

CONTENU

01 » L'EVOLUTION DU TRANSPORT
A BRUSSELS AIRPORT

02 » LE TRANSPORT DES
PASSAGERS

03 » LA CONCURRENCE ENTRE
AEROPORTS DE PASSAGERS

04 » LE TRANSPORT DU FRET A
BRUSSELS AIRPORT

05 » LA CONCURRENCE ENTRE
AEROPORTS DE FRET

06 » LA QUALITE AU SEIN DE
BRUSSELS AIRPORT

07 » LES REDEVANCES
AEROPORTUAIRES

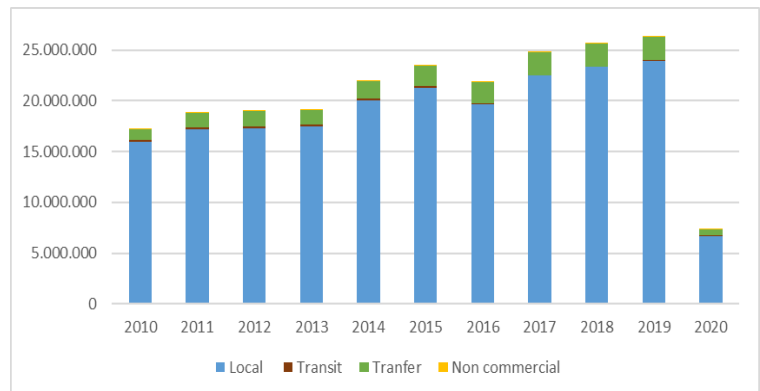


01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT A BRUSSELS AIRPORT

Les passagers par type

En 2020 **6,7 millions** de passagers ont fréquenté Brussels Airport. Les passagers en transfert représentent 8,5% des passagers alors que le pourcentage de passagers en transit est de 0,4%.

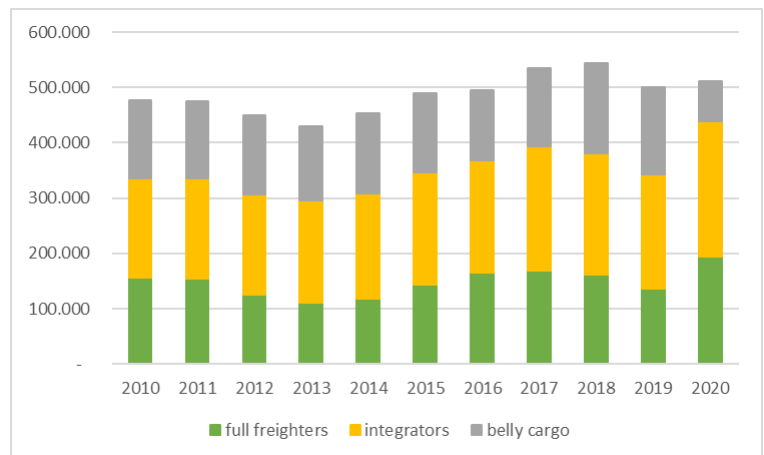
La fréquentation de l'aéroport est en **chute de 74,4 %** par rapport à 2019. Cette chute est évidemment due à la crise du COVID 19.



Le volume du fret à Brussels Airport

Depuis Brussels Airport **511.611 tonnes** de marchandises ont été transportées en 2020. Cela représente une hausse de 2,1% par rapport à 2019.

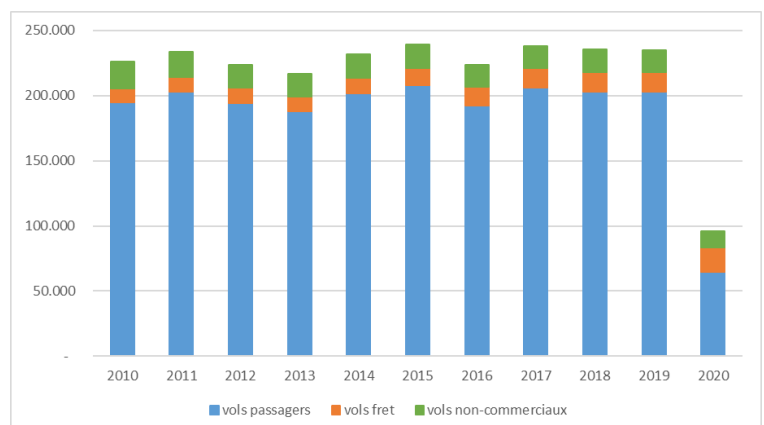
Environ 38% de ce fret a été transporté en "full freighters", ce qui représente une hausse de près de 43% par rapport à l'année antérieure. 48% l'étaient en *integrator* (aussi en hausse de 18,3%) et 14% en *belly cargo* (fret embarqué dans les avions passagers), qui est, à cause du COVID, en baisse de près de 54% par rapport à 2019.



Le nombre de mouvements aériens

Le nombre de mouvements aériens en 2020 s'établissait à **95.813**, ce qui représente une **chute de 59,3%** par rapport à 2019.

