

# Prendre l'avion de Charleroi à Liège ?



► Dès le 1<sup>er</sup> novembre, six fois par semaine, notre région aura son vol Charleroi-Liège, soit une distance de 84 kilomètres en Boeing 737-400. Soit un record de lâcher de CO<sub>2</sub> pour une si petite distance à l'heure du Protocole de Kyoto !

**Pierre OZER et Dominique PERRIN**

Chercheur au département des Sciences et Gestion de l'Environnement, Université de Liège et chercheur à la Faculté universitaire des Sciences agronomiques de Gembloux

Sous le titre "Excellente nouvelle pour la communauté marocaine et les amateurs de soleil", la nouvelle a été annoncée haut et fort à la mi-septembre: "Au terme de négociations fructueuses avec les directions des aéroports de Charleroi Bruxelles Sud et Liège, la compagnie aérienne Jet4you a décidé, dès le 1<sup>er</sup> novembre 2006, de lancer trois vols hebdomadaires vers Casablanca à partir de 18€ tous frais compris".

Vous avez bien lu. Il en coûtera moins de faire Charleroi-Casablanca en avion que de faire Charleroi-Liège en train (première classe) pour les privilégiés qui bénéficieront de ce prix d'appel. Pourquoi donc comparer Casablanca et Liège? Simple: car l'avion reliera bien Charleroi à Liège, puis Liège à la capitale économique du Maroc. En d'autres termes, six fois par semaine, notre région aura son vol Charleroi-Liège, soit une distance de 84 kilomètres. Un record de très courte distance, sinon mondial, au moins européen...

Et si cela répond directement à une forte demande d'une clientèle sans cesse croissante, on peut se demander quel est le

coût environnemental de la mise en place d'une telle liaison opérée par un Boeing 737-400.

En effet, cela fait maintenant des années que, suite au réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre, nous nous interrogeons sur le devenir de la planète et de ses six milliards d'individus. Et pour cause, les conséquences se font déjà ressentir. Chez nous, cela se traduit par des canicules toujours plus sévères et plus longues ainsi que par des événements pluviométriques toujours plus intenses. Sous d'autres latitudes, ce sont des dizaines de millions de personnes qui doivent déjà quitter leurs terres à cause de persistantes sécheresses ou d'inondations catastrophiques. Et, aux dires des travaux scientifiques les plus récents, ce n'est jamais qu'un début.

Et nous, dans tout cela, nous avons l'audace d'autoriser, non sans fierté, ce vol très courte distance qui dégagera plus de 33 tonnes de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère par semaine (la phase de décollage constitue une phase particulièrement polluante, qui sera répétée sur les deux aéroports en l'es-

pace d'une heure).

Mesdames, Messieurs, veuillez attacher vos ceintures, rien qu'en termes d'émissions hebdomadaires de CO<sub>2</sub>, ce vol extra-courte distance correspond à l'équivalent de ce qu'émet une automobile en parcourant 207 000 kilomètres, plus de cinq fois le tour du monde!

Mais également l'équivalent des émissions hebdomadaires de CO<sub>2</sub> d'une soixantaine de ménages belges ou encore de 55 000 Congolais! Soit aussi l'équivalent de ce qu'émet une éolienne de la dernière génération implantée à Perwez permet d'éviter chaque semaine en matière d'émission de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Toujours à titre de comparaison, sur un an, cet avion effectuant la liaison Charleroi-Liège émettra autant de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère que 250 navetteurs effectuant quotidiennement la liaison Liège-Bruxelles-Liège au volant de leur propre véhicule.

Et ceci ne tient évidemment pas compte des incontournables nuisances sonores. Ainsi, pour ce qui est des vols destinés au transport de passagers, l'aéroport de Liège-Bierset connaîtra six nouveaux atterrissages ou décollages réguliers par semaine après 19h30.

Or, à l'heure actuelle, les émissions de gaz à effet de serre issus du transport aé-

rien ne sont pas comptabilisées dans les bilans des pays ayant ratifié le Protocole de Kyoto. Et c'est bien là que réside le problème. Les efforts à réaliser dans ce domaine ne semblent donc pas prioritaires à l'échelle mondiale.

Peu de pays prennent des mesures pour limiter le transport aérien et ses nuisances environnementales, et l'organisation

LES ÉMISSIONS  
HEBDOMADAIRES DE CO<sub>2</sub>  
DE CE VOL SONT  
L'ÉQUIVALENT DE CE  
QU'UNE ÉOLIENNE  
DERNIÈRE GÉNÉRATION  
IMPLANTÉE À PERWEZ  
PERMET D'ÉVITER  
CHAQUE SEMAINE EN  
MATIÈRE D'ÉMISSION DE  
GAZ À EFFET DE SERRE  
DANS L'ATMOSPHÈRE

internationale de l'aviation civile (ICAO) rechigne à s'engager dans un objectif contraignant. C'est pourtant le secteur qui connaît la plus forte croissance au cours de ces dernières années en termes d'émission de polluants atmosphériques.

Alors que nous savons que la modération individuelle (promotion du covoiturage et de l'utilisation des transports en commun) et l'adoption de politiques et mesures proactives en termes d'environnement

(primes et incitants fiscaux à l'isolation des bâtiments, encouragement à l'utilisation de sources d'énergie renouvelable...) incitant la population à lutter contre les changements climatiques et assurer un système de transport durable permettent déjà certaines avancées significatives dans le domaine de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, une liaison aéroportée Charleroi-Liège est-elle bien justifiée? ■