

Extrait de l'accord gouvernemental pour la région wallonne

Transport aérien : concilier enjeu environnemental et création d'emplois dans un contexte réglementaire équilibré

Les aéroports régionaux de Charleroi et Liège constituent des pôles économiques importants et sont de grands pourvoyeurs d'emploi, avec un emploi direct et indirect estimé entre 15 et 18.000 unités. Leur développement est un des moteurs d'une action structurelle de reconversion économique et sociale. La dynamique de leur développement doit être poursuivie et encadrée, en veillant à préserver la qualité de vie des riverains (nuisances sonores) et à limiter autant que possible l'impact environnemental du transport aérien. Il est donc important de maintenir les efforts engagés dans l'accompagnement des riverains. Parallèlement, il est important de soutenir le développement des trains rapides et du TGV fret. Le train doit être préféré à l'avion et certainement lorsque la distance le justifie.

Le financement des investissements, par la Région wallonne, dans les infrastructures des deux aéroports wallons (Bierset et Charleroi) hors programme 2003-2010 de la SOWAER, s'inscrira dans le cadre d'un phasing out progressif établi en concertation avec les acteurs concernés (administration, sociétés d'exploitation, SOWAER). Le financement des investissements par les sociétés d'exploitation sera privilégié et l'investissement public régional diminué en conséquence.

Par ailleurs, le Gouvernement s'engage à :

- étudier les possibilités de développement des deux aéroports wallons, en tenant compte :
 - o du potentiel de création d'emplois et d'activités,
 - o de l'impact sur les communes riveraines,
 - o des progrès technologiques du secteur,
 - o de l'évolution du prix des produits pétroliers,
 - o des quotas et des objectifs de réduction à long terme de CO₂,
 - o des impacts de la crise économique et financière sur le secteur,
 - o du nécessaire respect des riverains ;
- optimiser les retombées économiques du développement aéroportuaire dans les bassins concernés, notamment par le biais d'une politique active de valorisation des parcs d'activité économique aux abords des sites aéroportuaires ;
- améliorer l'accès aux deux aéroports régionaux en réalisant :
 - o pour l'aéroport et l'aéropôle de Gosselies, l'étude d'un prolongement de la ligne de tram et d'une gare de passagers, selon 2 options, souterraine ou en surface, en requérant auprès de la SNCB le maintien de l'offre ferroviaire existante dans la région et notamment à Marchienne-au-Pont ;
 - o le raccordement de Bierset à la ligne TGV fret (projet Euro-Carex) et le maintien d'une offre de transports en commun suffisante de et vers Liège ;
- rechercher des synergies entre aéroports et avec les trains à grande vitesse, afin d'encourager une offre et un développement appropriés à chaque site ;
- finaliser les programmes d'investissement des aéroports wallons, dont l'allongement de la piste de Charleroi qui sera portée à 2950 mètres ;
- diversifier les lignes offertes par l'aéroport de Charleroi avec l'ouverture de lignes régulières au-delà du « low cost » ;
- encourager des projets privés dont l'activité est complémentaire avec l'activité aéroportuaire à Liège-Bierset (par exemple le projet Biologistique,...) ;
- confirmer l'aéroport de Charleroi comme aéroport de jour dans le respect des règles actuellement applicables relatives aux heures d'ouverture et avec pour objectif de diminuer le recours aux dérogations ;

- mettre en oeuvre avant fin 2009 un dispositif de sanctions applicable aux infractions visées par le Décret du 23 juin 1994 ;
- en matière de travaux d'insonorisation, confirmer l'objectif des actuelles recommandations OMS en matière de bruit perçu par les riverains ;
- évaluer, et le cas échéant réviser, le Plan d'Exposition au Bruit pour tenir compte de l'évolution du trafic, éviter le survol des zones densément peuplées et poursuivre activement la politique d'accompagnement des riverains. Dans ce cadre, il y a lieu de réaliser une évaluation de l'application du règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions et d'identifier en concertation avec les communes des projets d'amélioration du cadre de vie ;
- poursuivre la concertation constructive avec l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) en vue d'assurer une mise en oeuvre large de ses recommandations ;
- poursuivre la limitation des niveaux de bruit individuels des avions, de jour comme de nuit, afin d'éliminer progressivement du ciel wallon les avions les plus anciens, qui sont aussi les plus polluants et les plus bruyants ;
- s'opposer au projet de construction d'un terminal low cost à l'aéroport de Bruxelles-National ;
- viser, dans le cadre de la concertation structurée entre l'Etat fédéral et les Régions, à notamment :
 - défendre les intérêts wallons auprès des instances fédérales en charge de la gestion des aéroports et du trafic aérien ;
 - contribuer à une réorganisation des vols au départ et à destination de Bruxelles-National aux fins de minimiser leur impact en Wallonie, notamment sur le Brabant wallon ;
- mettre en place un système d'évaluation régulière des émissions de CO₂ engendrées par le trafic aérien, conformément aux prescrits européens en la matière ;
- réaliser un bilan carbone des deux aéroports et de leurs activités en coordination avec la Région wallonne et les opérateurs et les comparer avec les aéroports situés dans un rayon de 600 kilomètres;
- demander, au niveau européen, le principe de l'élargissement du système d'échange de quotas d'émissions au secteur du transport aérien et au niveau mondial, la suppression des exonérations de TVA dans le secteur aérien et les exonérations fiscales sur le kérosène pour tous les vols intérieurs et intracommunautaires ;
- réaffirmer par toute voie de droit l'interdiction des « sauts de puce » en Wallonie et la défendre au niveau fédéral et européen ;
- promouvoir l'accès à l'information environnementale.