

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège du 10 juin 2022

Présents :

Invités :

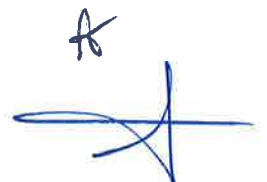
- Monsieur **Philippe HENRY**, Ministre du Climat, de l'Energie de la Mobilité et des Infrastructures
- Monsieur **Matthieu CONTENT**, coordinateur au cabinet du Ministre du Climat, de l'Energie de la Mobilité et des Infrastructures
- Monsieur **Matthieu BOGAERT**, bureau d'études STRATEC
- Monsieur **Simon CHEVALIER**, bureau d'études STRATEC
- Monsieur **Didier CASTAGNE**, SPW Mobilité et Infrastructures
- Madame **Militza ZAMUROVIC**, SPW Mobilité et Infrastructures
- Monsieur **Frédéric MASSON**, responsable zones d'activités économiques de Liège SOWAER
- Monsieur **Laurent JOSSART**, Directeur général de Liege Airport
- Monsieur **Christian DELCOURT**, Directeur communication de Liege Airport
- Monsieur **Bernard VONECHE**, Strategic Accessibility & Mobility Manager de Liege Airport

Membres :

- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant du Ministre Adrien DOLIMONT
- Monsieur **Frédéric JACQUET**, représentant effectif de Liege Airport
- Monsieur **Nicolas THISQUEN**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Thibaut de VILLENFAGNE**, représentant suppléant de la SOWAER
- Monsieur **Eric ENGLEBERT**, remplaçant de la commune d'Amay
- Monsieur **François LEJEUNE**, représentant suppléant de la commune d'Awans
- Madame **Valérie HIANCE**, représentante effective de la commune de Bassenge
- Monsieur **Johan ANCIA**, président et représentant effectif de la commune d'Engis
- Monsieur **Henri CHRISTOPHE**, représentant effectif de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher
- Madame **Isabelle SIMONIS**, représentante effective de la commune de Flémalle
- Monsieur **Salvatore FALCONE**, représentant effectif de la commune de Grâce-Hollogne
- Madame **Bojana VISIC**, représentante effective de la commune d'Herstal
- Madame **Christine SERVAES**, représentante effective de la commune de Juprelle
- Monsieur **Vincent LESAGE**, représentant effectif de la commune de Liège
- Monsieur **Francis DEJON**, représentant effectif de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse
- Madame **Evelyne KERZMANN**, représentante suppléante de la commune de Geer
- Madame **Gisèle MAGNO**, secrétaire du Comité, SOWAER-Environnement Liège

Membres invités :

- Madame **Virginie DEFRANG-FIRKET**, représentante de la commune de Neupré
- Monsieur **Jean-François BRILLON**, représentant de la commune de Crisnée
- Monsieur **Bernard ALLELYN**, représentant de la commune de Herve
- Monsieur **Ernur COLAK**, représentant de la commune de Visé



Excusés :

- Madame **Géraldine DESILLE**, représentante effective du Ministre Adrien DOLIMONT
- Monsieur **Jean-Michel JAVAUX**, représentant effectif de la commune d'Amay
- Monsieur **Didier LACROIX**, représentant suppléant de la commune d'Amay
- Monsieur **Grégory PHILIPPIN**, représentant effectif de la commune d'Ans
- Monsieur **Thibaud SMOLDERS**, représentant effectif de la commune d'Awans
- Monsieur **Etienne CARTUYVELS**, représentant effectif de la commune de Faimés
- Madame **Marie Léonie COLPIN**, représentante suppléante de la commune de Faimés
- Monsieur **Joseph SIMONE**, représentant effectif de la commune d'Oupeye
- Monsieur **Hubert JONET**, représentant effectif de la commune de Verlaine
- Monsieur **Jean-François RAVONE**, représentant effectif de la commune de Villers-le-Bouillet
- Monsieur **François WAUTELET**, représentant suppléant de la commune de Villers-le-Bouillet
- Monsieur **Philippe MORDANT**, vice-président et représentant effectif de la commune de Donceel
- Monsieur **Arnaud DELVAUX**, représentant suppléant de la commune de Donceel
- Monsieur **Dominique SERVAIS**, représentant effectif de la commune de Geer
- Madame **Laura IKER**, représentante de la commune d'Esneux
- Monsieur **Sébastien HERBIET**, représentant de la commune de Nandrin
- Monsieur **Pol GUILLAUME**, représentant de la commune de Braives
- Monsieur **Didier HELLIN**, représentant de la commune d'Ohey

Début de la réunion : 14h10.

La réunion a lieu en présentiel.

Le président accueille au sein du Comité trois nouvelles communes : Geer qui intègre le PDLT rectifié ainsi qu'Ohey et Visé en tant que communes invitées.

1. Introduction aux problématiques de mobilité autour de l'aéroport de Liège

Monsieur le Ministre Henry rappelle les enjeux climatiques et de mobilité pour lesquels la Région wallonne s'est engagée à réduire de 55% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Le transport représente une part importante de ces émissions. Des efforts massifs devront être entrepris au niveau de la mobilité, mais également au niveau de la consommation énergétique des bâtiments. Une réduction d'un tiers de l'utilisation des voitures doit être atteinte d'ici 2030.

La réduction des émissions de CO2 pour le transport aérien est fixée au niveau européen et ne rentre donc pas dans le calcul des objectifs fixés à la Région wallonne.

La crise sanitaire a convaincu les autorités d'entamer un plan de relance en vue d'un transfert modal.

L'étude de mobilité entamée autour de l'aéroport de Liège intègre tant le transport de marchandises que le transport de personnes. Elle doit également tenir compte du master plan de Liege Airport.



Actuellement, certaines communes rencontrent des problèmes de mobilité pour lesquels des solutions à court terme (dans les 2 ans) doivent être trouvées telles que l'interdiction du transit de camions via l'assistance de caméras, des parkings d'attente pour les poids lourds, ...

La question de la localisation des bureaux est également importante au niveau de la mobilité, l'aéroport n'étant pas un bon endroit.

Le permis environnement, en cours d'étude, est un enjeu important pour l'aéroport.

Quant à la route de délestage (liaison Crisnée) préconisée par certaines communes, il ne s'agit pas d'une solution à court terme, mais d'une solution à 10 ans.

Le Ministre ne peut donner de solutions concrètes et définitives aux communes dans la mesure où l'étude de mobilité est en cours.

2. Présentation des mesures potentielles d'amélioration de la mobilité à court et long terme autour de l'aéroport de Liège

Monsieur BOGAERT et Monsieur CHEVALIER présentent les mesures potentielles d'amélioration de la mobilité identifiées dans le cadre de l'étude en cours (*présentation jointe en annexe*).

Dans le cadre du comité d'accompagnement de l'étude (et non le présent Comité), les communes concernées vont être revues.

Certaines communes s'étonnent que la liaison Crisnée était annoncée comme solution prioritaire en février 2022 et qu'aujourd'hui elle soit considérée comme une solution à long terme.

Le Ministre précise que cette solution sera soumise au Gouvernement wallon. Dans le cas où elle serait acceptée, un budget devra être trouvé et un planning de mise en œuvre fixé. Il faut s'attendre à une dizaine d'années pour sa réalisation. Le Ministre attire néanmoins l'attention du Comité sur le fait que les finances de la Région wallonne ne sont pas bonnes.

A titre d'exemple au niveau du délai de mise en œuvre, le tronçon de bouclage nord de l'aéroport qui vient d'être inauguré ce jour était prévu depuis 2003.

Le Comité pourrait formuler des propositions concrètes de solutions au niveau mobilité.

Certaines solutions peuvent rapidement être mises en œuvre à moindre coût tel que le covoiturage, mais cela nécessite des changements de comportements.

Quant au trafic de fuite des camions, l'installation de caméras MPR (reconnaissance des numéros d'immatriculation) peut permettre des verbalisations automatiques.

Dès que le rapport de l'étude mobilité sera achevé, celui-ci sera communiqué aux membres du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège.

Monsieur le Ministre invite les communes qui sont confrontés à des problèmes de mobilité de contacter son cabinet.

3. Rectification du PDLT et 5^{ème} révision du PEB autour de l'aéroport de Liège



Monsieur LEMERCINIER présente la rectification du PDLT ainsi que la révision du PEB autour de l'aéroport de Liège qui ont été approuvées par le Gouvernement wallon le 28 avril 2022 (*présentation jointe en annexe*).

4. Approbation du procès-verbal de la réunion du 31 mars 2022

Le procès-verbal du 31 mars 2022 est approuvé à l'unanimité par le Comité.

5. Divers

- Responsable mobilité de Liege Airport

Monsieur JOSSART présente le responsable « mobilité » de Liege Airport, Monsieur Bernard VONECHE. Ce poste, préconisé par l'étude de mobilité qui est en cours, vient d'être créé au sein de Liege Airport. Monsieur VONECHE sera le point de coordination au niveau mobilité afin d'assurer une mutualisation des moyens de transport sur le site aéroportuaire.

Si les communes ont des questions quant à ce sujet, elles peuvent contacter Monsieur JACQUET qui se tient à leur disposition.

- Vidéos de présentation de l'aéroport à destination des communes

Monsieur JOSSART présente les vidéos réalisées par Liege Airport à destination des communes concernées par le PDLT. La vidéo relative à la commune d'Ans est projetée à titre d'exemple. Ces vidéos pourront être partagées sur la page Facebook des communes. A ce jour, 7 vidéos sont réalisées.

Monsieur JACQUET est la personne de contact des communes et du monde politique au niveau de Liege Airport. Il a déjà eu l'occasion de rencontrer plusieurs communes ces derniers mois.

- Activités de l'aéroport

Monsieur JOSSART explique le contexte actuel des activités de l'aéroport.

Depuis 5 ans, l'aéroport affichait une belle croissance. Cependant depuis fin mars 2022, on constate une réduction de 30% de ses activités. Cette réduction est liée à plusieurs facteurs macro-économiques :

- * Une réduction de 65% des activités de Fedex à la suite de sa décision de restructuration. Cela concerne surtout des vols de nuit et des avions de type « moyen porteur » ;
- * Les compagnies russes ne volent plus à l'aéroport depuis la guerre en Ukraine ;
- * La stratégie « ZERO COVID » adoptée par la Chine a pour conséquence de limiter ses importations et exportations (impactant Alibaba).

Cependant avec la congestion des ports, l'aéroport s'attend à une amélioration de ses activités dans le second semestre de l'année 2022. Les projections sont moins optimistes. Pour l'année 2023.



- Les statistiques relatives aux plaintes "bruit" des riverains

Le président donne la parole à Monsieur de VILLENFAGNE afin de faire un point sur les plaintes enregistrées à la SOWAER sur les 4 premiers mois de l'année 2022 (*présentation jointe en annexe*).

Fin de la réunion : 16h50.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a horizontal line extending to the right.

Etude globale de mobilité liée aux activités de la zone aéroportuaire de Liège

Réunion du Comité d'accompagnement de l'Aéroport de Liège

10 juin 2022



Sommaire

SOMMAIRE

1. Introduction

1. Rappel des enjeux et des objectifs de l'étude
2. Présentation des périmètres d'étude
3. Présentation de la méthodologie d'analyse par phase
4. Conclusions analyses de phase 1 (diagnostic)

2. Présentation des mesures potentielles d'amélioration de la mobilité autour de l'aéroport de Liège

1. Modes de transport collectif et transport massifié (fret)
2. Mode routier
3. Modes actifs
4. Gérer la mobilité et maîtriser la demande

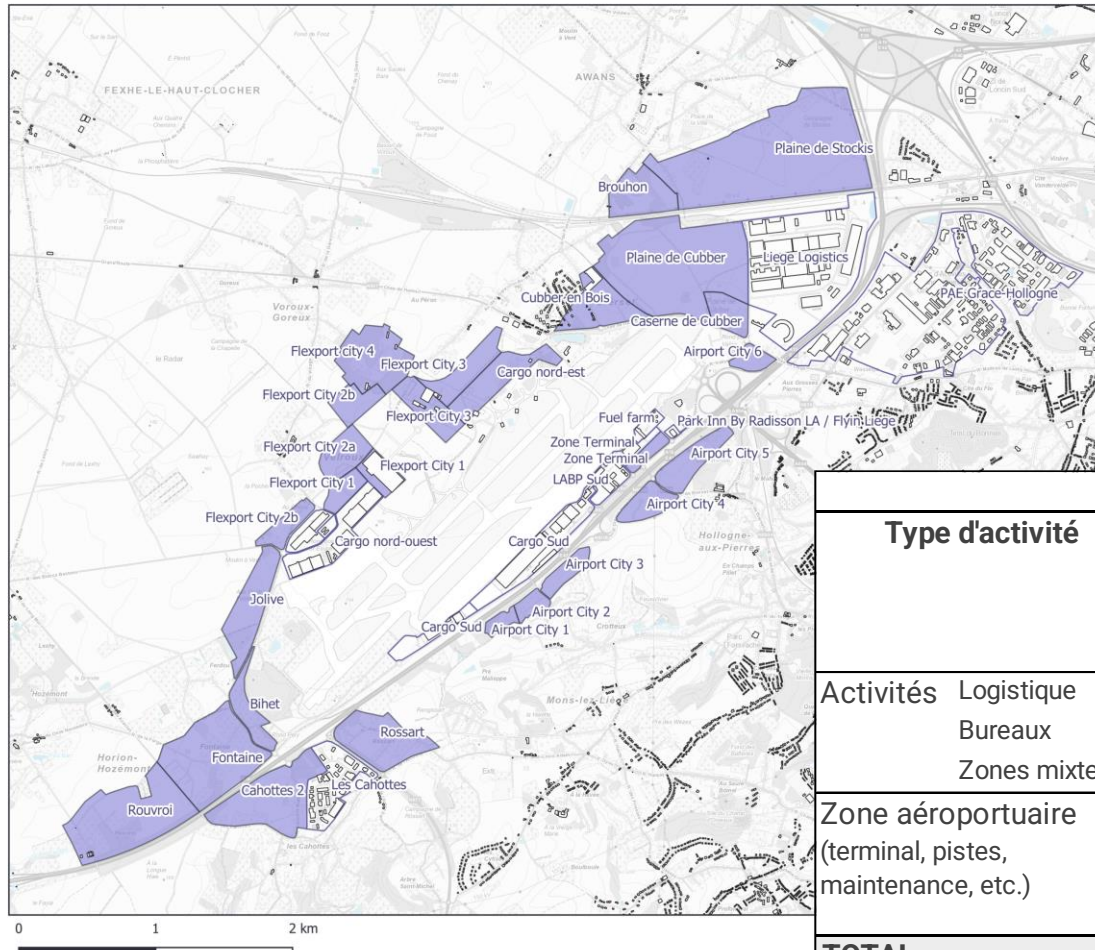


1. Introduction

1.1. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- La zone aéroportuaire de Liège poursuit ses **développements** avec un mélange d'**activités de logistique, de bureaux et mixtes**.

