

La structure du trafic aérien de la Belgique

par E. MÉRENNE

En Belgique, le trafic commercial aérien est passé de 226 095 passagers en 1950 à 1 159 923 en 1960, 3 283 412 en 1970 et 4 233 247 en 1973, soit 18 fois plus en 1973 qu'en 1950, tandis que le transport de fret évoluait de 6 985 t en 1950 à 43 181 t en 1960, 135 751 t en 1970 et 119 086 t en 1973, soit 16 fois plus (1).

En fait, cette évolution correspond à celle du trafic mondial qui a été multiplié par 15 au cours de ces 20 dernières années (2). Toutefois, cette progression spectaculaire va-t-elle se maintenir ? En effet, depuis 1973, année dont la fin a été marquée par la crise énergétique, on s'interroge de plus en plus sur l'avenir de la navigation aérienne, avenir compromis, semble-t-il, par l'augmentation très sensible du prix des carburants et, par voie de conséquence, des tarifs. De ce fait, différentes sociétés d'exploitation, et en particulier la SABENA (3), connaissent actuellement de graves difficultés financières, ce qui a même amené les dirigeants de cette société à étudier une forme d'exploitation concertée avec la K.L.M. (4) et la LUXAIR (5).

Le trafic aérien paraît donc se trouver à un nouveau tournant de son histoire. Aussi est-il intéressant de dresser un bilan de la situation en 1973 afin, d'une part, de mieux comprendre l'évolution enregistrée au cours de ces dernières années et, d'autre part, d'éclairer l'avenir.

Dans le cadre de cet article, nous nous attacherons à analyser la situation de 1973 (6) en envisageant plus particulièrement le problème en termes de relations spatiales de la Belgique avec l'étranger. L'analyse portera sur le trafic commercial (7) et utilisera deux groupes de données : les relations — les pays de destination et les pays de provenance —

(1) Renseignements communiqués par la Régie des Voies aériennes (R.V.A.).

(2) P. JOSSE, *Aspects économiques du marché des transports*, Paris, éd. Eyrolles, 1975, p. 231.

(3) Société anonyme belge d'Exploitation de Navigation aérienne.

(4) Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (Compagnie royale des Lignes aériennes, Pays-Bas).

(5) Société d'Exploitation de Navigation aérienne du Luxembourg.

(6) Dernière année dont les informations sont disponibles.

(7) Comprenant les vols réguliers — vols de compagnies exploitant des lignes régulières à horaires fixes et publiés — et les vols irréguliers ou à la demande — vols effectués par des compagnies sans trafic à horaires fixes comme les vols charter.

et la nationalité des appareils. Pour ces deux groupes, les informations concernent les mouvements des appareils, les passagers et le trafic marchandises, le fret et la poste.

Les flux de transport aérien entre la Belgique et les autres régions du monde seront traités au niveau des grands ensembles géographiques suivants : la Belgique ; les pays environnants, c'est-à-dire les Pays-Bas, l'Allemagne fédérale, le Luxembourg, la France et le Royaume-Uni ; l'Europe méditerranéenne y compris le Portugal et la Yougoslavie mais sans la France et l'Albanie, le trafic de la Belgique avec l'Albanie étant nul ; les autres pays d'Europe occidentale ; l'Europe de l'Est y compris l'URSS ; l'Afrique méditerranéenne, c'est-à-dire les Canaries, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Lybie et l'Égypte ; le reste de l'Afrique ; l'Asie méditerranéenne, c'est-à-dire Chypre, la Turquie, la Syrie, le Liban et Israël ; le reste de l'Asie ; l'Océanie ; l'Amérique du Nord sans le Mexique et les Antilles ; l'Amérique latine.

Dans une première partie, nous traiterons de la situation de 1973. Mais comme cette dernière ne peut se comprendre sans recourir au passé récent, nous comparerons succinctement dans une seconde partie les résultats de 1973 à ceux des années 1960, 1965 et 1970 (8). De plus, l'évolution récente étant susceptible d'éclairer les perspectives d'avenir du trafic, cette seconde partie abordera également certains aspects prévisibles du trafic au cours des prochaines années.

I. — LA SITUATION ACTUELLE (9)

A. — LA RÉPARTITION DU TRAFIC PAR RELATION (tableaux I à III).

Les statistiques du trafic aérien de la Belgique ou mieux de ses aéroports commerciaux exploités par la R.V.A. (10) portent en 1973

(8) 1960 marque le début de l'évolution récente pour plusieurs raisons : la mise en service d'appareils de plus en plus rapides et à capacité élevée, les efforts faits pour la réalisation d'une coopération commerciale commune du trafic aérien par les pays de l'Europe des Six (projet d'Air Union), l'instauration d'une politique continue de baisse des tarifs aériens à cause de la concurrence des compagnies charter et le transfert du transport voyageurs sur l'avion au détriment du bateau, notamment sur l'Atlantique Nord où apparaît une surcapacité de l'offre. Pour la Belgique, cette date coïncide plus particulièrement avec l'indépendance du Zaïre et la mise en service des quadrimoteurs à réaction et elle se concrétise par la disparition rapide de notre monopole sur la route du Zaïre, une des deux seules routes non européennes de la SABENA, à l'époque, avec la ligne de New York.

(9) Sources : INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE, *Statistique de la navigation aérienne*, dans *Statistiques des Transports*, nos 2-3, février-mars 1975, pp. 48-75. — RÉGIE DES VOIES AÉRIENNES, *Activité des aérodromes publics belges*, dans *Bulletin statistique 1973*, Bruxelles, 1974, *passim*.

(10) Pour de plus amples détails sur les divers aéroports de la Belgique, voir E. MÉRENNE, *Trafic et infrastructure des aéroports belges*, dans *Bull. de la Société géogr. de Liège*, n° 10, 10^e année, 1974, pp. 65-67.

sur 107 119 mouvements, 4 233 247 passagers, 119 086 t de fret et 6 344 t de courrier postal. Ces résultats sont fortement influencés par l'aéroport de Bruxelles-National qui concentre 81,6 % des mouvements, 89,2 des passagers, 87,6 du fret et 99,7 du courrier postal.

1. *Les mouvements.* — La répartition spatiale des 107 119 mouvements fournit les indications suivantes :

- des valeurs faibles pour le trafic intérieur : 8,8 % du total ;
- près de la moitié du trafic (45,6 %) pour les relations avec les pays environnants dont le Royaume-Uni (20,5 %) ;
- près d'un tiers (30,4) avec le reste de l'Europe dont l'Europe méditerranéenne (17,0 %) ;
- un sixième du trafic (15,2 %) avec les régions non européennes, notamment le reste de l'Afrique (4,7 %), l'Amérique du Nord (3,7 %) et l'Afrique méditerranéenne (2,7 %).

D'autre part, la distinction entre trafic régulier et trafic irrégulier fait ressortir la prédominance des mouvements en services réguliers (86,1 % du total), moins nette cependant pour la desserte des régions méditerranéennes et de l'Amérique du Nord.

A Bruxelles-National, on enregistre une proportion plus grande de mouvements sur les relations non européennes (18,4 % dont 9,0 % avec l'Afrique) que pour l'ensemble du trafic belge. Au niveau des aéroports régionaux, relevons surtout l'importance plus grande du trafic intérieur (24,2 % du total, surtout à Liège-Bierset, 74,4 % du trafic de cet aéroport) et la prépondérance des relations avec les pays environnants (72,3 %, dont 54,4 pour le Royaume-Uni) (11).

