



AU CŒUR

DES AÉROPORTS WALLONS

SOMMAIRE

RÉALISATION

> Rédaction : Sophie François
> Rédaction du Journal des Enfants : 081/24 89 86
> Courriel : redaction@lejde.be
> Site : www.lejde.be
> Mise en page : Olagil sprl

Charleroi, aéroport incontournable en Europe

2

Une ferme volante à l'aéroport !

5

À 6h, tout doit être prêt pour que les avions décollent !

3

Ils sont indispensables au fonctionnement de leur aéroport !

6/7

Liege Airport, premier aéroport cargo de Belgique

4

Un logiciel pour visualiser la trajectoire des avions

8

La Belgique, grâce à sa situation centrale en Europe, est un pays où de nombreuses compagnies aériennes se sont installées pour proposer des vols vers des destinations internationales. Notre petit pays compte donc cinq aéroports. Trois en Région flamande (à Ostende, Deurne et Zaventem, où se trouve le plus grand aéroport de Belgique) et deux en Région wallonne (à Charleroi et Liège).



En 1988, la Constitution belge (texte officiel qui fixe les règles de fonctionnement d'un pays) est modifiée et une nouvelle loi donne plus de compétences (pouvoirs) aux Communautés et aux Régions. C'est donc à cette époque que la Flandre et la Wallonie obtiennent la gestion des aéroports qui se trouvent sur leur territoire, à l'exception de l'aéroport

de Bruxelles National (situé à Zaventem) qui continue à dépendre de l'Etat fédéral (central, qui prend des décisions pour tous les Belges). Depuis lors, la Wallonie s'occupe de l'aéroport de Liège et celui de Charleroi-Bruxelles Sud.

décide de développer les aéroports de Charleroi et Liège de façon différente: le transport de passagers à Charleroi et le transport de marchandises (appelé transport de fret) à Liège. L'année suivante, la Wallonie décide de créer deux sociétés pour gérer le développement commercial des aéroports: la SAB à Liège (devenue Liege Airport s.a.) et BSCA (Brussels South Charleroi Airport) à Charleroi. Leur but ? Trouver des nouveaux clients pour l'aéroport. Encore aujourd'hui, ces deux sociétés tentent de trouver des moyens pour développer leur aéroport.

À l'époque, la Région wallonaise pose une question: comment développer les deux aéroports wallons sans qu'ils soient en concurrence (avoir le même but et donc être en compétition) ? Deux ans plus tard, en 1990, la Région

À L'ÉPOQUE, LA RÉGION WALLONNE SE POSE UNE QUESTION : COMMENT DÉVELOPPER LES DEUX AÉROPORTS WALLONS SANS QU'ILS SOIENT EN CONCURRENCE ?

L'aéroport de Liège a bien grandi depuis sa création. 300 000 personnes prennent l'avion chaque année à Liege Airport.

> La SOWAER

Une dizaine d'années après avoir acquis la gestion des aéroports, la Région wallonne crée une société qui a pour but "d'assurer la continuité de la stratégie en matière de développement économique et de développement durable" pour les deux aéroports wallons. Cela signifie

qu'elle est l'intermédiaire entre la Wallonie et les aéroports. Cette société, créée en 2001, est appelée SOWAER (SOCIÉTÉ Wallonne des AÉROports). Elle est notamment responsable de la construction des infrastructures aéroportuaires et des aides aux riverains.

La compagnie aérienne Ryanair propose 77 destinations au départ de l'aéroport de Charleroi.



Le développement des deux aéroports wallons a eu un impact positif sur les régions de Liège et Charleroi.



LES AÉROPORTS, CRÉATEURS D'EMPLOIS

Les aéroports de Liège et Charleroi ont un impact (effet) positif sur le développement économique de leur région. Au plus un aéroport grandit (en augmentant le nombre de passagers ou de marchandises transportés par exemple), au plus cela aura un impact sur la création d'emplois autour de l'aéroport. Il est donc important de préciser que les deux aéroports wallons ont permis de créer de nombreux emplois dans leur région respective. Car, à côté des emplois directement liés au fonctionnement de l'aéroport, il faut également tenir compte des emplois créés dans les nombreuses entreprises qui sont venues s'installer autour des aéroports (comme les hôtels ou les compagnies de location de véhicules). Dans une étude publiée en 2009, la Banque nationale estime que 14 551 emplois ont été créés grâce à l'activité des deux aéroports. La politique de la Wallonie consiste à faire des aéroports de Liège et Charleroi des pôles (des zones) de développement économique et de création d'emplois importants tout en préservant la qualité de vie des riverains (voisins). La SOWAER a donc pour but de développer les activités économiques à proximité des aéroports en tenant compte des nuisances sonores liées à l'atterrissage et au décollage des avions (voir page 8 de ce dossier).

LE CHIFFRE

> À Charleroi

22 728 : le nombre de passagers transportés en moyenne par jour en 2013 (contre 5 000 en 2006)

> À Liège

1 537 : le nombre de tonnes (1 tonne = 1 000 kg) de marchandises transportées en moyenne par jour en 2013 (contre 1 114 en 2006).

864 : le nombre de passagers transportés en moyenne par jour en 2013 (contre 645 en 2005).



CHARLEROI, AÉROPORT

INCONTOURNABLE EN EUROPE

En 2011, l'aéroport de Charleroi a fêté ses 20 ans d'existence. Depuis sa création, Brussels South Charleroi Airport n'a cessé de se développer et rencontre actuellement un réel succès auprès des passagers, notamment grâce à la compagnie aérienne Ryanair qui est venue s'implanter à Charleroi en 1997.

Les premières activités aériennes à Gosselies (où se trouve l'aéroport de Charleroi) datent de 1919. À l'époque, le roi Albert I^{er} inaugure la première école de pilotage belge sur le champ d'aviation de Gosselies, comme on l'appelle à l'époque. Pendant de nombreuses années, il servira principalement à l'industrie spécialisée dans l'aéronautique (milieu de l'aviation).

