

Nom :  
Prénom :  
Coordonnées :  
Adresse mail éventuelle :

**Réclamation dans le cadre de l'enquête publique relative  
au renouvellement du permis d'environnement de  
l'aéroport de Liège :**

Monsieur le Bourgmestre,  
Mesdames, Messieurs les Échevins,  
Madame,  
Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au renouvellement du permis d'environnement de l'Aéroport de Liège, je me permets de vous soumettre les éléments repris dans ce courrier afin qu'ils soient examinés dans le cadre du renouvellement dudit permis.

Partie 1 : Propos liminaires.....	3
1) Le morcellement des demandes.....	3
2) Le périmètre géographique de l'étude.....	8
3) Les lacunes de l'étude d'incidences.....	9
Partie 2: Baliser et encadrer l'exploitation de l'aéroport.....	13
1) Le non-respect actuel des conditions d'exploitations.....	13
I) Liste non exhaustive des différents manquements.....	14
II) Demande d'ajouts de conditions d'exploitations.....	14
2) Les impacts sur les riverains.....	15
I) Le trafic aérien.....	16
II) Les nuisances sonores.....	18
III) La pollution de l'air.....	23
IV) Les nuisances olfactives.....	24
V) La mobilité.....	24
VI) Le survol de Tihange.....	25
3) Les impacts sur le cadre environnant.....	26
I) L'hydrologie et égouttage.....	26
II) Impacts sur les nappes d'eau.....	26
III) Les pollutions du sol.....	28
Partie 3 : Refuser l'extension de l'aéroport de Liège.....	29
1) La démesure du projet.....	29
I) Démesure en termes socio- économiques.....	29
II) Décalage avec les réalités actuelles.....	30
2) Les impacts de cette extension.....	33
I) L'hydrologie :.....	33
II) Le milieu naturel.....	34
III) Les pollutions.....	38
IV) La mobilité.....	39
V) Le paysage.....	40

VI) Le trafic aérien.....	42
VII) La qualité de l'air.....	43
VIII) Les odeurs.....	47
IX) L'énergie.....	47
X) Les nuisances sonores.....	48
XI) Les déchets.....	48
XII) L'augmentation du nombre de bureaux.....	48
Partie 4 : Les alternatives possibles.....	50
1) L'alternative 0 : Non-renouvellement du permis d'environnement de Liège Airport.....	50
2) L'alternative 1 : Alternative de non-accroissement du trafic aérien.....	50
3) L'alternative 2 : Alternatives portant sur les modalités d'exploitation de l'aéroport de Liège – Suppression des vols de nuit ou des vols de journée.....	51
4) Alternatives permettant de ne pas combler la carrière.....	52
Partie 5 : Conclusions et demandes formelles.....	52
- octroyer pour une durée limitée le permis d'environnement ;.....	54
- refuser l'extension des activités de l'aéroport ;.....	54
- encadrer et baliser les conditions d'exploitations des activités actuelles de l'aéroport, notamment en réduisant leur impact sur le climat, en réduisant le nombre de vols de nuit, en interdisant aux gros porteurs les plus bruyants de décoller de nuit, en limitant de façon générale l'accès aux avions les plus bruyants, en étoffant le réseau des sonomètres en particulier en zone nord-est, et en imposant un système performant de récolte et d'épuration des eaux.....	54

## Partie 1 : Propos liminaires

### 1) Le morcellement des demandes

À titre préliminaire, nous souhaiterions pointer du doigt certains agissements qui nous semblent en contradiction tant avec les exigences européennes en matière d'étude d'incidences qu'avec la prise en compte du bien commun et de l'intérêt général que mérite un tel projet.

**Tout d'abord**, la directive 2011/92/UE instaure essentiellement des obligations de type procédurales imposant que certains projets « *susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement* » fassent l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement « *avant l'octroi de l'autorisation* » relative auxdits projets.

La Cour de justice sanctionne le détournement de procédure consistant à fractionner, de manière artificielle, un même projet en vue d'éluder les règles définies par la directive 2011/92/UE.

À l'occasion de l'arrêt Abraham e.a. du 28 février 2008, la Cour de justice indique, en des termes clairs, qu'« *il y a lieu, enfin, de rappeler à la juridiction de renvoi que l'objectif de la réglementation ne saurait être détourné par un fractionnement des projets et que l'absence de prise en considération de leur effet cumulatif ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement(...)* »<sup>1</sup>

La Belgique et, plus particulièrement le droit wallon, a mis en œuvre l'application de ces principes européens. Le principe d'unicité de l'évaluation des incidences sur l'environnement est consacré, en droit wallon, au travers des articles D.62, alinéa 2, et R.53 38 du Code de l'environnement.

Le Conseil d'État met régulièrement en exergue que les articles D.62, alinéa 2 et R.53 du Code de l'environnement – lus en combinaison avec l'article D.6, 16°, du même Code – « *expriment la nécessité de soumettre un projet à une seule évaluation préalable de l'ensemble de ses incidences et l'interdiction de scinder un projet unique afin de le soustraire à toutes ou certaines règles applicables à l'évaluation globale* »<sup>2</sup>.

Le Conseil d'État a, de jurisprudence constante, établi 3 critères pour diagnostiquer les cas de saucissonnage :

- un critère géographique ;
- un critère d'interdépendance fonctionnelle entre les projets ;
- un critère de simultanéité dans la réalisation des projets.

En l'espèce, nous pouvons estimer que ces conditions sont réunies. En effet, d'un point de vue géographique, nul ne peut contester que tous les projets discutés se retrouvent dans la zone de l'aéroport de Liège (zone définie au plan de secteur) et à proximité directe de celui-ci.

---

1 C.J.U.E., 28 février 2008 (Abraham e.a.), C-2/07, pt. 27. Voir not. B. JADOT, « Arrêt 'Abraham e.a.' : le développement d'activités aéroportuaires et l'évaluation des incidences sur l'environnement », J.T.D.E., 2008, pp. 171 à 173 ; M. CLEMENT, op. cit., pp. 131 et s. Également Cass., 4 décembre 2008, J.L.M.B., 2009, p. 446 et obs. N. VAN DAMME.

2 Voir not. C.E., 17 avril 2013, Cassart, n° 223.191. Ou, selon une formule similaire, « expriment la nécessité de soumettre le projet à une seule évaluation préalable de l'ensemble de ses incidences ; qu'il est interdit de scinder un projet unique afin de le soustraire à toutes ou certaines des règles applicables à l'évaluation globale »

Ensuite, concernant l'interdépendance fonctionnelle le juge administratif expose que « *ce lien d'interdépendance est établi quand les deux opérations sont incomplètes l'une sans l'autre ; que ce lien n'est pas établi quand les deux projets peuvent être mis en œuvre indépendamment l'un de l'autre* »<sup>3</sup>. Il précise encore, par une formule différente, qu'« *il faut que la réalisation d'un des projets n'ait de pertinence que si le ou les autre(s) projet(s) sont également réalisés* ».

Force est de constater que la création de halls logistiques et autres halls de stockage est directement liée aux activités de l'aéroport. Sans l'aéroport, ces autres projets n'ont pas de pertinence.

Enfin, il faut admettre une certaine simultanéité entre toutes les demandes de permis (Alibaba/Cainiao en 2020 et 2022, Weerts en 2021, etc.).

**Il nous faut ajouter que** nous constatons que différents permis sont demandés les uns après les autres ( comblement de la sablière, l'allongement de la piste 2, des immeubles de bureaux, les hangars de Cainiao phase 1 et 2, les projets de Weerts... ) et d'autres devront encore être demandés à l'horizon 2030- 2040 selon le master plan. Il est donc extrêmement difficile de se prononcer sur les impacts réels de l'aéroport.

L'étude d'incidences réalisée dans le cadre du renouvellement du permis d'environnement admet à plusieurs reprises ne pas pouvoir évaluer correctement les incidences notables sur l'environnement à cause de ce morcellement.

Nous reprenons, ci-dessous, différents exemples tirés de l'étude d'incidence afin d'étayer notre propos ( liste non exhaustive) :

- L'étude suggère que d'autres études devront être réalisées notamment les études de mobilité, des études d'impacts sismiques, des demandes de dérogation, etc. Elle admet également qu'elle ne prend pas en compte les impacts de certains futurs projets tels que Alibaba-Cainiao, des extensions de bureaux, etc. ;

- page 695 : « *Rappelons, par ailleurs, que toutes les demandes ultérieures seront soumises à permis spécifique au moment venu et donc, si besoin, à évaluation des incidences sur l'environnement. L'incidence sur la perte de recharge de la nappe devra être étudiée pour chaque projet et des mesures compensatoires (zones d'infiltration forcée ...) devront être prises, le cas échéant.* » ;

- page 696 : « *Les incidences existantes seront en revanche potentiellement dupliquées à d'autres endroits. Les recommandations formulées ci-dessous s'appliquent aux développements futurs, qui devront, de toute façon, faire l'objet de demandes de permis spécifiques et le cas échéant, d'analyses spécifiques des incidences.* ».

L'étude avoue que des analyses spécifiques complémentaires devront être réalisées.

- page 704 : « *les projets d'urbanisme futurs sont soumis à une analyse obligatoire par rapport au risque naturel d'inondation par ruissellement concentré. En pratique, il faudra s'assurer, au cas par cas et conformément à la démarche d'analyse de la cellule GISER, que les projets :*  
1) *Ne risquent pas d'être inondés lors d'un évènement pluvieux extrême (sur la base de la localisation du projet par rapport aux axes de ruissellement et des choix architecturaux),*

---

<sup>3</sup> Voir not. C.E., 19 février 2013, Dethier, n° 222.557 ; C.E., 11 juin 2015, Gobbe, n° 231.533).

- 2) *Ne font pas obstacle au ruissellement naturel,*  
3) *N'aggravent pas les écoulements vers l'aval (à la suite de l'imperméabilisation de nouvelles surfaces). »*

Il est ici fait l'aveu qu'on ne maîtrise pas les impacts en termes de ruissellement. Aucune garantie que ces risques seront pris en compte. L'étude estime que le risque de ruissellement est théorique. Cependant, il faut relativiser ces propos à l'aune des dernières catastrophes naturelles qui ont touché la région liégeoise et d'accepter que ces risques d'inondations par ruissellement ne sont plus uniquement théoriques.

- page 729 : *« Dans le cadre de la prolongation des activités de l'aéroport, il est recommandé de procéder à un audit des séparateurs d'hydrocarbures afin de vérifier que leurs capacités de rétention sont toujours en adéquation avec le développement progressif de l'aéroport ».*

L'on constate ici que les capacités de rétentions des hydrocarbures pourraient être insuffisantes et causer des pollutions, ce qui constitue une nouvelle zone d'ombre quant aux impacts de l'extension.

- page 789 : *« Cette partie porte sur les installations projetées susceptibles d'influencer significativement l'environnement extérieur du site aéroportuaire et des futures infrastructures prévues dans le cadre du développement de la zone aéroportuaire : installations de chauffage et de ventilation, production de froid, compresseurs, générateurs de secours, cogénération, parc pétrolier, projet de production d'hydrogène HaYrport, engins et activités de fret ferroviaire ... ».*

Les données disponibles à ce stade ne permettent pas une analyse précise des incidences sonores en environnement (liste, localisation et caractéristiques acoustiques précises encore inconnues).