Le nombre de vols **passagers** était en chute par rapport à 2019 passant de 201.149 à 64.557. Le taux d'occupation a **baissé de 26%** par rapport à l'année précédente, car la chute du nombre de voyageurs était encore plus élevée que celles des vols.

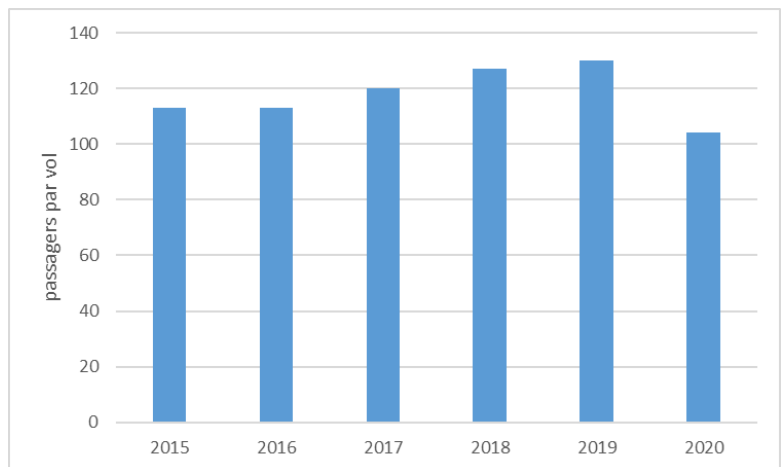


Le nombre de mouvements **fret** est quant à lui, en **hausse de près de 30%**. L'augmentation légère du tonnage transporté associée à la forte hausse des mouvements fret a conduit à une hausse du coût moyen des volumes transportés (en raison notamment de la hausse du coût LTO).

02 » LE TRANSPORT DES PASSAGERS

Le nombre de passagers par vol

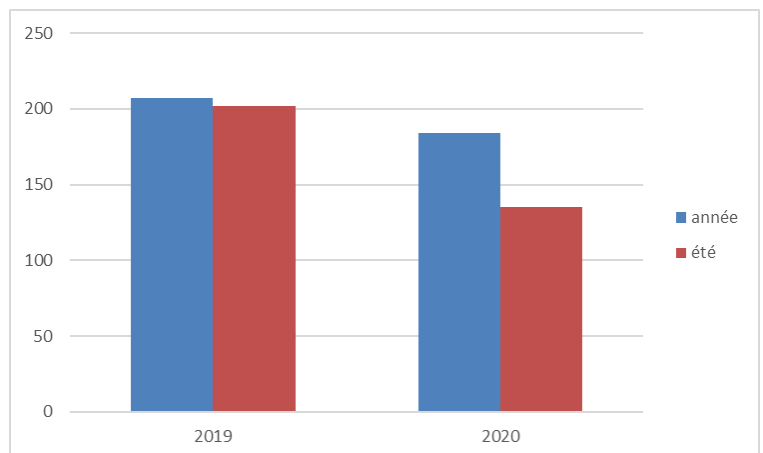
Dans la mesure où l'aéroport a connu une forte chute de sa fréquentation - suite aux restrictions des voyages, (alors que l'offre de vols n'a pas diminué dans de telles proportions) le nombre de passagers par vol a également diminué en 2020, passant de plus de 120 à **104 passagers**.



La connectivité de Brussels Airport

En 2020, la connectivité directe de Brussels Airport a chuté d'environ 80%. La connectivité indirecte a connu une chute encore plus élevée qui atteint les 90% et près de 98% entre avril et juin 2020.

Le nombre de **destinations** a également **chuté** passant de 207 à peine **180**. Durant les mois d'été, le nombre de destinations a même chuté d'environ 30%.



Top 10 des destinations

L'Espagne est clairement, et de loin, la destination la plus empruntée, suivie comme l'année passée par l'Italie et le Portugal. C'est d'autant plus remarquable que la crise Covid dans ces pays a été particulièrement aigüe en 2020. On observe une stabilité, malgré la crise, des destinations favorites par rapport aux années précédentes.

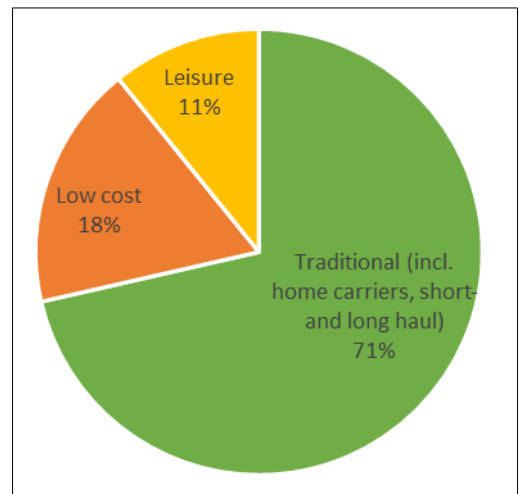
En dehors de l'Europe, New-York est la destination la plus populaire, suivie de Washington et de Dubaï. Les Etats Unis demeurent ainsi la destination intercontinentale favorite.