Après la Seconde Guerre mondiale, Gosselies est classé dans la catégorie des aérodromes publics et son exploitation est assurée par la Régie des voies aériennes (RVA) mais pendant des dizaines d'années, le seul aéroport de Belgique était Zaventem, l'aéroport national. C'est donc en 1991, avec la création de la société BSCA que les choses changent pour l'aéroport de Charleroi.

> L'arrivée de Ryanair, le début du succès

En 1997, Ryanair, une compagnie aérienne irlandaise spécialisée dans les vols low-cost (à bas



LE DÉVELOPPEMENT DE RYANAIR PERMETTRA À L'AÉROPORT DE PRENDRE UN RÉEL ENVOL PUISQUE 200 000 PERSONNES PRENDRONT L'AVION À CHARLEROI EN 1998.

Le nombre croissant de voyageurs a obligé l'aéroport de Charleroi à construire un nouveau terminal qui, à l'heure actuelle, accueille 6,8 millions de passagers par an.



prix), décide de proposer des vols depuis l'aéroport de Charleroi. Le 1^{er} mai de cette année-là, le premier vol de la compagnie relie Charleroi à Dublin (en Irlande). Le développement de Ryanair permettra à l'aéroport de prendre un réel envol puisque 200 000 personnes prendront l'avion à Charleroi en 1998.

Près de 15 ans plus tard, l'aéroport enregistre 6,8 millions de passagers par an. C'est 35 fois plus qu'à ses débuts. À l'heure actuelle, 109 destinations sont proposées au départ de l'aéroport de Charleroi par cinq compagnies aériennes : Ryanair, Jetairfly, Wizzair, Pegasus Airlines et Thomas Cook.

> Quatrième aéroport low-cost du monde

Selon le classement annuel World Airport Awards 2014, l'aéroport belge est, cette année encore, le 4^e meilleur aéroport low-cost du monde. Le podium de ce classement est monopolisé par trois aéroports européens, à Londres (1^{er} : London Stansted Airport; 3^e : Luton Airport) et à Berlin (2^e : Berlin Schönefeld Airport).

109 destinations sont proposées au départ de l'aéroport. Budapest (Hongrie), Milan (Italie) et Rome (Italie) composent le Top 3 des destinations de voyages au départ de BSCA en 2013.



L'ANNÉE

2005 : En 2005, 1,9 million de passagers fréquentent l'aéroport de Charleroi. Le terminal (endroit où les passagers passent les contrôles de douane et où ils patientent avant d'embarquer dans l'avion) devient trop petit pour gérer l'ensemble des passagers. La construction d'un nouveau terminal est lancée. Celui-ci sera inauguré par le prince Philippe le 28 janvier 2008.

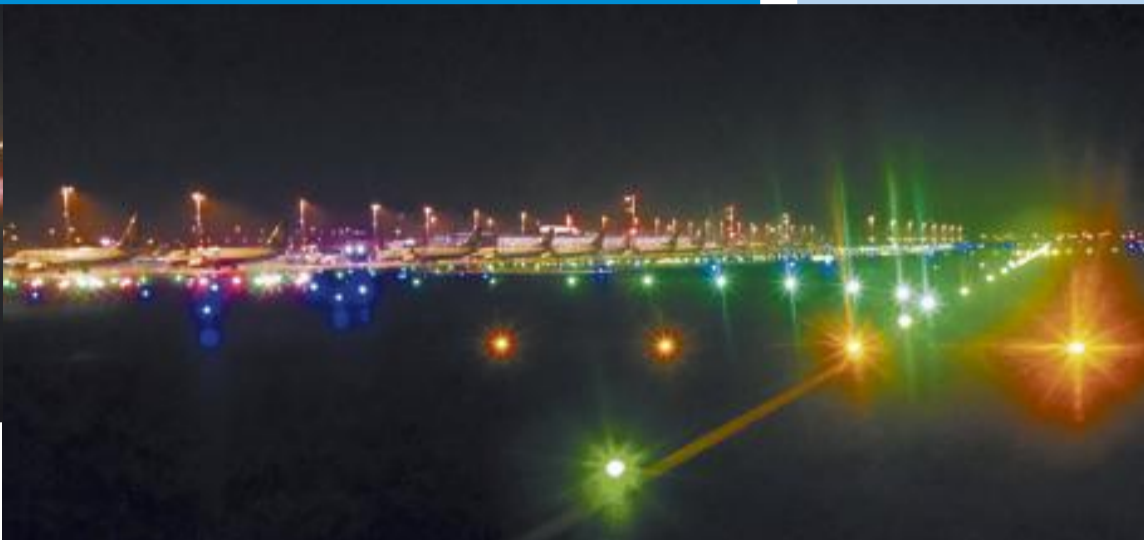
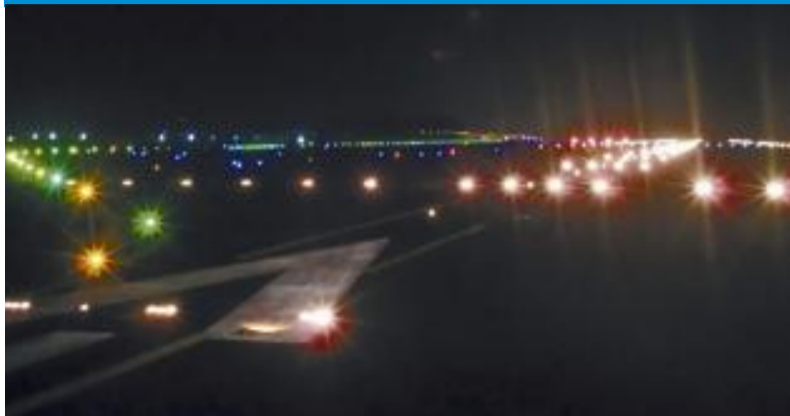
A Charleroi, les passagers débarquent directement sur le tarmac de l'aéroport



À 6H, TOUT DOIT ÊTRE PRÊT POUR QUE LES AVIONS DÉCOLLENT !