Zones d'activités économiques (ZAE) autour de la zone aéroportuaire.



Légende

- Zones d'activités
- Existant (2021)
 - Masterplan LA 2040
 - Bâtiments existants (OSM)
 - Limites communales
- CartoWeb-GREY

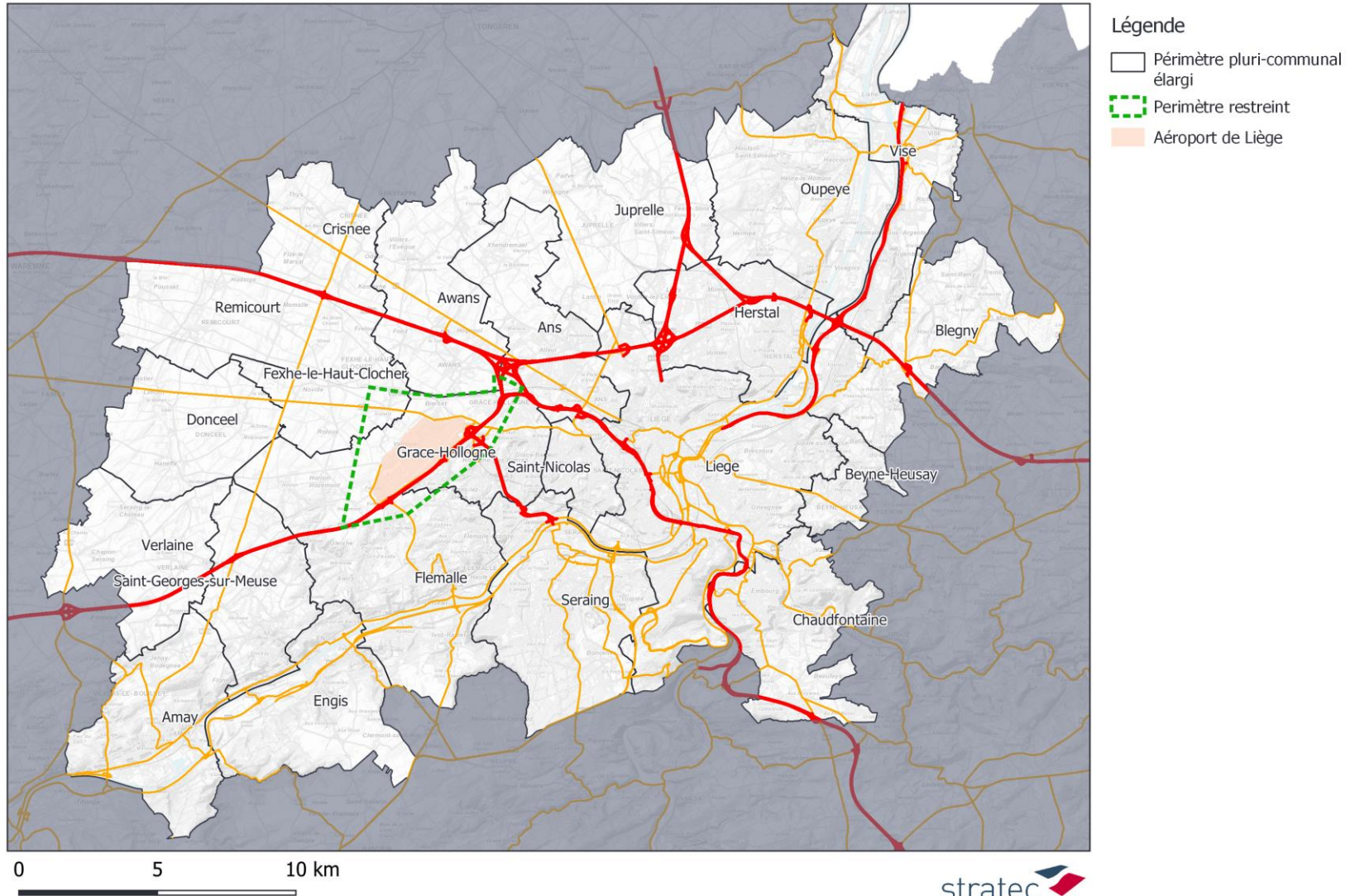
Type d'activité	Surface au sol (hectares)		
	Existant En 2021	Développ. Masterplan LA En 2040	TOTAL En 2040
Activités Logistique	39	202	241
Bureaux	8	36	43
Zones mixtes	0	121	121
Zone aéroportuaire (terminal, pistes, maintenance, etc.)	441	0	441
TOTAL	488	359	847

1.1. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- Ces développements créeront des **emplois supplémentaires** et généreront d'importants **flux supplémentaires** de véhicules légers (personnes) et de poids-lourds (marchandises).
- Les **enjeux** en matière de mobilité sont évidents:
 - **Garantir l'accessibilité et la qualité d'accueil** des sites autour de l'aéroport pour tous les usagers en évitant des épisodes de congestion ;
 - **Limiter les incidences négatives** des développements sur la mobilité à l'échelle de la métropole.
- **Objectifs** de l'étude : **identifier et évaluer des mesures (nouvelles infrastructures et/ou stratégies)** – pour tous les modes et moyens de déplacement (route, transport collectif, modes doux, transport ferroviaire) – qui permettraient:
 - ...de manière générale, de **réduire l'empreinte carbone** en contribuant à la réalisation des **objectifs de la vision FAST 2030** du Gouvernement wallon (transfert modal) ;
 - ...de **maîtriser au maximum les incidences** des développements planifiés sur la mobilité, **à l'échelle de la zone aéroportuaire et d'une zone pluri-communale plus vaste** ;
 - ...concernant le transport de marchandises, d'éviter l'asphyxie des réseaux et de réduire l'empreinte carbone ;
 - ...concernant le transport de personnes, de réduire la part de la voiture individuelle par le renforcement du transport collectif et le maillage des cheminements cyclables.

1.2. PÉRIMÈTRES D'ÉTUDE

Périmètres d'étude pour l'évaluation des incidences en matière de mobilité.



1.3. MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

Phase 1

- Etude de **l'état existant** en matière de mobilité et d'accessibilité.
- **Diagnostic** par mode de transport.
- Evaluation des **incidences** du développement projeté des ZAE.

Phase 2

- Identification de **mesures** adéquates et pertinentes comme solutions de mobilité.
- **Evaluation de l'impact des mesures** sur la mobilité dans les périmètres d'étude.

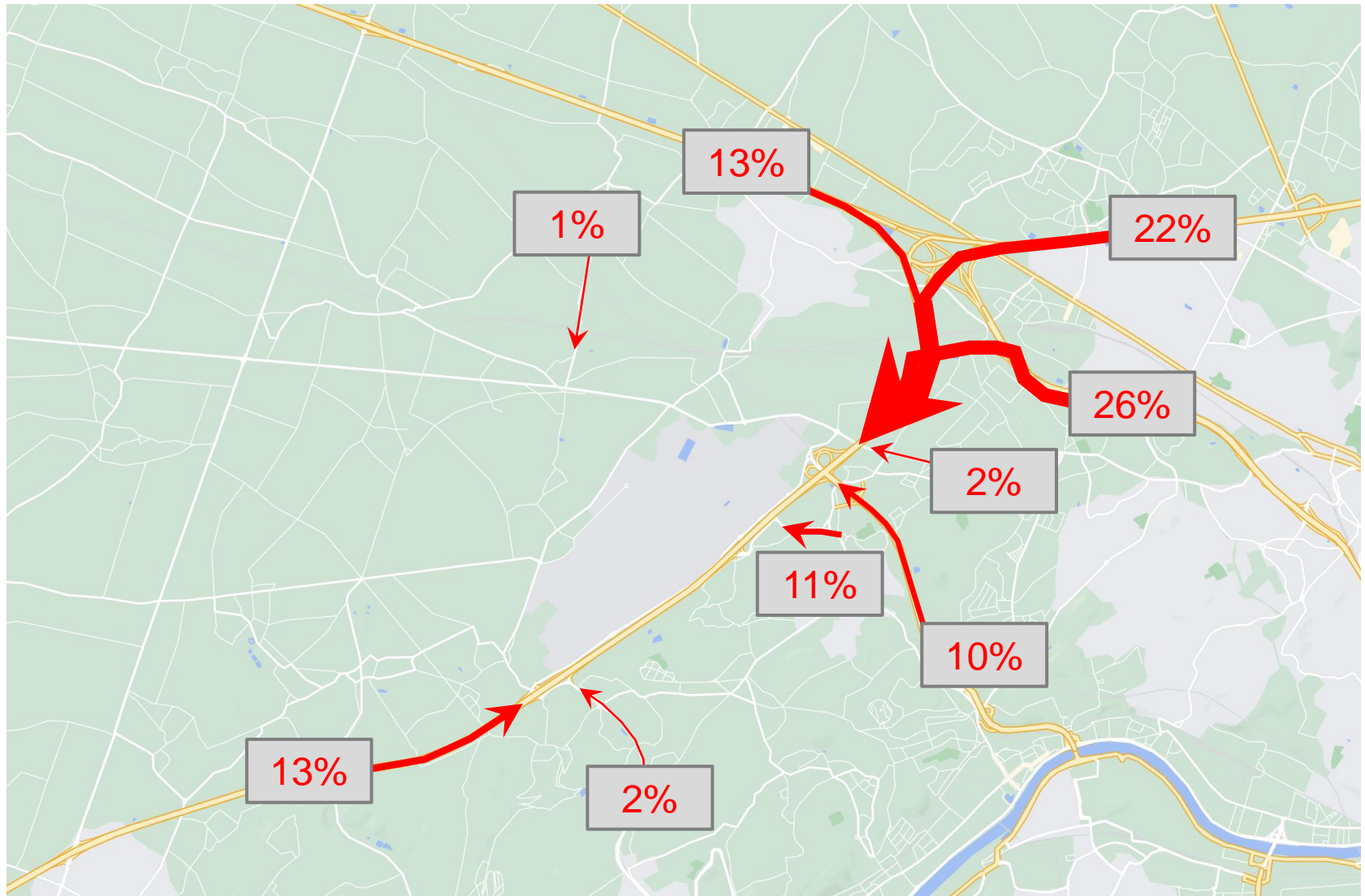
Phase 3

- **Approfondir / affiner** les analyses de certaines mesures.
- Transcrire les mesures évaluées en **fiches actions**.
- **Ordonnancer et hiérarchiser** les mesures.

1.4. CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

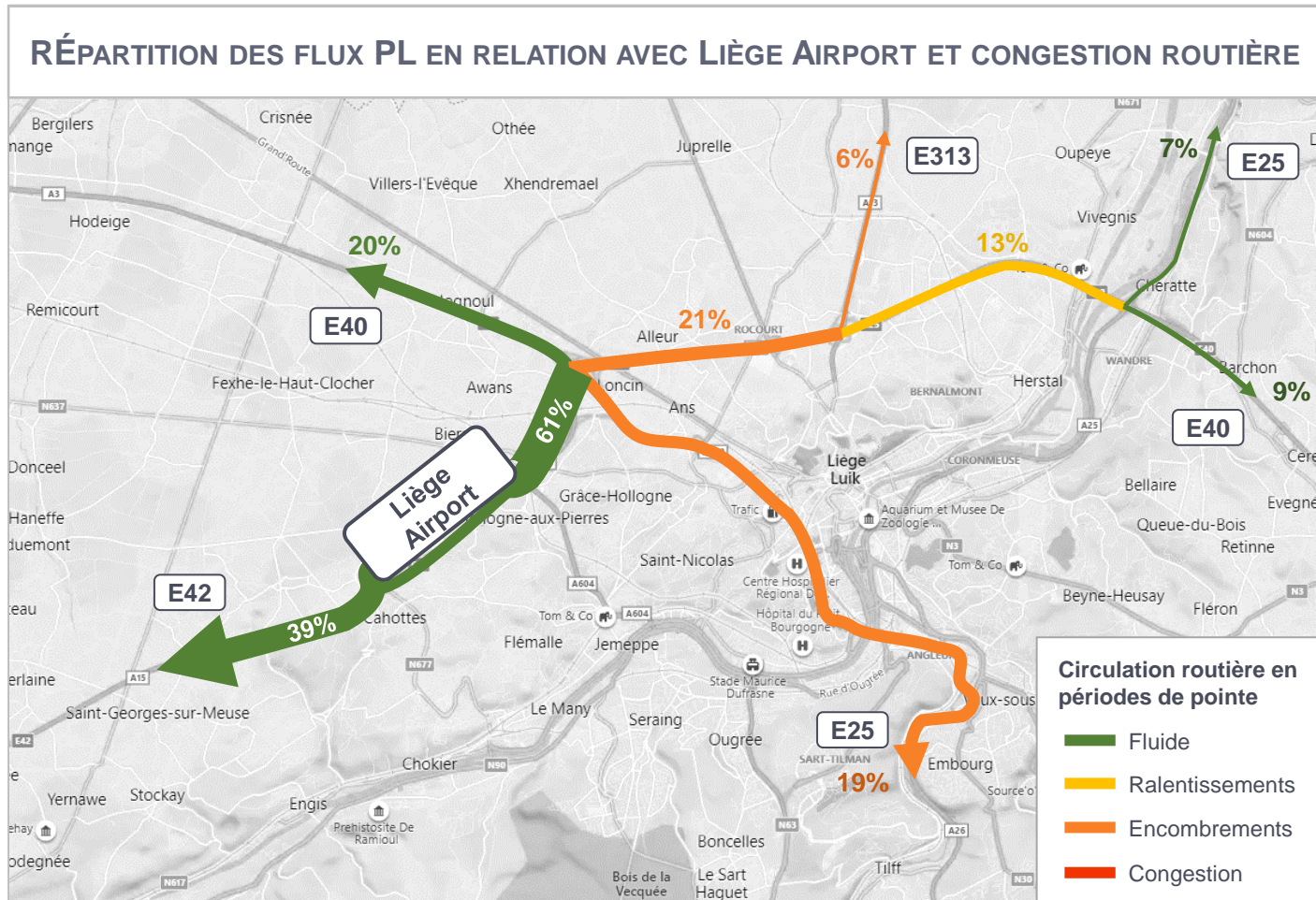
- Objectifs de transfert modal 2030:
 - → **nécessité de développer l'offre** TC et les réseaux cyclables pour la desserte de la zone aéroportuaire.
 - **Contraintes inhérentes à la zone aéroportuaire**: localisation périurbaine, zone de grande étendue caractérisée par une dispersion des emplois, dispersion des origines des travailleurs, horaires de travail décalés 6-14-22h avec travail de nuit, nombreuses barrières physiques allongeant les distances à parcourir.
- La mise en œuvre du Masterplan 2040 de LA génèrera d'importants volumes de trafics VL et PL supplémentaires qui contribueront à la **saturation** des infrastructures routières à l'HPM et à l'HPS, en particulier au niveau des **échangeurs autoroutiers** de Loncin (E40#E42#E25), Grâce-Hollogne (E42/A15), Flémalle (E42/A15) et Bonne Fortune (E25/A602).
- Ce trafic supplémentaire et cette saturation du réseau routier induiront une **hausse globale des temps et des distances de parcours, une diminution des vitesses** moyennes des véhicules, ainsi que des **changements d'itinéraires** dégradant les conditions de circulation sur le réseau secondaire.
- Le trafic VL généré par **Airport City** (future zone de bureaux située au sud de l'E42) contribue très significativement aux augmentations de temps de parcours (IP véh *h) et de distance véh *km) dans l'aire d'étude: pour ~50% à l'HPM et ~40% à l'HPS.
- Ces trafics supplémentaires s'ajouteront au réseau (auto)routier existant qui, dans la zone étendue est déjà fortement **sous tension**, ce qui rend son **exploitation fragile**.

