

RAPPORT D'ACTIVITÉS

| 2014 |

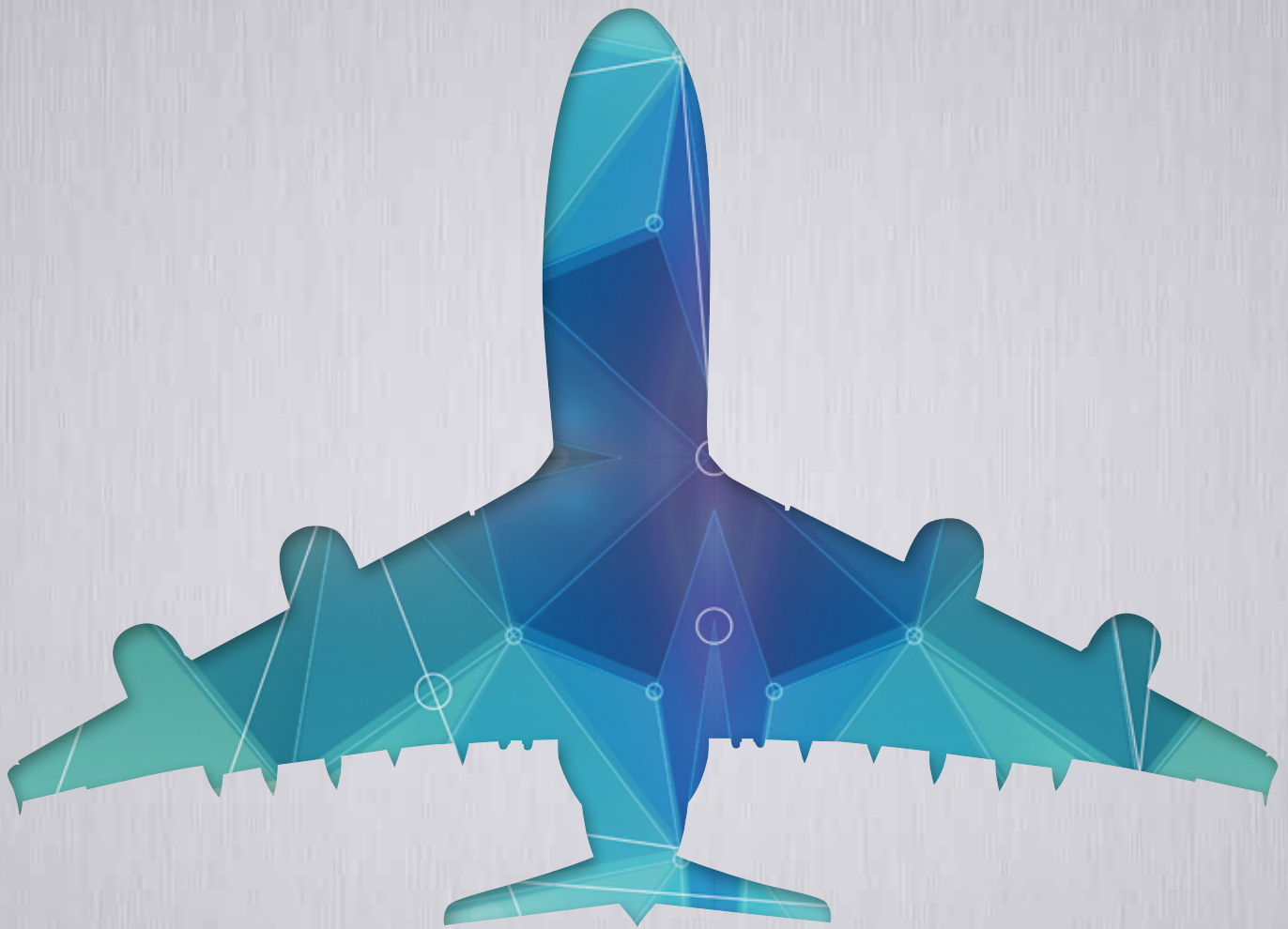




TABLE DES MATIERES

6

INTRODUCTION

Mot du Ministre en charge de la politique aéroportuaire	6
Message du Président du conseil d'administration	8
Message du Président du comité exécutif	9
Composition du conseil d'administration	11
Composition du comité exécutif	11

13

1. LA SOWAER, UN OUTIL STRATÉGIQUE ET OPÉRATIONNEL

1.1 Un développement réfléchi et encadré.....	14
---	----

16

2. LES MISSIONS

2.1 La gestion de participations pour le compte du Gouvernement wallon.....	18
2.2 Les investissements en développement des infrastructures aéroportuaires ..	19
2.3 La mise en œuvre et la valorisation des zones d'activité économique autour des aéroports wallons.....	32
2.4 La gestion du programme environnemental	36

LE MOT DU MINISTRE EN CHARGE DE LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE

La Déclaration de Politique régionale 2014-2019 stipule que le Gouvernement veillera à élaborer un nouveau plan stratégique aéroportuaire, en concertation avec la SOWAER et les sociétés de gestion des aéroports, et encouragera la coordination, notamment via la SOWAER, entre les aéroports de Liège et Charleroi pour le mettre en œuvre. Il veillera également à faciliter les projets d'appui aux aéroports, dont, en lien avec la SOWAER pour les terrains sur lesquels elle a des droits, le développement des zones d'activité économique connexes.

La réflexion, actuellement menée sur le nouveau plan stratégique, doit tenir compte des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, entrées en vigueur le 4 avril 2014, et de la décision de la Commission européenne intervenue le 1er octobre 2014, au sujet de la mise à disposition de BSCA des infrastructures aéroportuaires appartenant à la SOWAER.

Le nouveau contrat de gestion de la SOWAER s'inspirera des conclusions des réflexions au sujet de la stratégie aéroportuaire et du contexte décisionnel européen, qui touche à un pan complet de son activité dans sa branche «infrastructures».

En 2014, grâce aux crédits dégagés dans le cadre du Plan Marshall2.vert, les premières phases de chantier d'équipement des Zones d'activité économique ont débuté. Fin 2015, la SOWAER proposera 43 hectares de terrains équipés de parcelles de grande superficie, destinés principalement aux entreprises développant des activités liées au secteur aérien.

Dans le courant de cette année 2014, la SOWAER a mené des campagnes de mesures dans le cadre du principe d'égalité. En vertu de la réglementation wallonne, la SOWAER procède à une vérification triennale. Tout riverain, dont l'habitation est périphérique à une zone du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Liège ou Charleroi, a la possibilité de vérifier le niveau sonore lié au trafic aérien par la réalisation d'une mesure individuelle au droit de son habitation.

Si la mesure individuelle démontre que l'habitation est soumise à des niveaux sonores plus importants que prévus et équivalents à la zone supérieure du PEB, le riverain se verra proposer les mesures d'accompagnement en correspondance avec les niveaux sonores enregistrés au droit de son habitation.

La SOWAER a donc poursuivi sa politique d'accompagnement des riverains, sans pareil au niveau belge et européen, je tiens à le rappeler.

Le bilan de l'année s'est clôturé avec plus de 11.000 familles aidées autour des deux sites aéroportuaires wallons, tout type d'aides confondues. Mais le travail est loin d'être achevé. Il s'agira, notamment dans les années à venir, de mettre l'accent sur la gestion du patrimoine immobilier acquis dans ce cadre.

Durant l'année 2014, la SOWAER a également entamé une concertation avec les sociétés gestionnaires des aéroports wallons, le service public de Wallonie, avec la participation de l'ACNAW en qualité d'expert, afin de rédiger une nouvelle Charte du développement durable des aéroports wallons. Ce projet, veille notamment à prendre en compte d'autres aspects environnementaux que les nuisances sonores, à savoir l'impact sur le sol, l'air et l'eau. La volonté est également de renforcer d'une part, la collaboration entre les signataires de la Charte et d'autre part, la communication entre les différents intervenants (tels que les compagnies aériennes, les entreprises, les riverains et les passagers,...)

Bref, du travail accompli, mais surtout encore de nombreux défis à relever par la SOWAER dans les prochaines années !

Le Ministre wallon des Aéroports

Carlo DI ANTONIO

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La SOWAER ne peut que se réjouir de voir son travail et ses compétences reconnues au travers de la Déclaration de Politique Régionale 2014-2019.

Elle entend bien participer activement à la concertation pour l'élaboration d'un nouveau plan stratégique aéroportuaire. Les grandes lignes ont déjà été définies par le passé, il nous semble qu'aujourd'hui elles doivent être affinées en tenant compte du contexte financier en général, de l'évolution du secteur aérien, des nouvelles règles européennes tant en matière de financement, d'environnement que de sécurité aérienne.

La négociation du contrat de gestion permettra de fixer de nouveaux objectifs inscrivant notre société au centre du dialogue entre les sociétés de gestion de Liège et de Charleroi.

Enfin, les premières concrétisations de l'aménagement des zones économiques amplifieront encore les retombées du développement aéroportuaire.

Certes, des moyens importants sont encore nécessaires, mais ils sont le passage obligé pour recueillir pleinement les retombées des investissements réalisés jusqu'à ce jour.

Jacques Etienne
Président du Conseil d'Administration



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU COMITÉ EXÉCUTIF

Depuis sa création, la SOWAER a veillé à être à l'écoute des besoins des sociétés de gestion notamment dans la définition, la réalisation et l'entretien d'infrastructures de qualité.

Son expertise sera d'autant plus indispensable aujourd'hui suite à l'entrée en vigueur des nouvelles lignes directrices européennes en matière de financement des infrastructures aéroportuaires couplées aux normes de plus en plus sévères et contraignantes en matière de sécurité aérienne. Plus que jamais dans ce cadre, la SOWAER assurera ses missions dans un dialogue permanent tant avec le Gouvernement wallon qu'avec les sociétés de gestion et les autres acteurs présents sur le terrain.

Le travail gigantesque accompli jusqu'à présent dans le cadre des mesures d'accompagnement est loin d'être terminé et si le nombre de dossiers nouveaux tend à diminuer, l'accent sera mis davantage encore sur la valorisation du patrimoine immobilier acquis et toujours en gestion par la SOWAER.

