

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège du 17 décembre 2020

Présents :

Invité :

- Monsieur **Benjamin DISTECHE**, conseiller juridique à la SOWAER

Membres :

- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- 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 **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 **Etienne CARTUYVELS**, représentant effectif de la commune de Faimés
- Madame **Carole NACHTERGAELE**, représentant suppléante de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher
- Madame **Bojana VISIC**, représentante effective de la commune d'Herstal
- Monsieur **Emmanuel LIBERT**, représentant suppléant de la commune de Juprelle
- Monsieur **Joseph SIMONE**, représentant effectif de la commune d'Oupeye
-
- Monsieur **Salvatore FALCONE**, représentant effectif de la commune de Grâce-Hollogne
- Monsieur **Vincent LESAGE**, représentant effectif de la commune de Liège
- Monsieur **Francis DEJON**, représentant effectif de la commune de Saint-Georges-s/Meuse
- Monsieur **Hubert JONET**, représentant effectif de la commune de Verlaine
- Monsieur **Philippe MORDANT**, vice-président et représentant effectif de la commune de Donceel
- Madame **Gisèle MAGNO**, secrétaire du Comité, SOWAER-Environnement Liège

Excusés :

- Madame **Géraldine DESILLE**, représentante effective du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- Monsieur **Thibaud SMOLDERS**, représentant effectif de la commune d'Awans
- Monsieur **François LEJEUNE**, représentant suppléant de la commune d'Awans
- Madame **Sophie THEMONT**, représentante effective de la commune de Flémalle
- Madame **Isabelle SIMONIS**, représentante suppléante de la commune de Flémalle
- Monsieur **Johan ANCIA**, président et représentant effectif de la commune d'Engis
- Madame **Valérie HIANCE**, représentante effective de la commune de Bassenge
- Monsieur **Jean-François RAVONE**, représentant effectif de la commune de Villers-le-Bouillet

Absent(s) :



Aucun.

Début de la réunion : 14h15.

Au vu des nouvelles mesures sanitaires liées au COVID-19, la réunion s'est déroulée à distance via Microsoft Teams.

Madame HIANCE n'a pu se connecter à Microsoft Teams.

Monsieur ANCIA qui s'excuse de ne pouvoir participer au présent Comité. Monsieur MORDANT préside la réunion en lieu et place du président.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du 19 octobre 2020

Le procès-verbal est approuvé à l'unanimité par le Comité.

2. Etat des dossiers en cours

Le président donne la parole à Monsieur JACQUET pour la présentation des points 4.1 et 4.2 et à Monsieur de VILLENFAGNE et Monsieur LEMERCINIER pour la présentation du point 4.3.

2.1. Allongement de la piste de contingence

Monsieur DISTECHE présente l'état d'avancement du dossier (présentation jointe en annexe).

Questions et remarques relatives à ce point :

- Monsieur PHILIPPIN souhaite savoir si le réseau de sonomètres fixes (3 du côté d'Awans et 13 du côté de Saint-Georges) a été réexaminé dans le cadre de l'étude d'incidence. Il rappelle que les vols en sens inversé sont passés de 10 à 30 % ces dernières années.

Monsieur DISTECHE précise qu'une campagne de bruit a été réalisée dans le cadre de l'étude d'incidences et que les points de mesures ont été définis en concertation avec l'ACNAW en fonction de l'impact potentiel de l'utilisation de la piste de contingence. Des modélisations ont également été réalisées et permettent de conclure à l'absence de différence significative avec la situation sans allongement. Le bureau d'études fait toutefois plusieurs recommandations en la matière dont l'ajout d'un sonomètre côté Bierset.

- Monsieur PHILIPPIN souhaite savoir si l'on peut avoir accès au contenu de cette étude d'incidence.

Monsieur THISQUEN rappelle que l'étude n'est pas encore finalisée et que Liège Airport prendra sa décision quant au dépôt du permis. Ce n'est qu'à partir de ce moment que l'étude sera soumise à enquête publique et que le contenu pourra être consulté. La présente présentation permet aux membres du Comité de connaître en primeur les résultats de cette étude, ceux-ci n'étant pas encore officiels.

- Monsieur FALCONE souhaite savoir si l'étude d'incidence aborde la problématique des chantiers, du charroi, ...

