension de ces aéroports fausseraient la concurrence, notamment par rapport à Zaventem : « Durant la période 2003-2009, l'investissement total s'est élevé à 206 millions pour Charleroi et à 280 pour Liège : construction d'un nouveau terminal à Charleroi en 2008, installation d'un système de radar et ILS en 2009, projet d'allongement de la piste, bâtiments logistiques à Liège pour accueillir une capacité d'une centaine d'entreprises. » Sauf que : ces opérations ont débuté dans une période où la Commission européenne les autorisait, avant 2002, et Zaventem en a tout autant profité – lors de sa privatisation en 2004, l'aéroport a bénéficié d'une plus-value de 437 millions sur ses actifs immobiliers et fonciers dont la valeur avait été sous-estimée.

Selon une étude sur « l'importance économique du transport aérien et des activités aéroportuaires en Belgique » réalisée par la Banque nationale de Belgique en 2009, le secteur représente 2% du PIB. Il suit les tendances de croissance mondiale enregistrées depuis plusieurs années sans échapper à la crise actuelle. Les aéroports wallons, Charleroi et Liège, sont toutefois des exceptions puisque leurs activités ont continué à croître en 2007 et 2008. Les données de la Banque nationale s'arrêtent à 2006. Déjà, à l'époque, Charleroi représentait 11,1% du trafic passagers en Belgique et Liège, 33% du cargo aérien. Jusqu'en 2006, leur taux de croissance annuel moyen était de 27,8% pour Charleroi et 30% pour Liège au niveau du cargo; alors que Bruxelles n'enregistrait dans ces deux secteurs que des croissances moyennes, respectivement 1,1% et 4,2%. La BNB estime à 14551 le nombre d'emplois générés par l'activité des deux aéroports wallons depuis la mise en œuvre de la politique régionale qui soutient leur développement. ●

DIDIER ALBIN



JEAN-JACQUES CLOQUET ET ANDRÉ ANTOINE

« L'attaque en règle du lobby flamand exprime sa jalousie de notre succès. »