

CERCLE GAULOIS ARTISTIQUE ET LITTERAIRE, 5 rue de la loi, 1000 Bruxelles

BRUXELLES, PLAQUE TOURNANTE AERIENNE? PERSPECTIVES A L'HORIZON DE CINQ ANS.

Déjeuner-débat des groupes « Ville et Société » et « Entreprise » du **vendredi 9 Mars 2012**.

Le débat a été introduit par

Arnaud FEIST, CEO, THE BRUSSELS AIRPORT COMPANY, et le

Comte JACOBS de HAGEN, ancien Président du Comité des utilisateurs de l'aéroport (BRUC).

INTRODUCTION.

Bruxelles a été traditionnellement une plaque tournante du transport de voyageurs en Europe. Dès la mise en œuvre du Traité de Rome en 1958 elle disposait d'un aéroport moderne et d'un train mettant cet aéroport à 15 minutes de la Gare centrale et des projets existaient pour le « Quartier Nord », nouveau centre d'affaires tout proche du centre-ville et donc idéalement situé pour accueillir l'Europe. En fait le Gouvernement choisit d'imposer aux institutions Européennes le quartier résidentiel du Cinquantième, dont les infrastructures d'accès restaient à créer. Ce quartier fut vidé en quelques années de la plupart de ses habitants au bénéfice du « Quartier Européen ». Quelque 50 ans plus tard l'aéroport est toujours une plaque tournante naturelle pour les déplacements aériens de presque toute l'Europe. De nouvelles infrastructures d'accès au « Quartier Européen » se sont graduellement mises en place.

Quelles sont les perspectives à l'horizon 2017 ? Une liaison ferroviaire nouvelle vers l'aéroport permettra au « quartier européen » d'être enfin à la même distance-temps de l'aéroport que la gare centrale l'était dès 1958. Brussels Airport s'est doté d'une nouvelle stratégie et d'un ambitieux plan de développement 2011-2016. Comment son CEO, Arnaud FEIST, voit-il l'avenir, notamment l'avenir de l'aéroport en tant que « hub » de Star Alliance, et les accès futurs à l'aéroport ?

EXPOSES ET DEBAT.

Arnaud FEIST commence par rappeler quelques rétroactes : la baisse de trafic consécutive à la faillite de la Sabena en 2001, la privatisation de la majorité de l'actionnariat, devenu australien, la modification de cet actionnariat privé (aujourd'hui conjointement australien et canadien), la nécessité de refinancer la dette, la chasse aux coûts, le changement de culture vers le modèle « business », l'augmentation des revenus non aéronautiques (notamment Airport Village), la suppression du projet de terminal Low-cost et le nécessaire remplacement du duopole actuel du « handling » par une concurrence entre plusieurs sociétés.

Aujourd'hui l'aéroport fonctionne sans subventions et n'est pas demandeur d'argent public. Depuis la crise de 2008 la société n'a plus distribué de dividendes à ses actionnaires, ceci afin de renforcer sa structure bilantaire. Plusieurs projets d'investissement devraient améliorer l'accès des passagers aux terminaux en surface. Il n'en reste pas moins que l'aéroport national connaît une croissance très

faible – malgré le trafic engendré par la position européenne de Bruxelles - par comparaison avec entre autres Munich (doublement du trafic) et Zurich (triplement du trafic, malgré la faillite de Swissair et son remplacement par Swiss). Il est à noter que Swiss fait partie intégrante de Lufthansa et Zurich est l'un de ses « hubs ». La comparaison de sa croissance avec celles de Brussels Airlines est significative.

Le principal handicap de l'aéroport national de Bruxelles est l'absence d'une politique nationale aéroportuaire, ne fut-ce que la mise sur pied d'égalité des différents aéroports. En effet on doit constater que l'aéroport national privatisé est laissé à lui-même, bien que le gouvernement fédéral y reste actionnaire minoritaire. Les régions par contre subventionnent largement leurs aéroports, en contravention avec les règles européennes de la concurrence (50 millions par an pour le seul aéroport de Charleroi). Les coûts de sécurité et la participation au déficit structurel de « Belgo control » ne sont pas à leur charge, alors qu'ils bénéficient du même service. Ceci est également en contravention aux règles européennes.