MODE ROUTIER: DISTRIBUTION DU TRAFIC VL



MODE ROUTIER: FLUX PL

La majorité des flux PL de l'aéroport de Liège n'emprunte pas des axes routiers congestionnés



Carte de saturation du réseau routier - Scénario moyen central 2030 HPM Résultat des simulations Saturn

Situation de référence



Taux de saturation modélisés

- 80 - 89%
- 90 - 99%
- >=100%

Pourcentage de développement des ZAE - sc. moyen 2030

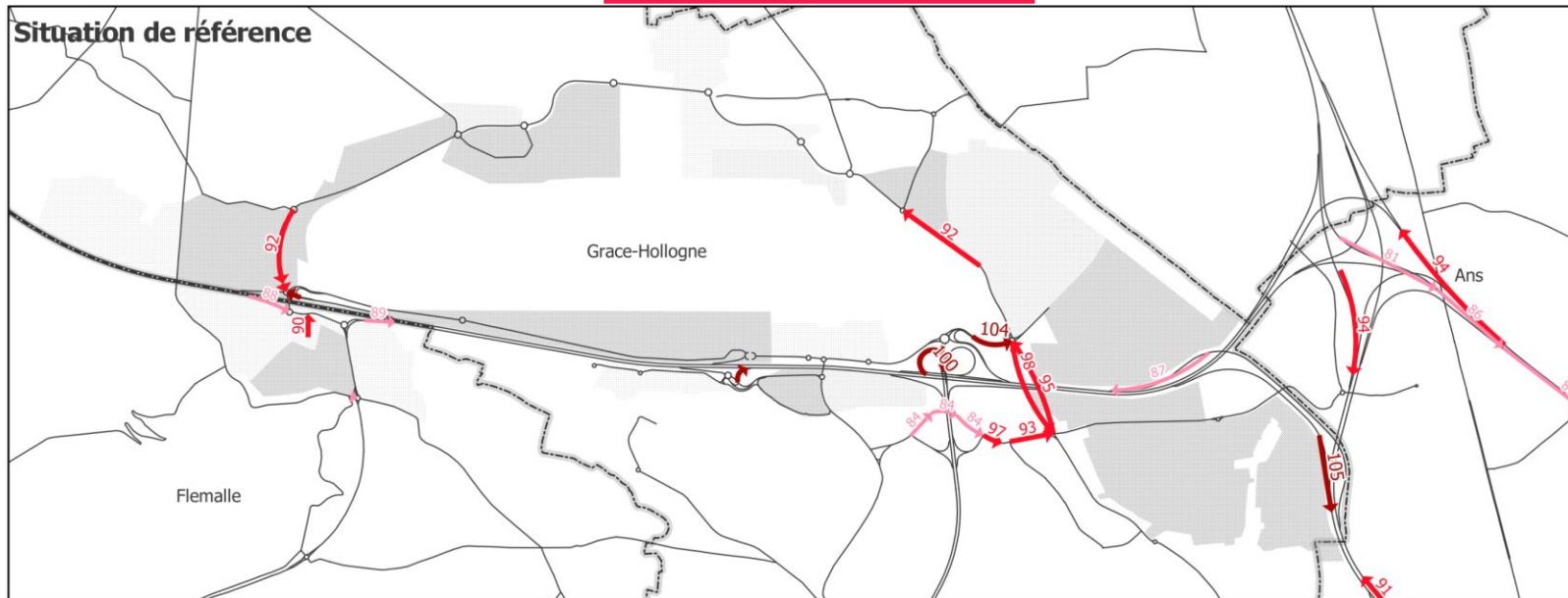
- 0%
- <= 50%
- < 100%
- 100%

Réseau routier principal

- Voirie
- ▭ Limites Communales

Carte de saturation du réseau routier - Scénario moyen central 2030 HPS Résultat des simulations Saturn

Situation de référence



Taux de saturation modélisés

- 80 - 89%
- 90 - 99%
- >=100%

Pourcentage de développement des ZAE - sc. moyen 2030

- 0%
- <= 50%
- < 100%
- 100%

Réseau routier principal

- Voirie
- ▭ Limites Communales



2. Présentation des mesures de mobilité par mode

2.1. PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF / MASSIFIÉ

■ Transport collectif voyageurs :



No	Mode	Segment	Mesures	Acteurs cibles	QW* < 2 ans	CT** <5 ans	LT***
1	TC	Personnes	Projet-pilote d'un service de navette d'entreprises (+ mobility manager LA)	LA			
2	TC	Personnes	Projet-pilote d'un service de navette intrasite avec Mobipôle en P2	LA			
3	TC	Personnes	Augmentation de la fréquence de la ligne de bus 57 (Guillemins-MontLégia-Bierset)	TEC			
4	TC	Personnes	Mise en service d'une ligne de bus de Rocade Ans-Bierset-Flémalle	TEC			
5	TC	Personnes	Projet-pilote d'un service de TC à la demande	TEC			

■ Transport massifié (rail) de marchandises :

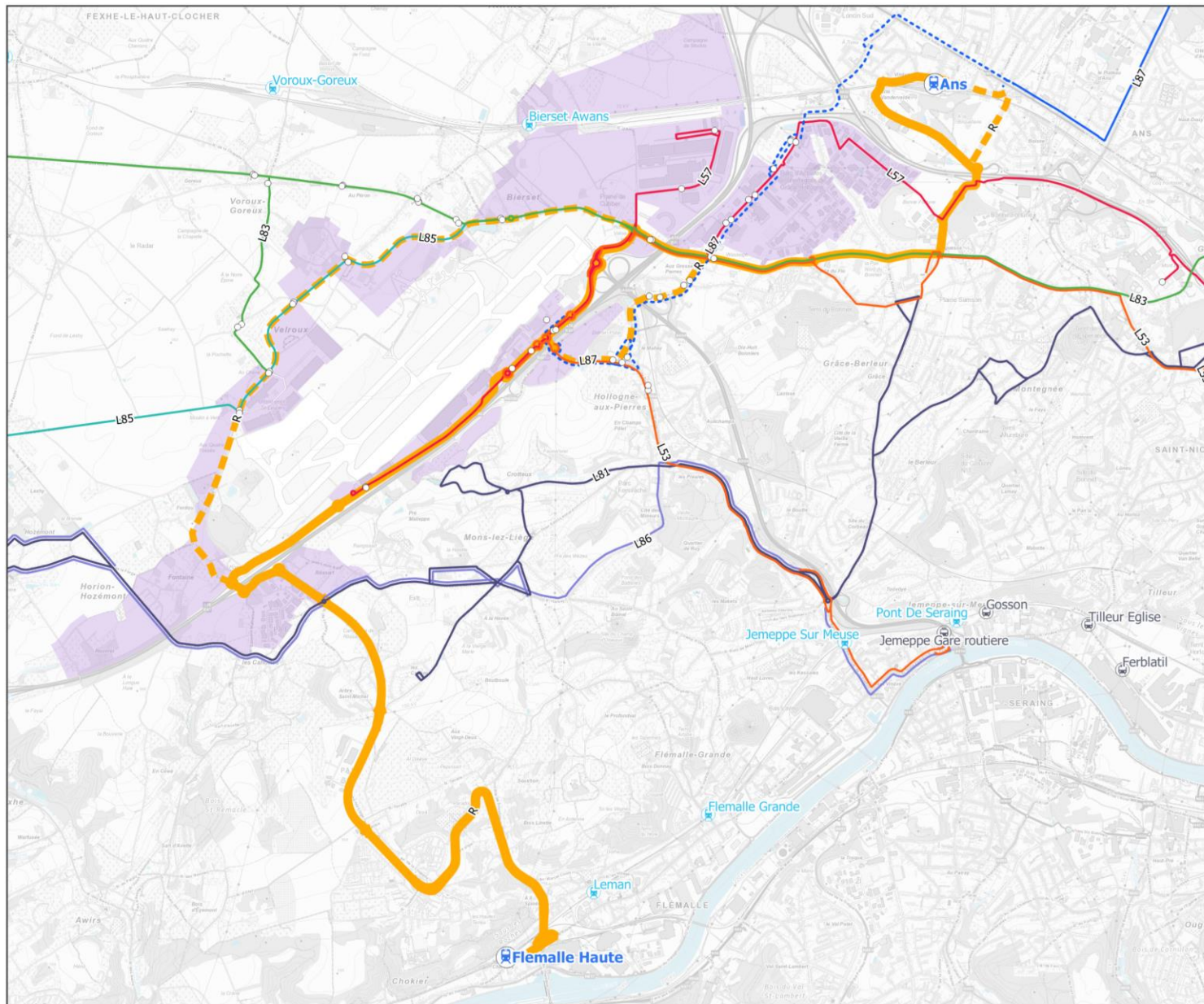
No	Mode	Segment	Mesures	Acteurs cibles	QW* < 2 ans	CT** <5 ans	LT***
6	TC	Marchandises	Trains de 740 mètres à Liege Logistics Intermodal	LLI			
7	TC	Marchandises	Liege Carex	E-carex			

* QW : Quick-win - Mesure d'optimisation des infrastructures existantes ayant un effet bénéfique rapide sur la mobilité

** CT : Court terme - Mesure nécessitant la construction de nouvelles infrastructures ou l'adaptation lourde d'infrastructures existantes

*** LT : Long terme - Mesure envisageable après 2030 ou pas encore assez mature pour être mise en oeuvre

■ Exemple de projet: nouvelle ligne de rocade Ans-Flémalle



- Arrêts de tramway (H2024)
- Arrêts de bus TEC
- Gares SNCB
- IC
- Autres
- Réseau bus TEC H2025
 - L53 St-Lambert - Bierset - G.Hollogne - Jemeppe
 - L57 Guillemins - Bierset (LA)
 - L81 St-Lambert - Montegnée - Grâce-Hollogne
 - L83 Liège - Bierset - Omal - Hannut
 - L85 Liège - Bierset - Stokay - Amay - Huy
 - L86 Jemeppe - Verlainé
 - L87 Bierset (LA) - Ans - Rocourt - Liers : Existant
 - L87 Bierset (LA) - Ans - Rocourt - Liers : extension
 - Bus de Rode (tracé PUM étudié)
 - Bus de Rode (variantes ou extensions possibles)
 - ZAE
- CartoWeb-GREY