2. *Les passagers.* — La comparaison de la répartition des mouvements et des passagers par relation met notamment en évidence la faiblesse du trafic intérieur (0,9 % du total). Celle-ci est accentuée par rapport à celle des mouvements en raison de l'utilisation de petits appareils en trafic intérieur et elle profite aux relations de l'Europe méditerranéenne (25,8 %) et de l'Amérique du Nord (7,8 %). Sur les autres relations, les valeurs relatives sont presque identiques à celles des mouvements : 41,2 % sur les lignes des pays environnants (dont 21,8 pour le Royaume-Uni), 38,5 sur celles du reste de l'Europe (dont 25,8 pour l'Europe méditerranéenne) et 19,1 sur celles des régions non européennes.

En fait, 80,2 % des passagers voyagent en trafic régulier, mais la part du trafic irrégulier atteint près de 50 % sur les lignes de l'Afrique et de l'Europe méditerranéennes (respectivement 47,7 et 42,4 %).

D'autre part, si, pour l'ensemble du trafic, le nombre de passagers par mouvement est de 39,5 unités, ce nombre s'avère très faible en trafic

(11) Pour de plus amples informations sur le trafic global des divers aéroports belges dont les aéroports régionaux, voir E. MÉRENNE, *Trafic et infrastructure des aéroports belges*, op. cit., pp. 67-72.

TABLEAU I. — L'évolution du trafic par relation en Belgique de 1960 à 1973.

	Mouvements		Passagers		Fret (en t)		Poste (en t)	
	1960	1973	1960	1973	1960	1973	1960	1973
Belgique	9 223	9 415	54 131	37 645	612	138	89	3
Pays environnants	38 976	48 949	723 717	1 742 459	34 693	58 939	1 576	3 024
Europe méditerranéenne	4 329	18 210	166 562	1 091 795	3 455	12 425	351	817
Reste de l'Europe occidentale	3 114	11 778	85 539	457 024	1 344	7 862	127	535
Europe de l'Est	1 044	2 541	18 455	82 989	390	1 067	168	219
Afrique méditerranéenne	162	2 931	6 564	155 590	254	1 475	2	87
Reste de l'Afrique	496	5 001	40 887	174 270	1 093	8 309	78	547
Asie méditerranéenne	33	1 829	902	71 525	17	2 343	—	55
Reste de l'Asie	—	1 767	—	59 303	—	2 715	—	62
Océanie	—	2	—	20	—	33	—	—
Amérique du Nord	900	3 985	63 080	331 744	1 323	22 560	156	942
Amérique latine	1	791	86	28 883	—	1 220	—	53
TOTAL	58 278	107 199	1 159 923	4 233 247	43 181	119 086	2 547	6 344

Source : Régie des Voies aériennes.

TABLEAU II. — L'évolution du trafic par relation à Bruxelles-National de 1960 à 1973.

	Mouvements		Passagers		Fret (en t)		Poste (en t)	
	1960	1973	1960	1973	1960	1973	1960	1973
Belgique	7 477	4 625	34 855	17 464	312	84	47	3
Pays environnants	23 658	34 663	484 727	1 362 319	14 797	45 341	1 530	3 006
Europe méditerranéenne	4 320	17 970	166 426	1 069 437	3 455	12 165	351	817
Reste de l'Europe occidentale	2 926	11 553	81 863	442 416	1 315	7 740	127	535
Europe de l'Est	1 044	2 516	18 455	81 830	390	1 031	168	219
Afrique méditerranéenne	162	2 872	6 564	150 554	254	1 341	2	87
Reste de l'Afrique	496	4 965	40 887	172 089	1 093	8 188	78	547
Asie méditerranéenne	33	1 813	902	70 935	17	2 176	—	55
Reste de l'Asie	—	1 725	—	54 694	—	2 523	—	62
Océanie	—	2	—	20	—	33	—	—
Amérique du Nord	900	3 937	63 080	327 307	1 323	22 460	156	942
Amérique latine	1	789	86	28 736	—	1 220	—	53
TOTAL	41 017	87 430	897 665	3 777 831	22 956	104 304	2 459	6 326

Source : Régie des Voies aériennes.

TABLEAU III. — Le trafic des aéroports régionaux par relation en 1973 (en %).

	Anvers-Deurne			Charleroi-Gosselies			Gand-Saint-Denis-Westrem			Liège-Bierset			Ostende-Middelkerke		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Belgique	39,6	10,5	0,4	13,4	2,8	—	—	—	—	74,4	10,5	—	1,8	1,2	0,3
Pays environnants	59,3	84,7	96,5	80,3	31,6	100,0	95,0	92,1	—	17,2	56,8	—	92,2	85,0	91,0
Europe méditerranéenne	0,4	1,7	1,2	4,4	61,4	—	—	—	—	4,7	21,9	—	1,7	4,6	1,9
Reste de l'Europe occidentale	0,7	3,0	1,1	1,6	0,3	—	5,0	7,9	—	1,0	2,2	—	1,7	3,4	0,8
Europe de l'Est	—	0,1	0,2	—	—	—	—	—	—	2,1	6,6	100,0	0,1	0,1	0,2
Afrique méditerranéenne	—	—	—	0,1	1,3	—	—	—	—	0,6	2,0	—	0,7	1,6	1,1
Reste de l'Afrique	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	0,8	1,0
Asie méditerranéenne	—	—	—	0,2	2,6	—	—	—	—	—	—	—	0,2	0,1	1,3
Reste de l'Asie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	1,6	1,6
Amérique du Nord	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6	1,5	0,8
Amérique latine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	—
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

a = mouvements; b = passagers; c = fret.

Source : Régie des Voies aériennes.

intérieur (4,0 unités : 3,6 en services réguliers et 12,9 en services irréguliers). Le nombre de passagers par mouvement est également faible sur les relations entre la Belgique et ses partenaires du Benelux et entre la Belgique et l'Océanie ou mieux l'Australie ; ces relations sont les lignes à la fois les plus courtes et les plus longues, mais, à la vérité, elles sont peu fréquentées. Par contre les valeurs dépassent 50 unités sur les routes de l'Amérique du Nord (83,2 unités), de l'Europe méditerranéenne (60,0) et de l'Afrique méditerranéenne (53,1).

Les constatations générales signalées pour l'ensemble du trafic à l'occasion de l'analyse de la répartition des passagers par relation et du nombre de passagers par mouvement s'appliquent non seulement à Bruxelles-National, mais aussi aux aéroports régionaux. Relevons cependant l'importance des routes méditerranéennes (6,1 % du trafic des aéroports régionaux) pour les aéroports de Charleroi-Gosselies (65,3 % dont 61,4 pour l'Europe méditerranéenne) et de Liège-Bierset (31,9 %) et des relations avec les pays environnants pour Gand-Saint-Denis-Westrem (92,1 %), Ostende-Middelkerke (85,0 %), Anvers-Deurne (84,7 %), voire Liège-Bierset (56,8 %).

3. *Le fret.* — Les différences rencontrées lors de la répartition spatiale des mouvements et des passagers apparaissent plus nettement encore pour le fret, dont la décomposition met en évidence :

- l'intérêt mineur du fret en trafic intérieur (0,1 % du total) ;
- son importance sur les lignes des pays environnants : près de la moitié du total (49,5 %) grâce au Royaume-Uni (30,1 % du total) ;
- la participation relativement élevée des régions non européennes (32,5 % contre 19,4 pour les passagers et 15,2 pour les mouvements), surtout l'Amérique du Nord (19,0 %) et le reste de l'Afrique (7,0 %).