- page 1023. : *« Chaque demande future spécifique devra être évaluée en fonction des affectations en présence et, le cas échéant, être accompagnée d'une demande de dérogation avec justification des éventuels écarts. »*

- page 1144 : *« Ces activités se déroulant au sein de l'aéroport de Liège, le périmètre de l'étude d'incidences a été élargi par rapport à l'établissement strict de Liège Airport, permettant de prendre en compte les interactions possibles et les effets cumulatifs sur l'environnement des différentes activités présentes sur le site aéroportuaire. Toutefois, dans la mesure où les divers sous-concessionnaires présents sur site sont soumis à la détention de leur propre autorisation d'exploiter, plusieurs informations, principalement celles concernant leurs halls logistiques, les installations techniques les équipant, leurs consommations, leurs engins de piste et leurs opérations sur les avions, n'ont pu être fournies par Liège Airport, n'ayant pas la maîtrise sur ces dernières. Ces informations n'ont pu dès lors être intégrées à l'étude, limitant la précision de certaines analyses (modélisation acoustique, modélisation des polluants atmosphériques, etc.). »*

Un autre exemple des impacts du morcellement et du saucissonnage de projet réside dans les différents projets déjà en cours et non repris dans l'étude :

*« La SOWAER prévoit de déboiser et ensuite remettre à niveau et gérer en pelouse certaines zones arborées au sein et à proximité immédiate de l'aéroport (zones Airside et Landside). Ces abattages, faisant l'objet d'une demande de permis d'urbanisme introduite par la SOWAER le 09 octobre 2020 dont le permis a été octroyé par le Fonctionnaire délégué en date du 19 mai 2021, concernent en particulier les zones suivantes :*

- [1] Zone « ZONE MILITAIRE » (Airside) ;  
[2] Zone « APPROCHE 22R » (Landside) ;*

- [3] Zone « DE CUBBER » (Landside) ;  
[4] Zone « AFFAIRES » (Landside) ;  
[5] Zone « FORT DE HOLLOGNE » (Landside).

*Ces éléments sont tous situés sur la partie nord-est de l'aéroport et concernent globalement les derniers espaces de friches boisées. Ces éléments sont particulièrement importants comme zones de refuge pour de nombreuses espèces et pas uniquement les oiseaux. Parmi celles-ci, le crapaud calamite ( *Epidalea calamita* ) et les autres batraciens, mais aussi le lézard vivipare ( *Lacerta vivipara* ), et les lépidoptères tels que l'écaille chinée ( *Callimorpha quadripunctata* ) et le demi-argus ( *Cyaniris semiargus* ) également des espèces protégées et d'importance patrimoniale. »*

Force est de constater que ce permis a déjà été octroyé et qu'il ne sera pas repris dans l'évaluation qui est réalisée actuellement.

Un autre exemple de morcellement des demandes :

*« Afin d'éviter l'introduction de plusieurs dossiers de demande de dérogation en parallèle pour les différents projets proches et d'avoir une vision d'ensemble claire de l'impact de ces projets combinés, la SOWAER a choisi, en concertation avec le département de la nature et des forêts – DNF, de réaliser une étude commune et une demande de dérogation couvrant ces différentes demandes. Cette dernière comporte une analyse de la valeur écologique de la zone aéroportuaire élargie, l'estimation des impacts des projets sur le milieu naturel, la définition et l'évaluation de mesures d'accompagnement et de mesures de compensation le milieu naturel. Ce dossier de demande de dérogation a été introduit le 1er juillet 2021 et considéré comme complet par les services du DNF en date du 23 juillet 2021. »*

Aucune indication n'est présente dans l'EIE et dans la demande de permis quant à la décision finale relative à cette dérogation et son contenu. Il serait préférable afin de statuer en pleine connaissance de cause d'obtenir cette décision avant de trancher sur la demande de renouvellement.

La doctrine et la jurisprudence ont d'ailleurs eu l'occasion de se pencher sur cette problématique d'articulation entre les demandes de dérogations et les demandes de permis.

Il nous faut ajouter que différents permis ont d'ores et déjà été octroyés<sup>4</sup> en prévision du développement futur de l'aéroport notamment pour la construction de différents routes et passages :

- La réalisation du « contournement nord » de l'aéroport. Ce contournement (permis délivré en novembre 2019, travaux en cours à l'heure actuelle, financé par les fonds FEDER) connectera directement l'échangeur n°4 « Flémalle » à la chaussée de Hannut (N637) et **assurera la desserte des développements économiques attendus** en zone nord de l'aéroport (Flexport City) ;

- Le réaménagement des échangeurs n°3 « Liège Airport et de « Grâce-Hollogne ». La modification de l'échangeur n°3 (Permis octroyé en date du 4 mars 2020 mené par la SOFICO et financé au moyen de fonds FEDER) consiste en la création d'un nouveau franchissement de l'E42 (nouvelle route passant sous l'autoroute et connectant le rond-point de la rue de l'Aéroport à un nouveau rond-point situé au sud. Ce réaménagement permettra un accès direct au Business Park

---

4 D'autres projets d'infrastructures routières viennent s'ajouter à la liste des deux projets présentés ci-dessus mais leur réalisation est, à ce stade, incertaine et fait encore l'objet de réflexion/débat. C'est le cas notamment du projet de liaison routière Bierset-E40 (à Crisnée) qui doit permettre de relier les autoroutes E40 et E25 sans passer par l'échangeur de Loncin

( NB : pour rappel, le permis pour le Business park n'est pas encore octroyé et fait partie de la présente demande).

Il semblerait donc que les gestionnaires agissent comme si tous les permis et toutes les extensions souhaitées seront accordés. Or, pour la plupart des permis, il n'en est rien ! Pour rappel, le poids du fait accompli ne doit pas influencer l'autorité dans sa prise de décision.

**→ Ces différents exemples démontrent à suffisance que cette EIE ne prend en compte que partiellement l'extension de l'aéroport et n'envisage que de manière parcellaire les impacts sur l'environnement de ces activités .**

D'autres impacts directs de ce morcellement peuvent se traduire dans l'extrait suivant en, page 755 de l'EIE : *« il est important de rappeler que, tel que mentionné plus haut, les émissions de gaz à effet de serre au niveau de l'aéroport de Liège sont issues, outre des activités de Liège Airport, des activités des sous-concessionnaires et du trafic aérien. Les émissions au niveau de l'aéroport de Liège évolueront donc en fonction du nombre de mouvements qui y sont assurés, et des évolutions du secteur aérien, portant notamment sur l'évolution des carburants, de l'évolution technologique ... »*

*« Cette partie porte sur les installations projetées susceptibles d'influencer significativement l'environnement extérieur du site aéroportuaire et des futures infrastructures prévues dans le cadre du développement de la zone aéroportuaire : installations de chauffage et de ventilation, production de froid, compresseurs, générateurs de secours, cogénération, parc pétrolier, projet de production d'hydrogène HaYrport, engins et activités de fret ferroviaire ... Les données disponibles à ce stade ne permettent pas une analyse précise des incidences sonores en environnement (liste, localisation et caractéristiques acoustiques précises encore inconnues) ainsi que les effets sur l'environnement. »*

Nous attirons donc l'attention de l'autorité sur les futures constructions qui seront réalisées et des impacts cumulés ainsi que sur la nécessité de ne pas signer un chèque en blanc pour une extension dont on ne peut à l'heure actuelle calibrer les effets potentiels.

**→ À l'aune de tous ces éléments, tant juridiques que factuellement mis en exergue par l'étude d'incidence, nous estimons que le renouvellement du permis d'environnement tel que présenté par l'aéroport ne permet pas une vue d'ensemble sur ses impacts et que les exigences européennes, retranscrites en droit wallon, ne sont pas respectées.**

De plus, nous soulignons que si différents permis (régularisation, extension, bureaux, comblement) ont été joints en une seule procédure dans le cas qui nous occupe ici, c'était dans le but de réaliser une seule étude d'incidence et d'analyser les impacts globaux de tous ces projets. Si nous félicitons cette démarche dans notre lettre relative à la RIP, nous constatons que l'étude qui nous est présentée est décevante sur ce point. En effet, loin d'analyser les impacts cumulés, l'étude analyse chaque demande de permis de manière distincte. Tous les effets sont morcelés dans des chapitres distincts. Aucun chapitre ne prend en compte les effets cumulés de tous les chapitres analysés . Le fait de demander un permis unique est dès lors artificiel, et dans ces conditions il aurait été préférable de séparer la procédure relative au permis d'environnement de l'aéroport, qui est censé englober l'ensemble de l'activité, des permis relatifs à des projets plus ponctuels. Cette pratique nuit à la clarté et la transparence de la procédure, et à la participation démocratique des citoyens.

Au final, la population ne dispose d'aucun moyen de connaître ou de mesurer les véritables impacts de tous les projets qui risquent de voir le jour sur le site.

Au surplus, nous tenons à rappeler à l'autorité délivrante que l'inscription d'une zone urbanisable au plan de secteur **ne donne pas un droit automatique à urbaniser**. En l'espèce, le contour de l'aéroport prévoit des limites qu'il n'est pas obligatoire de combler.

Le Conseil d'Etat a déjà pu statuer, au sujet d'une situation comparable, comme suit :

*« Considérant que la situation d'une carrière dans un site inscrit en zone d'extraction au plan de secteur n'instaure pas de droit subjectif au permis unique dans le chef du demandeur; que, si le projet est admissible dans la zone, l'autorité compétente qui l'a vérifié doit en outre **apprécier sa conformité au bon aménagement des lieux**; qu'elle doit s'assurer qu'une telle exploitation a lieu notamment dans le respect de la **protection et de la gestion parcimonieuse du sol et du sous-sol**; que cette contrainte peut entraîner certaines limitations ou conditions d'exploitation, sans que le principe de l'exploitation dans la zone puisse être remis en cause; que l'autorité dispose dans ce cas d'une compétence discrétionnaire; »<sup>5</sup>*

Par conséquent, il n'existe pas un droit subjectif à obtenir un permis pour la zone aéroportuaire et les demandeurs n'ont a fortiori pas l'obligation de demander tous les permis mentionnés car ils ne sont pas obligés d'étendre au maximum leurs activités sur le site.

## 2) Le périmètre géographique de l'étude

La prolongation des activités aéroportuaires de Liège Airport augmentera le nombre de vols au départ de l'aéroport : ± 69.257 mouvements/an de cargo estimés à l'horizon 2043 contre environ 34.260 mouvements/an en situation existante, soit une augmentation de ± 102 % des mouvements cargos. Cette augmentation aura un impact sur le nombre d'avions survolant les territoires voisins.

Par conséquent, il aurait fallu élargir le périmètre pour prendre en compte toutes les communes qui sont d'ores et déjà impactées par les nuisances de l'aéroport, en particulier les nuisances sonores, et qui le seront encore plus à l'avenir. Le comité d'accompagnement de l'aéroport a d'ailleurs été élargi à toutes les communes survolées à moins de 5000 pieds !

De plus, diverses législations dont la Convention d'Espoo du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière ainsi que le Livre 1<sup>er</sup> de Code l'environnement exigent des consultations transfrontières :

*« Art. R. 83. Lorsqu'une demande relative à un projet situé en Région wallonne est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'une autre Région, d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à la Convention d'Espoo, l'instance qui a considéré que le dossier de demande était complet et recevable transmet celui-ci accompagné de l'étude d'incidences et de toute information dont elle dispose sur les incidences transfrontalières du projet aux autorités concernées de l'Etat et/ou de la Région susceptible d'être affectés en indiquant :*

*1° l'autorité compétente et le délai endéans lequel sa décision doit être prise;*

*2° les modalités d'organisation de l'enquête publique afférente à l'instruction de la demande de permis et notamment la durée de l'enquête, la date probable de début de celle-ci, et l'autorité chargée de recevoir les observations du public.*

*En même temps qu'elle transmet le dossier, elle informe le Gouvernement et l'autorité compétente de cette transmission. »*

---

<sup>5</sup> CE, n° 209.844 du 16 décembre 2010, CARMEUSE.



