

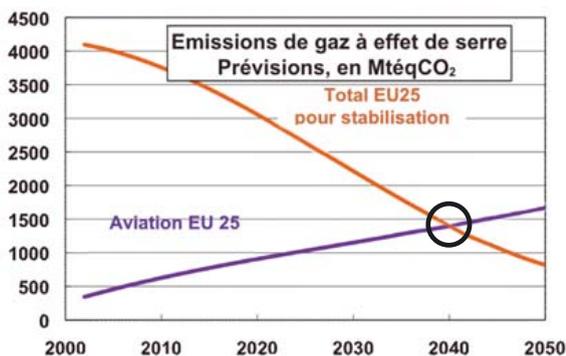
## Transports aériens

Tout est désormais réuni pour « tirer le secteur dans le rouge », constate le directeur général de l'IATA (l'association internationale du transport par air). L'épuisement des ressources pétrolières et la crise du climat vont en effet, inexorablement et à l'échelle planétaire, signifier la fin du carburant bon marché. En termes d'investissements publics, il vaut donc mieux placer ses œufs dans des paniers non percés...

# Atterrissage forcé annoncé en Wallonie ?

En faisant du transport aérien un des piliers de son développement socio-économique, la Région wallonne a privilégié une vision à (très) court terme qui la conduit dans une impasse.

**S**i l'on considère, d'une part, les réductions de gaz à effet de serre indispensables pour éviter ou limiter la catastrophe climatique et, d'autre part, l'évolution prévue des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur aérien à politique inchangée, il apparaît qu'aux environs de 2040, l'aviation serait à elle seule responsable de la totalité des émissions tolérables... (voir ci-dessous).



Dans ce contexte, et sans même prendre en compte d'autres éléments essentiels tels que le coût et la raréfaction de l'énergie, il semble évident que le secteur se trouve face à un avenir pour le moins incertain, voire totalement compromis. Mais les autorités politiques wallonnes ne dressent manifestement pas le même constat. Depuis une vingtaine d'années, les majorités successives s'obstinent à faire du développement aéroportuaire un des axes majeurs du redéploiement économique de la Région. Un choix qui porte

quelques fruits (moins juteux qu'on ne veut bien le dire...) à court terme mais risque fort de conduire la Wallonie dans une situation tristement comparable à celle qu'elle a connue avec la sidérurgie : des fonds et soutiens publics investis sans compter dans un secteur dépourvu d'avenir et, *in fine*, un crash économique et social laissant des bassins d'activités totalement sinistrés.

### Plan de vol ambitieux

C'est dans la foulée des lois de régionalisation que certains ténors wallons ont cru déceler dans le transport aérien un important vecteur de développement socio-économique. Esprit de clocher estimeront certains, logique de spécialisation justifieront d'autres, la Région décida, au début des années 1990, de dédier l'aéroport de Gosselies (Charleroi) au transport de passagers et celui de Bierset (Liège) au transport de fret. Une répartition des rôles somme toute logique. Le petit aéroport carolorégien, situé « à proximité » de Bruxelles (siège de nombreuses institutions européennes), correspondait aux attentes des sociétés *low cost*, tandis qu'implanté à proximité de nombreuses infrastructures de transport (principalement un nœud autoroutier majeur), l'aéroport de Bierset répondait à la volonté de construction d'un pôle logistique liégeois.

Les gouvernements successifs montrèrent beaucoup d'ardeur à poursuivre le développement commencé en 1990. A titre d'exemple, relevons que, face à une décision de justice prise le 30 mars 2004 et soumettant à une astreinte de 10 000 euros chaque vol constaté entre 22 heures et 7 heures à l'aéroport diurne de Gosselies, le Gouvernement wallon faisait voter par le Parlement le... 1<sup>er</sup> avril 2004 – soit deux jours après la décision du tribunal ! – un décret modifiant les heures d'ouvertures de l'aéroport. Ce qui permettait de « légaliser » illico le millier de vols annuels visés par la décision de justice et gérés par une société *low cost* bien connue. Instrumentalisation du législatif par l'exécutif pour contourner le