Le fret est presque entièrement transporté en trafic régulier (93,9 % du total) ; mais, sur les relations intérieures (44,1 %) et sur les lignes de l'Asie méditerranéenne (39,8 %), de l'Afrique méditerranéenne (17,8 %) et de l'Europe de l'Est (16,5 %), on enregistre plus de 10 % de fret transporté par vols irréguliers. Le fret par mouvement apparaît relativement élevé sur les lignes de l'Australie (16,5 t) et de l'Amérique du Nord (5,66 t). De plus, sur les lignes du reste de l'Afrique, de l'Amérique latine et des pays environnants, le fret par mouvement dépasse 1,11 t, c'est-à-dire la valeur moyenne pour l'ensemble du trafic, contre 0,01 t en trafic intérieur.

En d'autres termes, les valeurs les plus élevées concernent les relations de la Belgique avec les pays environnants et des régions très éloignées pour lesquelles l'avion constitue avec le navire les seuls modes de transport capables d'assurer le trafic avec l'Europe occidentale. Mais,

contrairement au nombre de passagers par mouvement, les valeurs les plus fortes s'appliquent au trafic régulier, sauf pour la Belgique et l'Asie méditerranéenne. La répartition du fret et du fret par mouvement à Bruxelles-National présente les mêmes caractères que celle de l'ensemble du trafic. Il en va de même pour celle des aéroports régionaux, à la différence près que la plus grande partie du fret de ces aéroports est manipulée à Ostende-Middelkerke.

4. *La poste.* — La décomposition du courrier aérien par région de provenance et de destination varie quelque peu de celle des autres rubriques du trafic. Tout d'abord, la part de la Belgique y est nulle, et pour cause ! Ensuite, les relations entre la Belgique et les pays environnants assurent près de la moitié de ce trafic (47,8 %) et celles entre la Belgique et le reste de l'Europe un quart de celui-ci (24,6 % dont 12,6 sur les lignes méditerranéennes). Quant au dernier quart du trafic (27,6 %), il concerne les routes de l'Amérique du Nord (14,9 %) et du reste de l'Afrique (8,6 %).

En raison de la concentration du trafic postal à Bruxelles-National, la décomposition spatiale faite au niveau de cet aéroport s'identifie à celle du pays, de même que la répartition en vols réguliers (97,9 % du total) et en vols irréguliers. Quant à Anvers-Deurne (0,3 % du total en 1973), le trafic postal y est enregistré uniquement sur les lignes du Royaume-Uni en vols réguliers.

5. *Conclusion.* — L'analyse du trafic commercial par pays ou région de provenance et de destination révèle les faits suivants :

- des valeurs faibles pour le trafic intérieur (de 0 à 9 % selon les rubriques, les valeurs les plus élevées pour les mouvements) en raison de la faiblesse de l'hinterland national ;
- près de la moitié du trafic sur les routes aériennes desservant les pays environnants dont environ 25 % pour la desserte du Royaume-Uni ;
- environ un tiers du trafic avec le reste de l'Europe, surtout l'Europe méditerranéenne (de 10,4 à 25,8 %, les valeurs les plus élevées pour les passagers) ;
- un quart du trafic sur les relations avec les régions non européennes (de 15,2 à 32,5 %), notamment l'Amérique du Nord (3,7 à 19,0 %) — surtout pour le fret et la poste —, le reste de l'Afrique (de 4,1 à 8,6 %) — surtout pour la poste et le fret —, voire l'Afrique méditerranéenne (de 1,2 à 3,7 %).

D'autre part, la décomposition des diverses rubriques du trafic en valeur relatives met en évidence les formes de spécialisation du trafic par relation :

- les pays du Benelux et le reste de l'Europe occidentale pour les mouvements en raison de l'utilisation des moyen-courriers sur ces relations ;
- les pays d'Europe et d'Afrique méditerranéennes pour les passagers (12), les deux relations sur lesquelles la part du trafic irrégulier est la plus élevée (respectivement 42,4 et 47,7 %) ;
- les pays environnants, surtout le Royaume-Uni, l'Asie et l'Amérique pour le fret (13), en raison de l'absence de transports terrestres et de l'éloignement pour les deux dernières régions ;
- les pays environnants, sauf le Royaume-Uni, l'Europe de l'Est et le reste de l'Afrique pour la poste.

En conclusion, contrairement à une opinion généralement reçue, Bruxelles-National apparaît avant tout comme un aéroport européen et non comme un aéroport intercontinental. En effet, les grandes têtes de pont intercontinentales favorisent un trafic d'une autre ampleur que celui de Bruxelles et la fonction intercontinentale y est primordiale (plus de 50 % de trafic total en services intercontinentaux à l'aéroport de Paris en 1973) (14). De plus, le trafic de Bruxelles-National présente une double spécialisation : tout d'abord, les relations régulières avec les pays environnants et ensuite les relations aussi bien régulières qu'irrégulières avec l'Europe méditerranéenne, voire avec l'ensemble du bassin méditerranéen. Quant à l'importance du trafic britannique aux aéroports régionaux (54,4 % des mouvements, 71,0 % des passagers, 88,1 % du fret et 100 % de la poste), elle concerne avant tout les aéroports d'Anvers-Deurne, de Charleroi-Gosselies et d'Ostende-Middelkerke, c'est-à-dire sauf le second nommé les aéroports plus proches du Royaume-Uni que Bruxelles-National et pour lesquels la longueur des pistes suffit pour favoriser de telles relations (15). A noter, sur les lignes touristiques, une occupation des appareils non seulement satisfaisante pour l'ensemble des aéroports, mais surtout excellente en trafic irrégulier.

B. — LA RÉPARTITION DU TRAFIC PAR NATIONALITÉ DES APPAREILS (tableaux IV à VI).

La décomposition du trafic aérien de la Belgique en fonction de la nationalité des appareils précise le rôle de la SABENA pour le trafic

(12) Ce fait est également mis en évidence par le nombre de passagers par mouvement, bien que les valeurs les plus fortes caractérisent les relations avec l'Amérique du Nord.

(13) Ce fait est également mis en évidence par le fret par mouvement.

(14) J. GRAMPAIX, *Paris, grand carrefour cargo*, dans *Aviation Magazine*, n° 650, 15-31 janvier 1975, p. 24.

(15) J. GRAMPAIX, *Les aéroports du monde*, dans *Aviation Magazine*, n° 493, 15 juin et 1^{er} juillet 1968, p. 46. — E. MÉRENNE, *Trafic et infrastructure des aéroports belges*, *op. cit.*, pp. 74-75.

régulier et d'autres compagnies belges comme la SOBELAIR (16) et la TEA (17) — les deux principales compagnies charter — pour le trafic irrégulier. Le trafic total porte sur 95 179 mouvements, 4 232 069 passagers, 119 054 t de fret et 6 303 t de courrier postal en 1973 (18).

1. *Les mouvements.* — Les ailes belges assurent près de la moitié du trafic aérien du pays (48,1 % du total). Quant au reste du trafic, il est effectué pour moitié par les pays environnants (27,2 %), surtout le Royaume-Uni (17,1 %), et pour un tiers (16,2 %) par les autres pays d'Europe, les régions non européennes n'intervenant que pour 8,5 %, dont 4,7 pour l'Amérique du Nord. Hormis le reste de l'Asie et l'Amérique latine (respectivement 11,6 et 38,7 % en services réguliers), ce trafic s'effectue par vols réguliers à concurrence de plus de 75 % pour chaque pays ou groupe de pays.

La décomposition du trafic à Bruxelles-National s'identifie à celle de l'ensemble du pays.