Plusieurs communes transfrontalières ont d'ailleurs émis leur souhait d'être intégrées à la procédure, notamment les villes de Maastricht et d'Aix-la-chappelle.

Pour quasi chacun des enjeux abordés, l'étude conclut qu'aucun impact n'est constaté sur les territoires voisins. Or, les différentes prises de position officielles, lettres et interpellations émises par les autorités néerlandophones et allemandes démontrent à suffisance la réalité des inquiétudes de nos voisins.

### 3) Les lacunes de l'étude d'incidences

Une étude d'incidences doit, conformément au Code de l'environnement répondre à différents critères :

« **Art. D.62.** [§ 1er. Toute demande de permis comporte soit une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, soit une étude d'incidences sur l'environnement.

§ 2. Qu'il s'agisse de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ou de l'étude d'incidences sur l'environnement, **celle-ci identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :**

- a) la population et la santé humaine;
- b) la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE et de la directive 2009/147/CE;
- c) les terres, le sol, le sous-sol, l'eau, l'air, le bruit, les vibrations, la mobilité, l'énergie et le climat;
- d) les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage;
- e) l'interaction entre les facteurs visés aux points a) à d). »

Il faut également prendre en compte l'article suivant :

« **Art. D.67.** [§ 1er. Le demandeur prépare et présente une étude d'incidences qui comporte au minimum les informations suivantes :

1° une description du projet, et, le cas échéant, des travaux de démolition comportant des informations relatives à son site d'implantation, à sa conception, à ses dimensions et à ses caractéristiques pertinentes;

2° une **description des incidences notables probables** du projet sur l'environnement;

3° une description des caractéristiques du projet et/ou des mesures envisagées pour éviter, prévenir ou **réduire les incidences négatives notables probables sur l'environnement, et si possible, compenser les effets négatifs notables probables sur l'environnement;**

4° une description des **solutions de substitution** raisonnables qui ont été examinées par le demandeur, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets du projet sur l'environnement;

5° un résumé non technique des points 1° à 4° mentionnés ci-dessus;

6° toute information supplémentaire précisée par le Gouvernement, en fonction des caractéristiques spécifiques d'un projet ou d'un type de projets particulier et des éléments de l'environnement sur lesquels une incidence pourrait se produire. (...)

Nous attirons l'attention sur l'article suivant – d'une importance primordiale vu le saucissonnage en cours - :

*« Art. D. 68. [S'il apparaît que, pour la réalisation du projet, plusieurs permis sont requis, l'évaluation des incidences sur l'environnement est mis en oeuvre une seule fois et elle porte sur **l'ensemble des incidences sur l'environnement que le projet est susceptible d'avoir** ».*

De même, l'Annexe VII qui comporte la « *Forme et contenu minimum de l'étude d'incidences visés à l'article 67, paragraphe 2, de la partie décrétable* » décrit les éléments qui doivent se retrouver dans l'étude :

*« 6° Description des **effets importants directs et indirects que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement (y compris notamment sur la population, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les réserves naturelles et les réserves forestières, les sites Natura 2000, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine architectural et archéologique, le paysage ainsi que l'interaction entre les facteurs précités)** comportant une indication précise des méthodes de prévision et des hypothèses de base retenues ainsi que des données environnementales pertinentes utilisées.*

*7° Le Ministre peut arrêter les bases de données utiles à la réalisation des calculs de dispersion de polluants gazeux et à la modélisation des effets des sources visées par les articles 52 à 86. Le dossier d'étude d'incidences comprendra au moins une évaluation des niveaux de pollution utilisant les données dont question ci-dessus.*

*8° Description des incidences sur l'environnement d'un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à la convention d'Espoo du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, d'une autre région, d'une province ou d'une commune voisine. »*

**L'on constate donc que ces divers articles ne mentionnent pas des critères économiques comme éléments à prendre en compte dans une étude d'incidences.** Or, à plusieurs reprises, l'étude prend en considération des éléments d'ordres économiques (pertes d'emplois, impacts financiers sur la commune, etc.) et ce dans le but d'étayer son plaidoyer « *pro aéroport* » (Voir notamment partie 4, les alternatives). Et cela se fait au détriment d'une véritable analyse des incidences environnementales. Seuls les éléments mentionnés ci-dessus doivent être pris en compte. Les autres éléments tels que ceux économiques ne devraient pas intervenir dans l'analyse des incidences notables.

Par ailleurs, nous constatons des lacunes telles que :

- des imprécisions ;
- des minimisations de faits, de chiffres et d'impacts ;
- des éléments non pris en compte pour le calcul d'incidences notables ;
- globalement, un manque d'indépendance et d'impartialité ;

comme nous le démontrerons par la suite.

## **Par conséquent, l'étude ne remplit pas son rôle.**

La partie décrétole du Livre 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement prévoit certaines causes de déchéance de l'agrément :

« Art. R. 71. Le Ministre peut, pendant la durée de l'agrément, et après avoir invité l'auteur d'étude à faire valoir ses explications, **modifier, suspendre ou retirer l'agrément** de manière partielle ou totale :

1<sup>o</sup> dans le cas visé à l'article 69, lorsque l'auteur d'études n'a pas notifié à l'administration de mesure destinée à donner suite à ses observations ou lorsque les mesures envisagées sont estimées insuffisantes;

2<sup>o</sup> après un avertissement visé à l'article 70. »

« Art. R. 70. D'initiative ou sur proposition du CWEDD, de la C.C.A.T. ou de la C.R.A.T., le Ministre peut, lorsqu'il juge une ou plusieurs études d'incidences insuffisantes ou incomplètes, adresser à l'auteur d'étude un avertissement. Sa décision est notifiée par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception. »

Il ressort donc de ces deux articles que l'insuffisance ou l'incomplétude des études réalisées par un bureau peut entraîner le retrait de l'agrément.

Par ailleurs, la jurisprudence du Conseil d'État a estimé que pour qu'une décision soit valablement prise elle devait l'être à l'aune de tous les éléments factuels du dossier :

« En vertu du devoir de minutie qui est dérivé du principe de bonne administration, toute autorité administrative est **tenue de procéder à une recherche minutieuse des faits, à récolter les renseignements nécessaires** à la prise de décision et à tenir compte de tous les éléments du dossier pour prendre sa décision en pleine connaissance de cause et après avoir raisonnablement apprécié tous les éléments utiles à la résolution du cas d'espèce »<sup>6</sup>.

De plus, il ressort de la jurisprudence constante du Conseil d'État que « pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, tout acte administratif, au sens de l'article 1<sup>er</sup>, doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision » et que « la motivation doit permettre aux intéressés de vérifier que la décision a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce »<sup>7</sup> (nous soulignons).

À cet égard, il ressort de la jurisprudence constante que « l'article D.64<sup>8</sup> impose une telle motivation relativement **à toutes les incidences du projet, notable ou non** », que « cette obligation de motivation constitue une formalité substantielle dans le système d'évaluation des incidences de projets sur l'environnement établi par le législateur wallon »<sup>9</sup> ou encore que, « si tout projet ne doit pas nécessairement améliorer le cadre de vie, l'autorité est néanmoins tenue d'apprécier

6 C.E., n° 241.725, 7 juin 2018, SMETS ; C.E., n° 240.960, 8 mars 2018, FRADA ; C.E., n° 240.270, 21 décembre 2017, VILLE DE CHARLEROI ; C.E., n° 238.602, 22 juin 2017, NICKS-MATERNE et MATERNE.

7 C.E., 9 janvier 2018, n° 240.362, Pirard ; C.E., 20 décembre 2017, n° 240.242, Driessen et crtss. ; C.E., 3 octobre 2017, n° 239.279, Renard ; C.E., 20 septembre 2017, n° 239.164, Duculot.

8 Devenu l'article D.75.

9 C.E., 18 octobre 2017, n° 239.424, De Pue ; voy. également C.E., 3 août 2017, n° 238.916, Leclere ; C.E., 20 décembre 2016, n° 236.856, Lespagnard ; C.E., 6 juin 2016, n° 234.932, Baudoux.

***l'ensemble des incidences environnementales, notables ou non, qu'un projet est susceptible d'avoir*** »<sup>10</sup>.

Le Conseil d'État a ainsi estimé que des lacunes dans l'étude d'incidence pouvaient induire en erreur l'autorité délivrante :

*« Ainsi, à l'instar d'autres lacunes dans la demande de permis d'urbanisme ou des erreurs affectant les documents qui l'accompagnent, il y a lieu de considérer que les lacunes dans l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et les audits y relatifs ne sont de nature à affecter la légalité du permis délivré que si l'autorité a été induite en erreur ou n'a pas pu se prononcer en pleine connaissance de cause du fait de ces lacunes ou erreurs. En d'autres termes, ces défauts ne doivent en principe entraîner l'annulation de l'autorisation urbanistique que si cette dernière a été accordée en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant pas été complètement ni exactement informée ni par le dossier de demande de permis ni d'une autre manière. »*<sup>11</sup>

- ➔ Il s'en conclut que pour prendre sa décision et la motiver dûment eu égard aux exigences formelles de nos lois, l'autorité doit prendre en compte toutes les incidences notables. Considérant les lacunes de l'étude, l'autorité délivrante ne pourra être en capacité de répondre à ces exigences !
- ➔ Pour toutes ces raisons, **nous estimons que l'agrément d'ARIES pourrait vraisemblablement être retiré et estimons que l'autorité délivrante ne pourra pas statuer en pleine connaissance de cause eu égard aux éléments trop lacunaires présentés.**

Nous développerons dans cette lettre différents éléments qui permettent de conclure largement à l'insuffisance de l'étude et aux lacunes mentionnées plus haut et étayons ces lacunes dans les pages qui suivent.

---

10 C.E., 9 novembre 2017, n°239.834, *Lempereur*.

11 CE, 251.742 du 4 octobre 2021, *BAIJOT*.

## Partie 2: Baliser et encadrer l'exploitation de l'aéroport

Nous sollicitons de la commune qu'elle encadre plus strictement l'exploitation de l'aéroport pour les raisons suivantes :

- non-respect actuel des conditions d'exploitations ;
- les impacts actuels nocifs pour les riverains ;
- les impacts actuels pour le cadre environnant.

### 1) Le non-respect actuel des conditions d'exploitations

Le décret de 1999 relatif au permis d'environnement permet à l'autorité délivrante de dresser la liste de certaines conditions d'exploitations.

« Art. 4. Le Gouvernement arrête les conditions générales, sectorielles ou intégrales en vue d'atteindre les **objectifs visés à l'article 2**. Elles ont valeur réglementaire ».

« Art. 6. **L'autorité compétente peut prescrire des conditions particulières qui complètent les conditions générales et sectorielles dans le permis d'environnement.** Ces conditions particulières ne peuvent être moins sévères que les conditions générales et sectorielles sauf dans les cas et limites arrêtés par ces dernières. En cas de dérogation, le résultat escompté pour la protection de l'homme ou de l'environnement "ou pour la protection animale" (décret du 4 octobre 2018, art. 6) doit être au moins équivalent à celui qui serait obtenu s'il n'y avait pas dérogation, sous réserve de l'application de l'article 7 bis, §2 . »

« Article 2 : Dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution et de garantie des standards en matière de bien-être animal, le présent décret vise **à assurer la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation, et à assurer le bien-être des animaux lorsqu'ils font l'objet des installations et activités de l'établissement visé.** » (décret du 4 octobre 2018, ar. 2). Le présent décret vise notamment à contribuer **à la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets** ».