Monsieur DISTECHE confirme que ce point fait l'objet un chapitre dans l'étude d'incidence. Cette dernière émet une série de recommandations à ce sujet (bâchage, signalisation sortie autoroute, ...) notamment inspirées du projet d'allongement de piste de l'aéroport de Charleroi pour en réduire les effets négatifs.

- Monsieur FALCONE demande si la piste principale va être renouvelée.

Monsieur DISTECHE rappelle que la rénovation de la piste principale n'est pas l'objet de l'étude d'incidences présentée mais confirme que ces travaux devront effectivement avoir lieu. A supposer que la piste de contingence soit allongée, ils sont actuellement prévus après cet allongement.

- Monsieur MORDANT souhaite savoir si le planning annoncé dans la présentation pourra être respecté.

Monsieur DISTECHE précise qu'il s'agit d'un planning indicatif et raisonnablement optimiste. Plusieurs facteurs risquent de le faire évoluer (commande du projet d'allongement par LIEGE AIRPORT, disponibilité des terres pour le comblement, etc.).

2.2. Renouvellement du permis environnement

Monsieur JACQUET présente l'état d'avancement du dossier.

La réalisation de l'étude d'incidence a été confiée au bureau ARIES.

La date retenue pour la réunion d'information au public (RIP) est le 3 février 2021 en soirée. Au vu de la situation sanitaire actuelle, deux scénarios ont été envisagés, à savoir une réunion en présentielle ou une réunion en visioconférence. Plusieurs jours seront octroyés aux riverains pour faire part de leurs remarques.

Le fonctionnaire technique de l'urbanisme a été sollicité quant aux communes concernées par cette étude. Liège Airport a demandé à élargir le nombre de communes au-delà de celles concernées par les zones du PDLT et ce, suite aux décisions prises par le Gouvernement wallon en date du 8 octobre 2020. Cette demande est actuellement à l'examen. Dans l'état actuel du dossier, on se dirige vers une demande de permis unique et non plus vers un permis environnement.

Questions et remarques relatives à ce point :

- Monsieur FALCONE demande quand la date de la RIP sera confirmée.

Monsieur JACQUET indique que la date sera confirmée après le retour du fonctionnaire technique.

- Monsieur JAVAUX attire l'attention de Monsieur JACQUET sur les citoyens non connectés qui ne seraient pas en mesure de participer à une visioconférence. Ce point pourrait être

considéré comme un vice de forme. Il serait utile de mettre une salle avec des ordinateurs à la disposition de ces citoyens.

Monsieur JACQUET précise que l'organisation de RIP en visioconférence est règlementée par un arrêté. Liège Airport envisage de mettre à disposition le terminal pour y accueillir les citoyens non connectés.

2.3 Plaintes des riverains pour nuisances sonores

Monsieur de VILLENFAGNE propose de faire le point sur les plaintes enregistrées à la SOWAER à chaque Comité d'accompagnement.

Le mois de novembre 2020 a été un mois exceptionnel puisque l'aéroport a battu le record de tonnage transporté, à savoir plus d'un million de tonnes transportées.

Pour rappel, Liège Airport a été désigné par l'OMS comme hub européen pour le transport de matériel médical. Par ailleurs, l'e-commerce est actuellement en plein développement.

Ce développement de l'aéroport a des conséquences au niveau de son utilisation. Ainsi, on constate une augmentation d'avions de type « gros porteur ». Ces avions sont plus perceptibles par les riverains puisque plus visibles et plus bruyants.

64 plaintes ont été enregistrées en novembre dernier. Elles émanent de 31 riverains dont 1 riverain a émis 28 plaintes. Sur ces 64 plaintes, 61 plaintes portent sur le bruit et 3 plaintes portent sur d'autres motifs. Il ressort des plaintes relatives au bruit que les riverains perçoivent une augmentation des nuisances sonores et des vols. Celles-ci concernent surtout les vols de nuit. Une seule plainte porte sur un vol en sens inversé. Il est à noter que le mois de novembre enregistre 7% de vol en sens inversé, soit un chiffre relativement bas.

Questions et remarques relatives à ce point :

- Monsieur MORDANT souhaite savoir si les plaintes peuvent être localisées par rapport aux communes.

Monsieur de VILLENFAGNE le lui confirme.

- Monsieur MORDANT précise qu'il reçoit plus de plaintes que le nombre enregistré à la SOWAER. Tous les riverains ne se rendent pas nécessairement à la SOWAER pour se plaindre.