Il est 5h. Nous avons rendez-vous dans le hall du terminal de l'aéroport de Charleroi avec Martin Jonet, un des électriciens chargés du balisage des pistes de l'aéroport (aide visuelle pour aider les avions à décoller et atterrir). Direction le tarmac (voie de circulation et de stationnement des avions dans un aéroport) pour découvrir en quoi consiste son métier.

La piste de décollage vaut le coup d'œil. Tôt le matin, avant le premier décollage, les lampes qui balisent la piste font un joli tapis de couleurs.



Première étape pour pouvoir suivre Martin dans son travail : franchir les contrôles de sécurité de l'aéroport. Car même lorsque l'on passe par l'entrée réservée au personnel, il faut passer au détecteur. Appareil photo, sac, GSM... Tout doit passer aux rayons X pendant que l'on franchit le détecteur de métaux. Quelques minutes plus tard, après avoir présenté une carte d'identité, nous recevons un badge qui nous permet d'accéder aux pistes.

Martin nous explique: "Ce matin, j'ai été allumer les circuits électriques de la piste donc, toutes les petites lampes que vous voyez (voir photo), il faut aller dans une cabine électrique pour les allumer." On l'aura vite compris, le balisage des pistes est une mission très importante puisque ces lampes permettent aux pilotes de diriger l'avion sur la piste pour le décollage et l'atterrissage. Pour cela, Martin a commencé sa journée de travail à 4h30 du matin.

Une fois toutes les lampes allumées, il faut faire le tour de la piste pour vérifier qu'il n'y a

aucun problème dans le balisage car chaque type de lampe a une signification pour guider les avions. "Ici, toutes les lampes sont allumées, continue Martin. Mais, à 6h, quand la tour prendra le contrôle de la piste, elle choisira quelles lampes allumer pour diriger les avions lors du décollage ou de l'atterrissage."

Vers 5h30, le brouillard se lève. Martin sait qu'on va lui demander de passer en opération LVO (low visibility operation, qui signifie opération de faible visibilité). Il anticipe et réalise les vérifications nécessaires avant qu'on lui demande: "Lorsqu'il y a du brouillard, la visibilité pour

les avions n'est plus bonne et nous devons nous assurer que, même en cas de problème, le balisage des pistes fonctionnera toujours. Nous devons donc faire le test du groupe électrogène (qui fournira de l'électricité en cas de panne) car, en cas de problème, en 3 secondes (il n'y aura pas de coupure car c'est un groupe no-break, ce qui signifie: pas de coupure), le groupe pourrait devoir reprendre tous les réseaux électriques à sa charge."

Après tous les contrôles nécessaires, il est déjà 6h. Tout est prêt. La tour de contrôle est maintenant maître de la piste pour guider les avions tout au long de la journée. "À 6h05, le SPW (inspection de la Région wallonne) vient faire le tour de la piste pour vérifier que tout est

conforme et dès 6h30, les premiers avions vont pouvoir décoller", conclut Martin. En effet, on croise déjà les hôtesses de l'air et les passagers qui embarquent pour Tanger (Maroc). De la piste, on aperçoit aussi d'autres passagers et le personnel qui s'agitent à l'intérieur de l'aéroport. La

fourmière est réveillée mais la journée ne fait que commencer. Car près de 22 000 passagers défilent chaque jour sur le tarmac de l'aéroport et ce jusqu'à 23h, heure théorique du dernier atterrissage... Si tous les avions sont à l'heure!

PRÈS DE 22 000 PASSAGERS DÉFILENT CHAQUE JOUR SUR LE TARMAC DE L'AÉROPORT ET CE JUSQU'À 23H.



LES TRÉSORS ÉGARÉS À L'AÉROPORT

En 2013, plus de 4500 objets ont été perdus par leur propriétaire à l'aéroport de Charleroi. C'est le personnel du service Lost & Found (en français : perdu et trouvé) qui est chargé de ces objets perdus. "Sur les 4533 objets perdus en 2013, je dirais qu'environ 25 % ont retrouvé leur propriétaire (environ 1200)", explique Coline Massart, membre du service.

Les objets perdus

Voici le top 3 des objets perdus à Charleroi : 1. les cartes d'identité ou passeports, 2. les GSM, 3. les lunettes. À côté des objets perdus, il y a également les bagages égarés. En 2013, il y a eu 787 bagages qui ne sont pas arrivés en même temps que leur propriétaire à l'aéroport. "Généralement, les bagages sont retrouvés après quelques jours et livrés gratuitement à domicile. Nous préférons donc appeler ça des bagages en retard, que des bagages perdus...", continue l'employée du service Lost & Found.

Quand les bagages réservent des surprises...

Malgré tout, certains bagages ne retrouvent jamais leur propriétaire. Le personnel du service Lost & Found est alors chargé d'ouvrir les sacs et valises pour en encoder le contenu dans un ordinateur. Parfois, il a quelques surprises... Par exemple, un sac rempli de tortues (on peut d'ailleurs aller dire bonjour à une d'entre elles au parc Pairi Daiza) ou de centaines d'escargots vivants. Voici une anecdote vécue par Coline Massart : "Une dame est un jour venue me demander si je n'avais pas retrouvé son caméléon... Au début, j'ai pensé qu'elle parlait d'une peluche ou d'un petit jouet... J'ai ensuite compris qu'elle avait réellement voyagé dans l'avion avec un petit caméléon et qu'elle l'avait perdu dans l'aéroport en arrivant. La police et la douane l'ont recherché pendant une heure sans succès... Il a finalement été retrouvé quelques jours plus tard. L'animal exotique a également été donné à Pairi Daiza."