Luc VUYLSTEKE
Président du Comité Exécutif





Commissaires du Gouvernement wallon
DIEZ Jacques (jusqu'au 31 décembre 2014)
GAUTHIER Ludivine (jusqu'au 31 décembre 2014)
CAPRASSE Amaury (à partir du 1^{er} janvier 2015)
MELIN André (à partir du 1^{er} janvier 2015)



1

LA SOWAER, UN OUTIL STRATÉGIQUE ET OPÉRATIONNEL AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT WALLON

En 1988, dans le cadre de la régionalisation, la Wallonie a hérité de la compétence des aéroports et aérodromes situés sur son territoire. Elle a tout d'abord fait réaliser des études de développement des deux aéroports, qui ont abouti à définir des stratégies différentes et complémentaires.

Des sociétés de gestion des aéroports ont été mises en place. Le potentiel de croissance identifié pour Liège et Charleroi et la volonté de s'inscrire dans une logique de développement durable a amené, en 2001, à la constitution de la SOWAER.

Celle-ci est chargée de gérer et développer les infrastructures aéroportuaires afin de permettre aux sociétés de gestion d'affecter leurs moyens humains et financiers à leur développement commercial.

UN DÉVELOPPEMENT RÉFLÉCHI ET ENCADRÉ

Les importants programmes d'investissements qui ont été initiés par la SOWAER sur les plateformes aéroportuaires ont été définis sur base d'études complètes, notamment des plans masse à long terme.

Ils ont également été définis en étroite collaboration avec les sociétés de gestion en prenant en considération leurs perspectives de développement ainsi que leurs spécificités.

Ces programmes d'investissements s'inscrivent enfin dans une perspective réfléchie de développement des aéroports qui prend bien entendu en considération les potentialités de développement économique, mais également la préservation de la qualité de vie des riverains.

C'est ainsi qu'un vaste programme de mesures environnementales destinées aux riverains a été mis en œuvre. Celui-ci a été établi sur base de plans d'exposition au bruit et de plans de développement à long terme des deux aéroports.

2001
.....
Constitution
de la SOWAER

CE PROGRAMME, ÉTABLI PAR
LA WALLONIE, COMPREND EN OUTRE
DES MESURES DESTINÉES À LIMITER
LE BRUIT ÉMIS PAR LES AVIONS,
MAIS ÉGALEMENT À LIMITER LE BRUIT
PERÇU PAR LES RIVERAINS.



2 LES MISSIONS

Gestion, pour le compte
du Gouvernement wallon, des
PARTICIPATIONS
détenues dans les
SOCIÉTÉS DE GESTION
des aéroports et aérodromes.

INVESTISSEMENTS
en développement des
INFRASTRUCTURES
AÉROPORTUAIRES.

Viabilisation et aménagement
de tous les terrains, bâtis ou non,
rachetés dans le cadre des
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
environnemental et situés en
ZONES D'ACTIVITÉ
ÉCONOMIQUE
au plan de secteur.

PRISE EN CHARGE
DES FRAIS
relatifs aux missions de
SÛRETÉ ET SÉCURITÉ
confiées aux sociétés de gestion
des aéroports.

GESTION DU
PROGRAMME
ENVIRONNEMENTAL
accompagnant le développement
aéroportuaire.

2.1

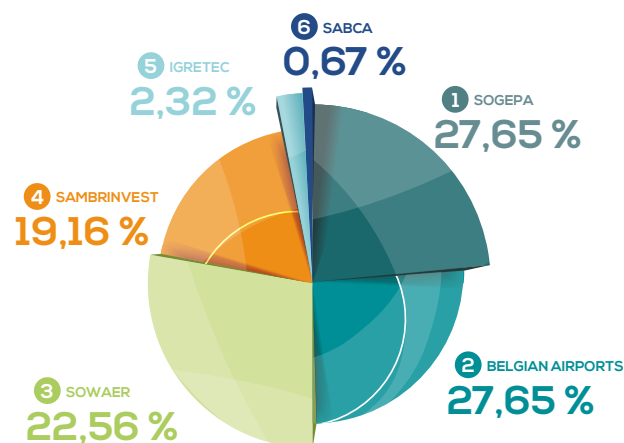
LA GESTION DE PARTICIPATIONS POUR LE COMPTE DU GOUVERNEMENT WALLON

La SOWAER n'est pas seulement l'outil d'exécution de la stratégie aéroportuaire ; elle est un acteur à part entière de la réflexion et un partenaire actif des sociétés de gestion.

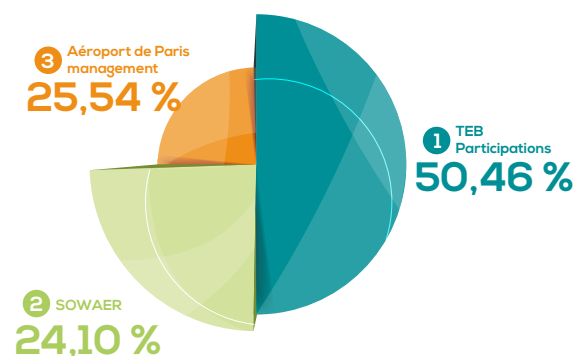
La SOWAER est un actionnaire important dans les sociétés de gestion des aéroports de Liège et de Charleroi Bruxelles-Sud ainsi que dans les sociétés de gestion des aéroports.

A ce titre, elle participe activement à la définition et au suivi de la stratégie de développement, conformément aux décisions du Gouvernement wallon ; elle formule également des propositions quant aux programmes d'investissements et aux actions permettant de faire des aéroports des leviers essentiels du secteur du transport et de la logistique.

LE DIALOGUE ENTRE LA SOWAER
ET LE GOUVERNEMENT, D'UNE
PART, ET ENTRE LA SOWAER
ET LES SOCIÉTÉS DE GESTION
AÉROPORTUAIRES, D'AUTRE PART,
EST PERMANENT.



Actionnariat de BSCA



Actionnariat de Liege Airport

2.2

LES INVESTISSEMENTS EN DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Le Gouvernement wallon a confié à la SOWAER le soin de réaliser tous les investissements en infrastructure de base.

La SOWAER accorde également une attention particulière aux travaux de gros entretiens de l'infrastructure existante.

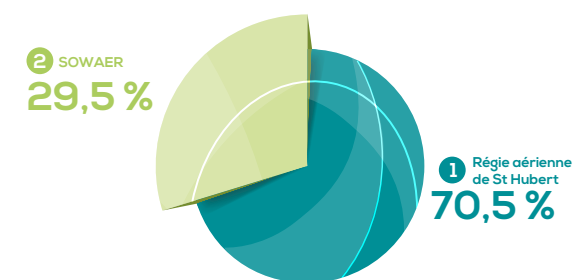
Les sociétés de gestion quant à elles, réalisent les investissements à caractère commercial.

La SOWAER, forte de sa surface financière, peut, si les sociétés de gestion en font la demande, financer ces investissements, notamment au travers de leasings.

Le premier programme d'investissements, qui avait débuté en 2001, arrive pratiquement à son terme. Il avait pour but de permettre à nos aéroports d'atteindre une taille critique. Le nouveau programme qui a été défini en collaboration avec les sociétés de gestion va leur permettre de poursuivre leur croissance. Il a même déjà débuté à Charleroi avec l'extension des parkings avions.

Par ailleurs, les sociétés de gestion vont également réaliser des investissements commerciaux tels que l'extension du terminal passagers à Charleroi, des halls fret et des immeubles de bureau à Liège.

LA SOWAER RÉALISE
DES INVESTISSEMENTS
D'INFRASTRUCTURES
PERMETTANT LE DÉVELOPPEMENT
DE L'ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE.



Actionnariat de la Société de gestion
de l'aérodrome de Saint-Hubert



Actionnariat de la Société de gestion
de l'aérodrome de Spa

Vocation prioritaire : le transport de passagers.

AÉROPORT DE CHARLEROI
Fréquentation annuelle

6.439.957
.....
Passagers en 2014

A. Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

Depuis l'installation à Charleroi de la compagnie Ryanair, le trafic n'a cessé de croître à un point tel que près de 6,4 millions de passagers ont transité à l'aéroport en 2014. D'autres opérateurs low cost fréquentent aussi l'aéroport qui est ainsi devenu le deuxième aéroport belge dans le domaine du passager et un aéroport régional majeur en Europe.

Investissements mis en service en 2014

Mise en conformité et amélioration - station d'épuration et bassin de rétention

Les travaux visent à améliorer les systèmes d'épuration des eaux de l'aéroport : station de traitement des eaux usées et système de traitement des eaux de déneigement.

Ces travaux sont nécessaires afin, d'une part, de remédier à différents dysfonctionnements de causes diverses et, d'autre part, pour optimiser la capacité de la station, prendre en compte l'évolution de la charge polluante et améliorer la qualité des eaux rejetées par rapport à certaines directives régionales. Les travaux ont été réceptionnés début 2014.

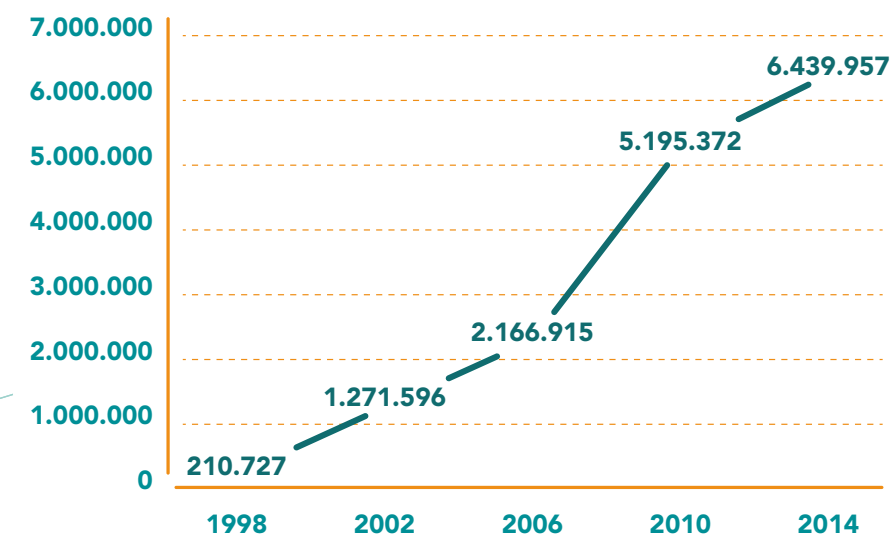
Remplacement séparateur hydrocarbure dans le parking personnel

Dans la cadre des devoirs d'expertise liés à la procédure judiciaire appelée « Egouttage » qui fait suite à l'inondation du parking de l'aéroport en 2008, il est constaté que le séparateur d'hydrocarbures présent dans le parking personnel a subi un écrasement conséquent qui nécessite son remplacement. Les travaux ont été réceptionnés en septembre 2014.