Monsieur de VILLENFAGNE précise qu'à côté des plaintes reçues au service, 369 demandes d'informations ont été enregistrées à la SOWAER pour le mois de novembre. Il rappelle qu'un outil permettant de visualiser la trajectoire des avions est accessible sur le site de la SOWAER. Il permet à tous riverains de rejouer le passage de l'avion qui les a dérangés. La SOWAER reste bien entendu à la disposition des riverains pour toute information complémentaire sur des situations particulières.

- Monsieur CARTUYVELS remercie Madame MAGNO pour sa disponibilité pour répondre aux riverains. Il souhaite savoir pourquoi les riverains sont d'avantage dérangés la journée qu'auparavant. Ils doivent interrompre leur conversation durant le passage des avions. Nous avons été particulièrement dérangés durant la nuit du mardi au mercredi aux alentours de trois heures du matin. Par ailleurs, il souhaite savoir la raison pour laquelle on n'a pas



opté pour une dispersion des vols comme dans d'autres aéroports. Et enfin, il demande à avoir un sonomètre sur la commune de Faimés.

Monsieur de VILLENFAGNE confirme que les vols de jour sont en augmentation. Cependant, les vols de nuit restent plus impactant pour les riverains. De plus, il y a davantage de gros porteurs que par le passé.

Quant à la dispersion des vols qui est d'application sur l'aéroport de Zaventem, cette option n'a pas été retenue à l'aéroport de Liège. Il a été décidé de concentrer les trajectoires à l'intérieur des plans bruit et de prévoir des mesures d'accompagnement des riverains à l'intérieur de ces zones de bruit.

Madame MAGNO rappelle que les riverains ont droit à des sonomètres posés gratuitement dans certains quartiers. Il convient d'inviter ces riverains à contacter les services de la SOWAER pour instruire les demandes de sonomètres. Par ailleurs, après adoption de la rectification technique du PDLT et de la révision du PEB, une campagne de mesures sonores sera à nouveau réalisée autour des courbes du PEB. Ce seront plus de 180 mesures sur le terrain qui seront réalisées lors de cette campagne.

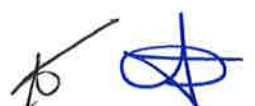
Monsieur JACQUET indique qu'en comparaison du nombre de mouvements entre 2019 et 2020, on constate actuellement une diminution de 0,5 %. Cette baisse s'explique notamment par le fait qu'il n'y a pratiquement plus de vols passagers ni de vols d'affaires depuis la crise sanitaire.

En revanche, les vols cargo ont augmenté de 9 % avec une augmentation de 30,7% de vols de jour et de 0,3% de vols de nuit. On constate également une augmentation de 32% de gros porteurs sur les onze premiers mois de cette année avec, en moyenne journalière, 28 mouvements en journée et 7 mouvements de nuit.

- Monsieur PHILIPPIN a la sensation qu'on n'arrivera pas à convaincre les gens si ce n'est que par la science. La pose de sonomètres est une des clés pour objectiver le bruit perçu. Il demande que les communes soient aidées à mieux informer les riverains, notamment sur les plaintes relatives à la pollution par le kérosène. Il faut des outils scientifiques pour répondre à ces plaintes. Par ailleurs, il considère que le principe d'égalité ne fonctionne pas dans la mesure où tout le monde n'y a pas droit.
- Monsieur MORDANT considère également que la transparence de l'information est primordiale dans ce dossier, de même que l'objectivation des perceptions.
- Monsieur FALCONE demande quand les fascicules relatifs à l'argumentaire pourront être disponibles dans les communes et de quelle manière les réponses à de nouvelles questions pourront être actualisées.

Monsieur JACQUET informe que ces fascicules ont été transmis à toutes les communes en novembre dernier et que la mise à jour des questions-réponses pourra avoir lieu via le site internet de Liège Airport. Les riverains sont donc invités à faire part de leurs questions à travers ce réseau social.

3. Demande de rencontre du Conseil d'Administration de Liege Airport



Ce point est reporté au prochain Comité dans la mesure où il est amené par Monsieur Ancia qui est absent ce jour.

4. Les « sauts de puces » entre Liège et Maastricht

Monsieur MORDANT passe la parole à Monsieur JACQUET afin d'expliquer les nouveaux sauts de puce entre Liège et Maastricht tels qu'annoncés dans la presse en novembre dernier.

