

Charleroi, le 14 mars 2007

---

## COMMUNIQUE DE PRESSE

---

### **Adopter la solution Nord pour la future gare SNCB de l'Aéroport de Charleroi Bruxelles Sud ? La SNCB incapable de trancher la question !**

Pour le Député Olivier CHASTEL, il est grand temps d'avancer sur le projet de la future gare de l'Aéroport de Charleroi Bruxelles Sud. C'est pourquoi il a interpellé le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques.

Si l'implantation d'une gare à proximité de cet aéroport (où le nombre de passagers est en constante augmentation) apparaît aujourd'hui comme une nécessité, le lieu de son implantation fait toujours l'objet de nombreux débats. Deux options sont avancées : l'une au Nord de l'Autoroute de Wallonie et l'autre au Sud de cet axe, dans l'Aéropole qui jouxte l'aéroport.

Olivier CHASTEL a fait part de sa réflexion au Secrétaire d'Etat. Pourtant, pour le Député, le choix est simple. L'implantation Nord en bordure de l'E42 offre, en effet, le plus grand nombre d'avantages aussi bien en termes de multifonctionnalité que de coût.

Tout d'abord, l'espace en bordure Nord de l'E42 est plus abondant et plus approprié pour l'aménagement d'un parking et d'une navette people-mover d'un kilomètre entre la aérogare et l'aéroport. Ensuite, le coût financier global de la réalisation de la solution « Nord », comparé à l'option « Sud » et tenant compte des coûts comparés d'aménagements des raccordements ferrés nécessaires à la gare, apparaît clairement moins élevé. Les avantages financiers de la solution « Nord » sont liés à la non-nécessité de construire par excavations souterraines tous les prolongements ferrés de la gare (technique coûteuse) et à la non-nécessité d'exproprier certaines entreprises pourvoyeuses d'emplois (présentes sur la partie sud, dans le zoning d'Heppignies et sur l'Aéropole). Ce second aspect rend également la solution « Nord » moins lourde administrativement. De plus, l'implantation au Nord de l'E42 offre des potentialités supérieures de conception architecturale, tant au plan quantitatif que qualitatif. Enfin, la solution « Nord » permet d'intégrer, à moindre coût et dans des délais de réalisation plus raisonnables, d'autres aménagements tels qu'une nouvelle dorsale ferroviaire wallonne, de nouvelles zones d'accueil d'entreprises ou encore la liaison entre la nouvelle gare et les deux autres lignes existantes (la L.140 Charleroi-Fleurus-Ottignes et la L.124 Charleroi-Bruxelles).

Dans sa réponse, le Secrétaire d'Etat a fait le point sur l'état d'avancement du dossier et des études menées par Infrabel quant aux différentes options de gare.

Le choix d'une gare située au nord de l'autoroute serait, selon le Secrétaire d'Etat, moins coûteux, mais pose le problème d'une desserte qui soit suffisamment attractive, et présente le désavantage que les voyageurs devraient encore prendre un autre moyen de transport pour parcourir la distance qui sépare cette gare de l'aéroport même.

« Dès lors, d'autres solutions sont envisagées, entraînant une implantation plus proche de l'aéroport, au Sud de l'autoroute. Il est apparu que ces options seront plus coûteuses au niveau de l'investissement initial », précise Monsieur TUYBENS.

Et le Secrétaire d'Etat d'ajouter : « force est de constater que le problème est assez complexe. A l'heure actuelle, je ne dispose pas d'un dossier complet qui me permet d'opérer un choix définitif. Les comités de direction de la SNCB et d'Infrabel ont décidé tout récemment de procéder ensemble à une étude approfondie, à l'aide d'un bureau externe. Cette étude devrait nous permettre de voir plus clair dans les coûts et les avantages de chaque option. »

Olivier CHASTEL s'est dit consterné par la réponse de la SNCB. Après des mois (... des années) d'études internes et de tergiversations, la SNCB se déclare aujourd'hui incapable de trancher la question et va faire appel à un bureau d'études externe.

« Consternante attitude » et « mauvaise volonté dommageable à toute la région de Charleroi » s'est exclamé Olivier CHASTEL.