Réparations des installations de balisage aéroportuaire

Plusieurs interventions ont été réalisées en 2014 pour réparer les installations de balisage et pour remplacer des câbles défectueux, suite à un incendie dans une chambre ou suite à un niveau d'isolation excessivement faible.

Évolution de la fréquentation annuelle (en nombre de passagers)



Travaux en cours

Sécurisation périmétrique du site

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les mesures de sécurité et de sûreté sur les sites aéroportuaires ont fait l'objet d'une attention particulière, ce qui nécessite l'installation de nouveaux équipements.

Les travaux d'installation des équipements de détection périmétrique, basée sur des radars couplés à des caméras thermiques et infrarouges, sont terminés depuis fin octobre 2013.

Le système est mis en service depuis fin octobre 2014. Cependant, il reste toujours des réglages à finaliser avant d'octroyer la réception provisoire.

Endoscopie de l'égouttage de la piste et des infrastructures s'écoulant vers le versant Sud

Dans le cadre de la mise en conformité de l'égouttage de l'aéroport suite à l'obtention du permis d'exploitation, pour finaliser le rapport d'investigation et déterminer les travaux à réaliser, le bureau d'études a demandé la réalisation d'une endoscopie du réseau d'égouttage de piste et des infrastructures s'écoulant vers le versant Sud de l'aéroport.

Les travaux sont en cours et devraient être terminés d'ici mi 2015.

Construction du bâtiment technique pour le nouveau radar d'approche à Florennes

Le radar d'approche actuel doit être remplacé par Belgocontrol. Le nouveau radar se situera à Florennes.

Il est convenu avec Belgocontrol que la SOWAER financera les travaux d'aménagement du bâtiment technique et d'infrastructure.

Les travaux à charge de la SOWAER sont planifiés entre la mi-avril 2015 et la fin octobre 2015.

Rénovation et modification du balisage de la piste dans l'approche 07
Préalablement à la finalisation de l'audit de balisage et compte-tenu de l'urgence d'une intervention, un premier marché de travaux important de rénovation et de modification du balisage de la piste, dans la zone d'approche 07, a été notifié fin 2014.

L'objectif de ce marché est de rénover le câblage primaire du balisage et de modifier le tracé de celui-ci pour garantir une séparation physique des circuits imbriqués.

Les travaux vont débuter en avril 2015 et devraient se terminer fin octobre 2015.

Allongement de la piste

Les 2.550 m de piste ne permettent pas d'accepter, sans limitation de poids, tous les aéronefs amenés à opérer sur l'aéroport.

L'allongement de 650 m initialement prévu côté Est, était justifié pour l'accueil d'appareils tels que B747, A310, A330, B707, DC10...

En juillet 2009, le Gouvernement wallon décidait de réduire l'allongement de la piste de 3.200 m à 2.950 m.

Le nouveau Gouvernement wallon a décidé en juin 2014 de retenir un allongement de la piste de 650 m, pour obtenir une longueur de 3.200 m. Avec une position de départ située plus à l'Est qu'actuellement, les avions auront un impact environnemental moindre en termes de gêne sonore et des masses admissibles au décollage plus importantes.

Tour de contrôle

L'actuelle tour de contrôle est située dans le bâtiment qui abritait l'ancien terminal.

Cette tour est atteinte d'une vétusté certaine et présente des locaux trop exigus et peu souples à aménager. L'équipement de la tour est également ancien.

Une nouvelle tour, ainsi qu'un projet alternatif consistant en la rénovation de la tour actuelle, sont à l'étude.

Mise en conformité du permis d'environnement

Le permis d'environnement a été accordé moyennant la remise en état du réseau d'égouttage des eaux usées dans la zone située aux abords de l'ancien terminal.

Cette remise en état, conformément aux normes en vigueur, est actuellement en cours d'étude.

Radar de sol

Pour répondre aux exigences de la DGTA, tous les aéroports belges opérant dans les conditions de faible visibilité (LVO) de Catégorie III (la plus contraignante) doivent être équipés d'un radar de sol; à défaut, les mouvements sur l'aire de manœuvre sont limités à un mouvement à la fois.

Une convention entre Belgocontrol, le SPW, la société de gestion et la SOWAER déterminant la prise en charge de l'investissement et des coûts d'exploitation est à l'examen.

Parallèlement à cette convention, un groupe de travail a été mis en place pour définir le concept opérationnel et pour établir le cahier des charges.

Installation d'un système de détection d'incendie dans le tunnel technique

Actuellement, le tunnel technique situé entre les installations au Sud de la piste et les nouvelles installations au Nord, permet le passage de câbles critiques pour l'exploitation de l'aéroport : câbles haute tension, câbles de balisage, fibres optiques.

Pour s'assurer une détection efficace d'un éventuel incendie et une intervention rapide des pompiers, le système de détection incendie actuel doit être entièrement rénové.

Les études sont en cours de finalisation.

Rénovation du taxiway sud

Des réparations du taxiway sud, principalement utilisé par l'aviation générale, sont à réaliser, compte-tenu de son état général de dégradation dû à sa vétusté.

Les études ont débuté en février 2014. La campagne d'investigation s'est clôturée début 2015. Le cahier spécial des charges est prévu pour fin de l'année.

Renourrissage du revêtement hydrocarboné de la piste

Une nouvelle technique de « renourrissage » des revêtements hydrocarbonés, utilisée dans les aéroports scandinaves, permet de prolonger la durée de vie de la chaussée et donc de postposer son remplacement.

Les études en cours doivent permettre la réalisation du test sur une zone non critique.

Si le test est concluant, cette technique pourrait être mise en œuvre dans les zones les plus abimées.

Audit du bouclage Haute Tension de l'aéroport

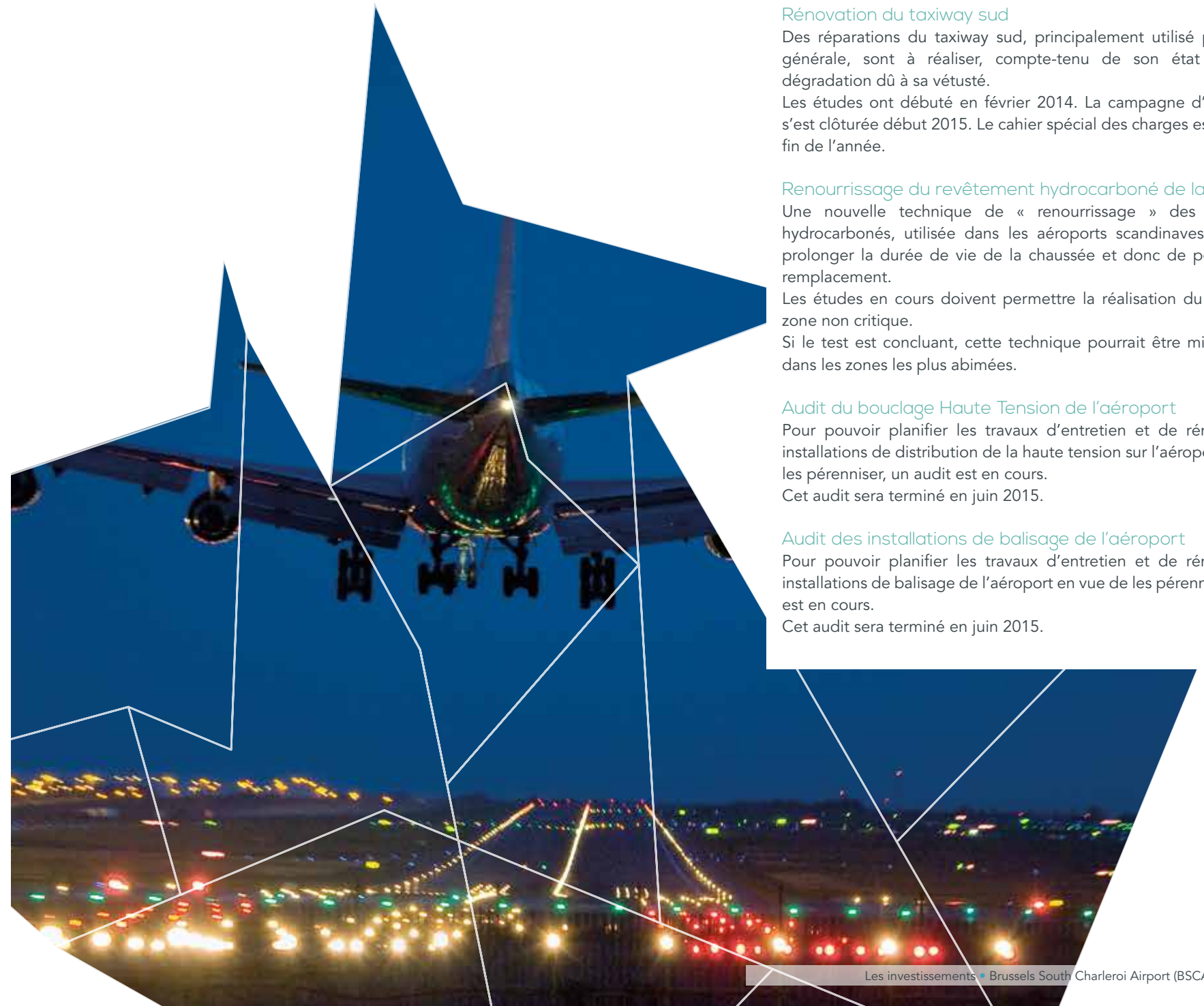
Pour pouvoir planifier les travaux d'entretien et de rénovation des installations de distribution de la haute tension sur l'aéroport en vue de les pérenniser, un audit est en cours.

Cet audit sera terminé en juin 2015.

Audit des installations de balisage de l'aéroport

Pour pouvoir planifier les travaux d'entretien et de rénovation des installations de balisage de l'aéroport en vue de les pérenniser, un audit est en cours.

Cet audit sera terminé en juin 2015.





B. Liege Airport

Liege Airport a décidé, depuis plusieurs années, d'axer son développement sur l'activité fret. Il est, depuis 2009, premier aéroport belge dans ce secteur. Au niveau des passagers, l'activité est principalement orientée vers les vols charters. Les investissements qui vont être réalisés ces prochaines années sont de deux types bien distincts :

- La rénovation et la réparation des pistes et des infrastructures existantes en vue de garantir l'exploitation du site ;
- La création de nouvelles aires de stationnement ainsi que l'aménagement de taxiways.