Les objets trouvés dans l'aéroport sont classés et étiquetés par le personnel du service Lost & Found.

C'est à partir de cabines électriques comme celles-ci que les électriciens allument le balisage des pistes.



L'aéroport de Liège est LE spécialiste du fret (transport de marchandises) en Belgique et est également reconnu au niveau européen. Bien que le transport de marchandises soit son cœur de métier, l'aéroport dispose également d'un terminal pour le transport des passagers.

Si 300 000 passagers se sont rendus l'an dernier à l'aéroport de Liège pour prendre l'avion, Liège Airport est, avant tout, spécialisé dans le transport de fret. On parle d'un aéroport «full cargo». «Cela signifie que les avions qui décollent ou atterrissent sur le tarmac de l'aéroport de Liège sont soit des avions passagers, soit des avions transportant des marchandises mais jamais les deux, contrairement à d'autres aéroports, explique Christian Delcourt, directeur de la communication de l'aéroport. Liège Airport est le 1er aéroport cargo de Belgique et le 8^e d'Europe». L'aéroport de Liège est donc classé devant Zaventem (le plus gros aéroport de Belgique, qui transporte à la fois des passagers et des marchandises) pour le transport de fret. Si l'on compare uniquement les aéroports full cargo, Liège grimpe même jusqu'à la troisième place du classement des aéroports européens.

> À Liège, c'est 24h/24

Contrairement à l'aéroport de Charleroi qui a des heures d'ouverture limitées (de 6h30 à 23h), l'aéroport de Liège fonctionne 24h/24. «C'est indispensable

lorsqu'on se spécialise dans le transport de fret, continue Christian Delcourt. Certains de nos clients ne peuvent pas se permettre d'attendre le lendemain pour transporter leurs marchandises. Les avions doivent donc voler la nuit.»

Dans le transport de marchandises, Liège s'est spécialisé dans plusieurs domaines. «Nous sommes par exemple reconnus dans le transport de colis inhabituels, hors format. Lorsqu'une turbine électrique de 40 tonnes (40 000 kg) doit être transportée, cela demande une organisation complexe mais nous sommes capables de la gérer.» Autres spécialités de l'aéroport: le transport d'animaux vivants, de marchandises périssables (comme des fleurs ou du poisson frais...) et d'éléments pharmaceutiques (les médicaments, vaccins, organes...).

>Un peu d'histoire

La naissance de l'aéroport de Liège est liée à la Première Guerre mondiale puisque c'est en 1914 qu'est créé un aéro-drome militaire qui sera réquisitionné par les Allemands pendant la guerre. En 1930, pour l'exposition internationale de Liège, on construit le premier terminal et on crée la première

ligne aérienne qui relie Bruxelles, Anvers et Liège. Toutefois, ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale, en 1945, que la Sabena, la compagnie aérienne belge, ouvre une ligne régulière entre Liège et Paris. En 1976, le terminal de Liège-Bierset est inauguré en même temps que l'ouverture de la ligne Liège-Gosselies-Londres.

Bien que l'aérodrome existe depuis 76 ans déjà, ce n'est qu'en 1990, avec la création de la SAB S.A. (Société de développement et de promotion de l'aéroport, qui deviendra Liège Airport en 2007), que le développement de l'aéroport de Liège commence réellement.



LA NAISSANCE DE L'AÉROPORT DE LIÈGE EST LIÉE À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE PUISQUE C'EST EN 1914 QU'EST CRÉÉ UN AÉRODROME MILITAIRE QUI SERA RÉQUISITIONNÉ PAR LES ALLEMANDS ...

Parfois, des animaux plus exotiques passent par l'aéroport de Liège comme ici, un kangourou.



L'AÉROPO

L'aéroport de Liège a pour les années à venir. Pour y

- Continuer à développer le cœur de volume de 1 million de tonnes (cont)
- Développer le transport de passage nal de Liège Airport peut accueillir
- De nombreuses entreprises sont ve disponibles. Dans le futur, Liège Air

Le transport de passagers n'est pas le métier principal de Liège Airport mais l'aéroport veut tout de même augmenter progressivement le nombre de voyageurs pour atteindre 800 000 passagers par an.



EN BREF

- En 1996**, Cargo Airlines (CAL), compagnie israélienne, devient le premier grand opérateur full cargo à s'installer à Liège.
- En 1998, le contrat avec TNT est signé et la société, spécialisée notamment dans la distribution de courrier, installe à Liège son centre de tri européen.
- En 2003**, les travaux de création du nouveau terminal passagers commencent. Ils seront terminés en 2005 et le nouveau terminal sera inauguré.
- En 2010**, la piste principale est allongée et passe de 3 237 à 3 700 m. Le but est de permettre aux gros avions de pouvoir atterrir et décoller depuis l'aéroport de Liège.



UNE FERME VOLANTE

À L'AÉROPORT !

gros avions cargo atterrissent à pour transporter des marchandises.



C'est en 2003 que le poste d'inspection frontalière (PIF) ouvre ses portes à l'aéroport de Liège. On l'appelle "The flyin' farm" (en français, la ferme volante). Son but ? Permettre le transport de marchandises d'origine animale ou végétale en provenance de l'étranger.

"Très régulièrement, quasiment tous les jours, plusieurs compagnies aériennes importent des fleurs en Europe via notre aéroport. Il y a également des fruits et légumes, par exemple, mais aussi des animaux vivants, explique Pierre-Yves Duchesne, Customer Service & Operations Manager à l'aéroport de Liège. Les compagnies aériennes transportent du périssable (qui ne se conserve pas) via

Liège Airport car c'est notre spécialité."

Sur une superficie de 1 574,87 m², le PIF est divisé en 4 zones :

- L'administration
- Les animaux vivants
- Les produits d'animaux destinés à la consommation humaine comme la viande, les filets de poisson, les homards vivants ou encore les produits laitiers.