Ces conditions doivent être respectées. Ainsi, le décret prévoit explicitement la possibilité de retirer les permis dont les conditions d'exploitation ne sont pas respectées :

« Art. 72. §1<sup>er</sup>. Afin d'éviter, de réduire les dangers, nuisances ou inconvénients visés à l'article 2 ou d'y remédier, lorsqu'une infraction au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution a été constatée, l'autorité compétente en première instance pour délivrer le permis d'environnement peut suspendre ou retirer celui-ci, notamment si:

1° les conditions générales, sectorielles ou particulières applicables à son établissement ne sont pas respectées;

2° les obligations énumérées à l'article 58, §2, ne sont pas rencontrées; »

Nous pointons les différents manquements relevés dans la section suivante.

## I) Liste non exhaustive des différents manquements

- la compilation des informations existantes en matière d'impétrants a permis de constater que toutes les informations ne sont pas correctes et que tous les impétrants du site ne sont pas repris sur ce plan<sup>12</sup>. Il s'agit d'un manquement à l'article 4§2 du permis actuel.

- non-respect du régime d'assainissement collectif, PASH : « *les bâtiments B86 (tour de contrôle) et B90 (TNT-Fedex) en zone fret sud sont repris en régime d'assainissement autonome, mais leurs eaux usées domestiques sont rejetées à l'égout communal, comme s'ils étaient en régime d'assainissement collectif. Il était d'ailleurs stipulé dans les conditions relatives au point de rejet R2 du permis d'environnement de l'aéroport (PE/05.117) que ce rejet devait être désaffecté dans un délai de 5 ans (soit en 2010).* »<sup>13</sup> Il s'agit ici d'un manquement à une norme réglementaire.

- Dans la zone fret nord, les bâtiments disposent de microstations d'épuration dont les capacités sont comprises entre 14 et 99 EH en fonction de leur occupation respective. Comme indiqué à la section 5.3.2.1. Gestion des eaux usées domestiques, la capacité de certaines de ces stations s'avère déjà insuffisante au regard des occupations actuelles. Les eaux usées non traitées pourraient engendrer des nuisances pour les riverains et être rejetées dans le ruisseau de Crotteux. Ces rejets pourraient engendrer une augmentation de la DBO5 au niveau du ruisseau (consommation d'oxygène pour dégrader les matières organiques rejetées). Ces différents éléments sont contraires aux conditions d'exploitations reprises aux articles 4 à 6 du permis actuel et plus précisément aux conditions relatives au déversement n°4.

- *Les eaux chargées en produits de dégivrage des avions ou de la piste ne peuvent être rejetées dans l'environnement sans traitement préalable. Par ailleurs, le système actuel (dégivrage dans des zones reliées à des cuves de rétention enterrées puis pompage et traitement par un organisme externe) a également montré ses limites :*

1) *Impossibilité de dégivrer l'ensemble des avions au niveau des dalles dédiées (fret express),*

2) *Ruissellement 'retardé' des substances par rapport aux périodes d'ouverture du by-pass des cuves de rétention en raison de leur caractère visqueux,*

3) *Produits qui se répandent sur le sol en dehors des zones dédiées.* »<sup>14</sup> Or, les conditions d'exploitations en matière de rejet sont assez strictes notamment les articles 4 à 6 de l'actuel permis d'environnement.

- *Au niveau du bassin d'orage sud, des dépassements des conditions de déversement énoncées dans le permis d'environnement de l'aéroport sont mis en évidence de manière assez régulière pour les matières en suspension et la DBO 5, même en dehors des périodes hivernales.*<sup>15</sup>

Dés lors conformément aux lois en vigueur, l'aéroport de Liège pourrait se voir retirer son permis pour non respect des conditions d'exploitations qui lui ont été assignées.

## II) Demande d'ajouts de conditions d'exploitations

Nous demandons à l'autorité délivrante d'être extrêmement attentive aux conditions d'exploitations qui pourraient accompagner le permis ( qui peut ajouter des conditions complémentaires conformément au décret de 1999).

---

12 Page 695 de l'étude.

13 Page 701 de l'étude d'incidence.

14 Page 729 de l'étude.

15 Page de 345 l'étude.

Notamment nous demandons d'avoir égard aux éléments suivants :

- le potentiel de valorisation des eaux pluviales est actuellement largement en sous capacité (160 m<sup>3</sup> de citernes alors qu'il faudrait environ 6.500 m<sup>3</sup> dans la zone sud et 1.650 m<sup>3</sup> dans la zone nord pour maximiser la récupération)<sup>16</sup> ;
- il convient de mettre en place, à l'échelle du site de l'aéroport de Liège, une politique durable en matière de valorisation des eaux pluviales. Les chartes urbanistiques, environnementales et énergétiques rédigées par la SOWAER pour les parcs d'activités « AirportCity » et « FlexportCity » vont dans la bonne direction. Ces principes doivent également être appliqués pour les projets futurs au sein des zones déjà bâties<sup>17</sup> ;
- il est recommandé d'augmenter les capacités des stations d'épurations<sup>18</sup> ;
  
- afin de prévenir les contaminations des eaux à la suite de pollutions accidentelles (ex : accident entraînant un épanchement important d'hydrocarbures) et leur dissémination vers l'aval vers notamment vers les eaux de surface, la mise en place de vannes de secours à des points clés du réseau d'égouttage et au niveau des différents points de rejet est également recommandée et permettrait d'isoler et de récupérer les éventuelles pollutions avant rejet vers les eaux de surface/réseau d'égouttage. Une attention particulière doit être portée aux R3 (vers ruisseau de Crotteux) et R7 (vers la Meuse) ;<sup>19</sup>
  
- deux des cinq bassins d'orages existants sont considérés comme insuffisants ( voire même largement insuffisants) ;
  
- les conditions de déversement et de contrôle actuelles, fixées dans le permis d'environnement de l'aéroport délivré en 2005 (PE/05.117), concernent uniquement les points de rejet R1 (plus d'application), R3 et R4 et n'imposent pas de fréquence d'analyses. Dans le cadre de la prolongation des activités de l'aéroport, il est nécessaire de fixer des conditions de déversement pour l'ensemble des points de rejet de l'aéroport, d'imposer une certaine fréquence d'échantillonnage et de déterminer les mesures correctives à apporter si certaines conditions de déversement ne sont pas rencontrées<sup>20</sup> ;
  
- révision des permis d'environnement en fonction des objectifs environnementaux assignés à la masse d'eau ;
- exigence d'une nette amélioration de la qualité des masses d'eau qui sont dans un mauvais état et dans un état moyen ;
  
- limitation des mouvements des vols de nuit ;
  
- limitation de l'usage des gros porteurs qui ne répondent pas à certains critères de bruit ( par exemple via les « quota count » à l'instar de ce qui est réalisé à l'aéroport de Bruxelles National<sup>21</sup>)

---

16 Page 699 de l'étude.

17Page 700 de l'étude.

18Page 703 de l'étude.

19Page 730 de l'étude.

20Page 730 de l'étude.

21 La quantité de bruit maximale autorisée par mouvement est déterminée pour chaque type d'avion en fonction du certificat acoustique de l'appareil. Cela signifie qu'un avion peu bruyant reçoit un chiffre de quota (Quota Count) faible et un appareil plus bruyant un QC plus élevé.

## 2) Les impacts sur les riverains

### I) Le trafic aérien

L'étude d'incidence comporte un chapitre 7.2.5.3. relatif à l'Évaluation des émissions de gaz à effet de serre de Liège Airport.

*« Il s'agit des émissions relatives aux scopes 1 et 2, qui reprennent respectivement les émissions contrôlées par l'exploitant de l'aéroport (liées à l'utilisation de véhicules et d'équipements de support au sol appartenant à l'aéroport, à la production d'énergie sur site, aux chaudières, ...) et les émissions liées à des consommations d'électricité achetée (voir explications détaillées au niveau de la participation de Liège Airport à l'Airport Carbon Accreditation Programme, développée dans les mesures prises actuellement en matière de climat. »*

L'étude ajoute cependant que *« Les émissions liées aux activités que l'aéroport ne gère pas directement et donc gérées par les sous-concessionnaires (liées aux mouvements des avions, aux APU, aux véhicules et équipements n'appartenant pas à l'aéroport, aux trajets des passagers vers l'aéroport et du personnel, ...), correspondant au scope 3, **ne sont donc pas reprises dans cette évaluation. Celle-ci ne tient donc pas compte du trafic aérien (cycles LTO, utilisation des APU, ...).** Les émissions de gaz à effet de serre générées par l'exploitation de l'aéroport de Liège, liées aux activités aériennes et aux activités des différents opérateurs, **sont donc bien plus importantes que les émissions correspondantes aux activités de Liège Airport.** »<sup>22</sup>*

**Par conséquent, cette étude n'analyse aucunement les impacts du trafic aérien ni présent ni futur !!**

**Or, lorsqu'on analyse le renouvellement du permis d'environnement - c'est - à - dire celui de l'exploitation d'un aéroport, - qui compte bien doubler ses mouvements d'avions – l'on s'attend à minima à connaître les impacts actuels du trafic aérien. L'on constate donc que cette étude d'incidence est lacunaire à bien des égards et principalement sur l'enjeu majeur de l'aéroport : les incidences du trafic aérien en matière d'émissions de CO2 !**

Toutes les analyses qui découlent de cette étude ne prendront pas en compte les effets réels de l'aéroport. Elles ne peuvent donc être à même de conseiller et d'avertir l'autorité délivrante sur les impacts qu'aura son éventuelle autorisation.

L'on comprend mal comment d'un côté l'aéroport peut quantifier son nombre de vols ( environ 67 0000 mouvements à l'horizon 2040) et de l'autre estimer qu'on ne doit pas prendre en compte les émissions de ces vols pour octroyer le permis qui autorisera précisément ces vols, et ce sous prétexte que ce sont les concessionnaires qui sont responsables- et donc qu'ils ne savent les chiffrer-.

Le Masterplan 2040 a bel et bien été présenté par l'aéroport de Liège et a été voté UNIQUEMENT par son conseil d'administration. On comprend donc mal le raisonnement tenu dans l'étude d'incidence qui ne fait en réalité que se dédouaner des responsabilités qui incombent à l'aéroport.

Nous attirons l'attention de l'autorité délivrante quant au fait que le Masterplan n'a pas été validé par la Région wallonne ni pas d'autres autorités.

---

22 Page 408 de l'étude.



La suite de l'étude analyse les efforts de l'aéroport pour diminuer ses émissions via certains programmes : « *Liège Airport participe à l'Airport Carbon Accreditation Programme (ACA), lancé par l'Airport Council International Europe (ACI Europe) en 2009, dont l'objectif principal est d'encourager et de favoriser la mise en place de bonnes pratiques afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les aéroports s.* »

Cependant, il s'agit donc uniquement des incidences des activités au sol de l'aéroport. Aucune indication n'est donnée sur la manière de compenser les impacts négatifs de l'activité réelle de l'aéroport à savoir le trafic aérien.

En 2019, l'ensemble des vols commerciaux (passagers et marchandises) ont émis près d'un milliard de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit 3 à 4 % de toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la planète (+ 30 % depuis 5 ans). Considérant que comme pour les autres modes de transport, le transport aérien doit réduire son empreinte carbone et que cela passe, à la fois, par une diminution du nombre de km parcourus et à la fois par une diminution des émissions de GES par km parcouru.