Ces investissements vont permettre de pérenniser les infrastructures existantes, de poursuivre la croissance de l'aéroport, tant dans le domaine du fret que de l'activité passagers dont l'objectif reste d'atteindre le million de voyageurs par an.

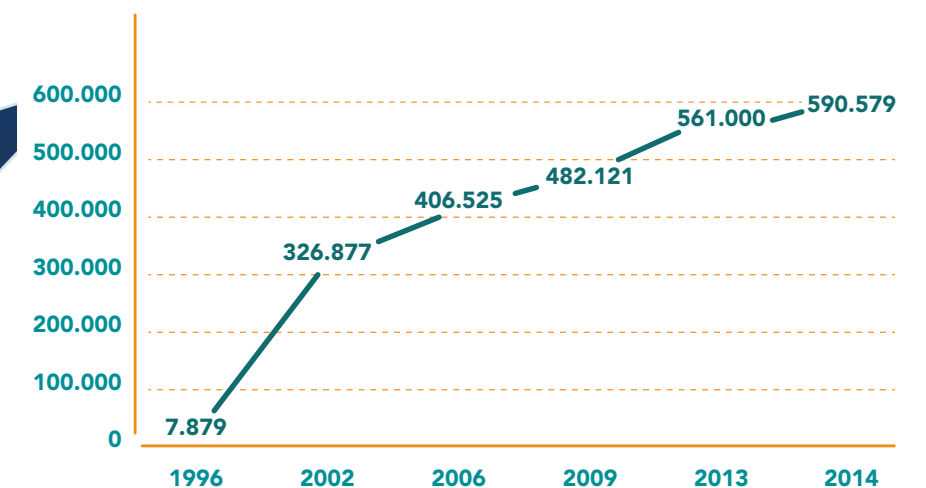
Vocation prioritaire : l'activité fret.

Transport annuel cargo 2014

590.579

tonnes

Évolution du transport cargo annuel (en tonnes)



Investissements mis en service en 2014

Durant l'année 2014, les principaux investissements consentis par la SOWAER sur l'aéroport de Liège sont liés à l'entretien et à la réparation des infrastructures, comme : la rénovation du revêtement hydrocarboné du parking du B46, la réparation de la voirie land-side le long des installations de TNT, la rénovation du réseau de gaines pour le balisage lumineux de l'approche 23L, le comblement de puits de phosphate,... Enfin, un réseau de câbles d'alimentation électrique et de fibre optique a été placé en vue d'installer un système de détection d'incursion de la piste principale à l'aide de caméras thermiques.



Travaux en cours

Assainissement anciens terrains militaires – zone Whisky et plaine de Cubber – Fonds FEDER – Spaque
 Dans le cadre du fond FEDER, la Spaque a reçu un montant de 5.7 millions d'euros pour assainir les anciens terrains militaires autour de l'aéroport (Plaine de Cubber, zone Whisky). Pour ce faire, la Spaque a lancé plusieurs marchés de services (assainissement) ou de travaux (déconstruction). Les travaux sont pratiquement terminés. La fin est prévue mi-2015.

Réparation du taxiway alpha et des bretelles d'accès à la piste S2-S3-S4

Les travaux consistent principalement en la rénovation des revêtements hydrocarbonés des bretelles S2-S3-S4 et à la réparation des joints de dilation du taxiway alpha en béton. Ces travaux sont prévus en plusieurs phases d'intervention pour garantir l'exploitation de l'aéroport et s'étendront sur les années 2015 et 2016.

Déplacement des câbles téléphoniques et de la fibre optique du radar d'approche entre la tour de contrôle et le centre de réception.

Pour permettre le développement des infrastructures aéroportuaires et des zones d'activité économique au nord des pistes, le déplacement de ces impétrants est nécessaire. Les travaux sont en cours de finalisation.

Pipeline – suppression des raccordements de type « weld+end »

Sur base du rapport de l'étude « Intelligence pigging » reçu début mai 2010, il y a lieu de réparer la conduite en deux endroits, en supprimant les raccordements de type « weld+end » existants.

Le marché de travaux en vue de réparer la conduite a été notifié en 2014.

Etudes en cours

Rénovation des installations électriques et HVAC de la tour de contrôle – phases 2

Suite à une étude de risque de la tour actuelle, il s'est avéré nécessaire d'augmenter la fiabilité des installations électriques et HVAC par la mise en place d'un niveau de redondance.

En effet, en cas de panne et de fermeture de la tour, les conséquences suite à une diversion des avions sont plus importantes pour un aéroport « Fret » que pour un aéroport « Passagers ».

Le marché est divisé en deux phases :

- **Phase 1** : travaux urgents (remplacement UPS et groupe de froid) avec maintien du contrôle aérien dans la tour.
Les travaux sont terminés.
- **Phase 2** : rénovation en profondeur de la tour avec contrôle aérien depuis la tour de contingence.

La phase 1 est terminée. La phase 2 est en attente de la réalisation d'une tour de contingence.

Liaison intérieure zone fret Nord

Depuis le début de l'exploitation de la zone fret Nord, il s'avère que le fait de ne pas pouvoir assurer une liaison intérieure à l'aéroport par tous temps, entre le Nord et le Sud, constitue un problème majeur.

Depuis fin 2014, après étude théorique et essais in situ par Belgocontrol des effets d'une circulation sur la route interne Ouest, sur le signal d'aide à la navigation (ILS 23L), l'accès à cette voirie est autorisé dans toutes les conditions climatiques, pour autant que la hauteur des véhicules soient inférieure à 4 mètres.

Actuellement, les études sont statées, dans l'attente des impacts du déplacement de l'antenne du Localizer 23L sur l'accessibilité en permanence de la route interne Ouest.

Modification de l'échangeur n°04

Dans le cadre des modifications apportées par le SPW à l'échangeur autoroutier « Flémalle » avec démolition du pont en février 2013, la SOWAER et le SPW étudient la modification de la sortie d'autoroute n°04 ainsi que le déplacement de la route actuelle entre les ronds-points « TNT » et « Bihet » pour relier les zones Nord et Sud de l'aéroport avec une voirie à double sens de circulation.

Le tracé de ces voiries devra permettre le développement des infrastructures aéroportuaires à venir, comme la prolongation du taxiway alpha et la création d'un bretelle S1.

Zone nord – Phase II

Une zone de 25 ha, appartenant à la Défense nationale et située au Nord des pistes, a été acquise par la SOWAER (zone Wisky).

A la demande de Liege Airport, les études d'extension de la dalle Nord ont débuté en février 2011.

Le projet a été remis en février 2014 avec le dossier de demande de permis.

Fin 2014 et à la demande d'un actionnaire de la société de gestion, les hypothèses de programmation de ce projet ont été modifiées.

Actuellement, les études sont en attente de la validation des modifications apportées aux hypothèses de programmation, par le Conseil d'Administration de Liege Airport.

Pipeline

Un premier relevé topographique a permis de préciser que le pipeline alimentant l'aéroport de Liège en kérosène doit être enterré plus profondément.

En 2014, des sondages mécaniques ont été réalisés pour vérifier avec précision la profondeur du pipeline, en vue de définir l'étendue précise des travaux et les techniques à utiliser.

Sur base de ces investigations, les études d'enfouissement sont en cours.

Radar de sol

Pour répondre aux exigences de la DGTA, tous les aéroports belges opérant dans les conditions de faible visibilité (LVO) de Catégorie III (la plus contraignante) doivent être équipés d'un radar de sol; à défaut, les mouvements sur l'aire de manœuvre sont limités à un mouvement à la fois. Une convention entre Belgocontrol, le SPW, la société de gestion et la SOWAER déterminant la prise en charge de l'investissement et des coûts d'exploitation a été approuvée en décembre 2014.

Un groupe de travail est en place pour finaliser le concept opérationnel et pour établir le cahier des charges en vue de la désignation d'un fournisseur.

Rénovation des ILS (Instrumental Landing System) de la piste principale

L'ILS de la piste principale (23L) arrive en fin de vie.

Pour assurer l'opérationnalité de l'aéroport dans les conditions de faible visibilité (LVO) de Catégorie III (la plus contraignante) durant la phase de remplacement et de certification du nouvel équipement (plus de 9 mois), Liege Airport a demandé d'upgrader préalablement l'ILS 05R en Catégorie III.

Une convention entre Belgocontrol, le SPW, la société de gestion et la SOWAER déterminant la prise en charge de l'investissement et des coûts d'exploitation est approuvée depuis juillet 2013.

Ce projet prévoit deux marchés distincts:

- Upgrade du balisage lumineux de la piste 05R de catégorie I à III
Ce marché est piloté par la SOWAER. La désignation de l'adjudicataire est prévue en avril 2015.
- Remplacement et upgrade des équipements d'aide à la navigation ILS
Ce marché est piloté par Belgocontrol. La désignation de l'adjudicataire est prévue en juin 2015.

Aménagement de l'aviation générale au sud

A la demande de Liege Airport, la SOWAER a débuté les études d'implantation d'une aire de stationnement des avions de l'aviation générale et d'affaires au Sud des pistes. Les études sont en cours en tenant compte d'un phasage d'exécution échelonné dans le temps en fonction des demandes des utilisateurs (de 3 à 4 phases de développement sont prévues).

L'étude de faisabilité a été remise en novembre 2013.

Renourrissage du revêtement hydrocarboné de la piste

Une nouvelle technique de « renourrissage » des revêtements hydrocarbonés, utilisée dans les aéroports scandinaves, permet de prolonger la durée de vie de la chaussée et donc de postposer son remplacement.

Les études en cours doivent permettre la réalisation du test sur une zone non critique.

Si le test est concluant, cette technique pourrait être mise en œuvre dans les zones les plus abimées.



Audit du bouclage Haute Tension de l'aéroport

Pour pouvoir planifier les travaux d'entretien et de rénovation des installations de distribution de la haute tension sur l'aéroport en vue de les pérenniser, un audit est en cours.

Cet audit sera terminé en juin 2015.

Audit des installations de balisage de l'aéroport

Pour pouvoir planifier les travaux d'entretien et de rénovation des installations de balisage de l'aéroport en vue de les pérenniser, un audit est en cours.

Cet audit sera terminé en juin 2015.

Rénovation de la piste secondaire

Préalablement à la rénovation du revêtement de la piste principale, pour limiter les perturbations des opérations lors de ces travaux et compte-tenu de l'état d'usure de la piste secondaire, il est préconisé de rénover cette dernière entre 2017 et 2018.