Des contrôles sanitaires sont réalisés sur les animaux vivants qui arrivent à Liège

- Les produits d'animaux non destinés à la consommation humaine comme les farines animales par exemple.

de produits d'animaux est réduit au maximum tout en permettant des contrôles de qualité.

Lors de la visite, plusieurs chevaux islandais sont dans des box dans la « flyin' farm ». "En général, il y a entre 15 et 22 chevaux islandais. Ils sont petits et robustes et servent généralement pour l'amusement des enfants ou pour l'apprentissage. La plupart du temps, les chevaux qui arrivent à l'aéroport partiront en camion vers la France, l'Allemagne ou la Hollande, même si certains resteront en Belgique."

Des arrivages comme celui-ci, il y en a deux fois par semaine mais de temps à autre, ce sont des chevaux de compétition qui passent par l'aéroport de Liège. "Nous nous sommes également spécialisés dans le transport de chevaux de haute valeur. Ce sont généralement des chevaux de concours qui sont importés avant un concours et réimportés après. Par exemple, en février dernier, nous avons organisé un transport jusqu'à Hong Kong pour un événement équestre important. Plus de 60 chevaux sont partis vers l'Asie au départ de Liège (voir photos)."

> Le transport de chevaux

"En ce qui concerne les animaux vivants, ce sont principalement des chevaux qui transitent par le PIF mais ça peut également être des bovins ou de l'autre bétail. Parfois, ce sont des petits animaux mais c'est plus rare ou alors il peut s'agir de poissons d'ornement", continue Pierre-Yves Duchesne. Grâce à la « flyin' farm », le temps nécessaire aux contrôles sanitaires pour l'importation (entrée dans le pays d'une marchandise qui vient de l'étranger) d'animaux vivants ou

La "flyin' farm" est divisée en quatre zones en fonction du type de marchandises qui arrivent à l'aéroport

SI LIEGE AIRPORT MET SON BÂTIMENT À DISPOSITION DES IMPORTATEURS, C'EST À L'AFSCA DE RÉALISER LES CONTRÔLES SANITAIRES...."

PORT DE DEMAIN

but de continuer son développement dans arriver, plusieurs projets vont être mis en place :

métier de l'aéroport, c'est-à-dire, le transport de marchandises pour arriver à un (actuellement 600 000 tonnes actuellement).

rs pour arriver à 800 000 passagers par an (contre 300 000 actuellement). Le terminal jusqu'à 1,5 million de passagers par an.

enues s'installer aux alentours de l'aéroport. 300 hectares de terrain sont encore port aimerait continuer à attirer des entreprises autour de l'aéroport.

En février dernier, plusieurs chevaux se sont envolés vers Hong Kong depuis l'aéroport de Liège pour participer à une compétition équestre importante



UN PEU DE VOCABULAIRE...

- **Aéroport.** Ensemble des bâtiments et des équipements nécessaires au trafic aérien sur un aérodrome.
- **Aérodrome.** Terrain aménagé pour le décollage et l'atterrissage des avions.
- **Aéroport cargo.** Aéroport spécialisé dans le transport de marchandises. De nombreux aéroports s'occupent à la fois du transport de passagers et du transport de marchandises. Les marchandises peuvent alors être transportées dans la soute (compartiment d'un avion qui sert de dépôt, pour les bagages notamment) des avions passagers.
- **Aéroport full cargo.** Les avions qui atterrissent ou qui décollent d'un aéroport full cargo sont soit réservés au transport de passagers, soit au transport de marchandises mais il n'y a jamais les deux à bord d'un avion.
- **Terminal (ou aérogare).** Il s'agit de l'ensemble des bâtiments d'un aéroport réservés aux voyageurs et aux marchandises. Pour les passagers, il s'agit du lieu où ils doivent se rendre pour faire enregistrer leurs bagages, passer les contrôles de sécurité et enfin patienter avant de prendre leur avion.
- **Tarmac.** Voie de circulation et de stationnement des avions dans un aéroport.
- **Fret.** Synonymes : cargaison, charge, chargement, marchandise.
- **TNT** est une entreprise internationale spécialisée dans la distribution de courrier et de marchandises.

LES YEUX

ET LES OREILLES DE BSCA

Ils sont six et ce sont les yeux et les oreilles de l'aéroport de Charleroi. Ils sont au courant de tout ce qui se passe dans l'aéroport. On les appelle les Duty Managers. Interview.

Derek Allard, 40 ans, est Duty Manager à l'aéroport de Charleroi depuis 3 ans. Il nous parle de son métier.

> Derek Allard, pouvez-vous expliquer en quoi consiste votre métier?

À Charleroi, le Duty Manager est le responsable de l'aéroport qui représente la direction auprès des passagers. C'est un peu le chef d'orchestre qui fait en sorte que tous les services de l'aéroport travaillent ensemble. Nous avons une vue hélicoptère, une vue d'ensemble, sur tout ce qui se passe dans l'aéroport. Notre rôle: être au courant de tout, essayer de prévenir les problèmes, les anticiper et intervenir en cas de besoin.

> De quelles sortes de problèmes peut-il s'agir ?

Ça peut être des conflits avec certains passagers qui dégènerent mais aussi des décisions à prendre qui ne sont pas dans les procédures standards (normales). Imaginons un cas de grosse crise : la fermeture de l'aéroport. Là, notre rôle serait de prendre en charge la cellule de crise et coordonner la fermeture de l'aéroport. Dans un cas comme celui-là, nous devons aussi nous assurer de la transmission des informations aux services concernés ainsi qu'aux passagers.

> Quelle est votre intervention la plus fréquente ?

Ce qui pose le plus souvent problème, ce sont les retards

importants des avions ou les annulations. Lorsqu'un avion n'arrive pas à l'heure prévue ou lorsque le vol est annulé, certains passagers ont du mal à comprendre et à garder leur calme. On sera là pour gérer le problème et informer les passagers.