A la vérité, deux pays assurent à eux seuls le trafic des aéroports régionaux : d'une part, le Royaume-Uni (52,2 % du total), surtout à Ostende-Middelkerke (86,3 % du trafic de cet aéroport), Charleroi-Gosselies (48,0 %) et Anvers-Deurne (29,3 %) ; d'autre part, la Belgique (44,5 % du total), surtout à Liège-Bierset (91,3 % du trafic de cet aéroport), Gand-Saint-Denis-Westrem (70,0 %) et Anvers-Deurne (69,5 %), les deux premiers étant les aéroports au trafic le plus faible. En outre, le développement et, par voie de conséquence, le classement des aéroports régionaux dépendent partiellement du rôle joué par les différents pays qui les desservent, car le trafic d'un aéroport varie en fonction du nombre de pays qui le desservent.

2. *Les passagers.* — Plus de la moitié des passagers (52,4 %) sont transportés par les avions belges contre 40,2 pour ceux du reste de l'Europe (les pays environnants 22,0 % et l'Europe méditerranéenne 10,4 %) et 3,2 pour l'Amérique du Nord. Si 80,2 % des passagers voyagent par vols réguliers, les appareils du reste de l'Asie et de l'Amérique latine transportent néanmoins plus de la moitié des passagers par vols irréguliers (respectivement 66,3 et 53,2 %). Seuls les appareils des régions méditerranéennes et de la Belgique transportent plus ou près de 50 passagers par mouvement (61,9 pour l'Europe méditerranéenne, 56,5 pour l'Afrique méditerranéenne, 49,7 pour l'Asie méditerranéenne et 48,5 pour la Belgique) alors que la moyenne générale atteint 44,5 unités.

(16) Société d'affrètement de la SABENA.

(17) Trans European Airways (Liège).

(18) Ces données sont en fait légèrement inférieures à celles prises en considération lors de l'analyse du trafic par relation.

TABLEAU IV. — L'évolution du trafic par nationalité des appareils en Belgique de 1960 à 1973.

	Mouvements		Passagers		Fret (en t)		Poste (en t)	
	1960	1973	1960	1973	1960	1973	1960	1973
Belgique	33 747	45 783	701 379	2 219 433	16 786	58 339	1 571	2 632
Pays environnants	18 267	25 932	336 109	930 733	22 850	29 304	295	1 121
Europe méditerranéenne	798	7 106	21 224	439 716	275	4 190	38	456
Reste de l'Europe occidentale	1 931	6 047	48 510	256 277	517	3 807	74	261
Europe de l'Est	1 193	2 234	16 094	74 468	294	1 035	135	149
Afrique méditerranéenne	—	1 372	—	77 465	—	675	—	55
Reste de l'Afrique	14	887	521	36 633	8	1 544	—	59
Asie méditerranéenne	330	1 167	5 109	58 043	123	985	4	34
Reste de l'Asie	227	57	1 298	1 667	326	20	1	1
Océanie	—	—	—	—	—	—	—	—
Amérique du Nord	1 761	4 517	29 275	134 986	2 002	19 066	432	1 533
Amérique latine	10	75	404	2 649	—	89	—	2
TOTAL	58 278	95 179	1 159 923	4 232 070	43 181	119 054	2 550	6 303

Source : Régie des Voies aériennes.

TABLEAU V. — L'évolution du trafic par nationalité des appareils à Bruxelles-National de 1960 à 1973.

	Mouvements		Passagers		Fret (en t)		Poste (en t)	
	1960	1973	1960	1973	1960	1973	1960	1973
Belgique	29 931	37 022	639 929	2 067 870	16 166	57 737	1 482	2 632
Pays environnants	5 053	15 198	139 932	635 861	3 245	15 520	295	1 103
Europe méditerranéenne	798	7 092	21 224	438 342	275	4 190	37	456
Reste de l'Europe occidentale	1 700	5 987	43 879	254 947	517	3 746	74	261
Europe de l'Est	1 193	2 221	16 094	74 034	294	1 028	136	149
Afrique méditerranéenne	—	1 367	—	77 335	—	675	—	55
Reste de l'Afrique	14	847	521	32 751	8	1 544	—	59
Asie méditerranéenne	330	1 165	5 109	57 932	123	985	4	34
Reste de l'Asie	227	57	1 298	1 667	326	20	1	1
Océanie	—	—	—	—	—	—	—	—
Amérique du Nord	1 761	4 445	29 275	133 160	2 002	18 784	432	1 533
Amérique latine	10	75	404	2 649	—	89	—	2
TOTAL	41 017	75 476	897 665	3 776 548	22 956	104 318	2 461	6 285

Source : Régie des Voies aériennes.

TABLEAU VI. — Le trafic des aéroports régionaux par nationalité des appareils en 1973 (en %).

	Anvers-Deurne			Charleroi-Gosselies			Gand-Saint-Denis-Westrem			Liège-Bierset			Ostende-Middelkerke		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Belgique	69,5	60,8	15,6	33,5	63,1	12,1	70,0	68,3	—	91,3	85,5	100,0	9,1	16,8	1,5
Pays environnants	30,3	38,9	81,8	63,9	23,2	87,9	30,0	31,7	—	7,0	10,2	—	89,0	80,7	96,2
Europe méditerranéenne	—	—	—	0,3	3,4	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,4	—
Reste de l'Europe occidentale	0,1	0,3	—	0,8	0,3	—	—	—	—	0,3	0,4	—	0,6	0,3	0,5
Europe de l'Est	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,4	3,9	—	—	—	—
Afrique méditerranéenne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	—
Reste de l'Afrique	—	—	—	0,7	9,3	—	—	—	—	—	—	—	0,5	1,1	—
Asie méditerranéenne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reste de l'Asie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amérique du Nord	0,1	—	2,6	0,8	0,7	—	—	—	—	—	—	—	0,7	0,6	1,8
Amérique latine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

a = mouvements; b = passagers; c = fret.

Source : Régie des Voies aériennes.

En trafic régulier, le nombre de passagers par mouvement varie entre 23,7 (sur les appareils de l'Amérique du Nord) et plus de 50 unités (sur les appareils de la Méditerranée). En trafic irrégulier, il oscille entre 7,3 (sur les appareils du reste de l'Asie) et plus de 75 (sur les appareils de l'Europe méditerranéenne et sur les appareils belges). Dès lors, malgré des différences sensibles entre les deux formes de trafic, l'Europe méditerranéenne présente les valeurs les plus élevées ; par contre, le trafic régulier procure les valeurs moyennes les plus fortes pour des appareils de la plupart des autres régions.

La proportion des passagers acheminés par vols irréguliers à Bruxelles-National dépasse celle des mouvements (18,3 contre 13,2 %) grâce aux avions de la Belgique, de l'Europe méditerranéenne et de l'Amérique du Nord, diverses régions assurant une part importante du trafic. Quant au nombre de passagers par mouvement, il oscille entre 61,8 (sur les appareils de l'Europe méditerranéenne) et 29,2 (sur ceux de l'Asie).

Par contre, la Belgique n'intervient que pour 33,3 % des passagers des aéroports régionaux contre 44,5 % des mouvements, au profit du Royaume-Uni (63,3 contre 52,2 %). Pour l'ensemble des aéroports régionaux, le nombre de passagers par mouvement s'élève à 23,1 unités contre 50,0 à Bruxelles-National. Mais, sur ce point, deux remarques s'imposent :

- les appareils desservant les aéroports régionaux possèdent en général une capacité moindre que celle des appareils enregistrés à Bruxelles-National ;
- les valeurs approchent cent pour le trafic effectué par les avions de l'Europe méditerranéenne et du reste de l'Afrique à Ostende-Middelkerke (respectivement 104,5 et 95,6 unités contre 121,0 et 105,2 en services irréguliers) de même qu'à Charleroi-Gosselies.