## Les jalons du développement aéroportuaire wallon

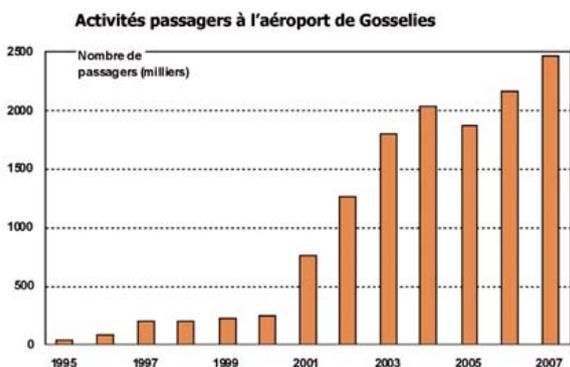
judiciaire : la manœuvre est illustrative d'une action politique entièrement vouée au développement économique du secteur.

### Décollage chahuté

Tant à Bierset qu'à Gosselies, les activités ne prirent réellement leur essor qu'après l'arrivée d'un opérateur de poids : TNT en terre liégeoise et Ryanair en terre carolorégienne. Dans les deux cas, ces partenaires ont négocié des conditions fort avantageuses, instaurant pour plusieurs années des situations quasi monopolistiques inconfortables à la fois pour les pouvoirs publics wallons et pour les travailleurs concernés. C'est qu'un opérateur (presque) unique peut se permettre certaines attitudes peu compatibles avec de saines relations sociales. Un exemple parmi d'autres : le 8 septembre 1999, une grève-éclair paralysait durant 210 minutes les activités du transporteur aérien TNT sur le site de Bierset. La sanction ne se fit pas attendre : 11 licenciements, bientôt suivis de 13 autres, le tout assorti d'une menace claire de délocalisation en cas de récidive...

Le chantage à la délocalisation utilisé en alternance avec la promesse de création d'emplois est une tactique dont tant Ryanair que TNT ont usé et abusé non sans résultat. Pour réussir, la technique requiert certaines conditions de base, dont un pouvoir politique réceptif et des problèmes d'emploi, malheureusement bien réels dans les régions de Charleroi et de Liège, qui ne se sont jamais totalement relevées du déclin de leur industrie lourde.

Reconnaissons-le : le développement encouragé par les décideurs wallons est bel et bien au rendez-vous. L'activité connaît une progression remarquable tant à Bierset qu'à Gosselies (voir graphique ci-dessous). Reste à savoir à quel prix, avec quels bénéfices et pour combien de temps...



### Navigation à vue

Il est malaisé de se faire une idée précise de la « facture aéroportuaire » wallonne. En tout état de cause, elle dépasse le milliard d'euros. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte, parmi lesquels une politique d'insonorisation dont les coûts ont été mal estimés au départ et des investissements fort conséquents en infrastructures. Ainsi le Gouvernement wallon adopta-t-il, mi-2008, un projet de gare ferroviaire souterraine à Gosselies dont le budget s'élève à quelque 400 millions d'euros.

Pour ce qui est de l'emploi, le nombre de postes créés par le secteur aérien s'avère relativement faible. En chiffres ronds, on comptait en 2006, en Région wallonne, 1 150 000 travailleurs dont 73 000 dans le secteur des transports, de l'entreposage et de la communication. En chiffres ronds toujours, on dénombrait la même année environ 3 500 emplois directs dans les aéroports wallons (2 500 à Bierset et 1 000 à Gosselies), soit 0,3 % de l'emploi wallon... Au niveau mondial, les opérateurs aériens employaient 2,3 millions de personnes, les aéroports et services de navigation aérienne 1,9 et le secteur industriel afférent 1,8 : soit un total de 6 millions de personnes, ce qui représente un peu plus de 0,2 % de l'emploi mondial total, chiffré à 2,8 milliards de personnes.

