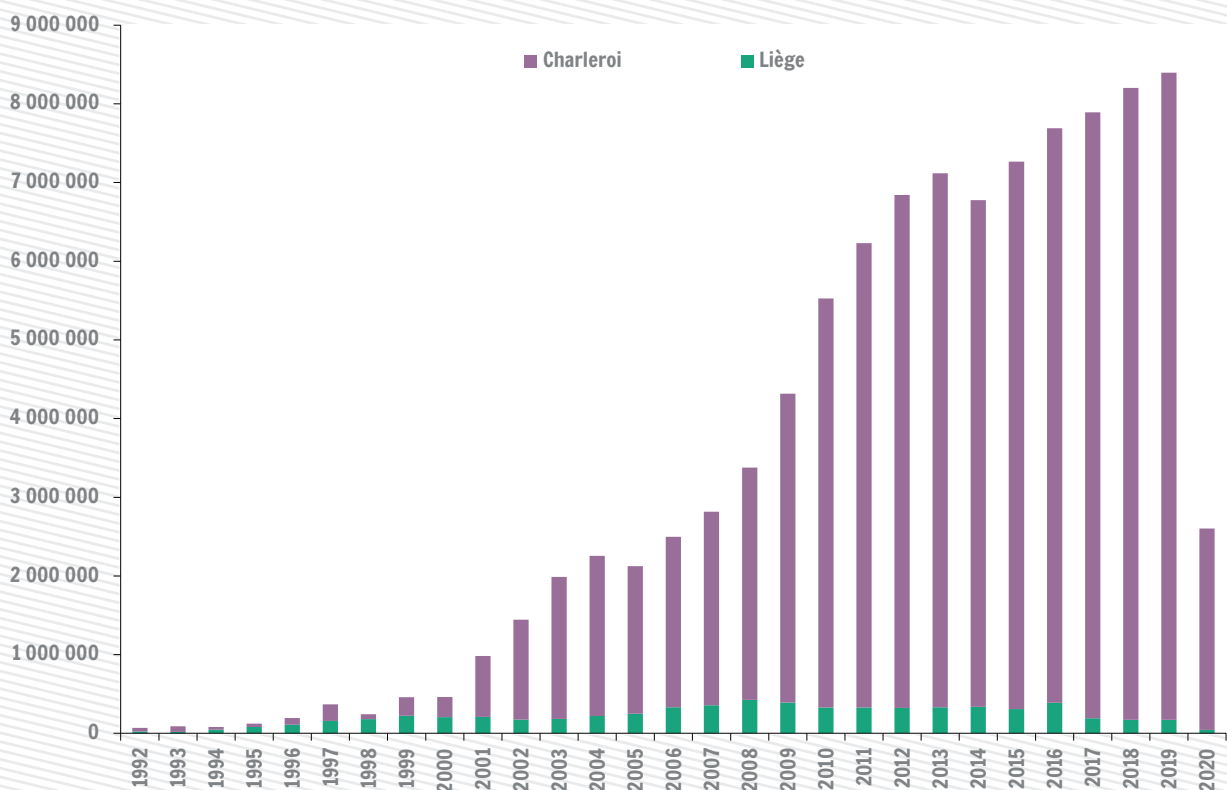


# 2,6 millions

C'est le nombre de passagers qui ont été transportés (passagers en transit inclus) via les aéroports wallons en 2020 (contre 8,4 en 2019)

Evolution du transport aérien de personnes à Liège Airport et Charleroi Bruxelles-Sud (en nombre de passagers)



Sources : SPW Mobilité et Infrastructures ; Calculs : IWEPs

Au niveau du réseau aérien, la Wallonie possède deux infrastructures importantes : l'aéroport de Liège (Liège Airport), ouvert 24 heures sur 24 avec deux pistes (3 700 m et 2 340 m) destinées à recevoir un trafic mixte (passagers et cargo) et celui de Charleroi (Brussels South Charleroi Airport) avec une piste de 2 550 m privilégiant le trafic de passagers. Ces aéroports bénéficient tous les deux d'une aérogare récente et moderne.

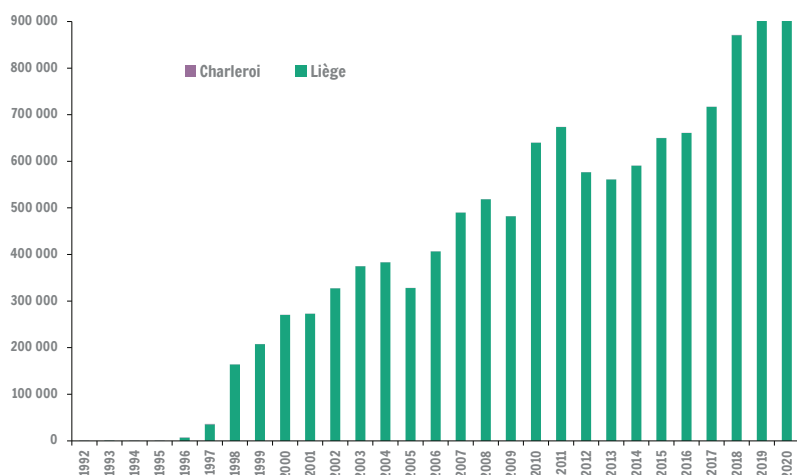
Du côté du transport et du trafic aérien, la Wallonie se distingue par l'essor de ces deux aéroports depuis plus de quinze années, surtout grâce au développement d'activités cargo à Liège et à l'arrivée d'une importante compagnie low cost à Charleroi.