Quant aux avions belges, ils transportent en moyenne 17,3 passagers par mouvement (55,0 en services irréguliers) : 68,4 à Ostende-Middelkerke, 20,1 à Liège-Bierset, 14,5 à Charleroi-Gosselies, 12,2 à Anvers-Deurne et seulement 3,1 à Gand-Saint-Denis-Westrem.

3. *Le fret.* — L'analyse du fret selon la nationalité des avions fournit les résultats suivants : 49,0 % du total pour la Belgique, 32,2 pour le reste de l'Europe dont 24,6 pour les pays environnants (17,3 pour le Royaume-Uni et 4,2 pour l'Allemagne fédérale) et 16,0 pour l'Amérique du Nord. Si le fret est presque complètement acheminé en trafic régulier, à concurrence de 94 %, la règle est générale pour tous les pays ou groupes de pays sauf ceux d'Amérique latine (18,9 % en trafic régulier).

Pour ce qui est du fret par mouvement, les seules valeurs à dépasser la moyenne (1,25 t) concernent dans l'ordre décroissant : l'Amérique du Nord (4,22 t), le reste de l'Afrique (1,74 t) et la Belgique (1,27 t).

Quant à la décomposition en trafic régulier et en trafic irrégulier, elle fournit des résultats très variables : les valeurs les plus élevées vont au trafic régulier pour la plupart des pays ou ensembles de pays dont la Belgique (1,51 contre 0,07), l'Afrique méditerranéenne et l'Amérique du Nord.

La répartition du fret présente quelques caractères propres à Bruxelles-National : un trafic faible pour tous les pays européens autres que la Belgique (55,3 % du total), contre un quart pour le reste de l'Europe (23,5 %). Seules les relations desservies par l'Amérique du Nord (4,23 t), le reste de l'Afrique (1,82 t), l'Allemagne fédérale (1,64 t) et la Belgique (1,56 t) favorisent le transport de plus de 1,38 t par mouvement, valeur moyenne du fret par mouvement à Bruxelles-National. A la vérité, les valeurs les plus élevées sont tantôt fournies par les vols réguliers (les pays ou groupes de pays aux moyennes les plus élevées), tantôt par les vols à la demande (par exemple l'Amérique latine et l'Asie méditerranéenne).

Plus encore que pour les mouvements et les passagers, le fret manipulé aux aéroports régionaux est transporté presque exclusivement par deux pays : le Royaume-Uni (93,5 % du trafic de ces aéroports) et la Belgique (4,1 %). En outre, la moyenne générale du fret par mouvement vaut la moitié de celle de Bruxelles-National (0,75 t contre 1,54).

4. *La poste.* — La répartition du courrier postal par nationalité des avions donne des résultats voisins de celle du fret à une différence près : la part de la Belgique est inférieure à la moitié (41,9 %).

En raison de sa concentration à Bruxelles-National, la décomposition du trafic postal à Bruxelles-National ressemble à celle de l'ensemble du trafic, de même que la répartition en services réguliers et en services irréguliers. Anvers-Deurne est le seul aéroport régional où est enregistré un certain trafic postal acheminé par les avions britanniques et exclusivement par vols réguliers.

5. *Les taux d'occupation.* — Les statistiques relatives à la répartition du trafic commercial d'après la nationalité des appareils comportent deux données spéciales : le pourcentage de sièges utilisés et le pourcentage de la capacité utilisée par aéroport, par pays de desserte et par forme de trafic.

Pour l'ensemble du pays, les taux d'occupation les plus élevés atteignent 70 % pour l'arrivée et 75 % pour le départ : ils s'appliquent aux sièges utilisés en trafic irrégulier. Les valeurs correspondantes pour le trafic régulier sont respectivement 58 % et 59 % et pour le trafic commercial total 60 % et 61 %. Ces taux d'occupation dépassent quelque peu les taux du trafic régulier des « routes internationales » et des « routes

intérieures » du trafic mondial (respectivement 54,5 % et 58,6 % en 1973) (19). Ces données expliquent clairement les difficultés financières rencontrées par les compagnies d'exploitation de navigation aérienne puisque près de la moitié des sièges demeurent inoccupés.

La situation de la Belgique est d'autant plus critique sur le plan mondial que 35 à 40 % seulement de la capacité offerte par les appareils sont utilisés, c'est-à-dire des valeurs inférieures à celles du trafic mondial et du trafic européen, respectivement 51,5 % et 54,2 % sur les « routes internationales » et 51,8 % sur les « routes intérieures » mondiales (20). Quant au coefficient du remplissage (rapport tkm transportées sur tonnes offertes) de la SABENA, il atteint 65,4 % en 1973 contre 58,5 % en 1972 (21).

En résumé, le trafic aérien de la Belgique apparaît plus comme un trafic voyageurs que comme un trafic de fret — du moins sur le plan de la demande par rapport à l'offre. De plus, les appareils qui desservent la Belgique présentent une surcapacité pour le transport de fret.

A Bruxelles-National, les taux d'occupation représentent 60 % de l'offre totale : 56-57 % pour les vols réguliers et 64-71 % pour les vols à la demande. Au niveau des pays, les taux d'occupation des avions belges varient entre 60 % et 100 % pour l'ensemble du trafic, entre 57 % et 100 % pour le trafic régulier et entre 100 % et 88 % pour le trafic irrégulier. Néanmoins, les taux des appareils de certains pays dépassent ceux de la Belgique : ainsi, sur les avions britanniques, les taux sont de 84 % et 82 % : 89 % et 87 % en trafic régulier, mais 24 % et 37 % en trafic irrégulier. Sur les appareils des Etats-Unis par exemple, les taux varient entre 14 % et 32 %.

Par contre, les taux de capacité utilisée valent 36 % et 33 % pour l'ensemble du trafic de Bruxelles-National, à concurrence de 38 % pour les avions belges, 43 % et 38 % pour les britanniques et 50 % et 22 % pour ceux des Etats-Unis.

Aux aéroports régionaux, les taux d'occupation les plus élevés s'appliquent à Liège-Bierset et Ostende-Middelkerke pour lesquels les valeurs sont voisines de 100 %.

Quant aux coefficients de remplissage, ils sont de l'ordre de 35 % pour la plupart des aéroports régionaux ; à Ostende-Middelkerke cependant, on enregistre des taux de 90 % environ en trafic régulier, mais de 45 % en trafic irrégulier, ce qui donne 73 % au total.

(19) *L'expansion du trafic aérien régulier a continué en 1973*, dans *Bull. de l'OACI*, mai 1974, p. 35.

(20) *Ibidem*, pp. 24 et 35.

(21) *SABENA, 51^e exercice — 1973*, Bruxelles, 1974, p. 7.

6. *Conclusion.* — En résumé, les avions belges assurent près de la moitié du trafic aérien du pays et les appareils européens presque tout le trafic ; à vrai dire, la Belgique, le Royaume-Uni, la France, l'Espagne et l'Italie se partagent ce trafic.

Néanmoins, plusieurs constatations s'imposent :

- au sein des groupes de pays européens, les avions des pays environnants effectuent de 20 à 25 % du trafic, ceux des pays méditerranéens de 5 à 10 % et ceux du reste de l'Europe occidentale de 3 à 6 % ;
- dans chaque cas, le transport s'effectue essentiellement par vols réguliers et la part du courrier acheminé par les pays européens est inférieure à celle des autres rubriques, sauf pour l'Europe méditerranéenne et l'Europe de l'Est où la part du fret est proportionnellement faible par rapport aux autres rubriques ;
- l'importance relative du transport des passagers l'emporte sur le fret et le courrier sur les avions de la Belgique et des pays méditerranéens ;
- l'importance du fret se révèle, par contre, prépondérante sur les appareils des pays environnants et celle du courrier sur ceux de l'Europe de l'Est et de l'Amérique du Nord ;
- le trafic assuré par les divers groupes de pays apparaît très spécialisé : transport de passagers par la Belgique et les pays méditerranéens, notamment en raison de la fréquentation massive des pays méditerranéens par les Belges, fait mis en évidence par le nombre de passagers par mouvement aussi bien en services réguliers qu'en services irréguliers ; transport de marchandises par l'Amérique du Nord (courrier et fret) (22) et le reste de l'Afrique (fret).