02 » LE TRANSPORT DES PASSAGERS A BRUSSELS AIRPORT

Les parts de marché des compagnies aériennes

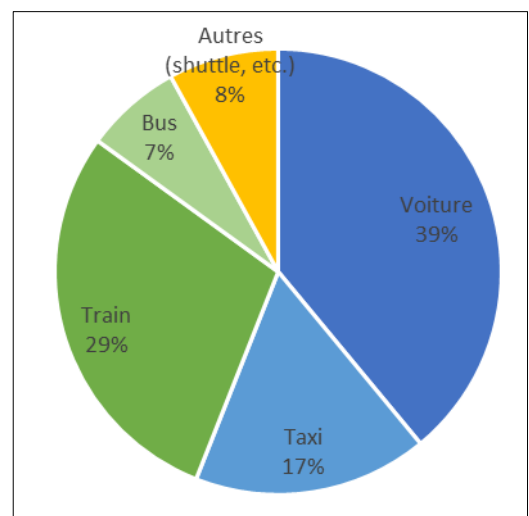
Une certaine libéralisation du transport s'est encore développée avec le développement des compagnies *low-cost*. Les compagnies traditionnelles gardent, et de loin, une part de marché majoritaire. Les compagnies *low costs* ont légèrement augmenté leur part de marché en passant à 18% (sur base des chiffres de Brussels Airport et de la liste des compagnies que Brussels Airport considère comme *low cost*). La distinction entre les catégories peut paraître ténue car ces différences ne se manifestent pas toujours clairement dans leurs offres commerciales. En effet certaines compagnies *leisure* se comportent parfois pour certains de leurs vols comme des compagnies *low costs*. En outre, certaines compagnies traditionnelles offrent aussi des vols dans des conditions '*low costs*'.



L'accessibilité de Brussels Airport

Brussels Airport fait état de son souhait de contribuer au développement durable et une amélioration de la répartition modale.

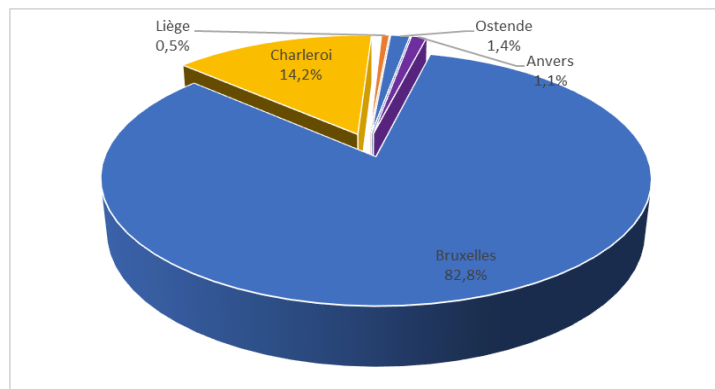
Actuellement **56%** de ceux qui viennent ou partent de l'aéroport **ont recours à la voiture** (voiture personnelle ou taxi) ce qui est assez stable par rapport à 2019. 36% des passagers utilisent les transports en commun ce qui est assez stable par rapport à 2019. De ces 36%, **29%** utilisent le **train**.



03 » LA CONCURRENCE ENTRE AEROPORTS DE PASSAGERS

Les passagers des aéroports belges.

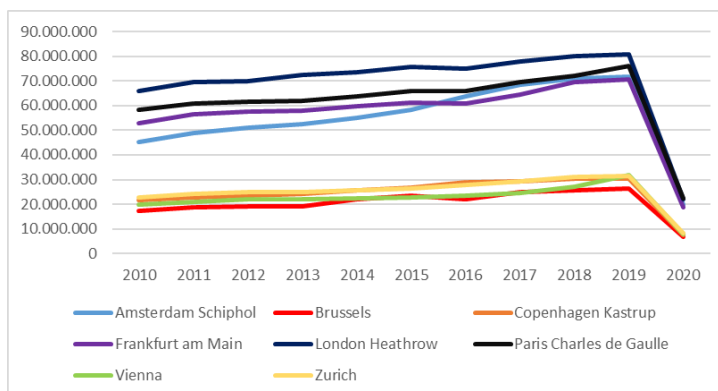
Brussels Airport est fréquenté par **83%** des passagers en Belgique. L'aéroport de Charleroi demeure un concurrent important, en particulier pour les vols *low costs* et de courte distance (cfr. 14%). Les autres aéroports du pays (Anvers, Liège et Ostende) détiennent une part de marché négligeable.



L'aéroport de Charleroi a connu une baisse de fréquentation plus forte en 2020 que Bruxelles (-86% contre -74% pour Bruxelles), ceci peut-être en raison de la différence importante existante entre les destinations desservies par les compagnies aériennes actives dans ces aéroports respectifs. En tout état de cause, les facteurs qui sont intervenus en matière de réactivité des transporteurs par rapport à la crise sont multiples.

