LES 3 ACTEURS CLÉS DE L'AÉROPORT

RESPONSABLE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
LIEGE AIRPORT

Liege Airport, c'est la société de gestion de l'aéroport. Elle met à disposition des infrastructures (pistes, parkings avions, halls...) et des services aux compagnies aériennes, manutentionnaires...

INFOS www.liegeairport.com
CONTACTS
Frédéric Jacquet | fja@liegeairport.be

RESPONSABLE DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE
(nuisances, indemnisations)
SOWAER

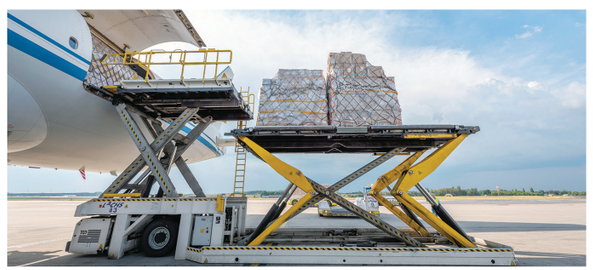
La **Sowaer** est le guichet unique pour la gestion des plaintes et des nuisances sonores. C'est la Sowaer qui s'occupe des insonorisations des maisons et des indemnisations.

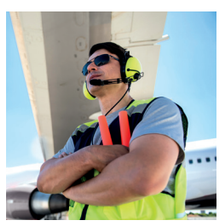
INFOS www.sowaer.be
CONTACTS
Thibaut de Villenfagne | **Gisèle Magno**
Bénédicte Grandgagnage | bgr@sowaer.be

RESPONSABLE DE LA GESTION DU CIEL
SKEYES

Skeyes, c'est le gardien de la sécurité du trafic aérien. Skeyes contrôle le ciel, fait atterrir et décoller les avions. C'est Skeyes qui définit le sens de décollage et d'atterrissage des avions.

INFOS www.skeyes.be



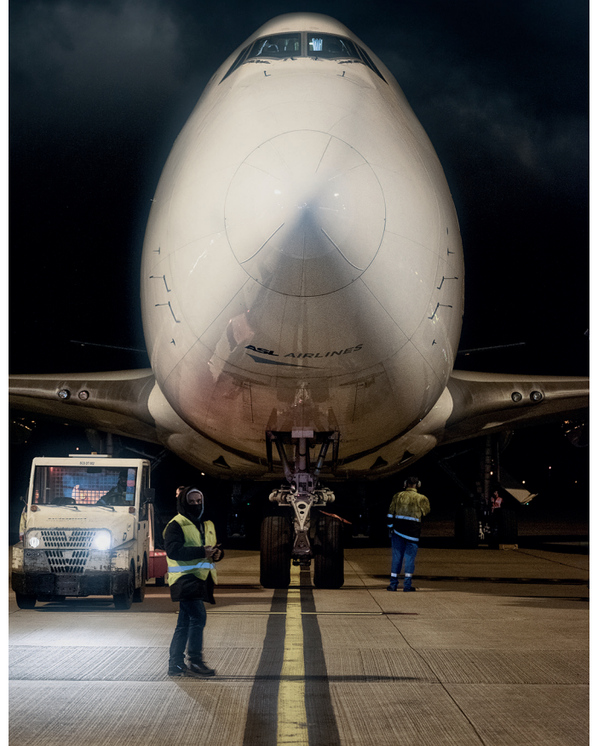


LIEGE AIRPORT

B50
Rue de l'Aéroport
B-4460 Grâce-Hollogne
+32 (0)4 234 84 11
info@liegeairport.com
www.liegeairport.com

LIEGE AIRPORT

L'AÉROPORT EN QUELQUES QUESTIONS



L'ACTIVITÉ

Pourquoi y a-t-il de plus en plus de mouvements d'avions et donc d'activité ?

L'activité fret connaît une croissance importante en tonnage mais qui ne se traduit pas par plus d'avions dans le ciel.
Ce sont des avions plus gros et plus chargés. L'augmentation de notre activité s'explique notamment par le succès de l'e-commerce qui est le reflet de notre mode actuel de consommation. Durant cette période de crise Covid-19, Liege Airport a été reconnu par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) comme un de ses aéroports références (4 dans le monde).
Liege Airport permet donc à du matériel médical d'être acheminé partout dans le monde, jouant ainsi pleinement son rôle d'aéroport Santé.

Si l'aéroport poursuit son développement avec Alibaba, il y aura plus d'avions et donc plus de camions ?

Oui, c'est vrai ! Mais le nombre d'avions et de camions reste très raisonnable. Pour l'instant, il y a plusieurs centaines de camions par jour qui viennent charger et décharger les marchandises à l'aéroport. Afin de mieux comprendre les enjeux de mobilité pour l'ensemble de la zone aéroportuaire, le Service Public de Wallonie mène une étude sur les différents aspects de la mobilité (voitures, camions, modes doux…). Pour donner une comparaison, il y a 140.000 camions par jour qui passent par la Belgique ! Qui plus est, le plan de secteur prévoit une route de contournement qui, si elle se réalise, permettra d'éviter de nombreuses traversées de villages. **L'étude d'incidences intégrera toutes les questions de mobilité.** En outre, Liege Airport travaille avec les compagnies aériennes et ferroviaires au projet de train à grande vitesse Carex afin de diminuer les vols courte distance et donc le charroi.