2.2. PROJETS ROUTIERS



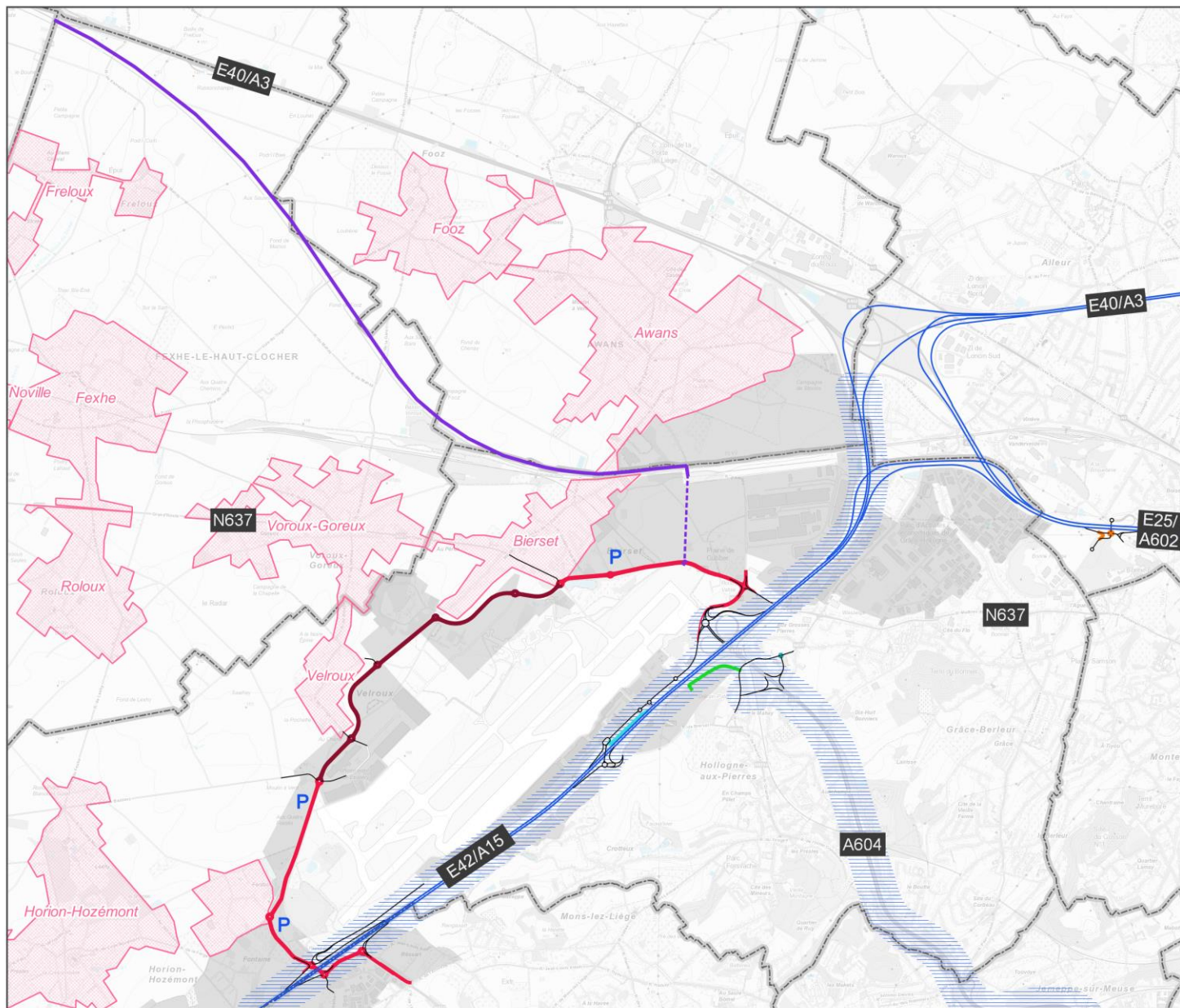
No	Mode	Segment	Mesures	Acteurs cibles	QW* < 2 ans	CT** <5 ans	LT***
1	Route	VL + PL	Utilisation des BAU sur les autoroutes en heure de pointe avec développement d'un système de transport intelligent (ITS)	SPW			
2	Route	VL + PL	Réduction de la limite de vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur la E42 et la A604	SPW			
3	Route	VL + PL	Lutter contre la diffusion du trafic et le transit de PL: stratégie de jalonnement vers les ZAE, parkings d'attente PL, interdictions PL, implémentation dans les GPS, caméras ANPR, répression automatique en cas d'infractions,...	SPW / zones de police			
4	Route	VL + PL	Nouvelle route de liaison Bierset - E40 à Crisnée	SPW			
5	Route	VL + PL	Aménagements des accès aux échangeurs n°3 et n°4 (depuis l'E42)	SPW			
6	Route	VL + PL	Nouvelle sortie E42 "Aéroport" (3 bis) pour les véhicules en provenance de Loncin	SPW			
7	Route	VL + PL	Nouveau giratoire au carrefour bretelle de sortie n°2 de l'A604 et la rue Ste-Anne	SPW			
8	Route	VL + PL	Aménagement de la sortie Bonne-Fortune de l'A602/E25 (by-pass et rond-point)	SPW			
9	Route	VL + PL	Nouvel accès routier à Airport City 5 depuis Diérais Prés	SPW			
10	Route	VL + PL	Doublement des bandes sur la voirie de contournement nord	SPW			

* QW : Quick-win - Mesure d'optimisation des infrastructures existantes ayant un effet bénéfique rapide sur la mobilité

** CT : Court terme - Mesure nécessitant la construction de nouvelles infrastructures ou l'adaptation lourde d'infrastructures existantes

*** LT : Long terme - Mesure envisageable après 2030 ou pas encore assez mature pour être mise en oeuvre

Aménagements routiers proposés



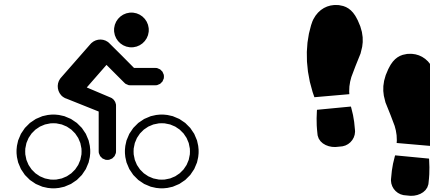
Projets routiers

- Utilisation BAU en HP avec ITS
- Nouvelle voirie de Liaison ZAE Bierset - E40 Crisnée
- - - Nouveau barreau routier N637 - route de Crisnée
- Accès éch.n°3&4: doublement des bandes de circulation
- Accès éch.n°3&4: nouveaux by-pass
- Nouvelle bretelle de sortie E42 - Aéroport (n°3 bis)
- Nouveau rond-point rue Ste-Anne
- Accès sud éch. Bonne-Fortune E25/A602: nouveaux bypass et rond-point
- Nouvel accès Airport City 5 depuis Diérains Prés
- Bouclage nord de l'aéroport: doublement des bandes de circulation (> 2030)
- Réseau existant
- Limitation vitesse 90 km/h
- P Parkings attente PL (Masterplan LA)
- Lutte contre le transit dans les villages
- Zones d'activités économiques
- Limites communales

CartoWeb-GREY

0 1 2 km

2.3. PROJETS MODES ACTIFS



No	Mode	Segment	Mesures	Acteurs cibles	QW* < 2 ans	CT** <5 ans	LT***
1	Actifs	Personnes	Aménagement des cyclostrades "A604" et "Ans-aérogare"	SPW			
2	Actifs	Personnes	Bouclage de l'aéroport (piste cyclopédestre bidirectionnelle)	SPW			
3	Actifs	Personnes	Aménagement des réseaux cyclables locaux / communaux	communes			
4	Actifs	Personnes	Autres aménagements cyclables	SPW			

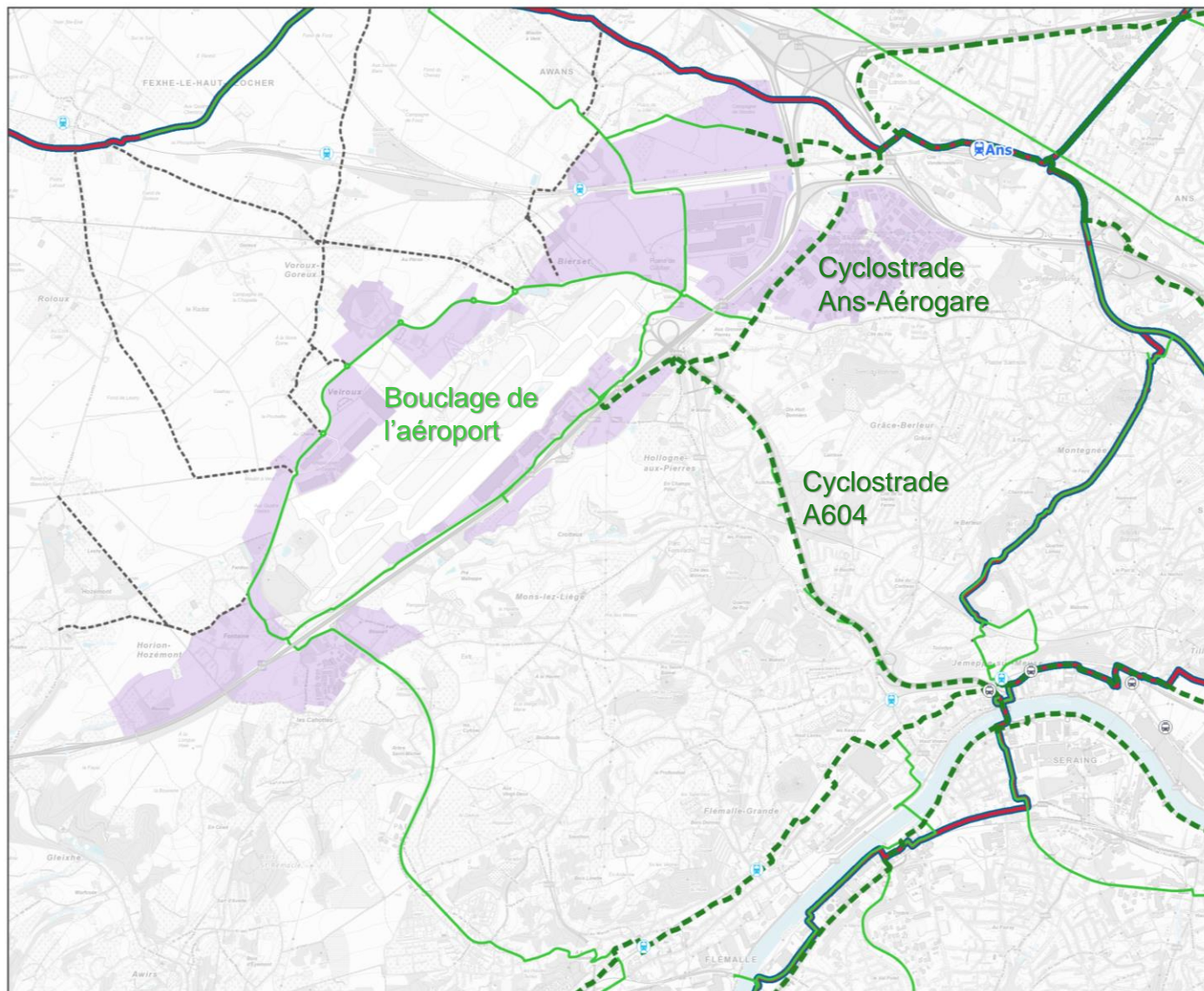
* QW : Quick-win - Mesure d'optimisation des infrastructures existantes ayant un effet bénéfique rapide sur la mobilité

** CT : Court terme - Mesure nécessitant la construction de nouvelles infrastructures ou l'adaptation lourde d'infrastructures existantes

*** LT : Long terme - Mesure envisageable après 2030 ou pas encore assez mature pour être mise en oeuvre



Réseaux cyclables projetés autour de la zone aéroportuaire de Liège-Bierset



Gares SNCB

- IC
- Autres
- Arrêts de tramway (H2026)

Réseau cyclable projeté (version 05/2022)*

- Cyclostrade aménagée
- Cyclostrade à aménager
- Réseau à vocation locale ou supralocale suggéré (version 05/2022)*

Autre réseau cyclable local

- Proposition Stratec

RAVeL

- Itinéraires régionaux et locaux (RAVeL)

ZAE

CartoWeb-GREY

* Source: SPW MI, sur base du document de travail - 16/05/2022 Carte d'intentions réalisée par J. Tournay - Cellule PUM SPW / Données vectorielles - X. Bruyère - Ville de Liège. Tracés indicatifs, susceptibles d'évoluer.

0 1 2 km

2.4. GÉRER LA MOBILITÉ ET MAÎTRISER LA DEMANDE



No	Mode	Segment	Mesures	Acteurs cibles	QW* < 2 ans	CT** <5 ans	LT***
1	Demande	Personnes	Désigner un manager de la mobilité au sein de la zone aéroportuaire	LA			
2	Demande	Personnes	Élaboration + mise en œuvre de PDE/PMZA + communication/coordination entreprises	LA			
3	Demande	Marchandises	Optimisation fret: créer communauté aéroportuaire / encourager pratiques collaboratives	LA			
4	Demande	Marchandises	Optimisation fret: améliorer le remplissage des PL (mutualisation flux des entreprises)	LA			
5	Demande	Marchandises	Optimisation fret: "lisser" l'activité dans le temps / étaler les pointes	LA			

* QW : Quick-win - Mesure d'optimisation des infrastructures existantes ayant un effet bénéfique rapide sur la mobilité

** CT : Court terme - Mesure nécessitant la construction de nouvelles infrastructures ou l'adaptation lourde d'infrastructures existantes

*** LT : Long terme - Mesure envisageable après 2030 ou pas encore assez mature pour être mise en oeuvre



strattec

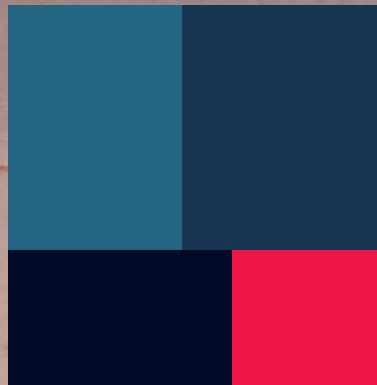


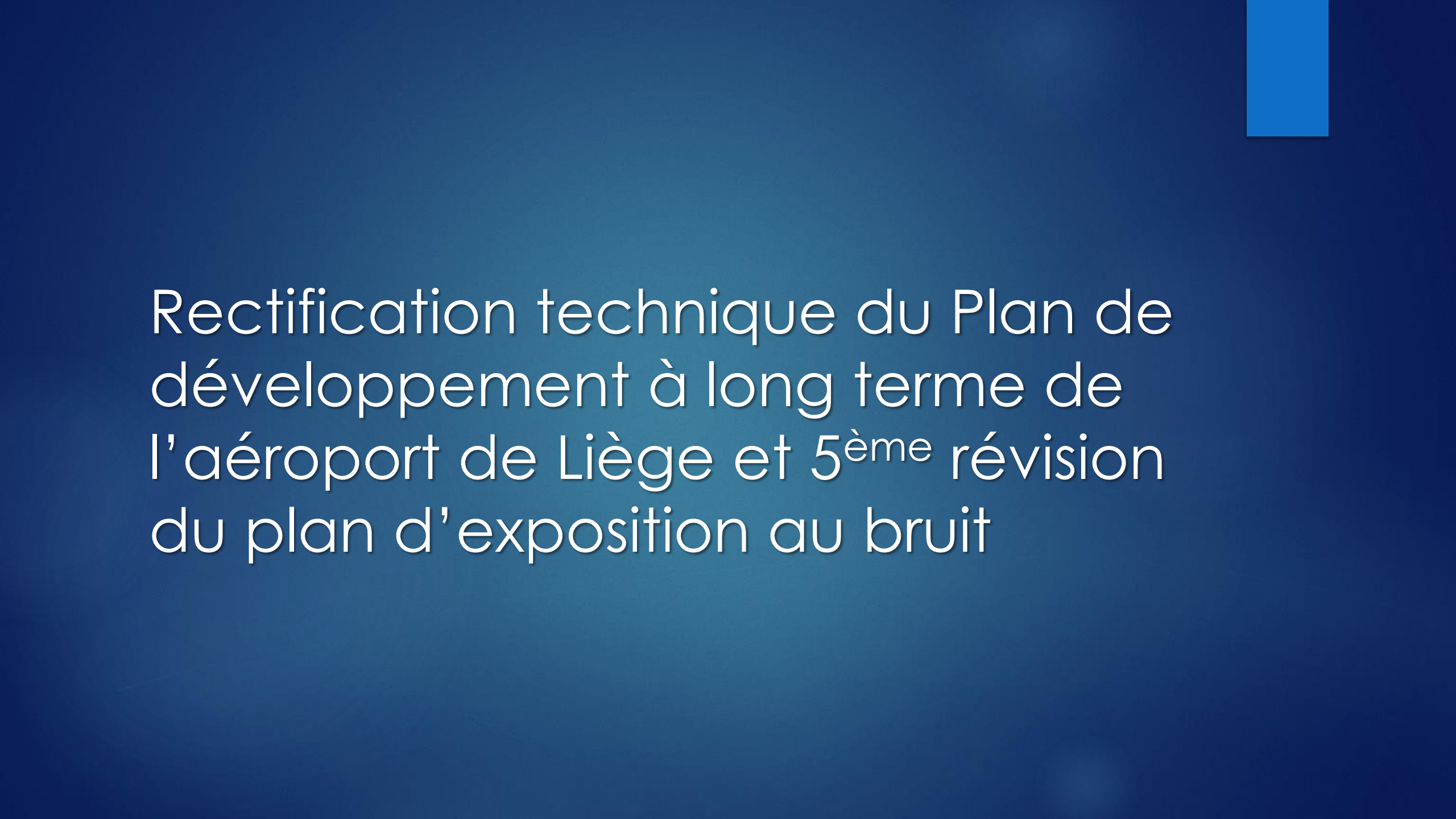
DES TRANSPORTS DURABLES DANS UNE SOCIÉTÉ DYNAMIQUE

STRATEC S.A.