Les passagers des aéroports de référence

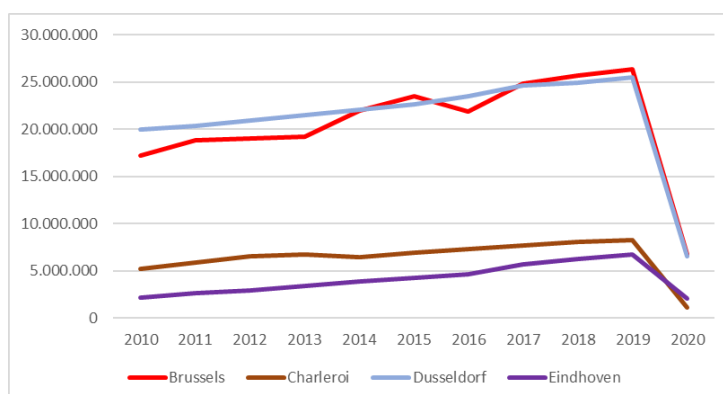
Il est significatif de constater que l'ensemble de ces aéroports a connu une **baisse** assez **similaire d'environ 73%** (par rapport à 2019). La taille et le profil de l'aéroport et du pays de l'aéroport ne semblent pas influencer l'ampleur de la chute de la fréquentation.



Les passagers des aéroports dans la *catchment area*

Il est aussi intéressant de comparer les performances de Brussels Airport avec celles d'aéroports relativement proches et/ou au profil similaire (*catchment area*). Outre Charleroi, Bruxelles subit une concurrence d'Eindhoven. L'aéroport d'Eindhoven connaît une chute moins élevée que Bruxelles (avec 69% de baisse).

Par ailleurs, les performances de Düsseldorf sont comparables à celles de Bruxelles.

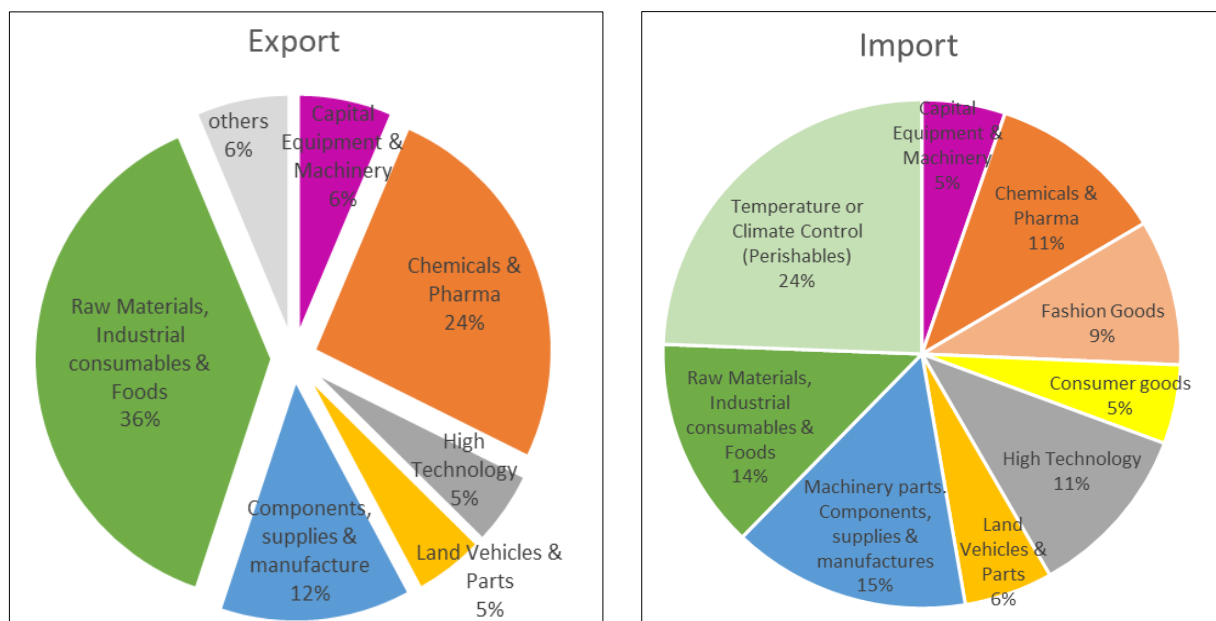


Düsseldorf est un hub pour Lufthansa et Air Berlin; ce qui est en fait un concurrent significatif.

