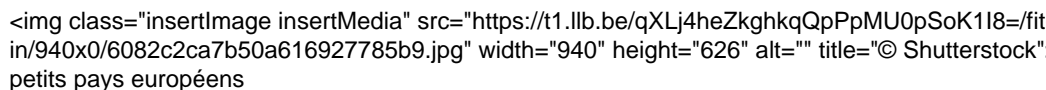


# La Wallonie bien en avance sur la Flandre dans le secteur spatial : "Chaque euro public investi rapporte 4 à 5 euros à l'économie wallonne"

La Libre Belgique - 23 avr. 2021

*Libre Eco week-end | Le dossier Les étoiles sont de retour dans les yeux de beaucoup de Terriens ces derniers mois. Projets de retour de présence humaine sur la Lune et d'exploration de Mars, nouvelle sélection d'astronautes en Europe : l'espace fait à nouveau rêver. "L'exploration spatiale fonctionne un peu par vagues" explique Michel Stassart, en charge du secteur pour la coupole wallonne Skywin. "On a fait des bonds énormes en matière de technologie spatiale ces dernières décennies, mais on en parle très peu car ce qui fait le plus rêver et ce qui est le plus médiatisé, ce sont les vols habités. Or, ils ont été rares ces trente dernières années." Le dernier homme à avoir mis les pieds sur la Lune est ainsi l'Américain Harrison Hagan Schmitt en... 1972. La cause essentielle de ce désintérêt pour ce type de vols spatiaux ? Le coût très lourd des programmes, dont les retours étaient "davantage symboliques qu'économiques." La conquête spatiale devient une affaire de business Mais la donne semble avoir changé, tout d'abord avec l'arrivée de nouveaux acteurs publics (Inde, Chine, Israël...) dans cette conquête. Mais surtout par l'émergence de ce qu'on appelle le New Space - symbolisé par la fusée SpaceX du milliardaire américain Elon Musk - qui a révolutionné le secteur. L'arrivée du privé permet ainsi de réduire les coûts de nombreux projets pour les pouvoirs publics. Le paradigme a aussi été modifié : si auparavant la conquête spatiale était surtout politique, stratégique et scientifique, elle devient aussi commerciale, avec un souci de rentabilité des projets. "C'est le modèle qui s'impose petit à petit, même en Europe où des petits lanceurs commerciaux commencent à prendre place", développe le responsable wallon.*

Et la Belgique dans tout ça ? Plusieurs entreprises de notre pays devraient embarquer, via l'Agence spatiale européenne (Esa), dans les prochaines grandes expéditions internationales, telle l'emblématique mission Lunar Gateway initiée par les Américains de la Nasa et qui prévoit le retour d'un être humain sur la Lune pour 2024. Thales Alenia Space Belgique est, par exemple, pressentie pour l'élaboration d'ensembles électroniques des modules de la future station lunaire.

 La Belgique, le plus grand des petits pays européens

Globalement, la Belgique est considérée comme "le plus grand des petits" pays européens dans le domaine aérospatial. Cela se traduit par sa contribution croissante à l'Esa, 250 millions d'euros en 2020, sur un montant total de plus de 14 milliards d'euros attribué à l'agence européenne.

Mais notre pays a ses limites. Contrairement à l'Allemagne ou la France qui ont leur propre agence spatiale, la Belgique a la particularité de mettre toutes ses billes dans l'Esa. "Cette compétence du spatial reste fédérale en Belgique, car l'Agence européenne ne reconnaît que les États et pas les Régions", poursuit M. Stassart. Il y a bien eu une tentative de créer une agence spatiale belge, mais ce dossier est resté à l'état de projet depuis quelques années. C'est un peu handicapant par rapport à un grand pays unifié." La Belgique passe donc par l'Europe : l'Esa propose des projets et des programmes aux États membres qui choisissent ensuite ceux qui rentrent dans leurs stratégies, ainsi que le niveau de financement qui leur convient le mieux. "Au final, chaque euro belge investi dans l'agence par ce mécanisme se traduit ensuite par un euro en commandes à des entreprises belges." Un deal à la belge pour ne frustrer personne

À ce juste retour entre l'Esa et le pays s'ajoute, complexité belge oblige, un juste retour entre nos Régions. Une clé de répartition s'équilibre à ce jour avec près de 50 % des commandes de l'agence vers la Flandre, 10 % vers Bruxelles et 40 % vers la Wallonie. Un deal qui est parfois complexe à réaliser : plusieurs entreprises spatiales ont ainsi des activités dans les trois Régions.

Cette répartition a aussi, initialement, frustré certains acteurs en Wallonie. Historiquement, le sud du pays était le moteur de cette conquête spatiale belge et représentait un pourcentage plus important : plus de la moitié des retours se faisaient vers la Wallonie vu les compétences qui y sont concentrées. Mais les récentes augmentations des budgets fédéraux alloués à l'espace ont partiellement compensé cette diminution en pourcentage. Les fusées Ariane sont en partie fabriquées en Wallonie

Bruxelles et la Wallonie concentrent aussi essentiellement les activités belges liées aux lanceurs, ce qui peut donner l'impression d'une industrie spatiale plus lourde. "Mais il faut compter aussi sur l'émergence en Wallonie de start-up actives dans le New Space qui ont une forte croissance", nuance M. Stassart. "Que ce soit à Bruxelles ou en Wallonie, nous avons des entreprises qui sont présentes dans beaucoup de segments de la construction d'une fusée Ariane (moteur, structure, actuators, électronique et logiciel). On pourrait ironiser en disant qu'on aurait la capacité de fabriquer nos propres lanceurs ou fusées commerciales, mais ce n'est vraiment pas l'objectif", développe l'ancien cadre de Safran Aero Boosters. La Flandre est arrivée plus tard dans cette course aux étoiles avec des entreprises surtout actives dans le domaine des télécoms. Une industrie qui rapporte beaucoup

De nombreuses pépites wallonnes ont aussi surfé sur cette vague du New Space. "On fait désormais du spatial en prenant un certain risque : les contrats publics servent de levier pour de nombreux contrats dans le privé." Et le jeu en vaut la chandelle : chaque euro public investi dans le spatial rapporte 4 à 5 euros à l'économie wallonne. En 2018, le secteur avait un chiffre d'affaires de 350 millions d'euros et employait 1 800 personnes à temps plein dans le sud du pays. "On ne s'en rend pas toujours compte, mais on utilise chaque jour des technologies venues de l'espace, que ce soit en communiquant via des plateformes comme Zoom ou en utilisant un système de géolocalisation de véhicules", conclut Michel Stassart.