Pour ce faire, les premières investigations et réunions ont débuté fin 2014.

Assainissement terrains militaires – zones centrale et Echo & solde des terrains – Défense nationale

Dans le cadre de l'achat des terrains de l'ancien quartier militaire autour de l'aéroport de Liège, les études de pollution des sols sont en cours, en collaboration avec la Défense nationale.

Conformément à la législation wallonne, les terrains doivent être assainis par le pollueur avant leur vente.



Les aérodromes

L'objectif final est d'ancrer les aérodromes dans leur environnement, essentiellement pour compléter l'attractivité des régions concernées.

En 2008, un accord a été noué avec un partenaire privé pour la gestion de l'aérodrome de **Cerfontaine**.

Pour **Saint-Hubert**, un accord a été conclu en 2010 avec l'intercommunale IDELUX en vue de céder à celle-ci une participation de 70 % dans la société de gestion.

L'intercommunale Idelux, actionnaire majoritaire au sein de la société de gestion, a décidé, en 2013, de se désengager totalement du projet de redéploiement de l'aérodrome de Saint-Hubert. Suite à cette décision, un projet de reprise a été initié par la Ville de Saint-Hubert et certains utilisateurs. En date du 27 mars 2014, le Gouvernement wallon a approuvé ce projet incluant un nouveau programme d'investissements plus limité à charge de la SOWAER. Afin de concrétiser le projet, en date du 10 avril 2014, les parts d'Idelux ont été cédées à la « Régie aérienne », régie communale autonome spécifique créée par la Ville de Saint-Hubert et de nouvelles conventions ont été conclues entre cette nouvelle entité, la Ville de Saint-Hubert, la Wallonie et la SOWAER.

A **Spa**, des négociations sont toujours en cours en vue de trouver un ou plusieurs investisseurs susceptibles de reprendre la gestion du site.



Investissements réalisés

Les principaux investissements réalisés sur les aérodromes ont pour objet la mise en conformité des installations et des équipements présents en vue de garantir leur exploitation dans les meilleures conditions.

Cerfontaine

Les travaux de gros entretiens du bâtiment administratif (étanchéité) sont terminés depuis juin 2014.

Les travaux de stabilisation des pistes ont débuté en 2013 et se termineront en 2016.

Les études en vue de la mise en conformité de la cuisine suivant la réglementation AFSCA sont en cours. Les travaux devraient débuter durant le second semestre 2015.

Spa - La Sauvenière

Suite à l'octroi en 2013 du permis d'exploitation et du plan d'assainissement des sols, des travaux de mise en conformité sont à réaliser.

Le plan d'assainissement impose à la SOWAER de débiter les travaux au printemps 2015. La désignation de l'adjudicataire pour l'exécution des travaux d'assainissement a été notifiée en avril 2015.

Saint-Hubert

Suite à la modification de l'actionnariat de la société de gestion en avril 2014, deux phases d'investissements sont approuvées par le Gouvernement wallon :

- Phase 1 pour un montant de 866.677,60 €
- Phase 2 pour un montant de 905.000,00 €

Les travaux prévus dans la phase 1 concernent principalement la rénovation des toitures et des menuiseries extérieures des bâtiments et des hangars existants, ainsi que l'extension de la zone d'avitaillement. Ils seront notifiés en 2015 et exécutés en 2015 et en 2016.

Les travaux prévus dans la phase 2 devront faire l'objet d'une analyse préalable par la SOWAER de l'impact positif de l'investissement sur le plan d'affaires de la société de gestion.

LA MISE EN ŒUVRE ET LA VALORISATION DES ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE AUTOUR DES AÉROPORTS WALLONS

Suite à l'essor considérable qu'ils ont pris, les aéroports wallons sont devenus des pôles de développement économique, particulièrement attractifs pour les entreprises.

L'objectif de la SOWAER est d'amplifier le rayonnement des aéroports par la mise à disposition de terrains équipés permettant la création de nouvelles activités économiques à proximité de ceux-ci.

LA SOWAER A POUR MISSION DE VALORISER LES TERRAINS VOUÉS À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À PROXIMITÉ DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

A Charleroi

Dans le cadre de l'exécution de ses missions déléguées, la SOWAER, par l'intervention d'IGRETEC, dispose aujourd'hui d'une véritable maîtrise du foncier dans la zone A du PDLT de Charleroi. Les habitations acquises dans cette zone sont majoritairement situées en bout de piste ouest de l'aéroport, dans le quartier du « Chef-Lieu ». Autrefois pôle d'intérêt majeur de la ville de Jumet, le quartier du « Chef-Lieu » concentrait la plupart des services de l'entité :

- services administratifs (maison communale sur la place du Chef-Lieu) ;
- services de soin de santé : hôpitaux (CHU et plus anciennement hospice et hôpital civil, situés entre la rue de Gosselies et la chaussée de Bruxelles (site de l'ancien « magasin Carrefour »)) et sanatorium (actuellement poste de police situé en bas de la rue Pircard).

Le quartier était à l'origine un espace de transition entre Gosselies, l'agglomération de Charleroi et le Sud de Jumet. Il a perdu progressivement son rayonnement et sa fonction de transit, notamment lors du développement dans les années 70 des axes routiers importants que sont la N5 et l'autoroute A54, lesquels ont contribué à son isolement.



La désertification des zones d'habitat liée au développement de l'activité aéroportuaire ainsi que les récentes délocalisations des pôles d'attractivité (centres de soins de santé, poste de police locale,...) ont finalement abouti à l'image d'abandon de cette portion du territoire carolo.

Afin de rencontrer les objectifs du Gouvernement wallon de développement économique et d'amélioration du cadre de vie des quartiers proches des aéroports, la SOWAER a commandé en 2012, une étude de requalification urbanistique et architecturale de ce quartier, avec en point de mire, la définition des mesures opérationnelles de requalification à programmer dans le cadre d'un master plan offrant une vision stratégique intégrée, nécessaire à garantir une cohérence d'ensemble.

La seconde phase consistant à définir les options d'aménagements urbains et architecturaux, permet à ce stade d'avancement, de dégager les premières pistes opérationnelles visant la requalification de la zone d'étude, de son environnement et des bâtiments acquis par la SOWAER dans le cadre de l'exécution de ses missions déléguées.

Un premier bâtiment de type « hall relais » implanté sur la zone d'activité économique « Charleroi airport II », situé à front de voirie, le long de la rue de Gosselies, est dès à présent mis à disposition des entreprises qui souhaitent débiter une activité.

B Liège

Zones à développer par la SPI
(~ 120 ha bruts, soit 11,5 ha nets)

Dès 2006, la SOWAER a confié à l'Intercommunale de développement économique en région liégeoise, la SPI, le développement de certaines zones d'activité économique.

Au cours de l'année 2014, la SPI a poursuivi l'élaboration des études préalables à la viabilisation des terrains concernés. Ainsi, après la clôture des études d'avant-projet, les études à mener en vue de l'élaboration des dossiers de reconnaissance économique et d'expropriation, ont été finalisées pour les zones d'activité économique situées au Sud de l'aéroport sur le territoire des communes de Grâce-Hollogne et de Flémalle.

Lesdits dossiers de reconnaissance économique et d'expropriation ont été introduits et sont actuellement en cours d'instruction auprès de l'administration wallonne.

Pour les zones situées au Nord de l'aéroport sur le territoire des communes Grâce-Hollogne et d'Awans, les études de reconnaissance économique et d'expropriation sont suspendues en raison de la nécessité d'une étude préalable sur la gestion des eaux.

Zones à développer par la SOWAER
(~ 350 ha bruts, soit 273 ha nets)

Suite à l'adoption en 2011 du master plan ou schéma directeur relatif au développement des zones d'activité économique autour de l'aéroport de Liège, la SOWAER a fait réaliser dès 2012 les premières études en vue d'activer au plus tôt la phase opérationnelle.

La priorité a été donnée aux zones d'activité économique les plus proches de la plateforme aéroportuaire, à savoir : la zone Fret Nord I et les zones Sud n°3 et 4.

Pour mener à bien cet ambitieux projet de développement, la SOWAER a désigné, après appel d'offres, des bureaux d'étude à savoir, d'une part, la société momentanée AUPA – Bureau d'études GREISCH et, d'autre part, la société momentanée AURAL - ARCADIS.

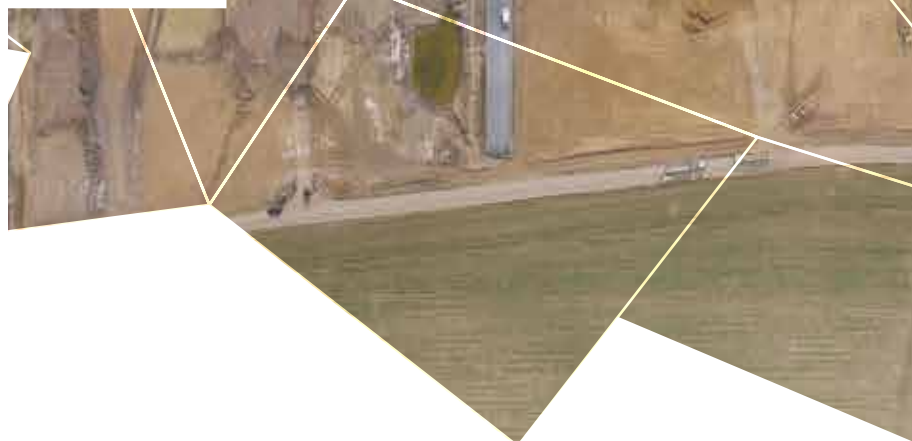
Au cours de l'année 2013, grâce aux études menées, la SOWAER a obtenu différentes autorisations administratives : ouvertures de voirie, permis d'urbanisme, arrêtés de reconnaissance économique et d'expropriation.

Pour rappel, dans le cadre d'un appel à projets d'équipement lancé en exécution du Plan Marshall 2.Vert, la SOWAER a obtenu du Gouvernement wallon une promesse de subsides s'élevant à 12.715.000,00 € destinés aux premières phases d'équipement des terrains.

D'autres subsides, en crédits ordinaires, ont également été alloués par le Gouvernement wallon afin de permettre la mise en œuvre de ces premières zones.

Grâce à ceux-ci, les travaux de viabilisation des terrains ont débuté en 2014.