04 » LE TRANSPORT DU FRET A BRUSSELS AIRPORT

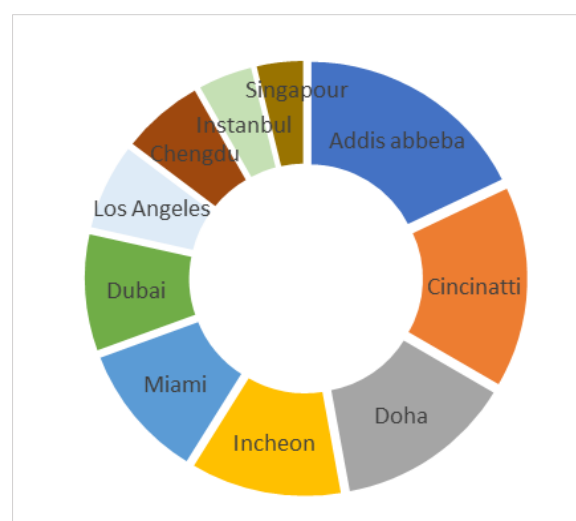
Les types de fret

Le type de marchandises transportées depuis Brussels Airport a probablement contribué à la légère croissance des volumes depuis Brussels Airport malgré la crise, contrairement aux aéroports de référence. Les deux graphes suivants montrent au niveau des exportations et des importations la répartition du fret par type de produit. On constate que pour les exportations, les produits de construction, les matières premières et les produits pharmaceutiques occupent des parts importantes. Pour ce qui concerne les importations, les parts les plus importantes concernent les produits périssables, les composants de machines industrielles et les matériaux de construction.



Top 10 des destination (import/export)

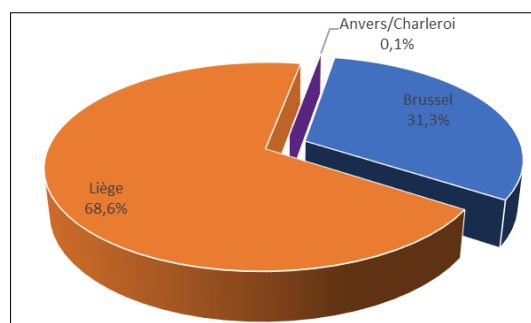
La division fret de Brussels Airport a poursuivi sa progression malgré la crise du Covid. Addis Abbeba, Cincinatti et Doha sont les destinations qui génèrent le plus gros volume de fret. On constate que la première destination « européenne » (Istanbul) se classe à la neuvième place et la deuxième est Leipzig (13^e place).



05 » LA CONCURRENCE ENTRE AEROPORTS FRET

Le transport marchandise dans des aéroports belges

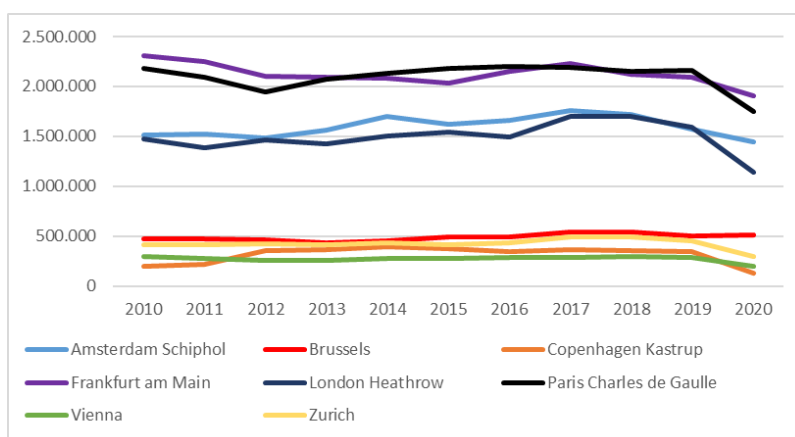
Pour ce qui concerne le fret transporté, l'aéroport de Liège consolide en 2020 son leadership avec une part de marché de près de 69%. **Brussels Airport** détient une part de près de **31%**, en baisse par rapport à 2019. Liège a connu une plus forte progression que Bruxelles (**24% vs 2%**).



Le volume de fret dans les aéroports de référence

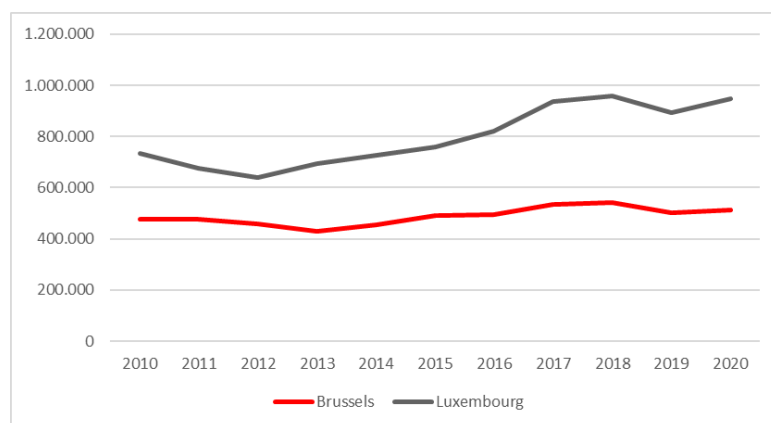
Brussels Airport se distingue des aéroports de référence en étant **le seul** à voir son volume de **fret augmenter** par rapport à 2019. Il est intéressant de constater que la demande de transports de produits pharmaceutiques et ceux relatifs au e-commerce a augmenté. Cela explique probablement cette hausse.