Dans l'ensemble, les caractéristiques de Bruxelles-National s'appliquent au trafic aérien de la Belgique. Dans le détail cependant, nous relevons à Bruxelles-National une participation plus faible de tous les groupes de pays sauf des pays environnants et notamment du Royaume-Uni. Cette faible participation des avions britanniques dans le trafic aérien de la Belgique, déjà signalée lors de la description du trafic par relation, est due au rôle important pris par le Royaume-Uni dans la desserte des aéroports régionaux.

(22) Cette situation explique les difficultés rencontrées par la SABENA dans ses relations avec les Etats-Unis qui poursuivent actuellement une politique de réduction du nombre de mouvements sur les diverses lignes de l'Atlantique Nord, alors que la Belgique souhaiterait multiplier les escales aux Etats-Unis en vue de promouvoir le trafic aérien sur les mêmes lignes.

II. — L'ÉVOLUTION RÉCENTE ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR

La structure actuelle du trafic aérien est le fruit d'une évolution récente dont les facteurs déterminent également les tendances de ce trafic.

A. — L'ÉVOLUTION RÉCENTE (23).

1. *La répartition du trafic par relation* (tableaux I et II). — De 1960 à 1973, les faits essentiels de l'évolution du trafic aérien de la Belgique sont l'augmentation de 83,9 % du nombre de mouvements (ce qui représente une augmentation annuelle de 6,4 %), de 265,0 % du nombre de passagers (soit 20,9 % d'augmentation par an), de 175,8 % du fret (soit 13,5 % d'augmentation par an) et de 148,4 % de la poste aérienne (soit 11,3 % d'augmentation par an). La hausse la plus sensible est celle du nombre de passagers : celui-ci croît sans cesse, de même que le nombre de mouvements. Mais il n'en va pas de même pour le fret et le courrier postal, secteurs pour lesquels on enregistre une augmentation jusqu'en 1970, puis une diminution depuis lors.

Le trafic régulier croît de façon continue pour les passagers et les mouvements surtout à Bruxelles-National, notamment en raison des réductions successives de tarifs (24) et de l'augmentation du niveau de vie ; par contre, le trafic irrégulier augmente plus vite à Bruxelles-National pour le transport de passagers et aux aéroports régionaux pour le fret. Mais, au total, le trafic augmente plus rapidement en services irréguliers qu'en services réguliers pour toutes les rubriques, sauf pour la poste. Certaines régions plus que d'autres sont à l'origine du développement du trafic aérien de la Belgique ; ce sont les régions méditerranéennes (en particulier à Bruxelles-National pour les passagers) et l'Amérique (pour le fret et la poste surtout à Bruxelles-National également). Mais les augmentations relatives les plus fortes pour la desserte des régions méditerranéennes concernent les aéroports régionaux ; à noter cependant l'extrême faiblesse du trafic sur ces relations en 1960. Par contre, le trafic intérieur diminue à Bruxelles-National, mais non aux aéroports régionaux, plus excentriques par rapport au centre du pays et où les vols à la demande ont toujours beaucoup plus d'importance qu'à Bruxelles-National. La diminution de toutes les rubriques du trafic aérien sur les lignes intérieures et sur celles du Luxembourg est liée à la suppression en 1966, pour des motifs de rentabilité, du réseau international de

(23) Sources : INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE, *L'activité des aérodromes belges* (Publication annuelle jusqu'en 1967) et *Statistique de la navigation aérienne* (Publication annuelle depuis 1968). — RÉGIE DES VOIES AÉRIENNES, *Statistiques annuelles* (Publication annuelle).

(24) C. ROUGERON, *Les progrès du transport aérien*, dans *Journal de la Marine marchande et de la Navigation aérienne*, n° 2475, 25 mai 1967, p. 1131.

liaisons interurbaines des services réguliers d'hélicoptères, réseau exploité par la SABENA depuis 1950 (25). On enregistre à Bruxelles-National une hausse plus sensible que sur l'ensemble des aéroports régionaux et, dès lors, une concentration de plus en plus nette du trafic (26) à cause des exigences techniques des gros appareils de transport de plus en plus utilisés depuis 1960.

A Anvers-Deurne, le trafic a triplé de 1960 à 1973 grâce au développement du trafic régulier quoique ce trafic soit demeuré essentiellement ouest-européen. La poste étant inexistante à Charleroi-Gosselies, où seul le trafic irrégulier est assuré, la situation a évolué favorablement dans tous les secteurs et sur toutes les routes européennes. Par contre, le trafic de Gand-Saint-Denis-Westrem, exclusivement régulier, reste réduit et strictement ouest-européen. A l'origine ouest-européen, le trafic de Liège-Bierset s'est diversifié et développé ; néanmoins, depuis 1971, il diminue de façon inquiétante : diminution de 58,8 % des mouvements et de 51,4 % des passagers de 1970 à 1973.

Dès 1960, le trafic d'Ostende-Middelkerke l'emportait sur celui des autres aéroports régionaux, sauf pour la poste et, au fil des années, il s'est diversifié : des services assurent dorénavant des liaisons avec les diverses régions du globe, sauf l'Océanie. On y assiste pourtant à une régression des mouvements et du fret, mais aussi à une reprise du trafic voyageurs grâce à la mise sur pied de vols touristiques vers les régions méditerranéennes. Quant à la diminution signalée, elle est principalement due à la régression du trafic avec le Royaume-Uni (pays qui, rappelons-le, intervient pour plus de 80 % dans le trafic d'Ostende-Middelkerke pour tous les secteurs envisagés).

2. *La répartition du trafic par nationalité des appareils* (tableaux IV et V). — De 1960 à 1973, l'évolution du trafic aérien par nationalité des appareils se caractérise comme suit :

— augmentation continue du trafic des appareils belges et des appareils

(25) R. CRABBE, *Un nouveau réseau d'hélicoptères en Europe ?*, dans *Impact*, n° 76, septembre 1974, pp. 33-34. — J. LECLERCQ, *Un demi-siècle d'expérience historique en aviation civile*, dans *Bull. de la Fédération des Industries belges*, numéro spécial, septembre 1970, p. 80.

(26) Trafic de Bruxelles-National par rapport à l'ensemble du trafic de la Belgique (en %) :

Années	Mouvements	Passagers	Fret	Poste
1950	58,8	91,6	93,4	96,5
1955	70,8	88,9	83,0	98,9
1960	70,4	77,4	53,2	96,5
1965	75,5	75,7	60,6	99,9
1970	80,5	88,7	84,8	99,5
1973	81,6	89,2	87,6	99,7

Source : Institut national de Statistique.