Avenue Adolphe Lacomblé
69-71 boîte 8
1030 Bruxelles
Belgique

+32 (0) 2 738 78 83
m.bogaert@strattec.be





Rectification technique du Plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège et 5^{ème} révision du plan d'exposition au bruit

PDLT ET PEB

- ▶ Mise en place de deux plans de bruit :
 1. **Plan de développement à long-terme – PDLT** : fixe les limites maximales du développement de l'aéroport.
 2. **Plan d'exposition au bruit – PEB** : doit strictement être contenu dans les courbes du PDLT et détermine l'accès aux mesures d'accompagnement.

Rectification technique du Plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège

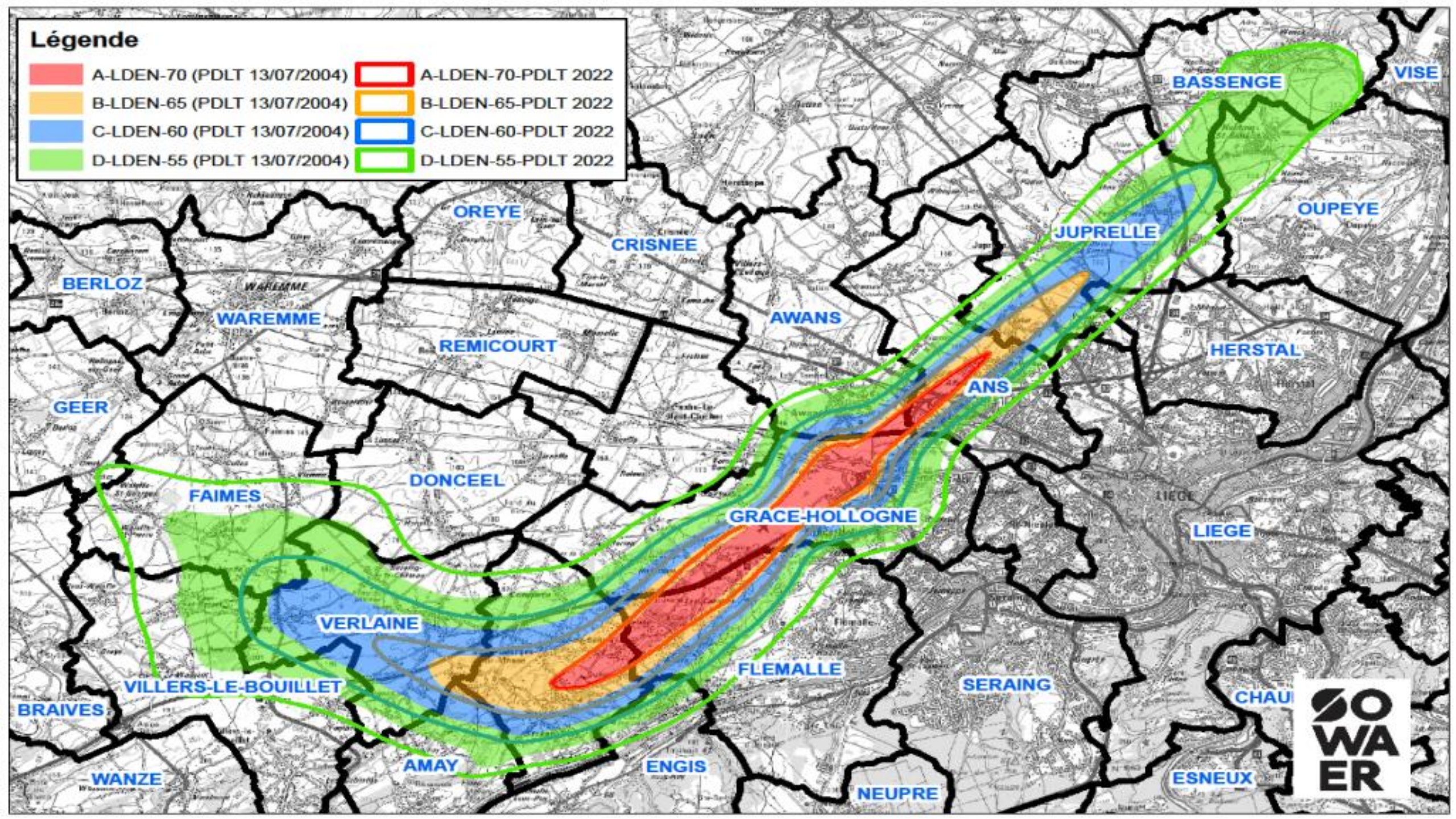
- ▶ **Rectification technique du PDLT avec le nouveau logiciel Impact**
 - ▶ Adoption par le Gouvernement wallon le 28 avril 2022.
 - ▶ Les hypothèses initiales utilisées en 2004 ont été maintenues et intégrées dans le logiciel « Impact » plus performant que le logiciel de 2004.
 - ▶ Deux nouvelles catégories de personnes éligibles aux mesures d'accompagnement si droits acquis sur l'immeuble avant entrée en vigueur des AGW du 28 avril 2022 :
 - si soumises à un changement de zone au PDLT.
 - si nouvellement intégrées dans le PDLT.

Communes PDLT

ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
ANS	AMAY	AMAY	AMAY
AWANS	ANS	ANS	ANS
FLEMALLE	AWANS	AWANS	AWANS
GRACE-HOLLOGNE	FLEMALLE	BASSENGE	BASSENGE
SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE	GRACE-HOLLOGNE	ENGIS	DONCEEL
	JUPRELLE	FAIMES	ENGIS
	SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE	FLEMALLE	FAIMES
	VERLAINE	GRACE-HOLLOGNE	FEXHE-LE-HAUT-ROCHER
		JUPRELLE	FLEMALLE
		SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE	GEER
		VERLAINE	GRACE-HOLLOGNE
		VILLERS-LE-BOUILLET	HERSTAL
			JUPRELLE
			LIEGE
			OUPEYE
			SAINT-GEORGES-SUR-MEUSE
			VERLAINE
			VILLERS-LE-BOUILLET

Légende

 A-LDEN-70 (PDLT 13/07/2004)	 A-LDEN-70-PDLT 2022
 B-LDEN-65 (PDLT 13/07/2004)	 B-LDEN-65-PDLT 2022
 C-LDEN-60 (PDLT 13/07/2004)	 C-LDEN-60-PDLT 2022
 D-LDEN-55 (PDLT 13/07/2004)	 D-LDEN-55-PDLT 2022



5ème révision du Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Liège

- ▶ **Révision des PEB avec le nouveau logiciel Impact**
 - ▶ Adoption par le Gouvernement wallon le 28 avril 2022.
 - ▶ Utilisation du logiciel « Impact » plus performant que le logiciel de 2004: au profit des riverains.
 - ▶ Fondée sur les données relatives à l'exploitation actuelle de l'aéroport et sur les hypothèses d'exploitation à dix ans.
 - ▶ Pas de révision à la baisse des courbes précédentes: niveau d'accompagnement des riverains égal ou supérieur.

Hypothèses de travail

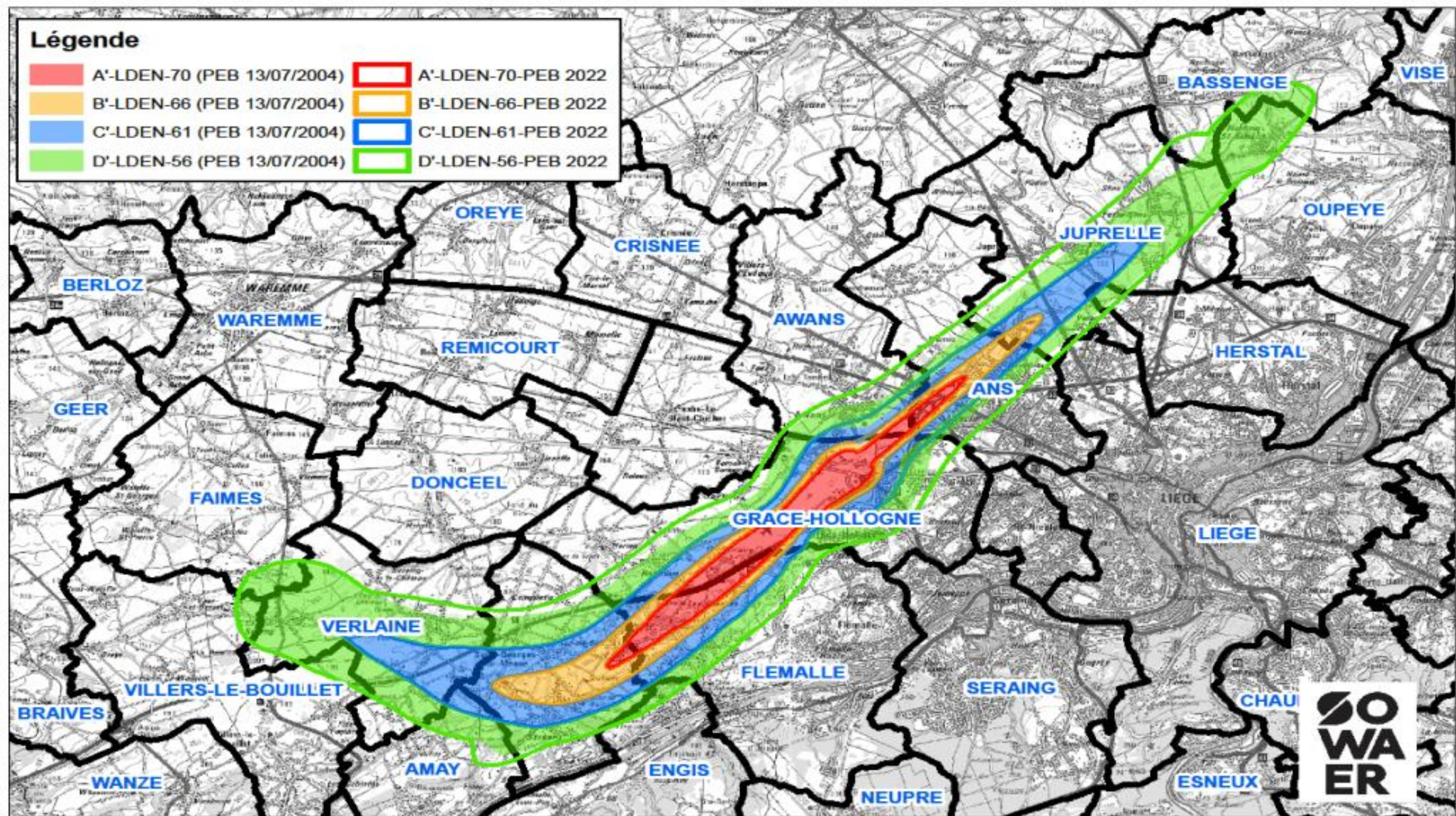
- ▶ **Relief** : relief du terrain de l'aéroport implanté dans le modèle de calcul.
- ▶ **Conditions météorologiques** : moyennes annuelles (2016, 2017 et 2018) relevées sur l'aéroport par SKEYES.
- ▶ **Pistes** : configuration de la piste actuelle.
- ▶ **Trajectoires** : sur base des plots radar de 2018 transmis par SKEYES.
- ▶ **Procédures de pilotage** : fournies par l'application IMPACT avec prise en compte de la charge maximale au décollage des principaux types d'avion.
- ▶ **Flotte et nombre de mouvements quotidiens** : statistiques relatives à l'exploitation 2018 et sur les perspectives à 10 ans de l'aéroport fournies par LIEGE Airport avec prise en compte de 30% de vols inversés.

Résultats

- Les courbes adoptées sont issues de l'union des courbes des Plans d'Exposition au Bruit adoptés en 2004 et des courbes issues de la 5^{ème} révision.
- Les zones du Plan d'Exposition au Bruit de Liège Airport révisées sont identiques ou plus grandes que celles arrêtées par le Gouvernement en date du 27 mai 2004: nouveaux droits pour les riverains.
- Les zones du Plan d'Exposition au Bruit révisées sont comprises dans les limites des zones du Plan de Développement à Long Terme rectifié.
- La SOWAER est chargée de la communication et de la mise en œuvre, dont la campagne de mesures sonores dans le cadre du principe d'égalité.