De manière générale, le volume de fret dans les aéroports de référence a baissé (jusqu'à plus de 30% pour Copenhague et Vienne et plus de 22% pour London Heathrow).



Les autres concurrents de Brussels Airport

Parmi les aéroports de référence, Paris Charles de Gaulle, Amsterdam Schiphol et surtout Francfort constituent les concurrents les plus sérieux du fait de leur proximité géographique, mais aussi les types de marchandises, comme les produits pharmaceutiques. Brussels Airport connaît également une concurrence significative de **l'aéroport de Luxembourg**. En 2020, l'aéroport a transporté **947.400 tonnes** de fret, en augmentation de 6%.

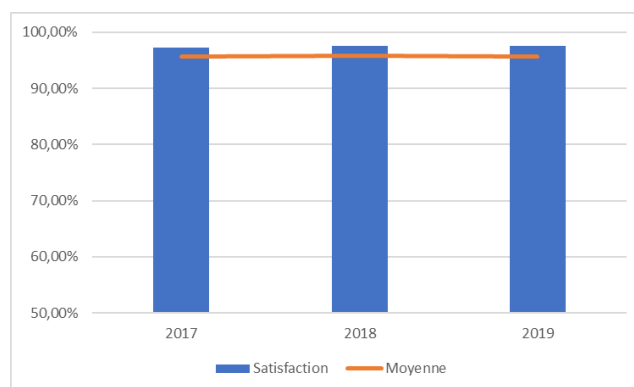


06 » LA QUALITE AU SEIN DE BRUSSELS AIRPORT

Les indicateurs de satisfaction

L'aéroport effectue son analyse de satisfaction en utilisant une méthodologie reconnue internationalement, en l'occurrence l'Airport Survey Quality.

Avec **97,6%** en 2019, Brussels Airport présente un indicateur de satisfaction comparable à celui de 2018 qui s'établissait à 97,8%.



Comme l'indique les tableaux ci-dessous, on note également une **stabilité** dans les meilleurs et les plus mauvais scores des indices de satisfaction par rapport à 2018.

Top 3 des meilleurs scores	Objectif de BAC	2019	2018
Walking distance inside the terminal	73,9	87,3	85,6
Clarity of website	80	86,2	89
Ease of making connections	86,4	92	90,5

Top 3 des plus mauvais scores	Objectif de BAC	2019	2018
Waiting time check in	91,9	90,4	90,2
Cleanliness of washrooms/toilets	84,3	84,2	85
Cleanliness of airport terminal	95,8	96,9	97,3

Les indicateurs de disponibilité

Brussels Airport a développé une série d'indicateurs relatifs à la disponibilité des installations et de certains services. On trouvera, ci-dessous, les trois meilleurs résultats et les trois moins bons résultats. De manière générale, on observe une stabilité dans les bons scores pour le système de bagages et le *marshaller*. Cette stabilité se retrouve dans les mauvais scores (air conditionné, et disponibilité du 400hz) par rapport à 2018. Il y a peu de changement par rapport à 2018 pour ce qui concerne les meilleurs et les moins bons scores.

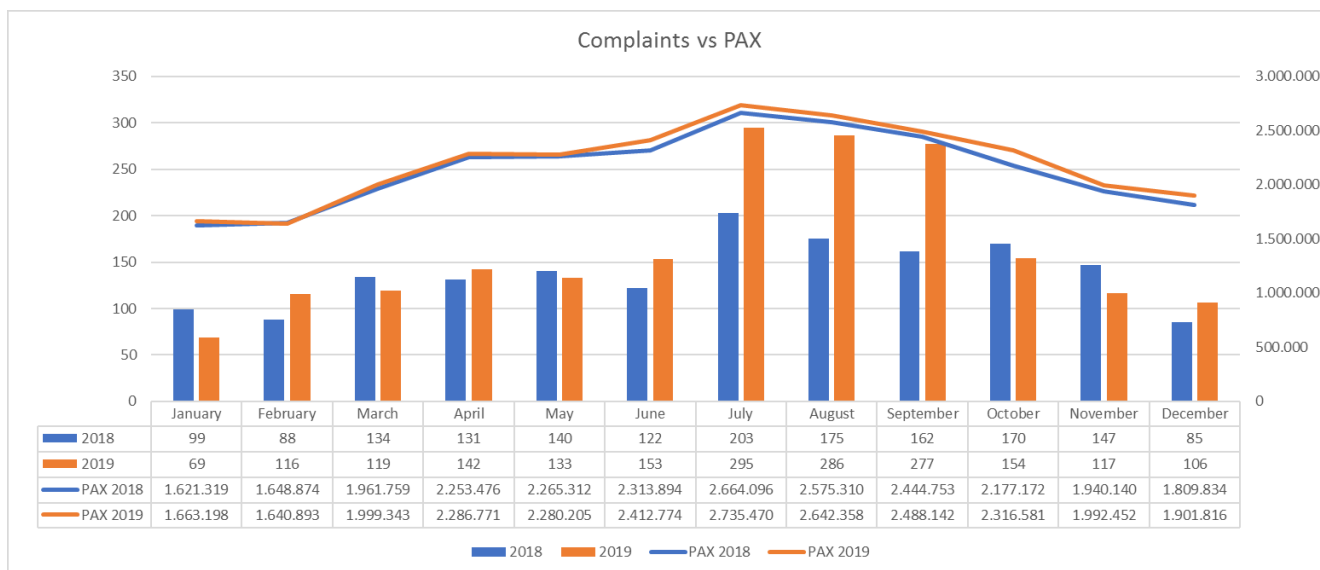
Top 3 des meilleurs scores	Objectif de BAC	2019	2018
System originating baggage	< 0,25	0,1	0,1
transfer baggage	<0,75	0,15	0,14
Marshaller time performance	90%	98,5%	98,2%
Runway conformity	95%	100,0%	99,8%