- d'Afrique et d'Asie méditerranéennes à Bruxelles-National pour toutes les rubriques sauf le fret ;
- augmentation continue du trafic de l'Europe occidentale à Bruxelles-National, Anvers-Deurne et Charleroi-Gosselies pour toutes les rubriques ;
 - augmentation du transport passagers à Bruxelles-National et aux aéroports régionaux par les pays environnants, et à Bruxelles-National seulement par les pays d'Europe méditerranéenne ;
 - tendance à la hausse à Bruxelles-National de la part assurée par chaque pays ou région, sauf la Belgique, et hausse continue seulement du trafic assuré par les avions d'Afrique méditerranéenne ;
 - tendance à la hausse du nombre de passagers par mouvement avec aux aéroports régionaux une hausse continue par les avions des pays environnants et à Bruxelles-National par ceux d'Afrique et d'Asie méditerranéennes ;
 - tendance à la hausse du fret par mouvement, mais pas de hausse continue, si ce n'est pour le trafic assuré par quelques régions depuis peu à Bruxelles-National (par exemple, l'Amérique latine) et aux aéroports régionaux (par exemple, l'Amérique du Nord) ;
 - depuis 1960, prépondérance du trafic irrégulier à Bruxelles-National par les appareils d'Amérique latine, sauf pour le fret, et aux aéroports régionaux par ceux du reste de l'Europe occidentale ;
 - depuis quelques années, prépondérance du trafic irrégulier à Bruxelles-National par les appareils du reste de l'Asie et aux aéroports régionaux par ceux des régions non européennes et non méditerranéennes : donc, dans les deux cas, par les appareils de régions procurant un trafic très faible ;
 - augmentation des taux d'occupation des sièges en trafics régulier et irrégulier, mais diminution de la capacité utilisée en trafic régulier.

Au cours de la période considérée s'est manifestée en Europe une forte concurrence par la réapparition ou l'apparition de plusieurs compagnies aériennes comme la LUFTHANSA, ALITALIA et IBERIA (27). De plus, la Belgique a dû partager avec les compagnies étrangères le trafic sur Bruxelles-National et les services long-courriers directs se sont multipliés rendant sans intérêt l'exploitation de nouveaux marchés tiers via Bruxelles. Enfin les pavillons des transporteurs charter ont proliféré en Europe, en Amérique du Nord et ailleurs.

En ce qui concerne la SABENA, on peut dire qu'après avoir été coloniale, elle est redevenue européenne pour maintenant essayer de devenir intercontinentale. Dès lors, les efforts de la SABENA ont été orientés

(27) Sociétés de navigation aérienne respectivement de l'Allemagne fédérale, de l'Italie et de l'Espagne.

vers l'ouverture de lignes intercontinentales dans les régions où la Belgique était absente et où le commerce mondial se développe, par exemple au Moyen Orient (28), de manière à pouvoir participer aux deux marchés de vols d'affrètement qui se développent le plus rapidement : d'une part, l'Europe avec le bassin méditerranéen et, d'autre part, l'Asie (29).

En même temps, on assiste de plus en plus à la desserte des aéroports d'Anvers-Deurne, de Charleroi-Gosselies et de Liège-Bierset par d'autres pays que la Belgique et le Royaume-Uni. Par ailleurs, si le nombre de mouvements des appareils britanniques diminue, ceux-ci transportent de plus en plus de passagers aussi bien à Anvers-Deurne, Charleroi-Gosselies et Liège-Bierset qu'à Ostende-Middelkerke ; il en va de même des appareils belges à Ostende-Middelkerke : diminution des mouvements et augmentation des passagers. Par contre, le fret transporté par les avions britanniques diminue à Ostende-Middelkerke, mais il croît à Bruxelles-National, Anvers-Deurne, Charleroi-Gosselies et Liège-Bierset. Il augmente également à Anvers-Deurne et à Ostende-Middelkerke sur les appareils des Etats-Unis, à Charleroi-Gosselies sur ceux de la Belgique et à Ostende-Middelkerke encore sur ceux de la France.

B. — LES PERSPECTIVES D'AVENIR (tableau VII).

Que le transport aérien évolue profondément au cours des prochaines années, nul ne peut en douter ! Les avions seront plus grands, plus rapides, supersoniques, à décollage court sinon vertical, et l'infrastructure des aéroports sera différente (30).

Les perspectives d'avenir concernant le développement du trafic aérien demeurent encourageantes pour le transport des passagers, du fret, voire de la poste. En effet, certains éléments continueront à avoir une incidence favorable sur ce développement ; ce sont notamment l'évolution continue des structures de revenus, voire d'emplois, qui permettent à des couches de plus en plus larges de la population de disposer de revenus suffisants, ce qui les range dans les groupes socio-économiques aux plus forts pourcentages de passagers des compagnies aériennes (31).

Le transport aérien a toujours témoigné d'une grande rapidité de croissance : pendant les vingt dernières années, le trafic régulier sur les

(28) Conférence de G. DIEU, publiée dans *Lloyd anversois*, 7-9 juillet 1975.

(29) *L'expansion du trafic aérien non régulier a été inégale en 1973*, dans *Bull. de l'OACI*, mai 1974, p. 28.

(30) P. D. COT, *Le transport aérien, Section 1 : le rôle de l'aviation dans les transports futurs en Europe*, dans *Pour une politique économique des transports*, coll. « Transport et environnement », Paris, éd. Eyrolles, 1972, p. 197. — P. MARLAND, *Le transport aérien, Section 2 : le transport aérien intérieur*, *ibidem*, p. 232.

(31) K. HAMMARSKJÖLD, *Transport aérien et tourisme*, dans *Bull. de l'OACI*, juillet 1971, p. 30.

routes aériennes mondiales a été multiplié par quinze (32). Sans doute, ces valeurs s'appliquent-elles à des masses initiales faibles, mais, si on considère les dix dernières années, la moyenne annuelle mondiale de l'augmentation a été de 14 % pour les passagers et de 19 % pour le fret (33). Signalons que, pour la Belgique, les valeurs correspondantes du trafic régulier sont respectivement de 15,8 et 20,3 % ; pour le trafic irrégulier, elles sont de 225,8 et 112,6 %.

Quant à l'avenir, les prévisions indiquent un taux de croissance allant de 10 à 15 % pour le trafic passagers, régulier et irrégulier, et un taux de 15 à 20 % pour le fret (34). Toujours est-il que les prévisions du trafic mondial non régulier de passagers annoncent une augmentation supérieure à celle du trafic régulier.

Cependant, diverses raisons provoqueront sans nul doute un ralentissement du développement initialement prévu ; ce sont la hausse du coût des carburants, le phénomène inflatoire dans son ensemble, la diminution de l'absorption du trafic maritime par le transport aérien, la multiplication des trains à grande vitesse, le développement du réseau autoroutier, de même que le ralentissement de la croissance démographique et de la hausse du niveau de vie d'abord dans les pays industriels et ensuite dans les pays en voie de développement. Dès lors, toute étude prévisionnelle à long terme doit être considérée comme difficilement réalisable.

De notre côté, nous avons établi des estimations du trafic aérien de la Belgique pour les périodes 1975-1980 et 1980-1985 sur la base des données de la période 1960-1973 et de l'année 1974 (35).

Le volume global des passagers (arrivée et départ) se situerait entre 5,9 et 6,15 millions en 1980 et entre 6,9 et 7,5 millions en 1985 (36). Quant au trafic de Bruxelles-National, il oscillerait entre 5,5 et 5,7 millions en 1980 et entre 6,6 et 7,0 millions en 1985 (37).

(32) P. JOSSE, *op. cit.*, p. 231.

(33) *Ibidem*, p. 232.

(34) *Une expansion marquée et continue du transport aérien est prévue pour les dix prochaines années*, dans *Bull. de l'OACI*, octobre 1974, p. 31. — P. JOSSE, *op. cit.*, p. 232. — CL. POSTEL, *Le transport aérien en 1975*, dans *Transports, économie, réalisations, équipement*, n° 113, juillet-août 1966, p. 269.

(35) Informations communiquées par la Régie des Voies aériennes.

(36) Les diverses hypothèses résultent d'une extrapolation linéaire des trafics dans le passé (la période prise en considération allant de 1960 à 1973), suivie d'une régression parabolique.