Enfin en matière d'infrastructure l'arrêt de l'aéroport de Bruxelles National par les Trains à Grande Vitesse¹ ne figure pas dans les arrêts prévus dans le cadre des traités Belgo-néerlandais, qui sont à la base des liaisons à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam, alors que Schiphol, qui est situé sur la ligne à grande vitesse, y figure. Suite à un appel européen à candidature pour l'exploitation de la ligne à grande vitesse aux Pays-Bas, un consortium composé des Chemins de fer néerlandais (NS) et de KLM a obtenu la concession jusque 2023 de l'exploitation de l'ensemble des liaisons à grande vitesse (trafic domestique et trafic international) côté néerlandais. Du côté belge, la SNCB reste l'opérateur ferroviaire. Ni l'aéroport de Bruxelles ni Brussels Airlines n'ont répondu à cet appel européen. Les difficultés financières du consortium néerlandais exigeront cependant sous peu son renflouement et/ou sa renationalisation.

Le Comte Jacobs de Hagen, qui était un des promoteurs de Brussels Airlines, a suivi de près les évolutions du secteur aéronautique belge et confirme les propos d'Arnaud Feist, notamment sur la question du duopole du « handling ». Il souligne que les conditions de concurrence actuelles entre aéroports sont inacceptables pour l'Europe et que celle-ci devra tôt ou tard imposer le remboursement des subventions accordées illégalement, malgré le chantage de Ryanair, qui menace de quitter Charleroi. Dans l'avenir à court terme, la conjoncture politique belge continuera de jouer en faveur des aéroports régionaux, le Ministre régional en charge étant soutenu par le Ministre fédéral, du même parti. Il exprime par ailleurs le vœu que le comité des usagers de l'aéroport soit rétabli, ce qui serait facilité par les bonnes relations qui ont pu être nouées entre l'aéroport et les compagnies aériennes.

Le débat a porté notamment sur :

- la qualité des services aux usagers, notamment le temps pris par le contrôle des bagages au départ. En effet la possibilité actuelle pour le passager d'imprimer sa carte d'accès à l'avance

¹ TGV est une marque déposée de la SNCF. D'autres marques de trains à grande vitesse existent comme Thalys (B-France-Allemagne-NL), Eurostar (UK), ICE (D), FYRA (B-NL), RailJet (Autriche), AVE (Espagne), Lyria (France-Suisse), Italo (Italie), etc.

lui permet de se rendre directement à la porte d'embarquement. Ce gain de temps est mis en péril en cas de durée d'attente imprévisible au contrôle de sécurité des bagages.

- la problématique de l'accès automobile vers l'aéroport. Celui-ci est perturbé non seulement par l'encombrement du Ring mais aussi par le risque de coupure du seul accès de l'aéroport au Ring en cas de blocage accidentel ou intentionnel (cas récent des taxis). L'élargissement envisagé du Ring ne devrait pas en soi améliorer la situation étant donné le trafic additionnel qui en résulterait. Un renforcement de l'accès par transport public semble plus efficace.
- En ce qui concerne l'accès de l'aéroport par le Train à Grande Vitesse, ce point sera abordé en détail au cours du déjeuner-débat du 16 avril 2012, par Michel Jadot, Président de Thalys, qui participait au déjeuner et sera un des orateurs introductifs de ce débat. La mise en service à partir de juin prochain du tunnel sous l'aéroport, en direction d'Anvers, rendra techniquement possible un arrêt des TGV Paris-Amsterdam à Bruxelles-National. Il faudra cependant examiner avec attention la question des fréquences à assurer, de l'allongement du temps de trajet total, ainsi que du nombre de passagers additionnels susceptibles de justifier le coût d'exploitation accru, car les liaisons ferroviaires internationales ne peuvent pas être subventionnées.
- On a également estimé qu'une pression accrue pourrait être exercée sur les autorités européennes, en contrepois de celle exercée par Ryanair.

Pierre LACONTE et Arnaud le GRELLE