### Atterrissage forcé

Tôt ou tard, l'enjeu climatique imposera des mesures de limitation des émissions d'autant plus radicales qu'elles seront tardives. Dans cette perspective, le transport aérien risque d'être l'un des premiers touchés, tant il est vrai que son utilisation échappe le plus souvent à toute rationalité et répond à des besoins loin d'être vitaux : parcourir 1 500 km en avion pour passer le week-end au soleil, s'offrir en plein hiver des roses coupées du Kenya, manger

- **1991** : la gestion des aéroports de Gosselies et de Bierset est confiée à deux sociétés de droit privé, soumises aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales : la Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (SAB) – devenue Liège Airport – et Brussels South Charleroi Airport (BSCA).
- **26 février 1996** : signature du contrat liant le transporteur TNT, la SAB et la Région wallonne.
- **1998** : premiers vols nocturnes à Bierset.
- **26 avril 2001** : l'aéroport de Gosselies devient la première base continentale (1) de Ryanair.
- **1<sup>er</sup> juillet 2001** : la Société wallonne des aéroports (SOWAER) est constituée, afin de poursuivre le développement aéroportuaire wallon.

(1) La base – ou plate-forme – (hub en anglais), désigne un aéroport « central » assurant des liaisons avec plusieurs aéroports dits « secondaires ». Le 14 février 2002, l'aéroport de Hahn (Francfort) devenait la seconde base continentale de Ryanair (par ordre chronologique).

## Le mythe du low cost

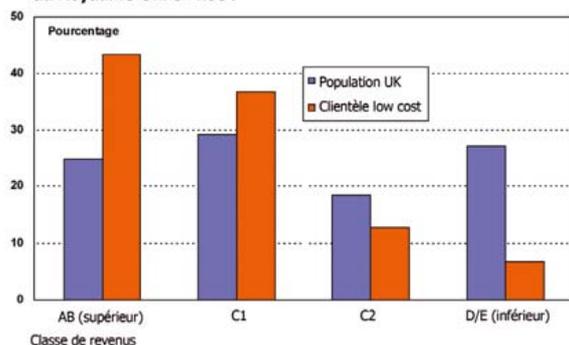
Il convient de démonter le mythe selon lequel l'avènement des sociétés *low cost* constituerait une avancée sociale permettant aux plus démunis de goûter aux joies et aux bienfaits de l'échange culturel entre les peuples ou de s'envoler vers les plages de sable fin. En 2003, le ministre-président de la Région wallonne déclarait ainsi à la presse : « On a créé un marché, on a créé des besoins, on a ouvert l'accès aux voyages à des milliers de concitoyens qui n'en avaient pas la possibilité (1). »

Toutes les études sérieuses contredisent cet argument. Une enquête menée au Royaume-Uni montre par exemple que les 25 % de la population ayant les revenus les plus élevés représentent 50 % de la clientèle des vols *low cost* au départ du Royaume-Uni, tandis que les 25 % ayant les revenus les plus faibles représentent un peu moins de 7 % de la clientèle *low cost* (2). ■

(1) Vers l'Avenir, 14/11/03.

(2) Source : CAA, Air passenger survey, 2005.

**Distribution de la clientèle low cost par classe de revenus au Royaume-Uni en 2004**



des denrées venant des antipodes (agneau de Nouvelle-Zélande, pommes d'Afrique du Sud...), etc. Tout cela participe d'un modèle élitiste, non consciemment formulé, dans lequel les populations du monde dit « développé » (ou du moins leurs catégories les mieux nanties) peuvent se permettre des « folies », au mépris du reste de la population mondiale... et du devenir de la Terre.

Lorsque l'urgence environnementale imposera des choix (à quoi réserver l'énergie disponible ? à quelles fins consacrer les émissions de gaz à effet de serre tolérables ?), ces « folies aériennes » connaîtront un atterrissage forcé. Le secteur subira alors un déclin aussi spectaculaire que le fut son développement. Avec les conséquences que l'on peut imaginer en termes d'activités et d'emplois. Le gouvernement wallon semble toutefois hermétique à cette analyse. Même si tout donne à penser que l'avenir du secteur aérien est bel et bien derrière lui, la Région continue à parier dessus. Ainsi, à peine la nouvelle aérogare de Gosselies (qui a fait passer la capacité d'accueil de Brussels South de 2 millions de passagers annuels à 4,5 millions) inaugurée en 2008, une étude a été lancée. Objectif : 15 millions de passages annuels...

Dans le même temps, M. Bisignani, directeur général de l'IATA (International air transport association), active tous les signaux d'alarme en constatant que tout est désormais réuni pour « tirer le secteur dans le rouge ». Cherchez l'erreur... ■ Pierre Courbe et Pierre Titeux - Fédération Inter-Environnement Wallonie