(37) Les prévisions de la SABENA pour Bruxelles-National portent sur 5,5-6,5 millions en 1980 et sur 6,9-8,8 millions en 1985 pour le volume global de passagers et sur environ 4,4 en 1980 et 5,3 millions en 1985 pour le trafic régulier. Signalons que les prévisions de la SABENA ne tiennent pas compte de l'incidence possible de la situation économique actuelle sur l'évolution à court terme (SABENA, C.M.PL.-VDS. TD, *Trafic passagers à B.N. en 1980 et 1985*, (Bruxelles), 1974, documents inédits).

Pour sa part, le trafic régulier peut être estimé à 4,6 millions en 1980 (4,4 pour Bruxelles-National) et à environ 5,5 millions en 1985 (5,3 pour Bruxelles-National).

Le volume du fret oscillerait entre 165 000 et 240 000 t en 1980 et entre 200 000 et 300 000 t en 1985 ; à Bruxelles-National, les valeurs correspondantes se situeraient entre 150 000 et 210 000 t en 1980 et entre 180 000 et 315 000 t en 1985 pour autant que le problème des installations soit réglé dans le sens de la construction de nouveaux bâtiments pour abriter un tel volume.

TABLEAU VII. — Les taux de variation annuelle (en %).

		Période 1975-1980		Période 1980-1985	
		Bruxelles-National	aéroports belges	Bruxelles-National	aéroports belges
Passagers					
trafic régulier	a	+ 7,5	+ 7,2	+ 4,5	+ 4,3
trafic total	a	+ 7,8	+ 7,5	+ 4,7	+ 4,4
	b	+ 6,8	+ 6,6	+ 3,8	+ 3,5
Fret					
trafic régulier	a	+ 12,7	+ 12,0	+ 10,0	+ 9,5
trafic total	a	+ 12,2	+ 11,6	+ 9,7	+ 9,2
	b	+ 6,1	+ 5,9	+ 4,2	+ 4,0

a = hypothèse maximale; b = hypothèse minimale.

Quant aux prévisions du trafic régulier, elles iraient de 150 000 à 220 000 t en 1980 (140 000 à 200 000 t à Bruxelles-National) et de 180 000 à 300 000 t en 1985 (170 000 à 280 000 t à Bruxelles-National).

De toute façon, malgré des prévisions moins optimistes pour la Belgique que celles annoncées pour le trafic aérien mondial, les tendances générales sont très voisines : elles se caractérisent par une croissance plus rapide du fret que du nombre de passagers et du trafic régulier que du trafic irrégulier pour le fret ; on constate le contraire pour les passagers. Les raisons invoquées pour prévoir une diminution du taux de croissance à moyen terme au niveau mondial expliquent en

même temps la faiblesse relative des taux de la Belgique, d'autant plus que l'on enregistre déjà en 1974, un ralentissement, voire un mouvement de recul dans certains cas (38).

III. — CONCLUSION

Le trafic aérien de la Belgique se développe de façon continue. C'est notamment vrai à Bruxelles-National, aussi bien pour le nombre de passagers que pour le nombre de mouvements. C'est grâce aussi à une croissance plus rapide du trafic irrégulier que du trafic régulier, du moins pour le transport passagers. De plus, Bruxelles-National demeure avant tout un aéroport européen, car l'Europe fournit les trois quarts de son trafic : environ 50 % sur les lignes des pays environnants et 25 % sur celles du reste de l'Europe. Si le trafic aérien de la Belgique se concentre de plus en plus à Bruxelles-National (plus des neuf dixièmes du trafic total du pays), c'est non seulement à cause de l'augmentation du trafic sur les lignes méditerranéennes et les lignes non européennes, mais avant tout par suite des taux de croissance plus rapides à Bruxelles-National qu'aux aéroports régionaux sur les lignes européennes.

Certains aéroports régionaux comme Ostende-Middelkerke voient leur trafic augmenter grâce aux services irréguliers sur les routes méditerranéennes.

D'autre part, les ailes belges (plus de 50 %) et britanniques assurent plus des deux tiers du trafic aérien du pays.

La période allant de 1960 à 1973 apparaît comme une période de transition pour la SABENA par suite d'un certain nombre de faits marquants, parmi lesquels :

- l'abandon du monopole sur la liaison Bruxelles-Kinshasa ;
- l'organisation et la diversification de liaisons régulières sur les grandes routes aériennes internationales ;
- les problèmes financiers causés par les baisses successives de tarifs sur les vols d'affrètement et, par voie de conséquence, sur les vols réguliers pour lesquels les compagnies utilisent des appareils à capacité de plus en plus grande ;
- la crise énergétique et la hausse inflatoire déterminant le passage à une période d'adaptation au cours de laquelle le trafic aérien doit trouver un souffle nouveau pour continuer le mouvement positif enregistré depuis la fin de la seconde guerre mondiale.

A cet effet, diverses mesures d'adaptation ont déjà été appliquées dans le passé : c'est le cas de l'abandon de lignes intérieures d'hélicop-

(38) P. SPARACO, *Transport aérien : la vraie crise*, dans *Aviation 75, Science et Vie*, numéro hors-série, 1975, p. 52.

tères et d'avions non rentables en raison de l'amélioration du réseau autoroutier.

Mais les circonstances nouvelles requièrent des mesures nouvelles destinées en fin de compte non seulement à permettre la continuation de l'accroissement du trafic, mais aussi à faire face aux difficultés financières de plus en plus graves. Il n'est donc pas malaisé, dans cette optique, de comprendre les raisons qui poussent les responsables de la SABENA à :

- rechercher une collaboration européenne, par exemple avec la KLM et la LUXAIR, pour l'exécution en commun de certaines prestations et l'entretien d'appareils ;
- négocier des droits de trafics nouveaux et rémunérateurs pour accroître la demande de transport (39) ;
- limiter les lignes européennes aux relations sur lesquelles le trafic est suffisamment dense pour assurer une rentabilité maximum (40).

A notre avis, il convient également de :

- réduire la fréquence des vols sur les lignes peu rentables de manière à en accroître les taux d'occupation ;
- réaliser des économies d'exploitation, comme la réduction des appareils anciens, ceux qui au siège offert consomment le plus de carburant ;
- utiliser sur les courtes et moyennes distances l'hélicoptère dont la vitesse (250 ou 300 km/h, voire davantage) et la capacité ont augmenté depuis 1966 (41), ou encore des avions adaptés aux besoins des relations des aéroports régionaux avec les centres d'affaires ou les lieux de tourisme européen ;
- ouvrir au trafic voyageurs des relations nouvelles sur les routes d'Amérique latine et d'Asie non seulement en services irréguliers, mais aussi en services réguliers ; l'augmentation générale du niveau de vie en Europe et dans ces régions et l'explosion démographique dans ces mêmes régions provoqueront la hausse de la demande de transport ;
- réaliser au plus tôt à Bruxelles-National des installations susceptibles d'abriter 300 000 à 400 000 t de fret par an en raison de l'augmentation rapide du fret à cet aéroport. Dans une phase ultérieure, il faudrait envisager la création d'un nouvel aéroport de fret au cas où le fret continuerait à croître, ce qui n'est pas exclu à cause des avantages procurés par l'avion pour le transport de certains types de marchandises.

(Septembre 1975)

(39) *Le transport aérien belge*, dans *Echos des Communications*, 1/2-1972, pp. 184-185.

(40) B. OLDENHOVE DE GUERTECHIN, *La Sabena, pour quoi faire ?*, dans *Intermédiaire*, 31 mai 1974, p. 21.

(41) R. CRABBE, *op. cit.*, p. 33.