En 2020, on observe une situation contrastée à la suite de la pandémie. Le trafic des passagers via les aéroports wallons, généralement un tiers du trafic belge, connaît en 2020 une très nette diminution avec 2,6 millions de passagers contre 8,4 millions en 2019, soit un recul de 69 % : l'aéroport de Charleroi (deuxième aéroport belge de passagers après Bruxelles-National) est passé d'une situation en croissance avec le chiffre record de 2019 (8,2 millions) à moins de 2,6 millions de passagers en 2020 ; Liège connaît également une nette diminution avec 44,3 mille passagers (contre 172 mille en 2019).

La baisse de cette activité à Liège Airport a cependant pu être compensée de par sa spécialisation dans le transport de marchandises et le résultat record obtenu en full cargo lié notamment à son rôle dans l'approvisionnement en période de pandémie.

# Transport aérien

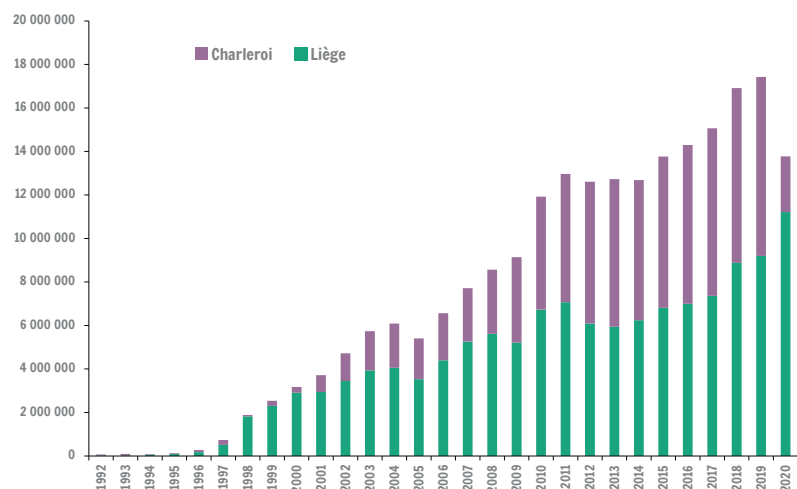
## Evolution du transport aérien de fret à Liège Airport et Charleroi Bruxelles-Sud (en tonnes de fret)



2020 est à nouveau une année record avec 1,16 millions de tonnes de marchandises ayant transitées par l'aéroport de Liège (+24 %, 902 mille tonnes en 2019) malgré la crise du transport aérien consécutif à la pandémie. Liège Airport confirme son statut de premier aéroport cargo de Belgique (depuis 2009) et de 6<sup>ème</sup> aéroport cargo européen. En comparaison, l'aéroport de Charleroi ne traite presque pas de transport de fret (402 tonnes en 2020).

Sources : SPW Mobilité et Infrastructures ;  
Calculs : IWEPS

## Evolution du transport aérien cumulé à Liège Airport et Charleroi Bruxelles-Sud (en millions de work load unit-wlu)



L'activité dans les aéroports wallons, illustrée par l'unité *work load unit*, montre une évolution contrastée en 2020 avec une progression à Liège Airport (11,2 millions wlu, +22 %) et forte chute à Charleroi (2,6 millions wlu, -69 %) après plusieurs années de progression). Constat qui s'explique par la spécificité de chaque aéroport (le passager à Charleroi et le fret à Liège) et par les répercussions différentes liées à la pandémie en 2020 ; auparavant l'illustration montre un développement de même ampleur dans les deux aéroports.

Sources : SPW Mobilité et Infrastructures ;  
Calculs : IWEPS

## Définitions et sources

Les statistiques de transport aérien fournissent des informations sur le nombre de passagers (à l'arrivée et au départ, passagers en transit inclus), de tonnes transportées et le nombre de vols.

WLU : unité *work load unit*, voir explication ci-contre.

Les mouvements sur les aéroports comptabilisent également les vols d'instruction, d'écolage ou d'entraînement d'avions.

Sources : SPW Mobilités et Infrastructures ; Calculs : IWEPS.

## Pertinence et limites

L'unité wlu est inspirée des conclusions d'une étude réalisée par l'association Airports Council International (ACI) arrivant à la conclusion que le transport par avion d'un million de passagers ou de 100 000 tonnes de fret génère un millier d'emplois directs sur le site aéroportuaire. Dans la littérature, l'utilisation de cette mesure combinée et l'équivalence des passagers par rapport au fret sont contestées, notamment en termes de coûts de manutention, de revenus et d'exigences en matière d'infrastructures différents.

Pour en savoir plus : <http://www.iweps.be/>

Personne de contact : Julien Juprelle (j.juprelle@iweps.be) / prochaine mise à jour : mars 2022