Zone Fret Nord 1
(Flexport City)



AUTOUR DE L'AÉROPORT DE LIÈGE, CE SONT QUELQUE 470 HECTARES DE TERRAINS QUI VONT ÊTRE AMÉNAGÉS EN PARCS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE.

Ceci permettra de valoriser 385,4 hectares nets de terrains qui pourront être mis à disposition des futurs investisseurs.

Ces travaux consistent en des nivellements généraux des zones, en la réalisation de voiries, d'infrastructures favorisant les modes de déplacements doux (pistes cyclables et trottoirs), de réseaux d'égouttage, de bassins d'orages et en la mise en place des réseaux d'impétrants (eau, gaz, électricité, fibres optiques, ...).

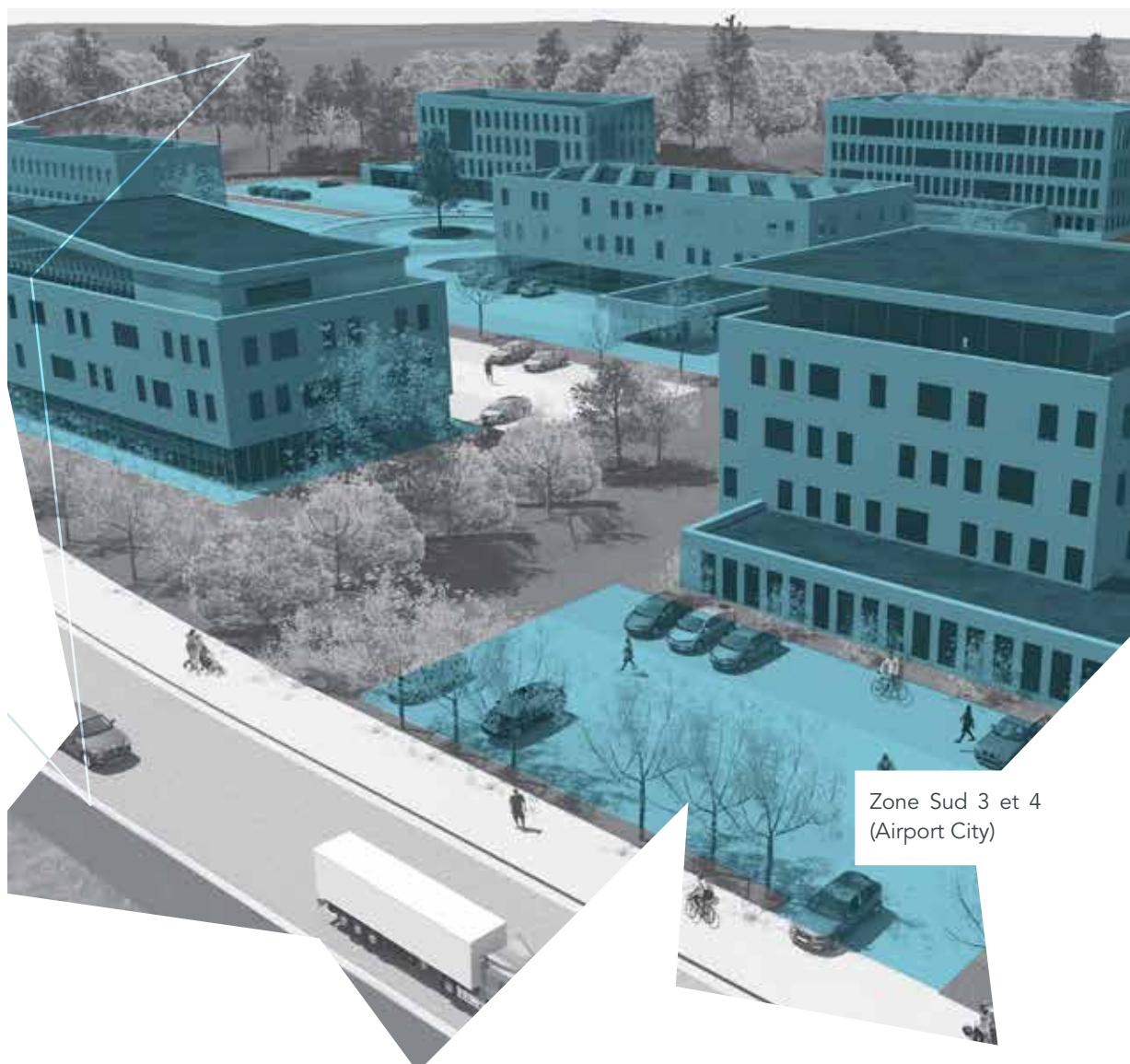
En zone Fret Nord ce sont 28,8 ha de terrains qui seront proposés aux investisseurs. Ils se présentent comme de grandes surfaces planes de 2,5 à 3 hectares totalement équipées et pouvant encore être parcellisées au besoin.

Pour les zones Sud, les terrains se présentent également comme de grandes parcelles planes équipées, d'une superficie totale de 11,5 ha (5,5 ha pour la zone Sud 3 et 6 ha pour la zone Sud 4), ces zones pouvant être parcellisées.

Les premières entreprises pourront être accueillies en septembre 2015.

Les zones situées au Sud de l'E42 sont dédiées, par le plan de secteur, aux activités de bureau ainsi qu'aux activités liées au transport passager.

Pour la zone Flexport City, situés au Nord des pistes, le plan de secteur réserve cette zone aux entreprises utilisant les infrastructures de l'aéroport et liées au fret aérien.



Zone Sud 3 et 4
(Airport City)

LA GESTION DU PROGRAMME ENVIRONNEMENTAL

Le développement durable est une notion émergente qui, dans le dossier aéroportuaire, a été une préoccupation de base, amplifiée et soutenue par les gouvernements successifs.

La création de la SOWAER, en 2001, visait non seulement à assurer la cohérence du développement des aéroports, mais aussi à stabiliser le mécanisme de financement de ce développement.

Elle correspondait aussi à une volonté de conduire de front les actions en matière environnementale, le souci du Gouvernement étant de concilier, y compris dans le temps, développement économique et gestion des retombées environnementales de celui-ci.



UN PROGRAMME UNIQUE EN
EUROPE, QUI PRÉVOIT DES MESURES
À COURT TERME ET UN DISPOSITIF
PRÉVISIONNEL À LONG TERME



Mesures environnementales arrêtées par le Gouvernement wallon

La SOWAER est chargée de la mise en application des mesures environnementales, sur base du dispositif prévoyant un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et un Plan de Développement à Long Terme (PDLT) pour chaque aéroport wallon.

Le plan de développement à long terme (PDLT) correspond au plan qui serait appliqué en cas d'exploitation maximale des aéroports. Il a pour objectifs une planification de l'occupation du territoire conforme au développement souhaité des deux aéroports et une gestion à long terme de l'impact sonore.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) tient compte de la réalité actuelle des niveaux sonores et d'une projection de la flotte à 10 ans. Il est vérifié tous les trois ans et adapté, le cas échéant, pour tenir compte de l'évolution du trafic. Il s'agit donc d'un plan de gestion de l'impact sonore de l'activité des deux aéroports. C'est sur cette base que les mesures d'accompagnement sont appliquées.

Les différentes mesures d'accompagnement des riverains (propriétaires de leur immeuble au 13 juillet 2004) peuvent être résumées comme suit :

en zones A' et B' :

- rachat ou insonorisation des immeubles (sauf dans certaines zones destinées à l'activité économique, où seul un rachat est possible)
- primes de déménagement octroyées aux locataires
- indemnités pour les personnes qui exercent une activité commerciale ou professionnelle en cas de perte de revenus induite par le développement aéroportuaire

en zones C' : insonorisation des immeubles

en zones D' : primes forfaitaires à l'insonorisation des immeubles

Les insonorisations réalisées par la SOWAER en zones A', B' et C' sont assorties d'obligations de résultat.

Des informations complémentaires sur ces différentes mesures peuvent être obtenues en consultant le site internet www.sowaer.be ou en s'adressant aux cellules SOWAER Environnement.

De manière générale, la SOWAER assure également la distribution des informations auprès des autorités et des organismes compétents, ainsi qu'auprès des riverains, en direct ou via les services SOWAER Environnement. Ce travail s'opère avec, comme outil central, le logiciel Diapason, spécialement créé pour cette fonction d'analyse et d'information.

Par ailleurs, un travail de collaboration a été réalisé en 2014 entre les sociétés gestionnaires des aéroports wallons, le Service Public de Wallonie (SPW) et la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) et ce, en vue d'actualiser la charte de l'environnement du 8 novembre 2000. L'ACNAW a participé au processus, en qualité d'expert.

Ce projet de nouvelle charte, commune aux deux aéroports wallons, veille notamment à prendre en compte d'autres aspects environnementaux que les nuisances sonores, à savoir l'impact sur le sol, l'air et l'eau.

La volonté est également de renforcer d'une part, la collaboration entre les signataires de la charte et d'autre part, la communication entre les différents intervenants (tels que les compagnies aériennes, les entreprises, les riverains, les passagers,...).

En cours d'examen par les autorités de tutelle de la SOWAER, cette nouvelle charte pourrait prochainement être signée en présence des autorités communales riveraines de l'aéroport, afin d'assurer une représentation citoyenne.

Dénombrement des immeubles repris dans les zones des PEB (plan d'exposition au bruit) et PDLT (plan de développement à long terme) des aéroports de Charleroi et de Liège.

Zones du PEB	A'	B'	C'	D'	Total
Charleroi	150	491	2.861	6.092	9.594
Liège	571	1.868	3.521	5.267	11.227
Total Général	2.359	2.359	6.382	11.359	20.816

Zones du PDLT	A	B	C	D	Total
Charleroi	193	1.063	5.088	10.356	16.700
Liège	1.235	2.630	5.131	9.618	18.614
Total Général	1.428	3.693	10.219	19.974	35.314

Nombre d'immeubles repris dans les zones des PEB (plan d'exposition au bruit) des aéroports de Charleroi et de Liège – insonorisations et achats.

Remarque importante : un certain nombre d'immeubles rachetés peuvent faire l'objet d'une insonorisation.

Zones du PEB	A'	B'	C'	D'	Total
Charleroi					
• insonorisations	150	491	2.861	6.092	9.594
• achats	150	491	0	0	641

Liège					
• insonorisations	170	1.261	2.706	5.912	10.049
• achats	571	1.234	199	132	2.136

LA SOWAER A AMÉLIORÉ SA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE AFIN D'ACCÉLERER LE TRAITEMENT DES DOSSIERS.