Selon une étude menée par Pierre Ozer, professeur à l'Université de Liège<sup>23</sup>, l'activité aérienne de l'aéroport de Liège nécessitait 248 882 803 litres de kérosène (Jet A1) en 2013, équivalant à 629.176 tonnes de CO<sub>2</sub> émis. En 2018, 458.164.035 litres ont été consommés, équivalents à 1.158.239 tCO<sub>2</sub> (3182 tCO<sub>2</sub>/jour) émis. Il s'agit donc d'une augmentation de 84%, soit 528 063 tCO<sub>2</sub>. Ainsi, en prenant uniquement compte du kérosène utilisé à l'aéroport de Liège, en moyenne entre 2013 et 2018 les émissions de CO<sub>2</sub> ont augmenté de 290 tCO<sub>2</sub> par jour.

L'on constate donc une augmentation toujours plus forte de la consommation de kérosène ainsi que du taux de CO<sub>2</sub> émis chaque jour. Le développement de l'aéroport laisse présager une augmentation toujours plus forte de ces chiffres.

Bien que l'aéroport veuille diminuer son empreinte carbone (0 émission d'ici 2050), il y a lieu de relativiser son élan écologique. En effet, les infrastructures de l'aéroport de Liège représentent 4000 tCO<sub>2</sub> par an, soit 0,3 % de l'activité aérienne totale, celle-ci s'élevant à **1.158.239 tCO<sub>2</sub> par an**. Les émissions de CO<sub>2</sub> de l'infrastructure doivent être relativisées au vu des émissions totales liées à l'aéroport : le modèle de développement du transport aérien et le développement du commerce en ligne doivent être soumis à réflexion.

Nous demandons au bureau d'étude dans notre réclamation faisant suite à la RIP qu'il analyse les éléments suivants :

- « - la prise en compte des nuisances olfactives notamment les odeurs de kérosène au moment des décollages ;
- l'analyse des possibilités de réduire ces nuisances.
- l'évaluation des impacts de la qualité de l'air pendant et après le chantier (poussières, etc.) ?
- une analyse à l'horizon 2040 de la qualité de l'air en prenant en compte les émissions de Co<sub>2</sub> des avions circulant dans l'espace aérien de Liège.
- une quantification de l'augmentation des émissions de Co<sub>2</sub> si le développement voulu par l'aéroport se concrétise, ainsi que ses conséquences pour l'environnement et le climat.
- l'analyse des rejets atmosphériques de toutes les activités de l'aéroport.

23 <https://orbi.uliege.be/handle/2268/242331>

- l'analyse de la qualité de l'air, la plus large possible autour de l'aéroport.
- la prise en compte de la vente, importante, de kérosène parmi les activités de l'aéroport et son influence sur l'environnement et le climat. »

Force est de constater que ces demandes légitimes et nécessaires n'ont pas été suivies.

Une pirouette a été réalisée par l'aéroport via le bureau d'étude afin de minimiser les impacts réels de l'aéroport et de se dédouaner des responsabilités environnementales qui leur incombent.

Par conséquent, toutes les mesures présentées (certificat, optimisation des lumières, véhicules électriques) seront bien peu d'éléments comparés aux impacts de l'aviation. L'autorité délivrante ne peut pas prendre en compte ces éléments comme étant rassurants pour l'avenir et le respect des riverains, mais aussi de l'environnement et du climat en général.

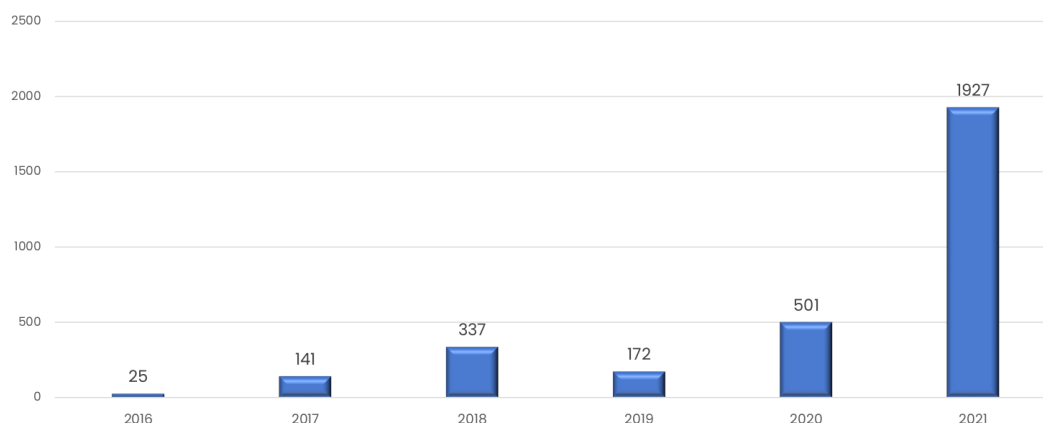
Nous soulignons par ailleurs que la 3<sup>e</sup> partie rapport du GIEC préconise de réduire drastiquement les voyages en avions et autres, et ce pour des raisons évidentes d'impacts environnementaux. L'étude d'incidence qui nous est présentée ici devrait analyser toutes les incidences notables sur l'environnement liés aux activités de l'aéroport de Liège et de son exploitation. Or, ce n'est pas le cas !

## II) Les nuisances sonores

Depuis 1994, l'aéroport de Liège tourne 24H/24H ne laissant aucun répit à ses riverains. Les plaintes des riverains sont en forte augmentation depuis plusieurs années.

La Sowaer<sup>24</sup> vient de présenter ses statistiques en matière de plaintes :

### Evolution annuelle des plaintes « bruit »



Le nombre de plaintes en 2021 a pratiquement quadruplé par rapport à 2020

<sup>24</sup> Plaintes bruit sur l'année 2021 présenté au Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège 21 mars 2022

Il est à noter que 95% des plaintes sont exprimées en dehors du PDLT.<sup>25</sup> Ce PDLT a été revu récemment. Cependant nous tenons à souligner que les nuisances sonores sont plus larges et impactent l'ensemble de la province.

Ces nuisances sonores posent tant des problèmes environnementaux que des problèmes relatifs à la santé humaine. L'OMS donne les recommandations suivantes en matière de nuisances aéroportuaires :

*« For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below 45 dBLden, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects. For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below 40 dBLnight, as aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep. To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure »<sup>26</sup>*

Ci-dessous, un tableau<sup>27</sup> reprenant les données probantes sur les résultats en matière de santé suite à une exposition prolongée au bruit d'avions :

**Table 26. Average exposure levels ( $L_{den}$ ) for priority health outcomes from aircraft noise**

Summary of priority health outcome evidence	Benchmark level	Evidence quality
<b>Incidence of IHD</b> A relevant risk increase from exposure to aircraft noise occurs at 52.6 dB $L_{den}$ . The weighted average of the lowest noise levels measured in the studies was 47 dB $L_{den}$ and the corresponding RR in the meta-analysis was 1.09 per 10 dB.	5% increase of RR	Very low quality
<b>Incidence of hypertension</b> One study met the inclusion criteria. There was no significant increase of risk associated with increased noise exposure in this study.	10% increase of RR	Low quality
<b>Prevalence of highly annoyed population</b> There was an absolute risk of 10% at a noise exposure level of 45.4 dB $L_{den}$ .	10% absolute risk	Moderate quality
<b>Permanent hearing impairment</b>	No increase	No studies met the inclusion criteria
<b>Reading skills and oral comprehension in children</b> A relevant risk increase was found at 55 dB $L_{den}$ .	One-month delay	Moderate quality

Ci-dessous, un tableau<sup>28</sup> des effets critiques sur la santé de l'exposition au bruit des aéronefs :

25 Sur 1913, 1837 sont en dehors du PDLT.

26 « Pour une exposition moyenne au bruit, le GDG recommande fortement de réduire les niveaux de bruit produits par les aéronefs en dessous de 45 dBLden, car le bruit des aéronefs au-dessus de ce niveau est associé à des effets néfastes sur la santé. Pour l'exposition au bruit de nuit, le GDG recommande fortement de réduire les niveaux de bruit émis par les aéronefs pendant la nuit, en dessous de 40 dBL la nuit, car le bruit des avions au-dessus de ce niveau est associé à des effets néfastes sur le sommeil. Pour réduire les effets sur la santé, le GDG recommande vivement aux décideurs politiques de mettre en œuvre des mesures appropriées pour réduire l'exposition au bruit des aéronefs dans la population exposée à des niveaux supérieurs aux valeurs guides d'exposition moyenne et nocturne au bruit. Pour des interventions spécifiques, le GDG recommande de mettre en œuvre des changements d'infrastructure adaptés »

Source : Recommandation OMS : « Environmental Noise Guidelines for the European Region », 2018.

27 Source : Recommandation OMS : « Environmental Noise Guidelines for the European Region », 2018.

28 Source : Recommandation OMS : « Environmental Noise Guidelines for the European Region », 2018.

**Table 29 .Summary of findings for health effects from exposure to aircraft noise ( $L_{den}$ )**

Noise metric	Priority health outcome measure	Quantitative risk for adverse health	Lowest level of exposure across studies	Number of participants (studies) <sup>a</sup>	Quality of evidence
<b>Cardiovascular disease</b>					
$L_{den}$	Incidence of IHD	RR = 1.09 (95% CI: 1.04–1.15) per 10 dB increase	47 dB	9 619 082 <sup>a</sup> (2)	Very low (downgraded for risk of bias; upgraded for dose-response)
$L_{den}$	Incidence of hypertension	RR = 1.00 (95% CI: 0.77–1.30) per 10 dB increase	N/A	4712 (1)	Low (downgraded for risk of bias and because only one study available)
<b>Annoyance</b>					
$L_{den}$	%HA	OR = 4.78 (95% CI: 2.27–10.05) per 10 dB increase	33 dB	17 094 (12)	Moderate (downgraded for inconsistency)
<b>Cognitive impairment</b>					
$L_{den}$	Reading and oral comprehension	1–2-month delay per 5 dB increase	Around 55 dB	(4)	Moderate (downgraded for inconsistency)
<b>Hearing impairment and tinnitus</b>					
$L_{den}$	Permanent hearing impairment	–	–	–	–

Note: <sup>a</sup> Results are partly derived from population-based studies.

L'on constate donc bien qu'il existe un lien entre l'exposition au bruit prolongée et des risques sur la santé humaine.

Plus particulièrement, dans le cas de l'aéroport de Liège qui tourne jour et nuit, des troubles du sommeil pouvant avoir des impacts négatifs sur la santé ont été démontrés :

*« Concrètement, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a constaté que la qualité du sommeil peut diminuer en présence de bruits (soudains) supérieurs à 30 dB(A) : on dort moins bien, on se retourne, on s'éveille plus souvent, parfois sans même le remarquer. Un bruit inopiné supérieur à 40 dB(A) peut provoquer le réveil et en présence de bruits continus de 50 dB(A) en moyenne, des effets sur la santé peuvent apparaître, tels qu'une élévation de la tension artérielle. Un bruit d'un niveau moyen supérieur à 55 dB(A) est considéré par l'OMS comme dangereux pour la santé publique, parce qu'il provoque une forte perturbation du sommeil nocturne et un risque accru de développer des **maladies cardiovasculaires, telles que de l'hypertension et un rétrécissement des artères coronaires, ce qui peut conduire à l'infarctus (du myocarde)**. L'OMS recommande dès lors de limiter le bruit nocturne à 40 dB(A) (L<sub>night</sub>). Cette valeur limite est recommandée aux autorités publiques lorsqu'il s'agit d'améliorer la qualité du cadre de vie des habitations. »*<sup>29</sup>

Le projet de l'aéroport est bel et bien d'augmenter encore son activité, augmentant ainsi les nuisances sonores relatives, et ce de jour comme de nuit...