Top 3 des moins bons scores	Objectif de BAC	2019	2018
Availability pre conditioned air	98%	85,76%	93,52%
Customer availability 400hz	98%	90,38%	93,52%
Dwelling time at check-in	70%	65,76%	64,29%

06 » LA QUALITE AU SEIN DE BRUSSELS AIRPORT

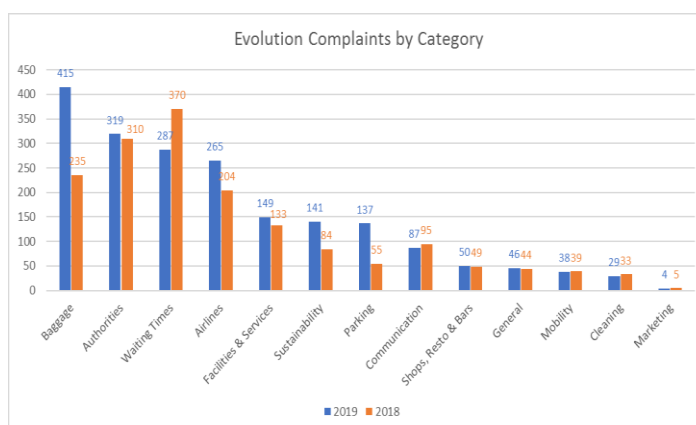
Traitement des plaintes

Le système de gestion des plaintes de Brussels Airport fait état de **1.967 plaintes** en 2019. Ce chiffre est en **hausse de 19%** par rapport à 2018. On attribue cette hausse à une série d'évènements comme les conditions météorologiques difficiles, des incidents au niveau du tri des bagages ou des problèmes lors du contrôle aux frontières pendant l'été. Les plaintes attribuables directement à Brussels Airport représenteraient 54 % du total des plaintes. 46% des plaintes seraient dues à des tiers.



Les plaintes adressées directement à Brussels Airport ont fortement augmenté (+32%) en 2019. Celles concernant des tiers ont augmenté, quant à elles, de près de 6%.

Il peut être constaté dans ce graphique une hausse des plaintes concernant les bagages dont le nombre est quasiment multiplié par deux et dans une moindre mesure, celles concernant le parking. Les plaintes impliquant les autorités constituent toujours la deuxième catégorie de plaintes. Dans les autres catégories, comme le montre le graphique, le niveau des plaintes est relativement stable.



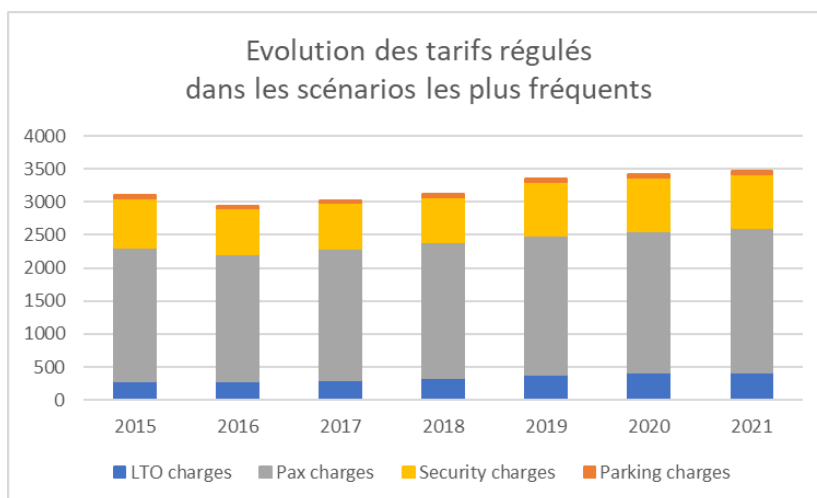
07 » LES REDEVANCES AEROPORTUAIRES

Les tarifs régulés à Brussels Airport

Le graphe ci-contre donne un aperçu de l'évolution des tarifs au cours des dernières années. Durant une période régulée, les tarifs évoluent en fonction d'une formule tarifaire qui intègre l'indexation et un coefficient spécifique.