Quels sont les aspects positifs de votre métier ?

Ce qui est très gai, c'est qu'il faut connaître un peu tout ce qui se passe dans un aéroport. On est en relation avec tous les services donc il faut s'intéresser à tout. C'est très enrichissant.

> Faut-il faire des études particulières pour occuper ce poste ?

Il n'y a pas réellement d'études



LE DUTY MANAGER EST LE RESPONSABLE DE L'AÉROPORT QUI REPRÉSENTE LA DIRECTION AUPRÈS DES PASSAGERS.

Derek Allard et ses collègues ont une vue d'ensemble sur ce qui se passe à BSCA.

qui mènent à la fonction. Il faut connaître plusieurs langues dont le néerlandais et l'anglais mais il faut aussi avoir une certaine expérience en aéronautique (le secteur de l'aviation).



Les aéroports sont remplis de personnes qui exercent des métiers très différents. Certains métiers sont d'ailleurs surprenants.

CES MÉTIERS

QUI SORTENT DE L'ORDINAIRE

Il y a des métiers plus faciles à comprendre que d'autres... Lorsqu'on parle d'un pilote ou d'une hôtesse de l'air, on voit tout de suite de quoi il s'agit. Mais pour qu'un avion décolle, il faut bien plus que le personnel qui se trouve dans l'avion... Présentation de métiers indispensables au fonctionnement d'un aéroport.

> Pompier d'aéroport

Le pompier d'aéroport assure, par sa présence sur le terrain, un rôle de prévention contre les incendies. Il doit prendre les mesures qui s'imposent et réagir rapidement en cas d'accident ou d'incendie.

> Marshaller

Le Marshaller est responsable du guidage des avions et de l'utilisation du véhicule "Follow-Me" (en français, suis-moi) dans le but d'assurer le mouvement et le parking des avions en toute sécurité. Il se base sur les ins-

tructions de la tour de contrôle et des agents au sol.

> Contrôleur aérien

Le contrôleur aérien veille au contrôle et à la sécurité du trafic aérien (la circulation des avions dans le ciel) en gérant l'envoi d'informations concernant le trafic aérien dans un rayon géographique déterminé. Il organise donc la circulation des

> Météorologue aéronautique

Le météorologue est chargé de renseigner les compagnies aériennes sur les conditions météorologiques en vol et à l'aéroport. Avec le contrôleur aérien, il fournit des informations précises et surtout indispensables au bon déroulement des vols.

LE CONTRÔLEUR AÉRIEN VEILLE AU CONTRÔLE ET À LA SÉCURITÉ DU TRAFIC AÉRIEN.

ILS SONT INDISPENSABLES

AU FONCTIONNEMENT

DE LEUR AÉROPORT !



L'AGENT DE PISTE

> Prénom : Azzedine > Nom : Chatir > Âge : 40 ans > Fonction : Agent de piste depuis 13 ans (depuis 5 ans à BSCA)

Azzedine est le superviseur (responsable) des agents de piste ou bagagistes de l'aéroport de Charleroi. Ils sont environ 130 à occuper cette fonction à BSCA. "L'agent de piste est principalement chargé du chargement et du déchargement des bagages dans la soute de l'avion, mais ce n'est pas tout! On s'occupe aussi du tri des bagages, de dégivrer les avions, de vidanger les eaux...", explique Azzedine. Le travail d'équipe est très important pour ce métier. L'agent de piste doit avoir

une bonne condition physique car les bagages peuvent atteindre 30 kilos.

Le "plus" : "C'est un travail varié. On ne fait jamais la même chose. On a des grosses responsabilités et donc la fierté d'accomplir ce travail."

Le "moins" : "C'est un travail en extérieur donc l'hiver quand il fait froid ou l'été quand il fait chaud, on est dehors. Qu'il y ait du soleil ou qu'il pleuve... C'est aussi un métier physique car il faut porter de nombreux bagages qui peuvent être lourds", conclut-il.



AVITAILLEUR

> Prénom : Michael > Nom : Giordano > Âge : 29 ans > Fonction : Avitailleur (service carburant) à l'aéroport de Charleroi depuis 2005. Travaille depuis 2001 pour BSCA.

Par tous les temps, Michael et ses 22 collègues s'occupent de faire le plein des avions en carburant. Ils exercent donc leur métier à l'extérieur. "Nous travaillons pour l'aéroport et pas pour une compagnie aérienne donc nous faisons le plein de tous les avions qui atterrissent sur le tarmac de Charleroi. Nous devons aussi effectuer des tests afin de voir si le carburant est conforme aux normes. Notre mission est d'assurer un départ en toute sécurité pour les avions", explique-t-il.

Le "plus" : "Nous travaillons dehors donc, quand il fait beau, c'est agréable. Nous faisons aussi beaucoup de tâches différentes donc on a toujours des choses à apprendre sur la fonction".

Le "moins" : "Nous sommes amenés à devoir circuler sur les pistes en présence des avions. C'est donc un métier dangereux qui demande beaucoup d'attention par rapport à la sécurité."



ÉLECTROMÉCANICIEN

> Prénom : Franco > Nom : Squatrito > Âge : 42 ans
> Fonction : Électromécanicien depuis 17 ans à l'aéroport de Liège.

Franco et ses 5 collègues ont pour mission de faire la maintenance (la surveillance) de tout le système électrique de l'aéroport. Ils interviennent aussi bien pour changer une ampoule que sur les systèmes électriques haute tension (courant électrique très fort). "Notre mission est de maintenir les installations électriques en bon état donc nous faisons principalement du dépannage. On travaille sous la pluie, sous la neige ou sous le soleil. Nous sommes dehors toute l'année.", explique Franco.

Le "plus" : "C'est un métier très polyvalent et varié et qui est toujours en évolution car il y a toujours de nouveaux types d'installations sur lesquelles on est susceptible de travailler."