Légende

 A'-LDEN-70 (PEB 13/07/2004)	 A'-LDEN-70-PEB 2022
 B'-LDEN-66 (PEB 13/07/2004)	 B'-LDEN-66-PEB 2022
 C'-LDEN-61 (PEB 13/07/2004)	 C'-LDEN-61-PEB 2022
 D'-LDEN-56 (PEB 13/07/2004)	 D'-LDEN-56-PEB 2022



Mesures d'accompagnement

▶ **A' & B' :**

- Acquisition ou insonorisation d'immeubles
- Primes de déménagement pour les locataires
- Indemnités pour trouble commercial ou professionnel

▶ **C' :**

- Insonorisation d'immeubles

▶ **D' :**

- Octroi de primes forfaitaires à l'insonorisation

**SO
WA
ER**



Pour des demains durables



Comité d'accompagnement
pour l'aéroport de Liège
10 juin 2022



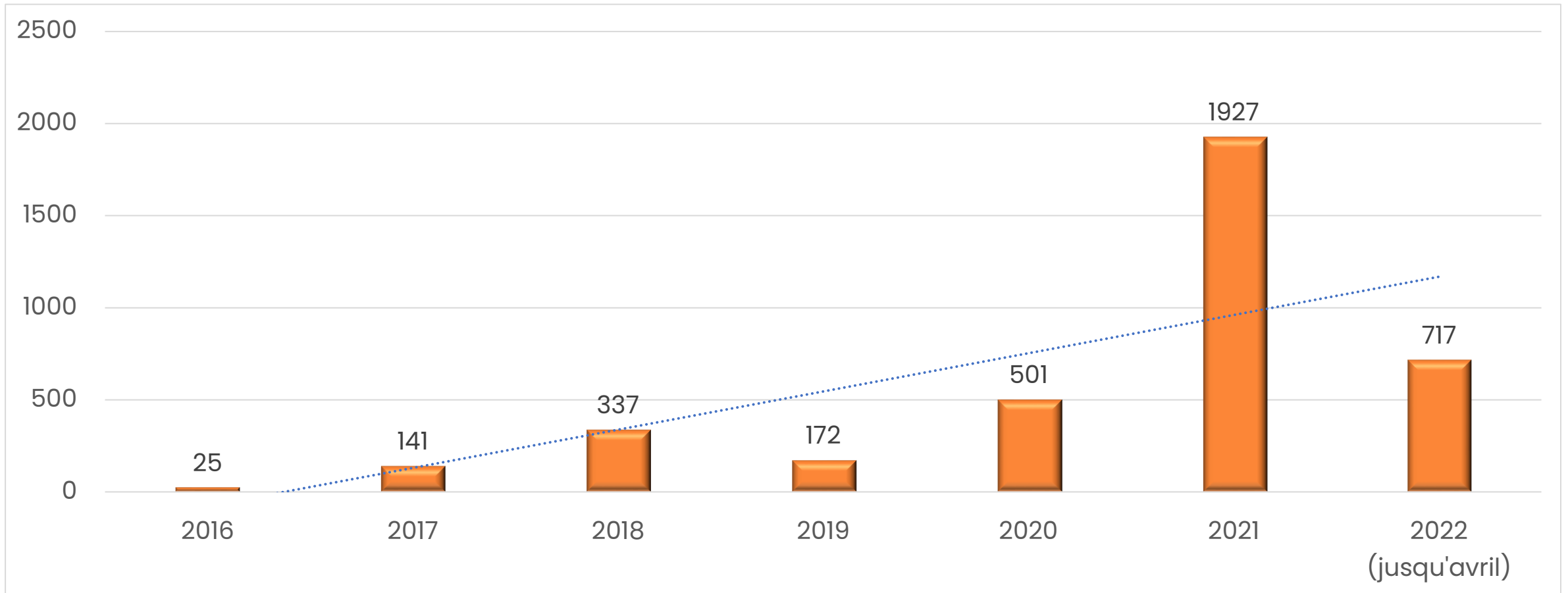


Plaintes « bruit »

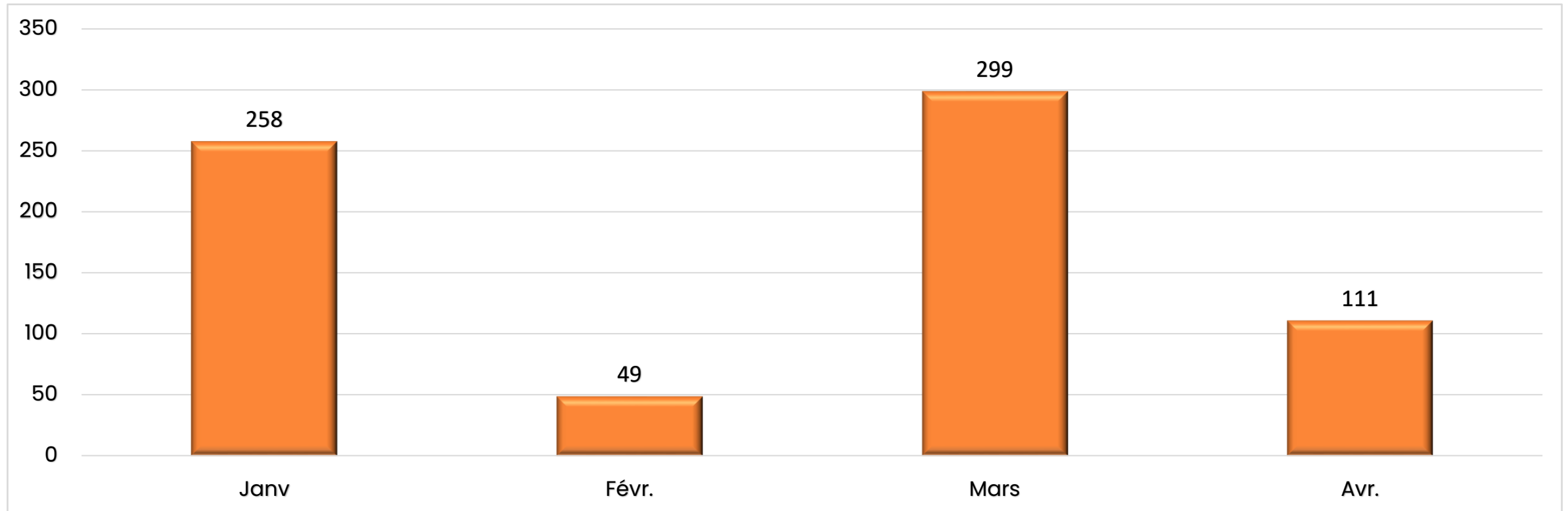
De janvier à avril 2022



Evolution annuelle des plaintes « bruit »

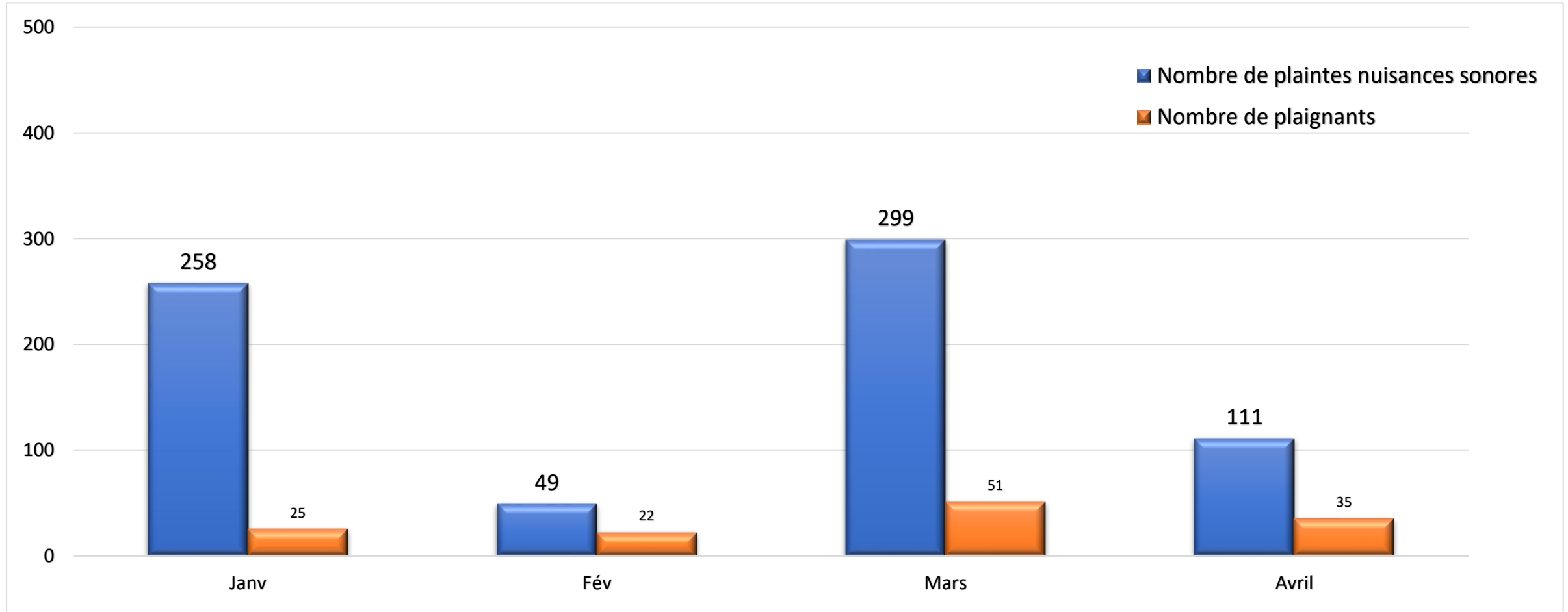


Evolution mensuelle des plaintes « bruit » en 2022

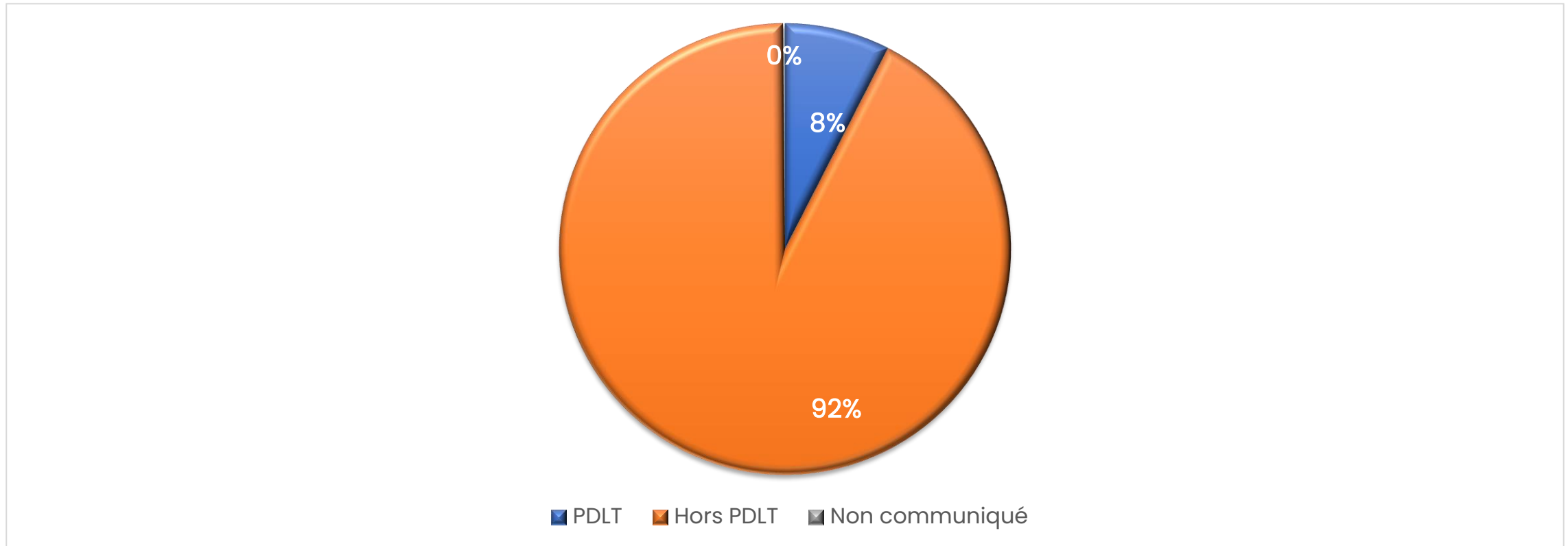


Sur les 4 premiers mois de 2022, 717 plaintes émises par 92 citoyens
83% des plaintes (595) émises par 14 citoyens
(12 situés en dehors du PDLT et 2 dans le PDLT)