La législation wallonne comprend un « Arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne ». Cet arrêté prévoit, dans son intégralité, la procédure en cas d'infraction. Les infractions susceptibles d'entrer dans le champ de cette procédure sont celles prévues par l'article 6 du décret de 1994 (à savoir les valeurs maximales de bruits, les essais moteurs.)

29 Source : <https://www.health.belgium.be/fr/son-et-sante#mv>

Un fonctionnaire est chargé de la surveillance et de la recherche des infractions. Il dresse un PV en cas d'infraction. Il dresse un rapport qui est analysé par l'inspecteur général. Cet inspecteur général peut infliger une amende en fonction des barèmes prévus par l'article 8 de l'AGW 2004. (Voir article 2 et suivants dudit AGW pour la procédure complète.)

L'article 8 prévoit dans son paragraphe premier les sanctions à l'article 6, §1er, 1° du décret de 1994 soit « *les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique telle que définie à l'annexe 16 de la convention O.A.C.I.;* ».

Il prévoit dans son paragraphe 2 les sanctions pour les infractions spécifiquement prévues à l'article 6, §1er, 2° (soit les valeurs maximales de bruits).

Pour tout dépassement au-delà de ceux prévus par l'article 6, §3 du décret de 1994 à savoir :

« *pour les infractions visées à l'article 6, §1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, dont le nombre n'excède pas 5 % du nombre total de mouvements journaliers moyens enregistrés sur l'aéroport au cours des douze derniers mois précédant l'infraction considérée, avec un maximum de dix dépassements de 6 dB (A) au plus, par période de 24 heures (débutant à 0 h 00 et se terminant à 23 h 59 m 59 s).*

*À dater du 1<sup>er</sup> janvier 2014, les dix dépassements maximaux par période de 24 heures, visés à l'alinéa 2, ne pourront excéder 3 dB (A) au plus.*

Dès lors, pour toutes les infractions dépassant cette double limite ( 5 % du total journalier et plus de 10 dépassements de 3dB), les sanctions pour cette catégorie d'infractions sont les suivantes :

Dépassement de la valeur de bruit (exprimée en dB (A))	Montant de l'amende en euro	Montant de l'amende majoré en euro	Montant de l'amende majoré en euro	Montant de l'amende majoré en euro	Montant de l'amende majoré en euro
		1 % avec un minimum de 20 infractions et un maximum de 40	2 % avec un minimum de 41 infractions et un maximum de 60	3 % avec un minimum de 61 infractions et un maximum de 80	4 % avec un minimum de 81 infractions et un maximum de 100
$0 < X \leq 2$	200	400	600	1.000	1.500
$2 < X \leq 4$	400	800	1.200	2.000	3.000
$4 < X \leq 6$	600	1.200	1.800	3.000	4.500
$X > 6$	1.000	2.000	3.000	5.000	7.500

(AGW du 21 mars 2019, art. 9)

Cet arrêté prévoit également que la sanction administrative est infligée sur la base d'un dépassement des seuils de bruit **par au minimum deux sonomètres.**

Malheureusement, nous constatons que l'arrêté « sanction » du 29 janvier 2004 ne semble pas être un moyen efficace pour dissuader les compagnies aériennes de ne pas respecter les seuils de nuisances sonores. En effet, selon la réponse donnée par Monsieur Crucke à la question écrite n° 8 de Monsieur Clersy<sup>30</sup>, aucune sanction n'a été infligée entre 2004 et le 26 avril 2019. Aucun arrêté de localisation des sonomètres fixes n'était adopté, rendant par la même inopérant le dispositif de sanctions mis en place.

Depuis le 26 avril 2019 (en date du 25 octobre 2019), 17 procès-verbaux ont été dressés à l'encontre de compagnies aériennes ; 9 à Liège et 8 à Charleroi. 5 compagnies sont concernées ; 4 à Liège et 1 à Charleroi.

30 <https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&iddoc=92765>

De ces 17 procès-verbaux :

- 9 avertissements ont été envoyés conformément à l'article 6 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (1 à Liège et 6 à Charleroi);
- 1 sanction administrative a été infligée ;
- 1 classement sans suite a été accordé en raison des mesures correctives prises par la compagnie aérienne pour ne plus engendrer de dépassement des normes de bruit ;
- 6 dossiers sont en cours. Ils sont actuellement dans le délai de droit de réponse de la compagnie.

À Liège, 10 vols ayant engendré des dépassements des normes de bruit ont été exemptés en application de l'arrêté du 27 février 2003 et 12 à Charleroi.

- ➔ L'on peut donc constater que ces réglementations ne suffisent pas pour assurer aux riverains un cadre de vie sain. Il faut donc étayer scientifiquement les nuisances sonores compte tenu du manque d'effectivité de ces règles. L'on ne peut évacuer la problématique par la simple mention du PDLT et des sanctions (minimes) prévues pour limiter ces nuisances.
- ➔ Force est de constater que l'étude d'incidence ne répond pas aux demandes en la matière. Elle ne permet donc pas à l'autorité délivrante de statuer avec toutes les données nécessaires ( cfr partie 1).

Les vols de nuit sont particulièrement pénibles pour les riverains. Ceux-ci ne seront pas diminués à l'avenir et que du contraire ils seront augmentés.

L'étude précise qu'il y a plus de vols de nuit que de vols de jours en termes de taux de capacité maximale des pistes.

Les gros porteurs, utilisés la nuit pour le fret, représentent 30 % des vols à Liège.

*« En 2019, le nombre de mouvements avec dépassements a augmenté de 22 % par rapport à l'année 2017 et de 15 % par rapport à l'année 2018 (25 % pour le nombre de dépassements totaux et 39 % pour les dépassements > 3 dBA). Cette augmentation est notamment due à l'accroissement de la fréquentation des gros porteurs au fil des années. **Les dépassements apparaissent essentiellement en période de nuit.** Des conditions météorologiques particulières accentuent l'occurrence des dépassements, en particulier les précipitations, les vents de secteurs nord-est à nord-ouest, des températures élevées et une pression atmosphérique basse (portance de l'avion amoindrie). Les stations F009 (St-Georges) - F012 (Aineffe) - F016 (Seraing-le-Château) – F001 (Houtain), et dans une moindre mesure les stations F010 (Verlaine) et F002 (St- Georges), concentrent la quasi-totalité des dépassements, selon le trafic (F001- F010-F012-F016) ou le sens la piste (arrivées 04 au F009). Voir la figure ci-dessous et l'annexe pour la localisation des stations. Les Boeing 747-400 et les MD-11 (**Heavy ou gros porteurs**) **sont responsables de la quasi-totalité des dépassements** tandis que les quelques mouvements épisodiques d'AN-124 engendrent les dépassements les plus importants (> 6 dBA 258 ).»<sup>31</sup>*

Par ailleurs, il faut souligner que le réseau de sonomètre n'est pas assez étendu en particulier au nord-est, vu qu'il est désormais admis que 30 % des décollages ont lieu dans cette direction, mais seuls 3 sonomètres sont présents dans cette zone. Les réseaux de sonomètres doivent être placés en des lieux adéquats afin d'être représentatifs.

---

31 Page 568 de l'étude.

### III) La pollution de l'air

L'étude se veut rassurante :

*« En conclusion, les résultats de ces mesures montrent que les valeurs limites en matière d'émission sont globalement respectées pour la plupart des paramètres analysés et que l'impact sur la qualité de l'air aux abords de l'aéroport de Liège est contrôlé. Cela présuppose donc un impact a priori faible sur la santé des personnes habitantes à proximité des infrastructures aéroportuaires. Précisons également que, d'après les données reçues et les émissions calculées, le plus gros contributeur sur le domaine d'étude est le trafic routier pour l'ensemble des polluants étudiés à l'exception des COV totaux (lié au stockage).<sup>32</sup>»*

Cependant, nous renvoyons au point I) de cette section, qui explicite que le trafic aérien ne sera pas pris en compte dans l'étude d'incidence. Ce qui ne peut être ni tolérable ni toléré dans une optique d'études des incidences notables d'un permis d'exploitation d'un aéroport !

Nous attirons l'attention de l'autorité délivrante sur ce qui suit :

*« Le permis d'environnement délivré à Liège Airport pour l'exploitation de l'aéroport mentionne **l'obligation** « d'installer dans le voisinage de la zone d'activité aéroportuaire **une station de mesure de la qualité de l'air ambiant comprenant la mesure des particules fines (fraction PM 10 ) et des oxydes d'azote (NO x ) 205** ». Cette station est dénommée « Liege Airport ». Les résultats des rapports relatifs aux années 2018 et 2019 pour cette station sont repris ci-dessous. Dans le permis octroyé à Liège Airport pour la mise en place d'une 4e cuve dans le parc pétrolier, l'avis favorable sous conditions de l'AwAC mentionne toutefois qu'il « **semble que la station télémétrique de Bierset, qui vise à mesurer l'impact de l'aéroport, est mal située par rapport aux vents dominants. L'activité de l'aéroport n'est pas pointée par les roses de pollutions, lesquelles indiquent plutôt l'impact de l'autoroute. Par ailleurs, la mesure des PM 10 ne semble pas pertinente dans le cas d'une activité aéroportuaire. La mesure des UFP (Ultra Fine Particles), du BC (Black Carbon), des BTEX (le rapport benzène/toluène notamment) et de certains HAPs serait sans doute plus représentative des activités de l'aéroport (combustion de kérosène, stockage et ravitaillement. » Les résultats de la modélisation de dispersion de polluants réalisée dans le cadre de la présente étude montrent que le parc pétrolier est le plus gros contributeur en termes d'émissions de COV (voir résultats au Point 7.3.3.3.B Modélisation et dans le rapport de modélisation repris en annexe) »<sup>33</sup>***

Les détails ne sont pas rassurants :

*« De manière générale, les **critères de l'AwAC pour le NO 2208 , les PM 10 et les COV totaux sont dépassés pour l'ensemble des points récepteurs**. Les valeurs limites pour la protection de la santé humaine de la directive 2008/50/CE relative aux concentrations moyennes annuelles sont toutefois respectées pour l'ensemble des points récepteurs pour le NO 2 et les PM 10 . En ce qui concerne les autres polluants, les critères de l'AwAC sont respectés au droit de la majorité des points récepteurs. **Deux points récepteurs présentent des dépassements pour 7 des 8 critères de l'AwAC présentés ci-dessus (NO 2 , CO, PM 10 , PM 1 , benzo(a)pyrène, COV totaux et benzène (critère pour les effets non-cancérogènes). Il s'agit des points 2017LG102 (situé à la rue des Saules,***

---

32 Page 178 de l'étude.

33 Page 458 de l'étude.

à proximité de l'échangeur de l'E42 avec l'A604, voir figure ci-dessous) et la station de mesure de l'aéroport. »<sup>34</sup>

Ajoutons qu'il ne s'agit que de la situation actuelle. Nous n'osons pas imaginer l'impact de l'augmentation du trafic.