La mise en œuvre de ce programme d'accompagnement a été progressive : le plan a été soumis à plusieurs révisions successives en fonction des actions judiciaires intentées par des riverains.

Pour répondre aux attentes de ceux-ci, la SOWAER a amélioré sa structure organisationnelle afin d'accélérer le traitement des dossiers.

Elle a également structuré son action dans le cadre d'un guichet unique assumant tous les aspects du travail.

C'est ainsi que, tant à Charleroi qu'à Liège, les services en charge de l'information, de l'insonorisation, de l'acquisition et de la gestion immobilière sont regroupés en un lieu unique. Les deux cellules SOWAER Environnement sont les gestionnaires complets et coordonnés de l'ensemble de la mission environnementale qui se développe suivant trois axes :

- A. L'INFORMATION
- B. L'INSONORISATION
- C. L'ACQUISITION ET LA GESTION IMMOBILIÈRE

L'information

La fonction d'information aux riverains est primordiale. Elle s'étend à un véritable accompagnement personnalisé pour la constitution des dossiers d'aide. Elle permet aussi l'écoute des riverains et le relais de leurs préoccupations vers les décideurs.

Contacts riverains pour l'année 2014

	Demandes d'informations	Plaintes	Total des contacts
Charleroi	1.640	38	1.678
Liège	4.817	55	4.872
Totaux	6.457	93	6.550

La SOWAER a chargé IPSOS, institut d'étude de marché indépendant, de réaliser une première enquête de satisfaction auprès des riverains des deux aéroports wallons en 2007 et une seconde en 2008.

Après la réalisation de ces deux enquêtes, IPSOS a également reçu pour mission d'assister la SOWAER dans la mise en place d'un système d'évaluation permanente de la satisfaction des riverains.

La dernière enquête menée en 2014 a permis de mesurer la satisfaction des riverains vis-à-vis de la SOWAER sur 3 niveaux :

- les contacts qu'ils ont eus,
- l'information reçue,
- la manière dont leur dossier est géré.

Deux groupes de riverains ont été sondés :

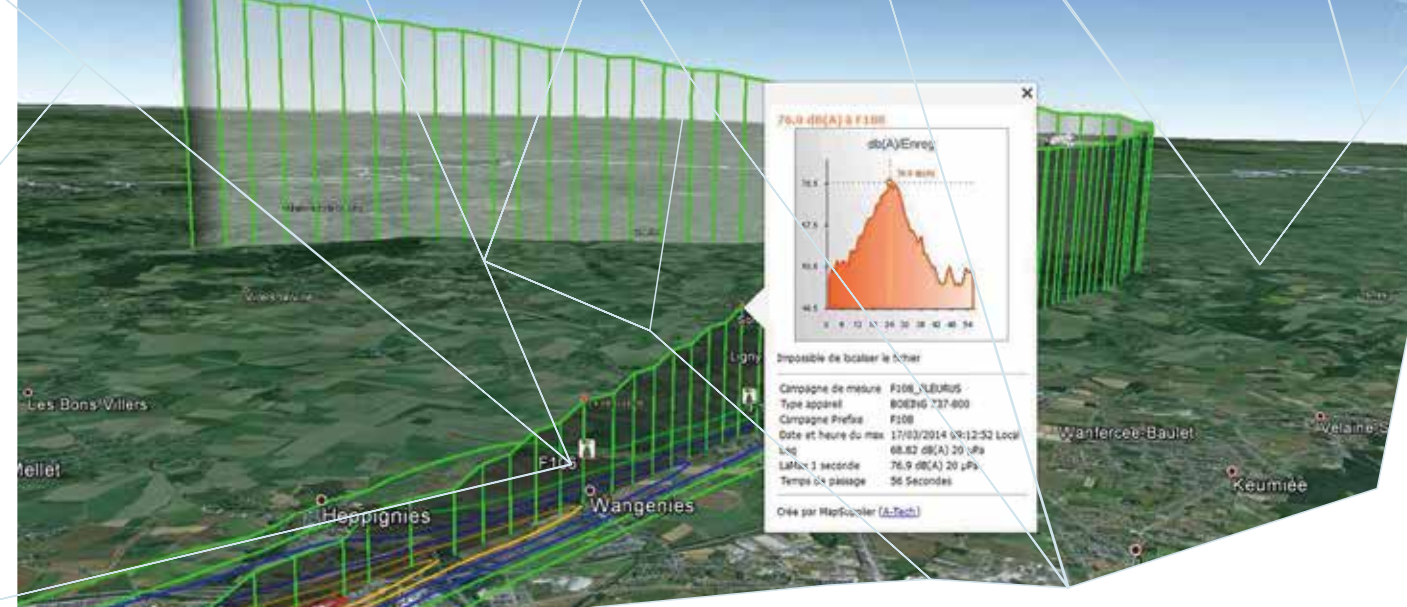
- les riverains qui bénéficient de mesures d'accompagnement, telles que les aides à l'insonorisation ;
- les riverains qui louent des habitations acquises par la SOWAER.

Les résultats montrent un taux de satisfaction élevé qui se situe entre 82 et 100%.

L'efficacité du plan d'accompagnement, dont est garante la SOWAER, repose sur un postulat de base : le respect de trajectoires imposées aux aéronefs et de niveaux sonores maxima.

A cet effet, la SOWAER a mis en place un dispositif d'analyse et de surveillance particulièrement complet, basé sur **le système Diapason**, développé spécialement pour la Société.

Entre
82% et 100%
de satisfaction



Cet outil performant, contrôlé par des organismes indépendants extérieurs et le Service Public de Wallonie, permet, outre une information précise et personnalisée des riverains, d'identifier les potentialités d'amélioration qui sont ensuite analysées avec les divers intervenants avant leur mise en pratique.

Ainsi, grâce à cet outil, la SOWAER participe à l'amélioration des procédures d'approche et de décollage des aéronefs, en collaboration avec les sociétés de contrôle aérien et les sociétés d'exploitation. Les trajectoires de décollage et d'atterrissage ont pu être concentrées, canalisant ainsi l'impact sonore à l'intérieur des zones de bruit. Les procédures d'approche classiques par paliers intermédiaires sont, dans la mesure du possible, remplacées par la procédure en descente continue, qui permet de réduire considérablement la consommation en kérosène et le dégagement de gaz à effet de serre, mais aussi l'impact sonore au sol.

Depuis le 9 janvier 2014, les appareils peuvent utiliser les procédures de décollages « P-RNAV » depuis l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud, lorsqu'ils sont équipés pour ce faire ; ce qui permet de minimiser l'impact sonore dans les zones périphériques externes du Plan d'exposition au Bruit. Ce type de procédure avait été mis en place dès 2012 sur l'aéroport de Liège-Bierset, qui avait été le premier aéroport belge à pouvoir bénéficier de cette avancée technologique.

Afin de rencontrer au mieux les besoins des utilisateurs et de parfaire l'information aux riverains et aux instances concernées, l'outil est continuellement amélioré. L'application combinée à **Google Earth** a été perfectionnée et rendue accessible directement par le SPW et l'ACNAW. De nouveaux modules permettant de mieux gérer l'analyse des trajectoires inhabituelles ont été développés et sont actuellement testés, en collaboration avec l'ACNAW.

Des sonomètres mobiles sont également utilisés pour réaliser des campagnes de mesures ponctuelles.

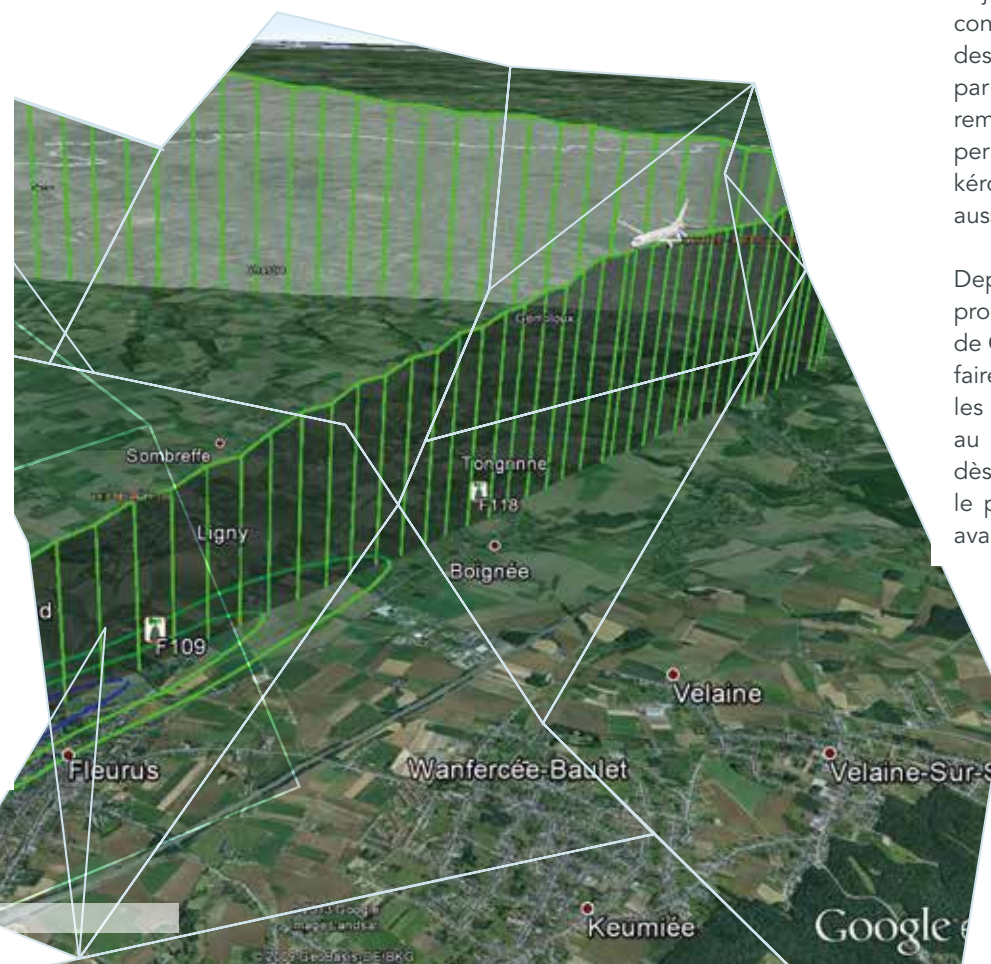
En exécution de l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 relatif au principe d'égalité, la SOWAER a fait procéder en 2014 à une vaste campagne de mesures de niveaux sonores autour des zones du Plan d'Exposition au Bruit des aéroports wallons. Au total 240 mesures, d'une durée de 14 jours minimum ont été réalisées autour des aéroports de Liège (167) et Charleroi (73).

