Interpellation à Monsieur Jean-Luc CRUCKE, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, relative aux actions en justice liées à l’aéroport de Bierset

Thématique 5.01

Olivier BIERIN, Député

Le 4 septembre 2020

Monsieur le Ministre,

Nous avons déjà eu l’occasion d’aborder au sein de cette commission l’augmentation des nuisances sonores autour de Liège Airport. Vous nous expliquiez alors que l’augmentation des nuisances inhabituelles ressenties par les riverains pouvait s’expliquer par deux facteurs. En premier lieu, le trafic d’avions s’est intensifié pendant quelques mois, Liège ayant été le *hub* de l’OMS pendant le confinement. Dès lors, un nombre inhabituel et important d’avions *heavy* ont circulé en journée, notamment, ajoutant des nuisances sonores. En outre, la direction du vent a elle aussi été inhabituelle, contraignant nombre d’avions à atterrir ou à décoller en sens inversé pour des raisons de sécurité, ce qui a également contribué à augmenter les nuisances. Enfin, vous nous confirmiez que le SPW était en train d’analyser la cinquième révision du plan d’exposition au bruit.

Par ailleurs, des riverains avaient déposé un recours contre le permis délivré par la région à Cainiao, filiale logistique d’Alibaba, pour un hangar de 30 000 m², en estimant que le permis aurait dû être accompagné d’une étude d’incidences globale sur l’ensemble des développements prévus par l’aéroport. Il est vrai que la notion « d’unité technique et géographique » serait pertinente dans ce cas-ci : l’aéroport constitue un ensemble cohérent, homogène, localisé géographiquement dans une zone précise et circonscrite, dont le développement devrait être étudié dans son ensemble, comme j’ai déjà eu l’occasion de l’évoquer avec vous. Le permis d’environnement de Liège Bierset arrivant à échéance en 2023, et les procédures étant assez longues, il est nécessaire de les lancer assez rapidement, et une étude d’incidences devra être réalisée. Cela peut être l’occasion d’intégrer l’ensemble de ces développements, de façon sereine, sérieuse et complète. Cependant, le timing est un peu tardif par rapport aux riverains qui subissent actuellement ces nuisances ; il est donc nécessaire en parallèle d’agir à cet égard. La révision du plan d’exposition au bruit peut potentiellement remplir cet objectif.

En outre, nous apprenions en août dernier dans la presse que la commune d’Awans lançait une action en justice contre l’aéroport de Bierset, rejoignant celle de Donceel et de Fexhe-le-Haut-Clocher. Son souhait serait justement qu’une nouvelle étude d’incidences soit réalisée afin de démontrer que les zones de bruits produits par les avions initialement définies ne correspondent plus à la réalité. En effet, les plaintes de nuisances sonores des citoyens à des endroits qui ne sont pas concernés par une zone de bruit se seraient multipliées ces derniers mois et la commune estime que le nombre d’avions qui décollent en direction d’Awans est supérieur à ce qui était initialement prévu. La commune souhaite que Liège Airport respecte ses engagements préalables ou à défaut, que le plan d’exposition au bruit soit revu. En parallèle, la commune de Juprelle a lancé une initiative afin de permettre à ses habitants de placer un sonomètre dans leur propriété pour objectiver les nuisances.

Selon le rapport annuel de l’ACNAW, en 2019 il y a eu 1156 dépassements de niveaux de bruit détectés sur les sonomètres autour de Liège Airport, liés à 635 vols. Il y a donc près de deux vols par jour qui dépassent les niveaux de bruit autorisés. 104 dépassements des niveaux de bruit sont au-delà de 3 dB. Cela peut paraître peu, mais les décibels fonctionnant selon une échelle logarithmique, 3 dB cela veut dire que le niveau de bruit est multiplié par deux ! A 104 reprises, le bruit est donc au moins deux fois plus fort que le maximum autorisé.

Enfin, des riverains qui subissent des nuisances depuis le début du développement de l’aéroport, ou en ont souffert, n’ont toujours pas reçu les indemnités qui leur sont dues. Je veux parler ici du « procès bis », qui en est toujours au stade 0 de la procédure en justice. Le premier procès, qui concernait 1500 requérants, a coûté 50 millions € à la Région. Le procès bis, à la date du 11 février 2020, concernerait lui 781 requérants. Une transaction a été proposée aux requérants du premier procès, mais pas aux autres. Comme vous l’indiquiez dans un échange précédent, cette procédure, si elle se poursuit devant la justice, devrait encore prendre des années, et porte sur un objet similaire. Elle coûtera également beaucoup d’argent. Pourtant, le cabinet d’avocats défendant les riverains de ces deux procès ont proposé au Gouvernement que les principes de la transaction acceptée par 85 % des requérants du premier procès soient appliqués aux riverains du procès bis.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse de la situation ?

Lors de nos derniers échanges sur le sujet, vous indiquiez que le comité d’accompagnement du PEB s’était réuni le 14 mai dernier mais que vous n’aviez pas encore ses conclusions. Pourtant, dans la presse fin août, on apprenait qu’il n’avait pas pu se réunir avant le 15 août, à cause du confinement. Avez-vous désormais reçu les conclusions du comité d’accompagnement ? Quelles sont-elles ?

La révision du Plan d'exposition au bruit va-t-elle prendre en compte les plaintes de ces communes et des citoyens ? Pouvez-vous donner des indications à jour sur le calendrier afin d’aboutir à cette nouvelle version du PEB ?

Comment se déroulent les procédures pour permettre à des riverains de placer des sonomètres chez eux ? La commune doit-elle faire une demande, ou cela peut-il se faire aussi sur base individuelle ? D’autres communes ont-elles pris la même initiative que Juprelle ? Comment les relevés de bruit récoltés par ce biais sont-ils intégrés aux travaux de révision du PEB ?

Comment vont se dérouler les travaux autour du nouveau permis d’environnement ? Quel est le calendrier ? Qui est responsable de l’étude d’incidences ? Est-il bien prévu qu’elle prenne en compte les futurs développements de l’aéroport, l’impact sur le trafic routier et les changements récurrents de direction du vent ?

Enfin, avez-vous étudié la possibilité d’appliquer aux requérants de la deuxième procédure les principes de la transaction liée au premier procès ? Ne serait-il pas moins coûteux pour tout le monde, en temps et en argent, de procéder via une transaction ?

Je vous remercie pour vos réponses.

Olivier BIERIN

Député