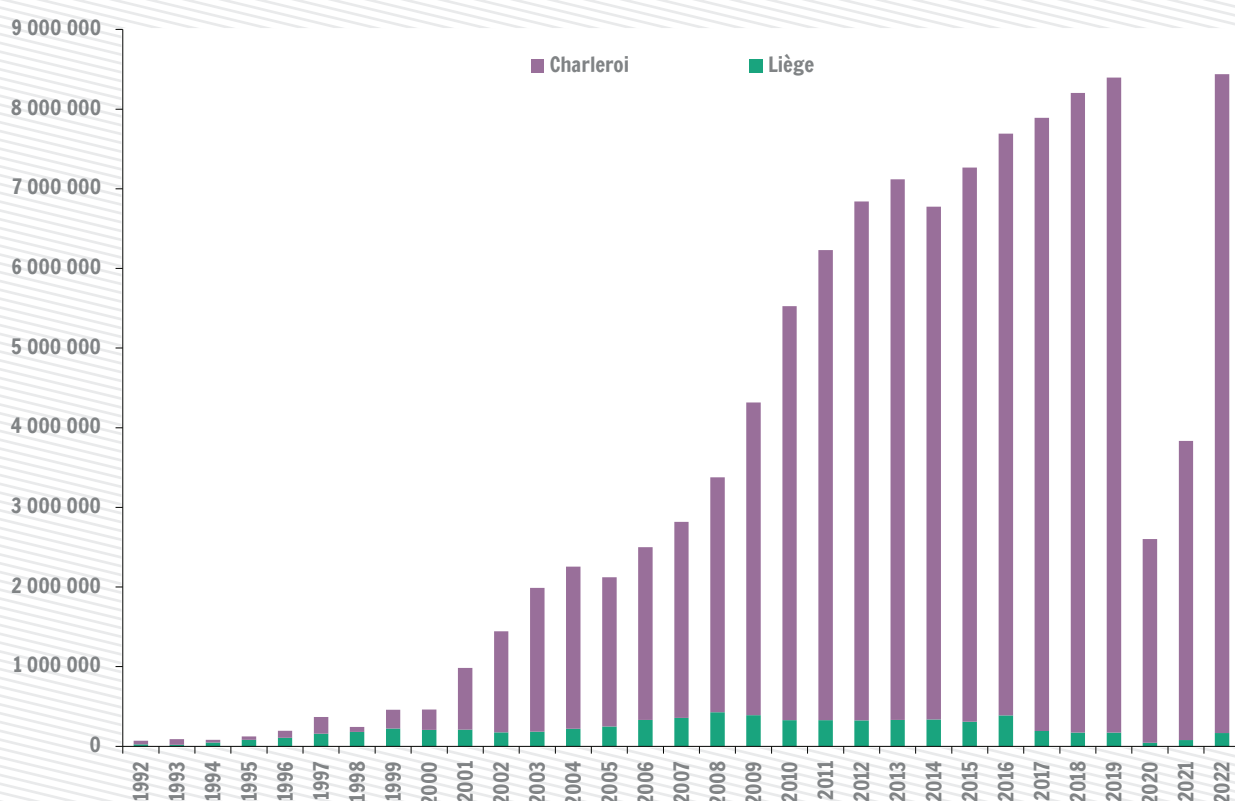


8,4 millions

C'est le nombre de passagers qui ont été transportés (passagers en transit inclus) via les aéroports wallons en 2022 (contre 3,8 en 2021 mais 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

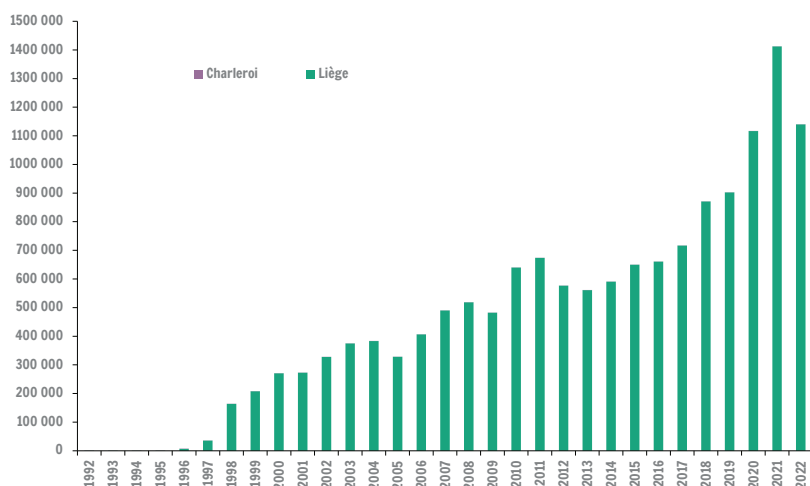
Au niveau du réseau aérien, la Wallonie possède deux infrastructures importantes : l'aéroport de Liège (Liège Airport), ouvert 24 heures sur 24 avec deux pistes (3 700 m et 2 340 m) destinées à recevoir un trafic mixte (passagers et cargo) et celui de Charleroi (Brussels South Charleroi Airport) avec une piste de 3 200 m (depuis octobre 2021) 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 de fret à Liège et à l'arrivée d'une importante compagnie *low cost* à Charleroi.

En 2022, la tendance dans les aéroports wallons est à la progression et également par rapport à 2019, année d'avant pandémie du Covid-19. Le trafic des passagers via les aéroports wallons, généralement un quart du trafic belge, a enregistré 8,43 millions de passagers en 2023 (+ 120 % par rapport à 2021, 3,83 millions), avec une fréquentation légèrement supérieure (1 %) au record de 2019 (8,4 millions) : l'aéroport de Charleroi (deuxième aéroport belge de passagers après Bruxelles-National) a atteint le chiffre de 8,27 millions de passagers en 2023 ; Liège connaît une évolution similaire avec 166,7 mille passagers, chiffre cependant inférieur de 3 % au celui de 2019 (172 mille). Ajoutons que l'activité passager à Liège Airport est compensée du fait de sa spécialisation dans le transport de marchandises (cf. indicateur ci-dessous). Le gouvernement wallon a par ailleurs statué en ce début 2023 sur le permis fixant les possibilités de développement des activités sur le site de Bierset.

# Transport aérien

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



1,14 millions de tonnes de fret ont transité par l'aéroport de Liège en 2022, chiffre en deça du record de 2021 (1,41 millions), restant dans une tendance à la hausse (+26 % /2019) nonobstant la crise du transport aérien suite à la pandémie. Liège Airport confirme son statut de premier aéroport cargo de Belgique (depuis 2009) et de 5<sup>ème</sup> aéroport cargo européen. En comparaison, l'aéroport de Charleroi ne traite presque pas de transport de fret (380 tonnes en 2022).

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, s'établit à 19,8 millions de wlu en 2022, soit une évolution en baisse à Liège Airport (11,5 millions wlu, -19 %) et à Charleroi (8,2 millions wlu, -1 %). 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 sur ces divers trafics ; 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 2024