Le "moins" : "On travaille avec de la haute tension donc c'est un métier dangereux. On touche à tout, on a des horaires spéciaux donc il faut être conscient du danger."



FLIGHT PLANNER

Prénom : François-Xavier > Nom : Gilles
> Âge : 43 ans > Fonction : Responsable des Flight planners (en français, planificateur de vol) à l'aéroport de Liège, travaille depuis 14 ans dans ce service.

Le Flight planner est chargé d'enregistrer tous les jours les informations des avions qui quittent l'aéroport mais aussi de ceux qui arrivent à Liège. "Nous enregistrons tous les mouvements aériens sur l'aéroport et nous transmettons les informations à différents services (douane, police, passagers...) mais nous nous occupons également de faire les prévisions des horaires pour les compagnies aériennes en fonction des plans de vol. C'est également notre service qui s'occupe de l'affichage (des retards par exemple) dans l'aéroport", explique François-Xavier.

Le "plus" : "C'est un métier rempli d'action avec beaucoup d'adrénaline (de stress, de pression, d'excitation)"

Le "moins" : "Il faut être assez flexible par rapport aux horaires de travail puisque c'est un travail à pauses (où des équipes se relayent au cours de la journée pour assurer un service continu). Il faut donc parfois commencer tôt ou finir tard."



AGENT CHECK-IN

Prénom : Valentina > Nom : Garofano > Âge : 34 ans > Fonction : Formatrice pour les agents check-in (en français, enregistrement), travaille depuis 14 ans à l'aéroport de Charleroi.

"Le métier de l'agent check-in consiste principalement à enregistrer les passagers et leurs bagages. L'agent check-in procède également à l'embarquement et au débarquement des passagers", explique Valentina. Cette fonction nécessite de la rapidité, de l'efficacité et une bonne maîtrise des langues étrangères (anglais, néerlandais). Ils sont 130 à exercer cette fonction à l'aéroport de Charleroi.

Le "plus" : "L'agent check-in est en contact avec les passagers. Il voit des gens différents tous les jours, est en contact avec des passagers de cultures différentes. C'est un métier qui bouge assez bien. Une journée ne sera jamais l'autre."

Le "moins" : "Les horaires sont calqués sur le rythme des avions, donc c'est très tôt le matin et très tard le soir. Les agents doivent rester jusqu'au retour du dernier avion. Lorsqu'il y a des retards, les journées peuvent être longues."



UN LOGICIEL POUR VISUALISER LA TRAJECTOIRE DES AVIONS

Un avion, lorsqu'il décolle ou atterrit, est obligé de survoler des zones habitées et cela provoque des nuisances sonores (des bruits dérangeants) pour les riverains. La Société wallonne des aéroports utilise un logiciel (programme sur ordinateur) qui permet de mesurer le bruit et visualiser les trajectoires des avions pour informer les personnes qui habitent près d'un aéroport.

Des sonomètres fixes sont placés autour des aéroports pour permettre des mesures du bruit des avions.

Stéphane Cherton travaille pour la SOWAER. Il utilise quotidiennement le logiciel DIAPASON (Dispositif d'Information et d'Analyse des Procédures Aéronautiques et SONores). Ce logiciel permet de visualiser sur ordinateur les trajectoires réelles des avions autour des aéroports et l'impact sonore (le bruit) qui leur est associé.

> M. Cherton, pouvez-vous nous parler de ce logiciel ?

Le logiciel DIAPASON permet d'analyser 4 types de données : les niveaux de bruit émis par les avions survolant des zones habitées proches des aéroports, les informations sur les vols qui décollent ou atterrissent dans les aéroports (l'heure d'arrivée, de départ, la destination, le modèle de l'avion, la compagnie aérienne etc.), les trajectoires empruntées par les avions et la météo.

Lorsque l'on combine toutes ces données, on peut analyser avec précision l'impact sonore des mouvements des avions

sur l'environnement autour des aéroports.

> À quoi cela sert-il ?

Le logiciel DIAPASON permet notamment d'informer les communes et les personnes qui habitent tout près d'un aéroport. Si une personne veut des informations sur les trajectoires des avions ou sur le bruit engendré, elle peut nous contacter et nous analysons la situation avec elle.

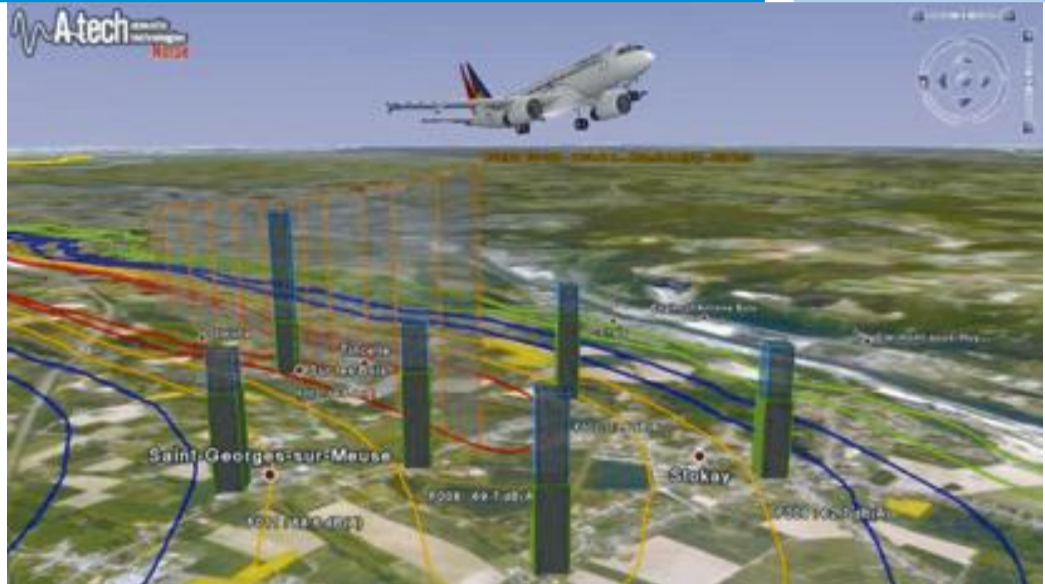
Nous transmettons également nos informations à l'ACNAW (Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires

en Région Wallonne), un organisme indépendant qui contrôle le bruit lié aux aéroports, et à la Région wallonne. Nous informons donc sur le bruit produit par les avions

mais le logiciel permet également de vérifier que le bruit réellement entendu à un endroit correspond à la théorie, la norme fixée.