Evolution mensuelle des plaintes « bruit » et plaignants

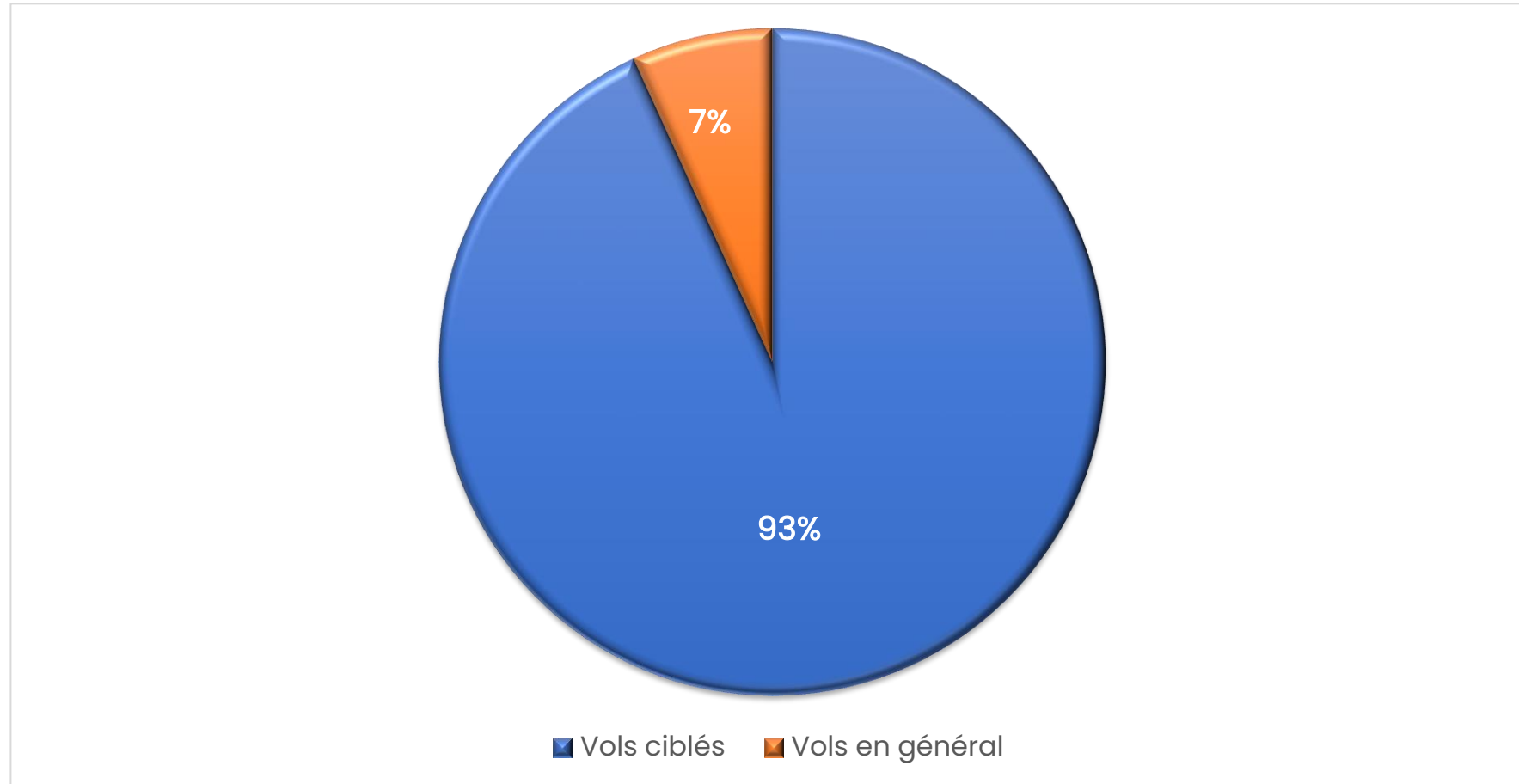


Répartition des plaintes « bruit » par rapport au PDLT

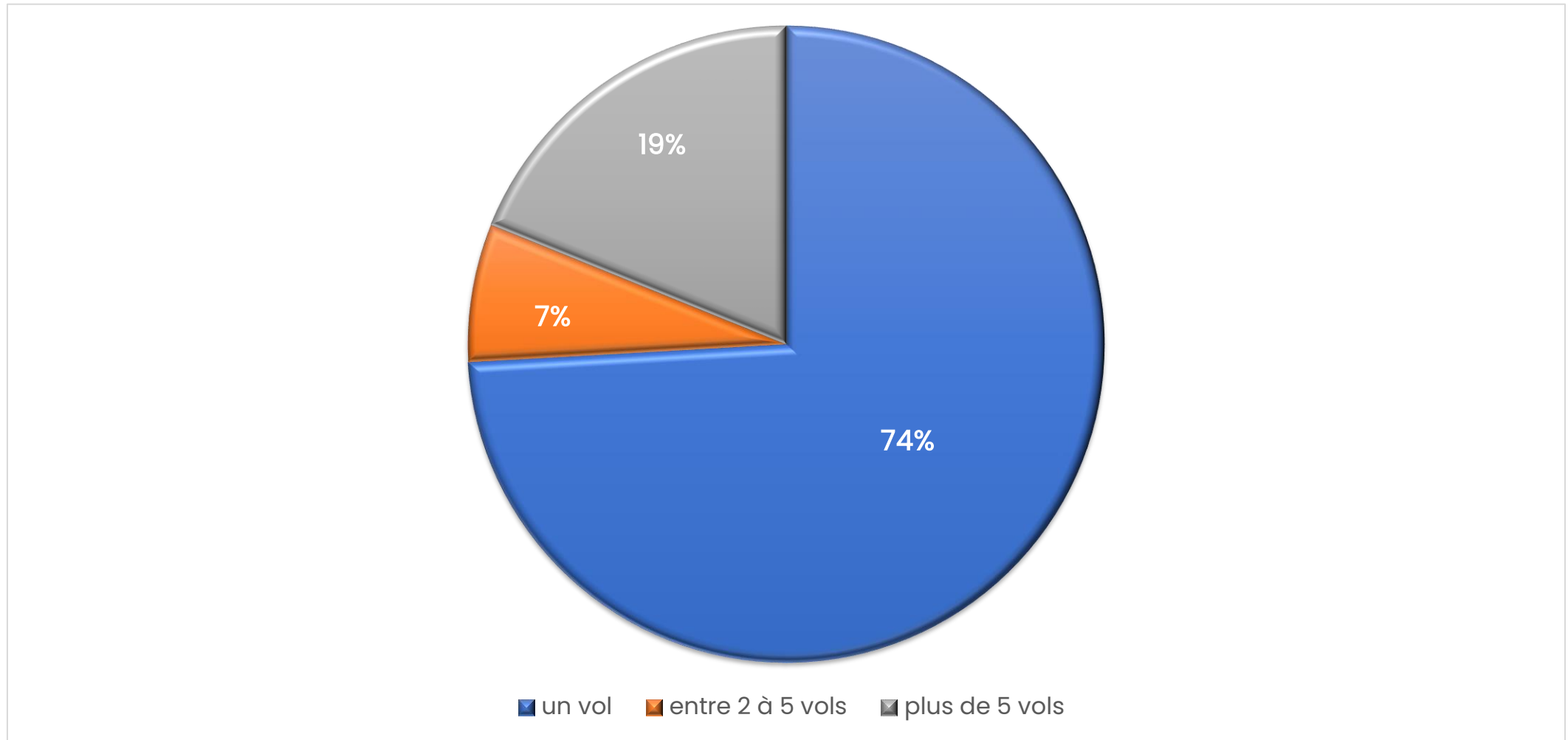


Les 662 **plaintes** « hors PDLT » se répartissent sur 29 communes dont 12 sont concernées par le PDLT. Sur les 3 communes où il y a le plus de **plaignants** situés en dehors du PDLT (\geq à 5), toutes sont concernées par le PDLT.

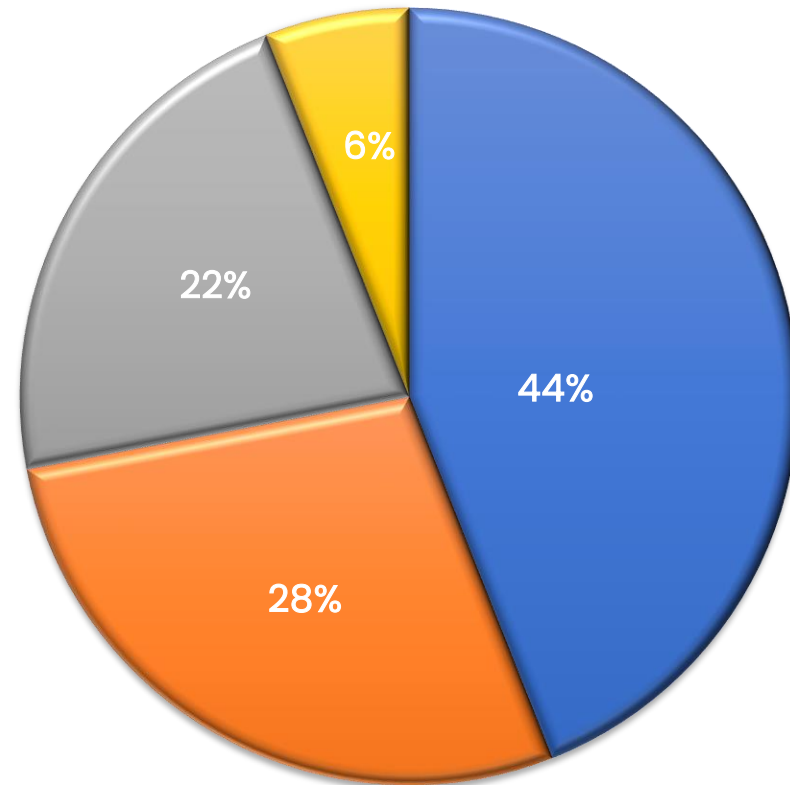
Répartition des plaintes « bruit » par vols ciblés ou non



Nombre de vols concernés par les plaintes

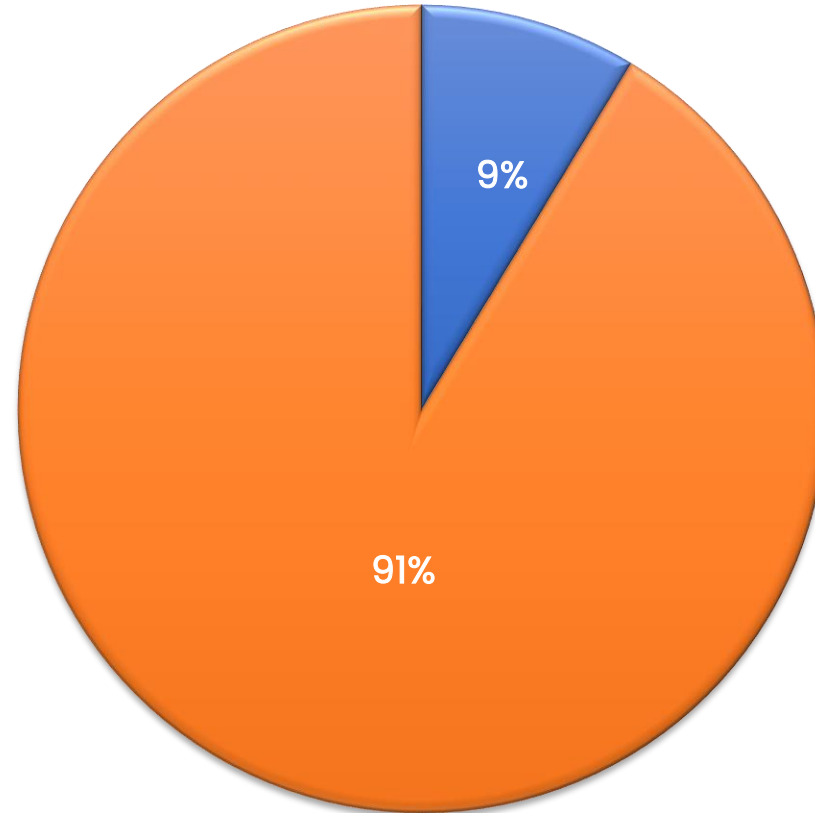


Répartition des plaintes avec vols ciblés par plages horaires



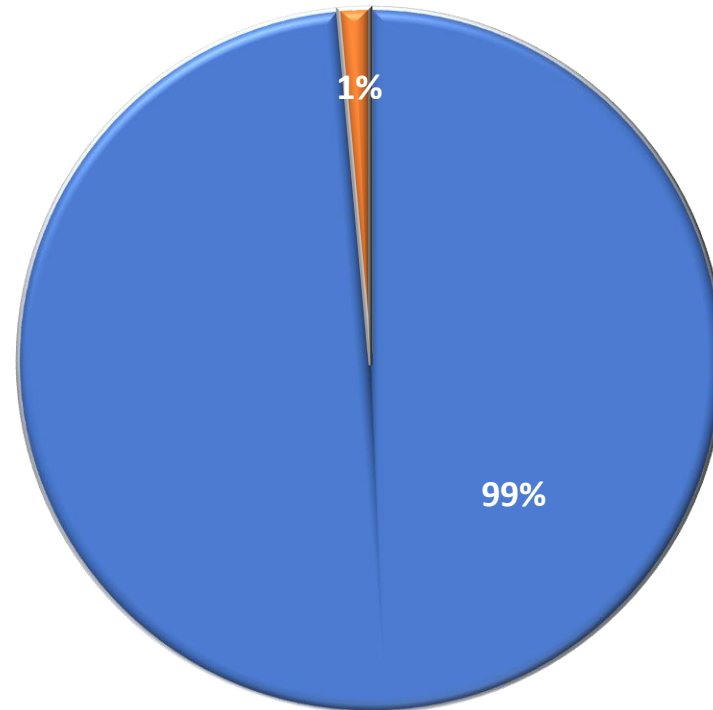
■ Vols jour ■ Vols nuit ■ Vols en soirée ■ H24

Répartition des plaintes avec vols ciblés par rapport au sens d'utilisation de la piste



■ Vol en sens inverse ■ Vol en sens habituel

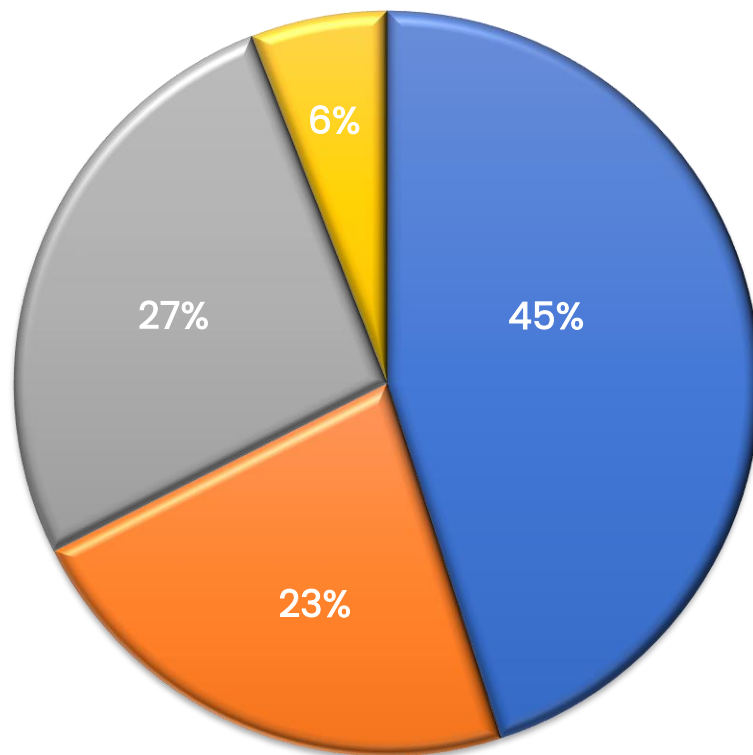
Répartition des plaintes avec vols ciblés par type d'avion



■ gros porteur ■ moyen porteur

En 2021, en moyenne 50 mouvements gros porteurs sur 24h.
En 2022 (fin avril), en moyenne 49 mouvements gros porteurs sur 24h.