#### **IV) Les nuisances olfactives**

*« Dans le cas de Liège Airport, un risque de gêne olfactive liée aux décollages de gros porteurs a été identifié. Le rapport d'audit olfactif indique en effet « qu'une congestion en seuil de piste [principalement, 22L (sens de décollage vers le sud-ouest)] des avions en attente de décollage peut également engendrer une odeur de « diesel froid », en « heure de pointe » de décollage (fin de nuit). Ces files d'avions en attente, moteurs en fonctionnement, peuvent apparaître également lorsque la visibilité est réduite ou qu'un problème survient sur la piste. »<sup>35</sup>*

Des plaintes à ce sujet ont été enregistrées.

*« Les conditions de dispersion atmosphérique des odeurs étaient défavorables au moment de la mesure, dues à une inversion de température (la température était plus faible au niveau du sol qu'en altitude). Des mesures réalisées le lendemain ont montré que les concentrations d'odeurs étaient faibles et situées sous le seuil de détection du laboratoire. Le rapport d'Odometric mentionne « qu'il n'y a pas de risque de gêne olfactive lorsqu'il n'y a pas d'opérations de dégivrage et de ruissellement d'eau pluviale et de résidus de glycol . » Le rapport souligne toutefois le fait que « les opérations de dégivrage réalisées hors zone dédiée à cet usage (Fedex-TNT) restent cependant problématiques, comme ont pu le montrer les plaintes enregistrées quelques jours après nos mesures. En effet, il semble que les odeurs émanant du ruisseau de Crotteux aient été particulièrement importantes lors des journées des 7 et 8 avril, soit quelques jours après le de-icing opéré sur plusieurs jours à partir du 05/04/2021 et en raison des températures hivernales qui ont recommencé à remonter progressivement par la suite. »*

La presse rapporte d'autres cas de nuisances olfactives importantes pour les riverains, liées à l'utilisation de glycol. Il est interpellant de constater que l'étude d'incidence ne se base que sur une seule mesure ponctuelle, et n'étudie pas les impacts olfactifs de façon structurelle.

#### **V) La mobilité**

L'étude conclut ce point de manière rassurante. Cependant, page 212, on peut lire que certains constats sont beaucoup moins rassurants que ce que veulent bien laisser entendre les conclusions :

*« Au niveau du réseau autoroutier, l'A604 est proche de la saturation dans les deux sens de circulation (96 % d'utilisation de la capacité maximale théorique vers le nord et 98 % vers le sud). Pour rappel, la majorité des flux de l'A604 en direction du nord alimentent le tronçon de l'E42 en direction de l'échangeur de Loncin également proche de la saturation (86 %) et présentant régulièrement d'importants ralentissements. L'E42 vers Loncin dispose ainsi de faibles réserves de capacité (moins de 15 %) et ne permettra pas un accroissement important des volumes de trafic dans le futur. L'infrastructure de l'A604 ne pourra pas, dans son état actuel, accueillir des flux supplémentaires en heure de pointe du soir. »*

<sup>34</sup> Page 469 de l'étude.

<sup>35</sup> Page 489 de l'étude.



Aucune solution crédible n'existe quant à cette saturation. En effet, ajouter une éventuelle route de contournement supplémentaire ne soulagerait que très localement et très provisoirement, mais les échangeurs et autoroutes sont d'ores et déjà saturés, c'est une contrainte indépassable.

À nouveau, on sent que cette étude manque d'impartialité et d'objectivité.

De manière générale, l'aéroport est difficilement accessible en mode doux : vélo, bus et autres ne sont que très peu utilisés, et ne constituent pas des alternatives au transport du fret par camion.

Quant aux stationnements, l'étude admet que ses chiffres sont peu fiables :

*« Pour rappel, les relevés de stationnement ont été effectués lors de crise sanitaire liée à la Covid-19, période caractérisée par un taux de télétravail élevé dans les bureaux ; il est donc probable que le stationnement en période « normale » soit proche de la saturation sur le tronçon de rue face au Business Park »<sup>36</sup>.*

## VI) Le survol de Tihange

Certains discours contradictoires ont été entendus lors de différentes allocutions et lors de la RIP concernant le survol de Tihange. Force est de constater que des avions survolent régulièrement la centrale – pas moins de 22 par jour - :

*« La centrale nucléaire de Tihange se trouve dans l'axe des pistes d'atterrissage de l'aéroport de Liège dans lequel les avions doivent se positionner environ 18 km au préalable afin de pouvoir atterrir en toute sécurité. Néanmoins, les derniers stress-tests ont montré que les réacteurs de « Tihange 1, Doel 1 et 2 ne peuvent résister qu'à la chute d'avions légers. Tihange 2, 3, et Doel 3 et 4, ne peuvent résister qu'à un avion de ligne de type B767 ».<sup>37</sup>*

Dans l'étude, les explications données pour étayer l'argument du survol sont des références aux dires de l'ancien Ministre Crucke. Nous nous étonnons de l'argument et ne sommes guère rassurés de ne pas voir de plus amples références scientifiques.

Le survol va tendre à s'accroître :

*« Toutefois, l'augmentation globale du nombre de mouvements d'avions-cargos liée à l'aéroport de Liège augmentera le nombre d'atterrissages dans le sens inhabituel de la piste (sens 04) et pouvant potentiellement survoler la centrale. Ceux-ci sont estimés à près 10.400 mouvements d'avions-cargos soit 15 % des mouvements d'avions-cargos prévus annuellement en 2043. »<sup>38</sup>*

Les éventuels impacts d'un crash sur la centrale nucléaire pourraient avoir des impacts colossaux !

Ces survols de Tihange inquiètent particulièrement nos voisins allemands et hollandais qui pourraient être impliqués dans pareilles catastrophes.

---

36 Page 235 de l'étude.

37 Page 177 de l'étude.

38 Page 651 de l'étude.

### 3) Les impacts sur le cadre environnant

#### I) L'hydrologie et égouttage

La gestion de l'eau est une question d'une importance capitale quand on sait qu'elle va se raréfier au fil des années suite au changement climatique qui va accentuer les sécheresses. Une attention particulière doit lui être consacrée !

Contrairement à Zaventem, Liège Airport n'a pas de station d'épuration des eaux dédiée, des quantités très importantes de glycol et autres liquides dégivrants, carburants, etc se retrouvent donc dans la nature ! C'est nocif pour la faune, la flore et les nappes phréatiques. Des manquements à ce sujet ont été constatés et il faut y remédier.

Certains risques relatifs à la gestion de l'eau sont déjà à prévoir et ne seront qu'accentués avec l'extension de l'aéroport :

- Risque de rejets d'eaux usées non épurées vers le bassin de Ferdou ou vers les bassins sud (puis vers le ruisseau de Crotteux) en cas de dysfonctionnement des systèmes d'épuration autonomes.
- Risque d'aggravation des écoulements vers l'aval à la suite de l'imperméabilisation de surfaces en lien avec la présence d'axes de ruissellement concentrés.
- Risque d'inondations lors d'épisodes pluvieux extrême en fonction de la localisation des développements futurs par rapport aux axes de ruissellement.
- Réduction de la recharge naturelle de la nappe et augmentation des volumes d'eau pluviale à gérer au niveau des bassins d'orages à la suite de l'imperméabilisation de surfaces.
- Risque d'inondations au niveau du site de l'aéroport ou en aval de celui-ci en lien avec la capacité insuffisante de différents ouvrages de tamponnement du site de l'aéroport (Carlens I et Sud notamment, parking P3).
- Risque de contamination des eaux de surface par des hydrocarbures en cas de dysfonctionnement des séparateurs d'hydrocarbures ou capacités insuffisantes.

#### II) Impacts sur les nappes d'eau

L'étude estime que l'on retrouve certains polluants :

*« l'eau de la nappe des craies semble y être de relativement bonne qualité, toutefois s'observent les éléments suivants :*

*Des valeurs élevées pour les nitrates : 40 mg/l ;*

*Des valeurs élevées pour l'élément traceur Strontium : 268 µg/l et dépassant la norme du Code de l'eau (50 µg/l) ;*

*La présence de métaux lourds, mais en faibles concentrations ;*

*Des traces de cyanures totaux ;*

*Des traces de 3 déséthylatrazine) ; pesticides (chloridazon desphenyl,*

*La présence de germes totaux (22°C) estimée à 280 UFC/ml. Chlorothalonil SA, »<sup>39</sup>*

Elle ajoute la remarque qui suit : *« À noter que ces analyses ont été réalisées sur un seul piézomètre après une longue période d'inutilisation de celui-ci. Les résultats ne sont pas nécessairement représentatifs de la qualité de la nappe à plus grande échelle »<sup>40</sup>.*

---

39 Page 267 de l'étude.

40 Page 268 de l'étude.

Par conséquent, une lacune réside dans le fait que l'on ne sait pas si les résultats sont représentatifs ou non. **L'autorité est donc dans l'impossibilité de connaître les réels impacts existants ou futurs sur les nappes d'eau.**

Par ailleurs, certaines activités de l'aéroport peuvent avoir des incidences en matière de pollution. Tel est le cas du dégivrage :

*« Le dégivrage des avions se fait à l'aide de propylène glycol, produit qui n'est pas à proprement parlé un polluant du sol, mais est susceptible d'impacter la qualité des eaux de surface. Le risque principal d'atteinte de la nappe est lié d'une part aux infrastructures souterraines (collecteurs et canalisations associées) et d'autre part aux abords des pistes (le glycol adsorbé sur la carlingue est arraché de celle-ci lors du décollage) ».*<sup>41</sup>

Page 882 ; *« Alimentation de la nappe : L'imperméabilisation d'une partie de la surface du site (au droit des pistes allongées)*

*empêchera une infiltration directe des eaux pluviales vers la nappe phréatique. La diminution potentielle de recharge de la nappe est induite par l'augmentation des surfaces imperméables (selon les informations du chapitre relatif à l'hydrologie et à l'égouttage, 11 % en situation existante contre 35 % en situation projetée, soit une augmentation de la superficie imperméable de près de 65.000 m<sup>2</sup>).*

*Voir PARTIE 4. Chapitre 3.5 : Hydrologie et égouttage*

***De plus, l'imperméabilisation liée à l'allongement de la piste de contingence a lieu en zone de vulnérabilité élevée pour la masse d'eau souterraine donc en zone où la recharge est supérieure à 160 mm/an. Dès lors, la mise en place de ce projet induira une perte de recharge vers la nappe d'un volume minimum de 10.300 m<sup>3</sup>/an. »***

Actuellement, les masses d'eau sont déjà en mauvais état :

*« L'état écologique global des masses d'eau est établi sur la base d'un diagramme décisionnel qui dépend des 3 critères de qualité tout en donnant la primauté à la qualité biologique. La masse d'eau MV19R présente un mauvais état écologique global en raison d'une mauvaise qualité physico-chimique et hydromorphologique. À la suite de cette évaluation, le programme de mesures retenus pour cette masse d'eau dans le cadre du plan de gestion 2016-2021 reprend les éléments suivants :*

*- Révision des permis d'environnement en fonction des objectifs environnementaux assignés à la masse d'eau ;*

*- Inspection des industries non-IPPC*

*- Amélioration de la connaissance des rejets industriels.*

*Les masses d'eau MV13R et MV35R, vers lesquelles sont rejetés la majorité des flux collectés par le réseau d'égouttage de l'aéroport, présentent un état écologique moyen, car elles présentent respectivement un état moyen pour la qualité biologique et un état médiocre pour la qualité physico-chimique. Leur programme de mesures reprend notamment 'la réduction des émissions des substances polluantes par l'ajout des paramètres NQE (substances à seuils réglementaires) dans les permis d'environnement'. »*<sup>42</sup>

Ces travaux ne seront donc pas sans conséquence sur une denrée qui nous est vitale et se fait de plus en plus rare : l'eau ! Le rechargement des nappes phréatiques va devenir de plus en plus complexe en raison des sécheresses annoncées<sup>43</sup>.