Les avions empruntent de nouvelles routes !

Non ! Lors des décollages, jusqu'à une altitude de 5.000 pieds (1.5km) les avions doivent suivre un couloir aérien prédéfini.
Une fois cette altitude atteinte, ils peuvent faire route vers leur destination finale.
Lors des atterrissages, les avions convergent progressivement vers un instrument de guidage précis, intercepté aux environs de 3.000 pieds (0.9 km), leur permettant d'atterrir en toute sécurité.
Les trajectoires sont identiques depuis de nombreuses années.
Par contre, les vols inversés, générés par une modification du sens des vents, peuvent causer à certains endroits des perceptions de survol inhabituel.

LES NUISANCES

Pourquoi entendons-nous plus les avions ?

Parce qu'il y a plus d'avions gros porteurs, qu'ils sont plus chargés en carburant et qu'ils mettent plus de temps pour prendre de l'altitude.

Parce qu'il y a plus de décollages et d'atterrissages en sens inversé (c'est-à-dire vers la frontière avec les Pays-Bas).

Pourquoi y a-t-il plus de vols inversés ?

On constate que la variation du sens du vent est due à des effets météorologiques récurrents ces dernières années ; les vents du secteur Nord-Est ayant été plus fréquents.

En 2019 et 2020, le pourcentage des vols en sens inversé a augmenté. La révision du Plan d'Exposition au Bruit intègre cette augmentation de vols inversés (30%).

Pourquoi voyons-nous les avions si bas ?

Outre que la perception visuelle est difficilement objectivable, les avions gros porteurs sont plus imposants, plus lourds (plus de fuel et de marchandises à bord). Ces avions mettent plus de temps pour prendre de l'altitude. Ils sont donc plus visibles plus longtemps avant d'atteindre l'altitude de 5.000 pieds (1.5 km).

Pourquoi le PEB n'a-t-il jamais été révisé ?

En fait, le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) est révisé tous les 3 ans. La cinquième révision vient d'avoir lieu et intègre le trafic aérien estimé dans les 10 prochaines années.
Début octobre 2020, le Gouvernement wallon s'est positionné en faveur d'une modification des zones et sur l'ouverture à de nouvelles indemnisations.

Quel est l'impact des avions sur la pollution de l'air ?

Depuis 2013, **la qualité de l'air** (oxydes d'azote et particules fines) **est surveillée en permanence sur le site de Liege Airport** via une station de mesures située en bord de piste et gérée par l'Institut Scientifique de Service public (ISSeP).

Les rapports annuels de l'ISSeP mettent en évidence l'absence d'influence de l'activité aéroportuaire sur la qualité de l'air.
En effet, les émissions liées au trafic aérien sont nettement moins importantes par rapport à celles liées au trafic routier, aux industries locales, au chauffage domestique…

Pourquoi les camions passent-ils par nos villages ?

Ils ne doivent pas passer par les villages autour de l'aéroport.
L'autorité communale peut d'ailleurs décider de les interdire.
Il existe, au plan de secteur, une route de contournement qui permettrait d'éviter la traversée de certains villages au Nord de l'aéroport.
C'est le Ministre de la Mobilité qui pourra décider de la réalisation de cette voirie.

Comment faire constater les nuisances ?

La Sowaer dispose de sonomètres mobiles et peut les placer proche des habitations. Si des nuisances sont constatées, le principe d'égalité prévoit l'indemnisation.

Une mise à jour régulière des questions reçues et des éléments de réponses est disponible via notre site internet : **www.liegeairport.com**
N'hésitez pas à le consulter régulièrement ou à nous contacter en cas de question qui resterait sans réponse.

L'EMPLOI

Combien d'emplois l'aéroport a-t-il créés ?

Une étude de l'Université de Liège a récemment fait le point sur l'emploi et il y a plus de 9.000 familles qui vivent grâce à l'aéroport (emplois directs et indirects).

L'étude démontre la grande diversité des emplois, plus de 50 métiers différents : agents d'entrepôt, agents de sécurité, pompiers, pilotes, douaniers, électromécaniciens, etc.).
Plus de 80% de ces familles vivent en Province de Liège.

L'arrivée d'Alibaba ne risque-t-elle pas de tuer nos petits commerces ?

L'e-commerce est une réalité mondiale depuis des années, que ce soit avec de grands acteurs comme Amazon, Alibaba, ou des plus petits. L'implantation d'Alibaba à Liège ne crée pas de menace particulière pour nos petits commerces.
Alibaba représente par contre un gisement pour la création d'emplois locaux. Nous considérons qu'il s'agit d'une opportunité pour les entreprises wallonnes.
Sauf exception, un avion décollant de Liège Airport emporte toujours de la marchandise.
Nous sommes donc un maillon du commerce mondial, maillon dont profitent également les entreprises de la Région.

L'ÉTUDE D'INCIDENCES

Pourquoi ne faites-vous pas une nouvelle étude d'incidences ?

C'est en cours. Pour obtenir le renouvellement de son permis d'environnement en 2023, l'aéroport a commandé une étude d'incidences. Le bureau d'études est désigné et ses travaux porteront sur un périmètre géographique très large. L'étude d'incidences intégrera tous les projets d'extension de l'aéroport et débutera par une première consultation publique début 2021.