Répartition des plaintes liées aux gros porteurs par plage horaire



■ journée (7 à 19h) ■ soirée (19 à 23h) ■ nuit (23h à 7h) ■ 24h sur 24h

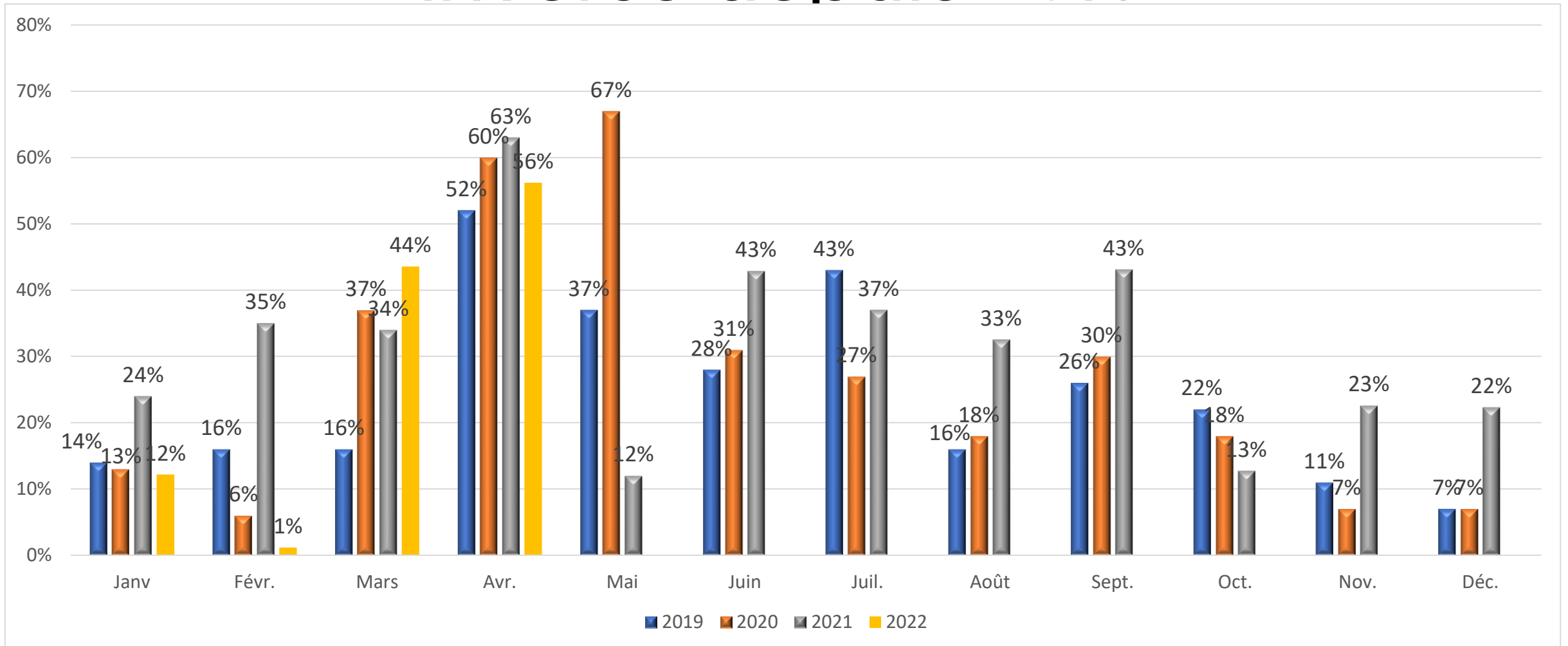


Activités aéroport

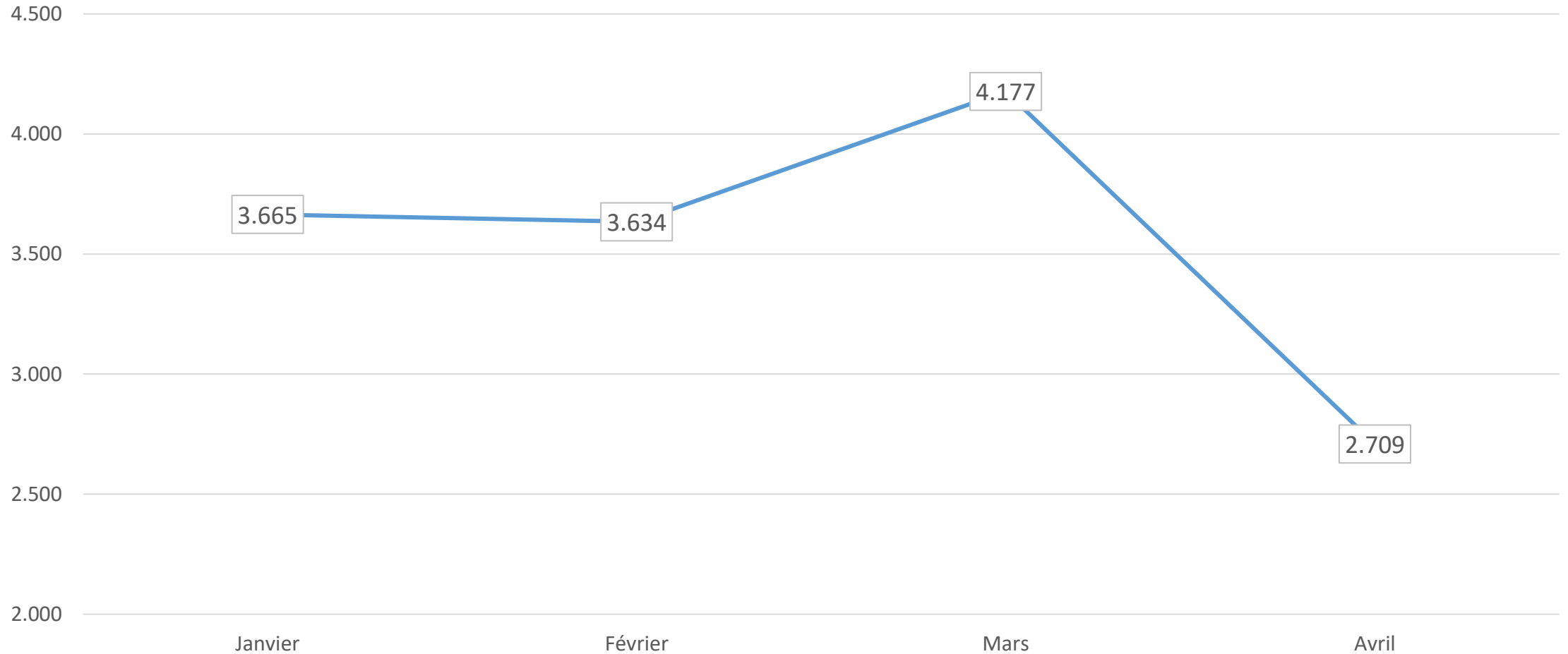
De janvier à avril 2022



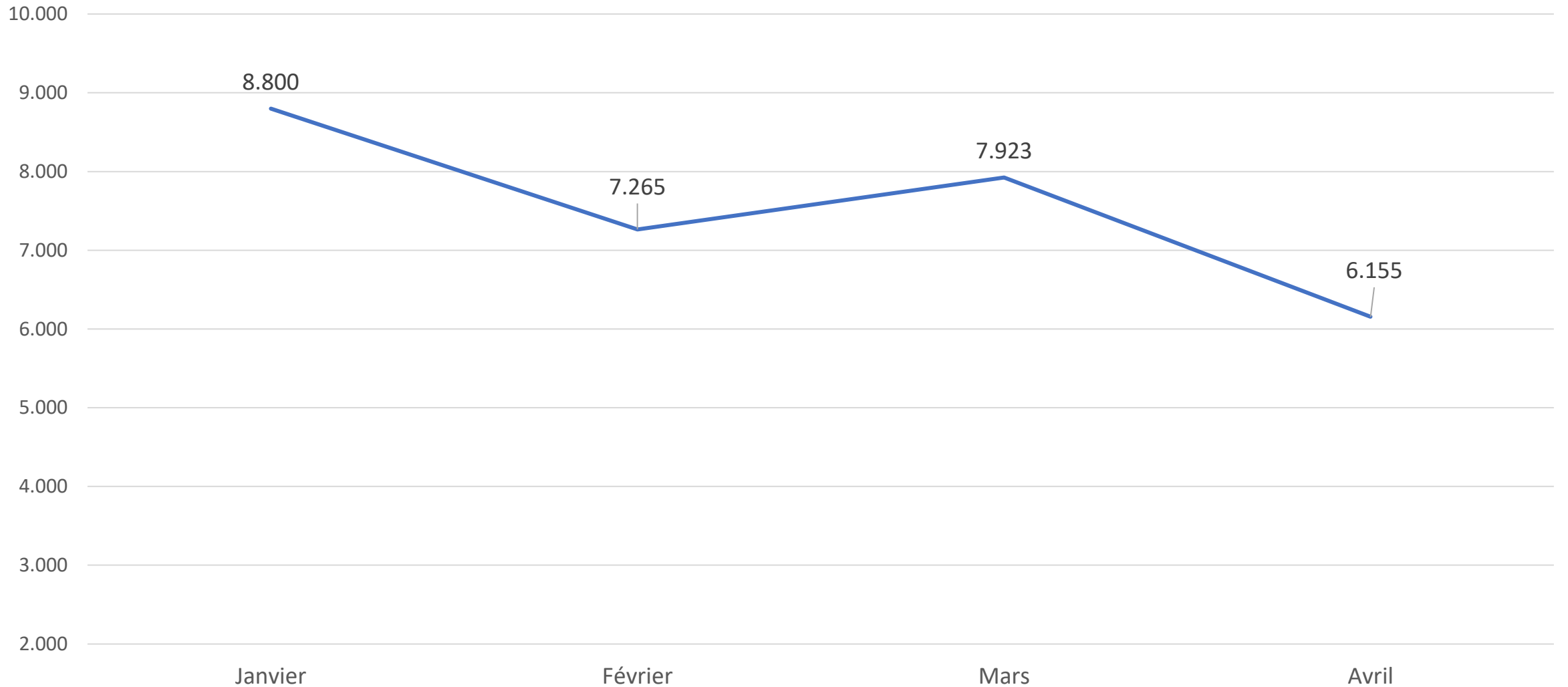
Evolution mensuelle de % de vols en sens inverse depuis 2019



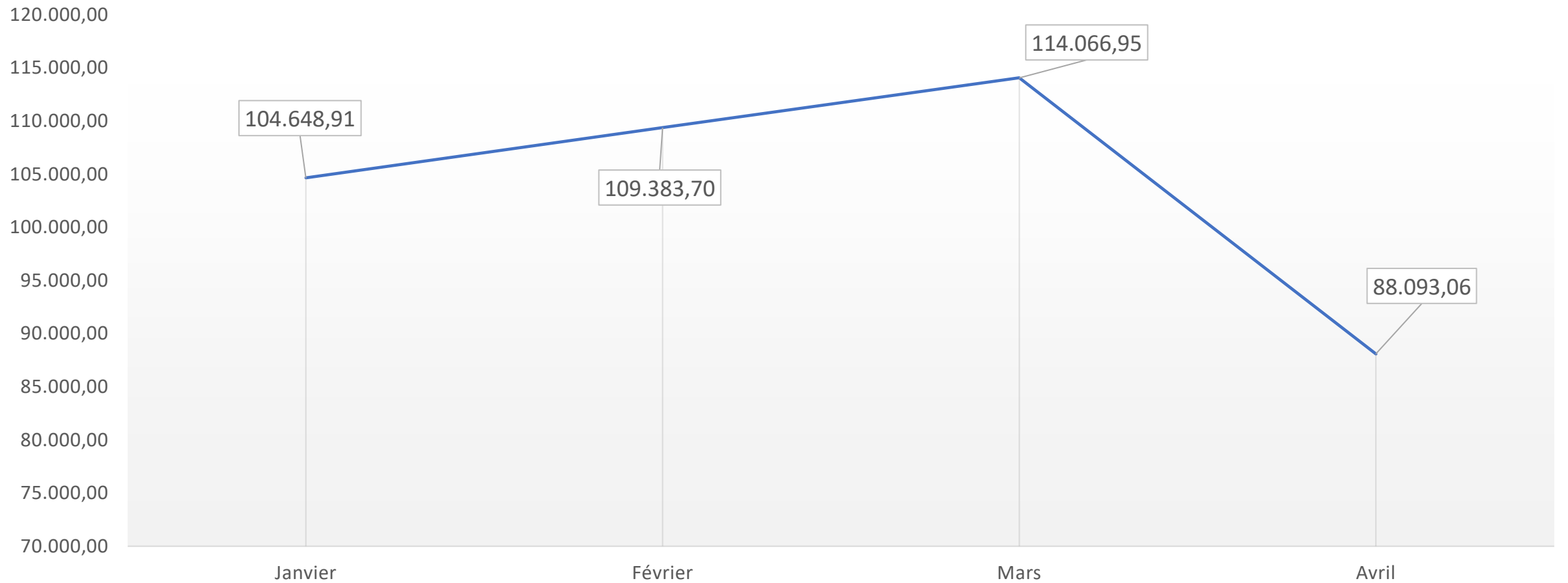
Evolution mensuelle des mouvements d'avions



Evolution mensuelle des passagers



Evolution mensuelle du fret (en tonnes)



Traitement des plaintes

- 97% des plaintes des 4 premiers mois de 2021 ont été traitées
- 97,5% des plaintes concernent l'aéroport de Liège et 2,5% des vols militaires ou des vols d'un autre aéroport
- 90% des plaintes traitées concernent des vols qui ont respecté les procédures en vigueur
 - 15 plaintes traitées concernent des trajectoires inhabituelles
 - 60 plaintes traitées concernent des vols avec dépassement des valeurs cibles au droit du réseau de sonomètres
- 86% des plaintes avec vols ciblés concernent des décollages en sens normal et 7% concernent des décollages en sens inverse

SOWAER

www.sowaer.be

Numéro gratuit : 0800/25 747