En 2020, la hausse fut très légère en application de l'indexation. Suite à la crise du Covid, le régulateur a produit un avis proposant de prolonger la période de régulation de 2021 à 2023 et de ne pas

pas appliquer en 2020, de manière exceptionnelle, le coefficient spécifique. Le législateur décida de suivre cet avis.



Les tarifs des aéroports de référence

Il existe une grande disparité parmi les aéroports de référence qu'on compare à Brussels Airport. Cette disparité se retrouve tant dans le niveau des redevances que dans la structure de celles-ci dans laquelle il n'existe pas d'homogénéité et les modèles tarifaires s'avèrent très différents. Ainsi par exemple, la partie relative à la sécurité est beaucoup plus élevée à Paris qu'à Bruxelles ou Londres et particulièrement faible à Francfort. Par ailleurs, la proportion des redevances LTO est plus faible à Bruxelles que dans les autres aéroports

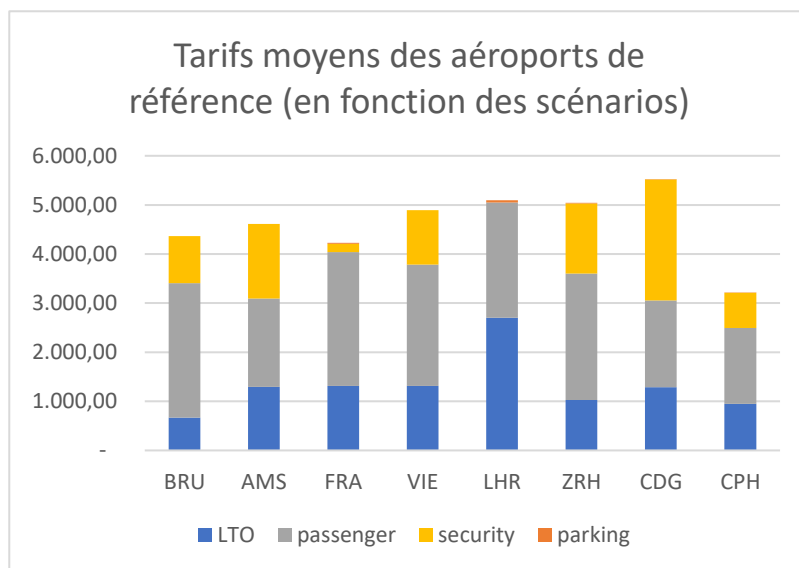


Tableau récapitulatif des redevances

Le tableau ci-dessous fournit un récapitulatif des redevances par passager depuis 2016. Globalement, on observe une légère augmentation depuis 2016 des redevances *originating*, de transfert et de parking. Cette évolution est notamment due à l'indexation et à un coefficient spécifique. On notera également que les redevances liées au transport par bus ont doublé depuis 2016. Ceci s'explique par l'arrivée d'un nouveau prestataire de service qui propose globalement des prix plus élevés. Les redevances par passager liées à la sécurité ont augmenté en 2019. A l'évidence, cette augmentation résulte des mesures prises pour renforcer la sécurité après les attentats en 2016.

Quant aux redevances LTO, elles ont également connu une augmentation notable en 2019. Cette augmentation trouve pour l'essentiel sa source dans les nouvelles mesures prises en matière de sécurité et qui se reflètent également dans les redevances LTO.

april	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pax charges							
Originating	21,08	19,76	20,22	20,71	21,29	21,55	21,74
Transfer	10,81	10,14	10,37	10,64	10,93	11,07	11,17
Transit	0	0	0	0	0	0	0
Bussing	0	0,27	0,3	0,46	0,53	0,61	0,62
PRM	0,43	0,43	0,47	0,47	0,47	0,53	0,69
Security charges							
Originating	6,73	6,19	6,22	6,25	7,26	7,23	7,29
Transfer	6,73	6,19	6,22	6,25	7,26	7,23	7,29
Transit	6,73	6,19	6,22	6,25	7,26	7,23	7,29
LTO charges							
Unit fee pax	2,33	2,33	2,53	2,76	3,16	3,38	3,41
unit fee cargo	2,33	2,21	2,29	2,37	2,63	2,69	2,72
unit fee helicopters	15,08	14,3	14,81	15,36	16,91	17,33	17,49
Parking charges							
Pax	0,7	0,67	0,7	0,72	0,75	0,77	0,78
Cargo	0,2	0,19	0,2	0,2	0,21	0,22	0,22

Les trois graphes ci-dessous illustrent cette évolution.