Monsieur JACQUET explique qu'il s'agit d'un débat politique qui a lieu au Parlement. Il ne s'agit pas de « sauts de puces », vols qui transportent des passagers, mais de vols de repositionnement qui transportent du fret. Liege Airport n'a pas la responsabilité de ce type de vols qui dispose d'une autorisation provenant du Fédéral. Ce sont les opérateurs qui décident de l'aéroport où ils se rendent. La seule interdiction existante est celle des vols inter-régionaux. Le Fédéral a la compétence exclusive des slots. A l'aéroport de Liege, aucun avion ne décolle à vide. Le vol, qui a fait l'objet d'un article de presse de novembre 2020, est reparti chargé en marchandises. Tant qu'il n'y a pas de solution alternative via le rail, il sera difficile de trouver des solutions à ce type de vols. Cette situation peut être comparée aux taxis qui déposent leurs clients à destination et qui devraient rester en place au lieu de se rendre au point d'affluence. L'avion n'a pas d'autre solution que de se déplacer à l'endroit où la marchandise est stockée. A ce jour, il y a encore des vols de positionnement à l'aéroport de Liège.

Monsieur MORDANT passe la parole à Monsieur LEMERCINIER.

Monsieur LEMERCINIER indique que le cabinet du Ministre Crucke est très attentif aux « sauts de puces » et aux vols de positionnement. Il était à l'initiative à l'arrêt des sauts de puces réalisés par la compagnie Qatar Airways l'année passée. Le Ministre a pris contact avec le Ministre compétent en matière de transport, à savoir le Ministre GILKINET, afin de connaître sa position quant à cette problématique. Début décembre 2020, il lui a adressé un rappel à ce sujet et continuera à être attentif au suivi de ce dossier. Cependant, il faut avoir conscience qu'il s'agit d'un dossier plus large qu'un vol cargo qui ne pourra être totalement résolu qu'avec les différents acteurs et pays européens. Dans le cadre de l'accord fédéral, l'amélioration du réseau ferroviaire est une des solutions pour régler ce problème.

5. Divers

Monsieur MORDANT a une communication à adresser à Liege Airport et à la SOWAER.

Certaines communes ont déposé une action en justice afin d'obtenir une étude d'incidence globale. Il demande la plus grande transparence dans ce dossier et la nécessité de faire remonter l'information aux politiques. Il a le sentiment que les moyens financiers ne sont pas là pour prendre en considération les aspects de mobilité et environnementaux. Il insiste sur le fait d'être attentifs à ne pas saucissonner le dossier de développement de l'aéroport. Il est essentiel de prendre le problème de pollution dans sa globalité.

Fin de la réunion : 15h30.



Étude d'incidences sur l'environnement

**Projet d'allongement de la piste de contingence de l'aéroport de Liège
et
projet de comblement partiel de la carrière Fontaine**



Décembre 2020

1. Contexte – projets concernés

2 projets distincts analysés dans l'EIE :

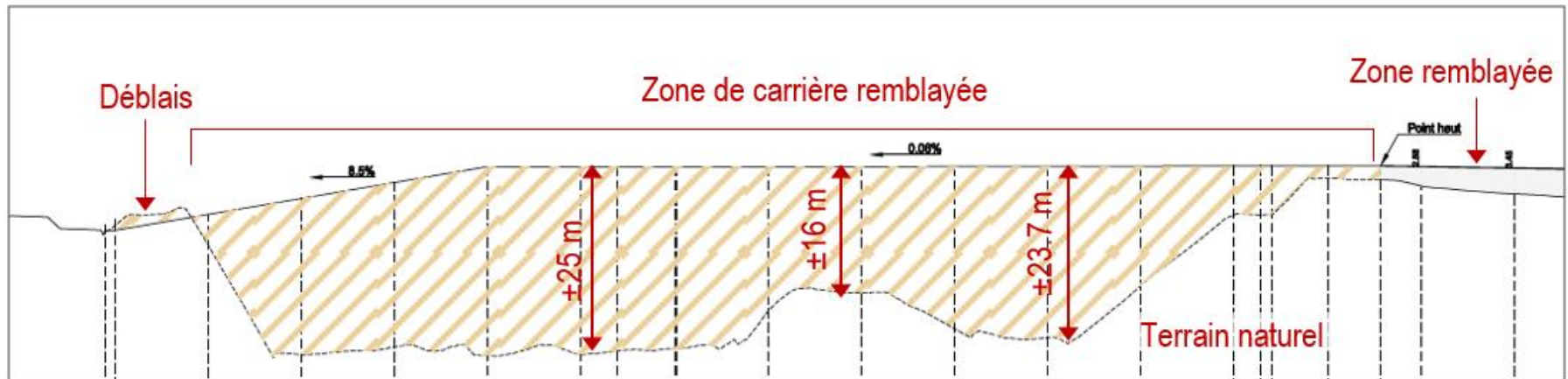
- Allongement de la piste de contingence
- Comblement partiel de la carrière Fontaine + création d'une piste d'accès à la carrière