> Comment cela est-il possible ?

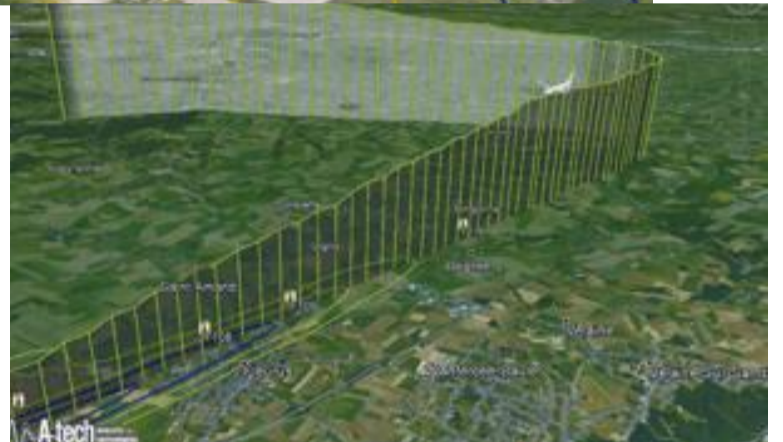
Des sonomètres (appareils qui mesurent le bruit) sont installés



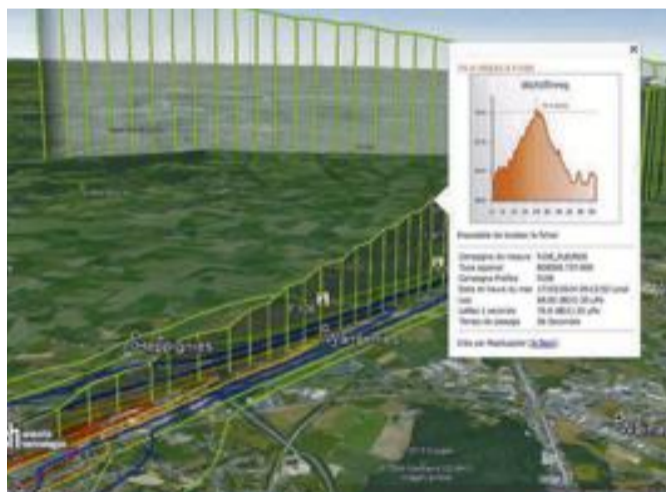
IL Y A 32 SONOMÈTRES FIXES - 16 À LIÈGE ET 16 À CHARLEROI - ET DES SONOMÈTRES MOBILES.

autour des deux aéroports wallons. Il y a 32 sonomètres fixes - 16 à Liège et 16 à Charleroi - et des sonomètres mobiles. En temps réel, ces sonomètres enregistrent les bruits causés par les avions. La mesure du bruit enregistré par ces appareils nous permettra de dire si l'avion dépassait ou non la valeur cible (valeur de bruit à ne pas dépasser).

Les données enregistrées par les sonomètres sont utilisées par la suite pour mettre en place des mesures qui permettent de réduire les nuisances de l'aéroport pour les riverains. On se rend compte que, d'année en année, le bruit généré par les avions a tendance à diminuer grâce aux évolutions technologiques des nouveaux avions dont les moteurs sont moins bruyants.



Le logiciel DIAPASON permet de visualiser précisément la trajectoire des avions. On peut savoir de quel vol il s'agit ainsi que l'heure à laquelle il a survolé un lieu précis.



Les informations du logiciel sont utilisées pour informer les riverains mais aussi les autorités communales par exemple.

LES NUMÉROS UTILES

Chaque localisation est concernée de manière différente par les nuisances d'un aéroport. Il faut donc apporter des réponses personnalisées aux questions des riverains. Pour toute question sur les bruits générés par les aéroports, il est possible de se renseigner auprès de la SOWAER. Deux numéros gratuits sont mis en place pour aider les riverains.

Pour Liège : 0800 25 747 ; pour Charleroi : 0800 90 111.



LE BIEN-ÊTRE DES RIVERAINS

Des mesures d'accompagnement sont mises en place pour aider les personnes qui habitent près d'un aéroport. C'est la SOWAER qui gère ces différentes mesures.

Les mesures proposées par la SOWAER ont pour but d'accompagner et encadrer le développement des aéroports wallons. Des zones sont définies autour des aéroports de Liège et Charleroi pour délimiter les lieux d'habitation qui peuvent bénéficier des mesures de la Région wallonne. Concrètement, on peut retrouver deux cas de figure principaux :

- Pour les habitations les plus proches de l'aéroport : les riverains ont la possibilité de vendre leur habitation à la SOWAER ou de la faire insonoriser (travaux qui permettent de diminuer le bruit perçu dans la maison). Les travaux d'insonorisation doivent permettre d'atteindre un résultat sonore qui tient compte des recommandations de l'OMS (Organisation mondiale de la santé).
- Pour les habitations plus lointaines : la SOWAER propose exclusivement des mesures d'insonorisation (isolation pour limiter le bruit) des maisons.

Lors de l'atterrissage, comme ici à Charleroi, les avions survolent des zones habitées. Le bruit peut être dérangeant pour les riverains.