La représentativité de l'activité habituelle des aéroports a été contrôlée pour chaque mesure, ce qui a conduit dans plusieurs cas à une prolongation de la durée des mesures.

Les résultats de cette campagne valident la localisation de la majorité des quartiers analysés.

Une mesure complémentaire gratuite a été requise en 2014 aux environs de l'aéroport de Liège-Bierset, afin de contrôler une situation ponctuelle spécifique. Elle a permis au riverain concerné, de bénéficier des mesures d'accompagnement relatives à la zone D' du PEB.

Au total, en ce compris les précédentes campagnes, ce sont plus de 1.035 mesures ponctuelles de bruit qui ont été effectuées autour des aéroports régionaux.



B. L'insonorisation

Avec une progression spectaculaire du traitement des dossiers, l'application du programme en faveur des riverains se déroule désormais dans une certaine sérénité.

Le nombre de dossiers traités par la SOWAER démontre l'ampleur du travail accompli :

Zones du PEB	A'	B'	C'	D'	Total
Charleroi / clôturé					
• Insonorisations	9	137	769	2.063	2.978
Liège / clôturé					
• Insonorisations	37	833	1.635	2.419	4.924
Charleroi / en cours					
• Insonorisations	6	9	30	626	671
Liège / en cours					
• Insonorisations	35	179	163	585	692
Totaux Insonorisations	87	1.158	2.687	5.693	9.535

La SOWAER, en partenariat avec l'ensemble des secteurs de la construction concernés, œuvre à une amélioration constante de la qualité et de la garantie du respect des niveaux d'affaiblissements acoustiques, des matériaux utilisés et de leur mise en œuvre.

En 2014, sauf quelques cas de chantiers particulièrement complexes, les techniciens de la SOWAER ont pris directement en charge l'ensemble des études architecturales relatives aux travaux acoustiques ou de réhabilitation des immeubles ECETIA/IGRETEC.



L'acquisition et la gestion immobilière

Le défi de la SOWAER est de gérer un patrimoine de plus de 1.300 immeubles et de le valoriser au mieux dans le cadre du développement des aéroports et des zones de développement économique, mais aussi de contribuer au maintien d'un tissu d'habitat cohérent et sécurisant.

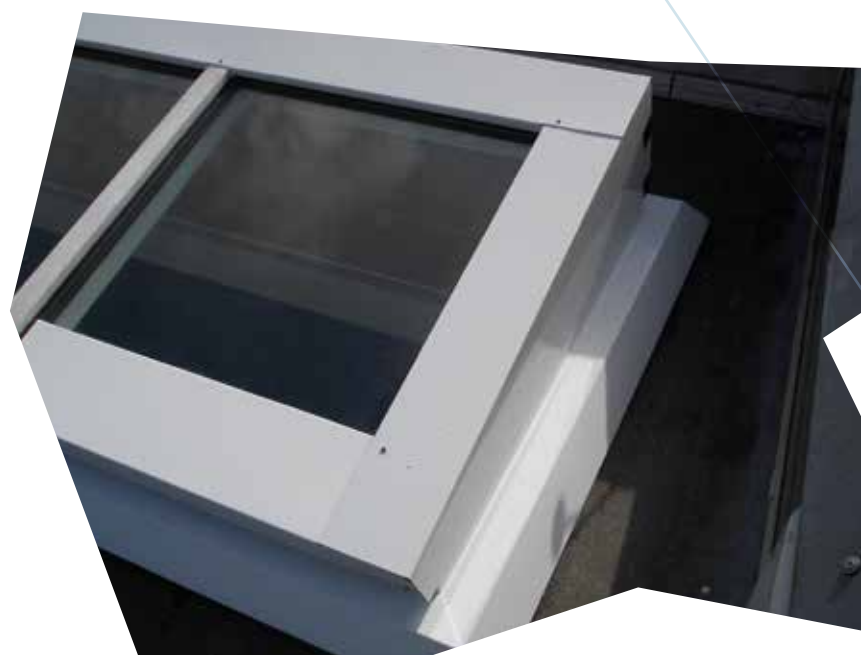
Dans ce contexte, la SOWAER est régulièrement confrontée à des problèmes récurrents de vandalisme et à la pollution de rues où l'habitat tend à disparaître. Afin d'y répondre au mieux, la SOWAER entretient un dialogue étroit avec les communes concernées en vue de dégager les solutions ponctuelles nécessaires. Entre autres, deux cellules techniques ont été mises en place en partenariat avec les administrations communales concernées. Ces cellules effectuent principalement des travaux de nettoyage, d'entretien, d'évacuation des encombrants et de déchets de toute nature dans et autour des propriétés acquises dans le cadre des mesures d'accompagnement et contribuent au maintien du cadre de vie des riverains.

Outre ces actions menées au quotidien, les débats concertés avec les communes et avec les services compétents de la Wallonie ont permis d'arrêter un ensemble de périmètres où les immeubles acquis, anciennement affectés à l'habitat, seront démolis en vue de faire place au développement d'activités compatibles avec le contexte dans lequel elles s'inscrivent.

La gestion et la valorisation des immeubles acquis pour compte de la Wallonie dans le cadre du développement des aéroports wallons sont confiées aux cellules immobilières de la SOWAER.

Au quotidien, trois types d'actions peuvent être envisagés en fonction de la localisation du bien en regard du PEB et du PDLT :

- La démolition
- La location à des fins privées et/ou à des fins économiques
- La revente (à des fins d'habitat en-dehors de la zone la plus exposée au bruit, ou à des fins économiques)



Nombre d'immeubles acquis ou en cours d'acquisition

Zones du PEB	A'	B'	C'	D'	Total
Charleroi / clôturés					
• achats	77	107	0	0	184
Liège / clôturés					
• achats	508	807	76	68	1.459
Charleroi / en cours					
• achats	40	55	0	0	95
Liège / en cours					
• achats	30	145	6	38	219
Totaux achats	655	1.114	82	106	1.957

Occupation des immeubles acquis

	Occupés par leur propriétaire	Loués à des fins économiques	Loués à des fins d'habitation	Inoccupés
Charleroi	2	0	45	32
Liège	2	22	437	238

Depuis le 1^{er} avril 2004, les immeubles à louer font l'objet d'annonces dans les journaux « toutes-boîtes » et des visites sont organisées. Les cellules sélectionnent les candidatures recevables en fonction de critères tels que le revenu et la composition du ménage. Les locations sont conformes aux dispositions du Code civil, à savoir un bail d'une première période de trois ans pouvant être porté à neuf années.

Nombre d'immeubles démolis ou en démolition



Nombre d'immeubles revendus



Enfin, en dehors de la zone A du PDLT, la SOWAER poursuit la politique de revente des immeubles qu'elle a acquis dans le cadre des mesures environnementales. Les immeubles sont revendus suivant des procédures assurant la publicité, la transparence et l'égalité de traitement entre les candidats acquéreurs.

Nombre de primes de déménagement versées aux locataires



Nombre d'indemnités versées pour trouble commercial ou professionnel



Outre la gestion immobilière de l'occupation, la Wallonie a confié à la SOWAER les mesures d'accompagnement des locataires et commerçants situés en zones A' et B' du PEB. Moyennant certaines conditions, ces riverains peuvent prétendre à une prime de déménagement ou à une indemnité pour trouble commercial ou professionnel.



Conclusion

La SOWAER n'a cessé de poursuivre son action visant à l'amélioration continue de l'exécution des missions qui lui sont confiées. En 2014, elle a poursuivi ses missions d'accompagnement du développement des aéroports de Liège et Charleroi, avec toujours pour principaux objectifs :

- un rythme soutenu dans le traitement des dossiers relatifs aux mesures d'accompagnement ;
- une coordination efficace avec divers organismes impliqués dans le processus ;
- une participation importante des entreprises ;
- l'affirmation au plan régional, mais aussi international, de la Wallonie et de la SOWAER, comme gestionnaires de référence d'une politique de développement durable en matière aéroportuaire ;
- la mise en œuvre de décisions d'aménagement urbanistique des zones de bruit ;
- l'établissement des bases d'un développement ambitieux et raisonné des zones d'activité économique situées à proximité des aéroports.

Pour assurer l'efficacité de son action, la SOWAER entretient une concertation régulière avec de nombreux acteurs et organismes concernés :

- le Service Public de Wallonie (SPW) ;
- l'ACNAW, autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne ;
- BELGOCONTROL ;
- les sociétés gestionnaires des aéroports et les principaux opérateurs aériens présents à Liège et à Charleroi ;
- les communes ;
- d'autres aéroports, dans le cadre d'échanges d'expériences ;
- l'ARC, Airport Regions Conference, association représentant plus de 30 aéroports internationaux en Europe.

Son dialogue avec le Ministre de tutelle est quotidien.



CONTACTS

SOWAER

Siège social
Namur Office Park
Avenue des Dessus de Lives, 8
5101 NAMUR (LOYERS)
Tél. : 081/32 89 50
Fax : 081/31 35 04

Siège de Liège

SOWAER Environnement Liège
Aéroport de Liège-Bierset
Bâtiment n°50
4460 GRACE HOLLOGNE
N° gratuit : 0800/25 747
Fax : 04/225 83 21

Siège de Charleroi

SOWAER Environnement Charleroi
Rue Clément Ader, 8
Bâtiment Clément Ader
6041 GOSSELIES
N° gratuit : 0800/90 111
Fax : 071/34 99 89

Liege Airport

Aéroport de Liège-Bierset
Bâtiment 50
4460 GRACE HOLLOGNE
Tél. : 04/234 84 11

BSCA

Rue des Frères Wright, 8
6041 Gosselies
Tél. : 071/25 12 59

Belgocontrol

Tervuursesteenweg, 303
1820 STEENOKKERZEEL
Tél. : 02/206.21.11

SPW

Direction générale opération-
nelle de la mobilité et des voies
hydrauliques
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
Tél. : 081/77.26.80

Cabinet du Ministre en charge de la gestion aéroportuaire wallonne

Chaussée de Louvain, 2
5000 NAMUR
Tél. : 081/71.03.10
Fax : 081/71.03.80