Horizon d'analyse = 2029

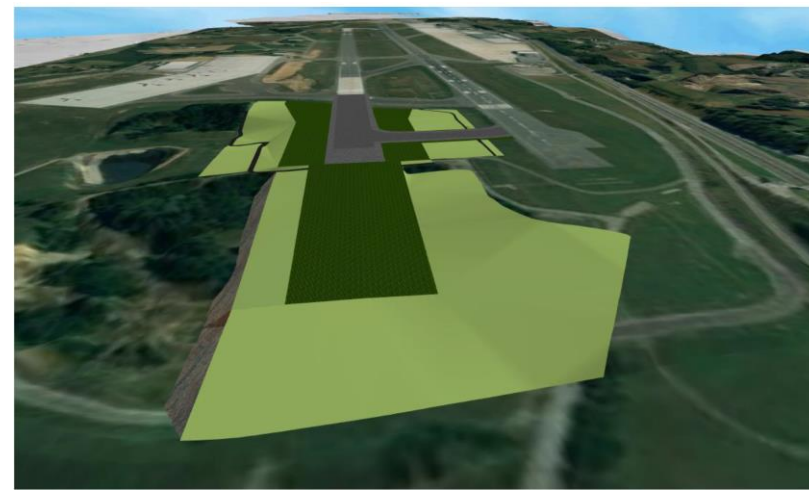


2. Présentation des projets

Comblement partiel de la carrière Fontaine



- Comblement nécessaire pour deux raisons de sécurité aéronautique :
 - 1) Péril animalier
 - 2) Difficulté d'accès pour les véhicules de secours en cas d'accident ou de sortie de piste
- Comblement sur la seule partie de la carrière nécessaire à la résolution du risque
- Remblais nécessaires



2. Présentation des projets

Allongement de la piste de contingence

- Piste de contingence actuelle : 2.340 m - Piste de contingence allongée : 3.286 m (+946 m)
- Création de 3 nouveaux taxiways : L0, C5 et C6
- Remblais nécessaires (essentiellement en zone d'intervention est)
- Passage en Cat II/III pour le balisage de la piste de contingence (sens 22R)

Motivations :

- 1) Sécurité et fluidité des mouvements des avions au sol : éviter les croisements de piste
- 2) Besoin d'alternative sans limitation ou contrainte opérationnelle lors de l'indisponibilité de la piste principale → continuité des opérations (NB: Taux d'utilisation de la piste de contingence de 1,3% en 2019)



3. Principales conclusions de l'EIE

Conclusions

- Projets nécessaires pour augmenter la **sécurité** et garantir la **continuité** des opérations de l'aéroport
 - Apport de **remblais** → impact charroi chantier
 - Peu d'impact significatif des projets :
 - ✓ Dispersion des **polluants** : pas d'impact au niveau des premières habitations riveraines
 - ✓ Pas d'impact significatif dans les émissions de **bruit** sur la piste de contingence
 - ✓ Mesures de compensation pour le milieu naturel
- Projets acceptables du point de vue environnemental
- Certains points à optimiser (recommandations) :
 - ✓ Protection contre le bruit côté Nord-Ouest de l'aéroport (merlons, écrans acoustiques)
 - ✓ Aménagements supplémentaires pour le milieu naturel + bonne gestion
 - ✓ Aménagements paysagers qualitatifs (végétalisés) des remblais pour limiter impact visuel

4. Principales conclusions de l'EIE

Chantier

- Chantiers simultanés à l'Est et à l'Ouest → 2 bases de chantier, avec truckwash
- Planning théorique : de 2021 (travaux préalables) à fin 2025 (fin allongement)