---

41 Page 302 de l'étude.

42 Page 307 de l'étude.

43 Selon les dires de Monsieur Fettweis entendu lors de la commission parlementaire relative aux inondations de juillet 2021 : *« Il est évident que si les étés deviennent trop secs, on aura d'autres problèmes. Ce ne seront peut-être*

Concernant la piste de contingence : le principal risque identifié est lié à la stabilité de la piste, en raison (1) de sa localisation en zone calcaire et (2) en zone d'aléa sismique 4 (le plus élevé à l'échelle nationale) ainsi que (3) de la présence potentielle d'anciennes carrières souterraines au droit de la zone d'intervention Est. Des recommandations ont été formulées et sont résumées ci-dessous pour rendre ce risque acceptable. Il faudra donc veiller particulièrement au respect effectif de ces recommandations.

### III) Les pollutions du sol

Actuellement, plusieurs zones sont extrêmement polluées, et ce dans des endroits où l'eau est protégée :

*« Au vu de l'urgence haute pour réaliser l'assainissement dû à la présence de la zone de prévention de captage (IIb) présente à 60 m en aval hydrogéologique de la tache 2, l'assainissement doit être programmé pour l'année 2021. En attendant l'exécution de l'assainissement, des mesures d'urgence doivent être mises en place. »<sup>44</sup>*

D'autres risques de pollution pourront être accentués à l'avenir :

*« B. Risque de pollution en phase d'exploitation de la piste de contingence allongée*

*B.1. Combustion des avions*

*Si des retombées atmosphériques plus importantes au droit et aux abords de l'aéroport **peuvent se produire à la suite de l'augmentation du nombre de mouvements liée au développement de l'aéroport, l'allongement de la piste de contingence en tant que tel n'engendre pas une augmentation des mouvements d'avions.** »<sup>45</sup>*

Des pollutions à cause des hydrocarbures sont également à déplorer et dont les causes ne sont pas certaines :

*« Les résultats de l'étude d'orientation, réalisée par ARIES Consultants, mettent en évidence une importante pollution du sol à proximité du séparateur d'hydrocarbures se trouvant à l'ouest de l'encuvement des 6 citernes de 150 m<sup>3</sup> chacune. Sur deux forages réalisés autour de ce séparateur, un présente une pollution du sol en hydrocarbures pétroliers et l'autre présente du produit pur. Cette pollution **pourrait être due** à une défaillance ou un défaut d'étanchéité du séparateur ou des tuyauteries connexes. La réalisation d'un contrôle d'étanchéité du séparateur et d'un contrôle endoscopique des tuyauteries est vivement recommandé pour déterminer l'origine du problème et stopper la source de pollution. Par ailleurs, la présence de produit pur dans le sol présente un **risque immédiat de dispersion de polluants vers la profondeur et vers la nappe phréatique**. La mise en œuvre de mesures d'urgence doit être étudiée pour récupérer un maximum de produit pur avant qu'il ne se disperse en profondeur. »<sup>46</sup>*

L'étude conclut comme suit :

*« Les principales incidences des activités aéroportuaires au niveau du sol, du sous-sol et des eaux souterraines concernent le **risque de pollution**. Celui-ci est à mettre en relation avec la présence*

---

*plus les inondations, mais ce seront les canicules, les feux de forêt, les sécheresses qui seront alors beaucoup plus problématiques que les inondations. »*

44 Page 877 de l'étude.

45 Page 878 de l'étude.

46 Page 293 de l'étude.

(1) de **diverses sources de pollution** liées au stockage, au déplacement et à l'utilisation de grandes quantités de **kérosène** pour l'alimentation des avions et de gasoil pour le fonctionnement des engins au sol, (2) à diverses sources de pollution ponctuelles **liées au fonctionnement de l'aéroport**, (3) aux activités de **dégivrage des avions** et (4) aux incidents et accidents pouvant se dérouler sur le site de l'aéroport. Les principaux risques de pollution de sol en situation actuelle sont en l'occurrence liés à **l'exploitation du parc pétrolier** (dépôts de carburants et sources de pollution annexes tels les points de remplissage et les séparateurs d'hydrocarbures) et aux réseaux souterrains en lien avec ce parc pétrolier (pipeline anciennement à l'OTAN et réseau hydrant). L'exploitation de la citerne d'AvGas et sa pompe de distribution et de citernes de mazout enterrées présente également **un risque de pollution localisée non négligeable**. »<sup>47</sup>

- Il ressort de ces divers éléments que la situation actuelle **impacte déjà fortement** tant les riverains que le cadre environnant de l'aéroport. **Nous estimons que d'autres mesures plus protectrices des riverains doivent être prises** notamment via des conditions d'exploitations strictement balisées.

## Partie 3 : Refuser l'extension de l'aéroport de Liège

Nous sollicitons de la commune qu'elle refuse l'extension de l'aéroport de Liège tel que présenté dans son Masterplan 2040 et ce pour les motifs suivants :

- le projet est démesuré ;
- les impacts futurs seront conséquents ;

### 1) La démesure du projet

#### I) Démesure en termes socio- économiques

Si l'étude d'incidence ne doit pas se cacher derrière des arguments économiques, l'autorité délivrante quant à elle doit prendre en compte tous les aspects et les conséquences sous-jacentes aux permis qu'elle délivre. Par conséquent, nous développons certains éléments qui nous paraissent devoir être mis en exergue dans les lignes qui suivent.

Le développement de l'aéroport doit effectivement être envisagé dans un débat plus général sur le modèle économique voire le modèle de société que l'on défend, en termes de relocalisation de la production et de la consommation, et de lutte contre le consumérisme.

Le Master Plan 2040 de l'aéroport prévoit de doubler le tonnage transporté, et de passer de 40 000 à 65 000 mouvements par an. Mathématiquement, ces objectifs impliquent d'augmenter la proportion et le nombre de gros porteurs actifs sur l'aéroport, alors même que ceux-ci représentent près de 90 % des plaintes. La majeure partie des plaintes est liée à l'utilisation de vieux Boeing 747, très bruyants. Les compagnies de fret utilisent en général des avions vieux et bruyants, et il s'agit parfois d'anciens avions « passagers » modifiés. Ce Master Plan prévoit également de développer plus de 300 hectares de zones d'activité économique autour de l'aéroport, avec un impact important

---

<sup>47</sup> Page 302 de l'étude.

sur la bétonisation des sols. Le contexte des inondations de juillet rend cet objectif encore plus anachronique qu'auparavant. Les conséquences de l'augmentation de l'activité risquent de poser des problèmes importants également en termes de charroi de camions, de qualité de l'air, des sols, et des zones maraîchères. Enfin, l'impact macro-économique du développement de l'e-commerce low cost sur les producteurs et commerçants wallons n'est pas à négliger.<sup>48</sup>

L'aéroport de Liège tourne à plein régime. Son contrat signé avec la filiale logistique d'Alibaba, Cainiao, mais également les développements envisagés avec d'autres compagnies, va aussi dans le sens d'une augmentation des activités dans les années qui viennent.

Tant l'étude d'incidence que la présentation du Masterplan estiment que l'aéroport est un vivier d'emplois. Il y a pourtant lieu de relativiser les chiffres présentés.

Concernant l'accès au marché pour les PME belges, les responsables d'Alibaba promettent un accès au marché de l'e-commerce grâce à leur plateforme de commerce en ligne. Cependant, pour prétendre au marché international, les entreprises doivent avoir une base solide et les ressources nécessaires. Ça représente donc une aide accessible seulement pour les entreprises avec une base déjà solide. Actuellement, la balance commerciale est clairement en défaveur de la Wallonie et de la Belgique. En audition au parlement wallon, Monsieur Kempeneers, directeur au sein de l'Awex, admettait que l'objectif au sein de l'aéroport de Liège était d'agréger le fret européen pour l'envoyer vers la Chine, mais pas spécifiquement d'expédier des produits wallons.

Il est souvent oublié de prendre en considération les conséquences d'Alibaba sur les commerces locaux. Les amis de la Terre ont publié une étude française récente qui démontre que de 2009 à 2019, 122 400 emplois ont été détruits dans le commerce de détail à cause du développement de la vente en ligne. Pour chaque emploi créé dans une entreprise de la vente en ligne de 50 salarié-es et plus, près de 2 ont été détruits dans les plus petites entreprises en 2019. En rassemblant les chiffres du commerce de gros et du commerce de détail, l'essor du e-commerce a détruit au total 85 000 emplois depuis 2009<sup>49</sup>.

La plateforme en ligne offre une gamme presque infinie de produits à des prix imbattables : ça représente une concurrence déloyale pour les petits commerces locaux déjà mis à mal par la multiplication des galeries commerciales et hypermarchés. Quand les commerces locaux ferment, les centres-villes se meurent et des emplois de qualité non délocalisables sont perdus.

De manière générale, nous estimons que d'autres emplois valorisants le savoir-faire belge peuvent venir s'implanter dans cette zone. Par ailleurs, les terres agricoles à proximité de la zone aéroportuaire sont des terres fertiles. Nous pensons qu'il est plus durable d'aller dans ce sens tant en termes d'emplois, d'économie qu'en termes de développements durable.

## **II) Décalage avec les réalités actuelles**

L'aéroport de Liège s'est considérablement développé ces dernières années, en particulier via une augmentation importante de ses vols de fret, notamment via des avions lourds dits *heavy*, beaucoup plus bruyants.

L'activité principale de Liège Airport a principalement lieu la nuit et les nuisances sonores peuvent avoir un impact négatif sur la santé des citoyennes et des citoyens habitants dans les zones

---

48 L'étude Mahjoubi indique qu'en France, pour un emploi créé par Amazon, 2 emplois sont détruits dans le tissu économique local.

49 Étude complète : <https://www.amisdelaterre.org/publication/rapport-emploi-e-commerce/>

survolées. Il y a, depuis plusieurs années, un taux moyen de 30 % de vols en sens inversés alors que l'ancien plan d'exposition au bruit (PEB), inchangé depuis 2004, tablait sur une moyenne de 8 %.

Nous considérons que Liège Airport est arrivé à un point de rupture. L'aéroport a été développé sans restriction, en comptant sur l'indemnisation des riverains pour compenser. Ce modèle montre ses limites, tant en termes de nuisances qu'en termes budgétaires (la révision, limitée, des PDLT et PEB intervenue récemment va à elle seule coûter plus de 40 millions d'euros). Il est nécessaire de cadrer l'activité, en limitant voire supprimant les avions les plus bruyants, et en révisant les horaires et procédures.

Cela entraîne un mécontentement croissant des riverains dans de plus en plus de communes survolées. Plusieurs communes ont annoncé différents recours en justice, qui pourraient, le cas échéant, mettre à mal de façon brutale et non concertée le modèle de développement de l'aéroport. Pour mémoire, en 2012, la justice a imposé du jour au lendemain à l'aéroport de Francfort de cesser ses activités de nuit.

Il apparaît donc irréaliste d'envisager un développement amenant encore à doubler ou tripler l'activité. Cela aurait des conséquences inacceptables pour la qualité de vie et la santé des riverains.

À l'heure où les rapports du GIEC sont de plus en plus précis et émettent des solutions, il en va de nos autorités de prendre les décisions qui s'imposent. L'extension démesurée de l'aéroport va à contrario des recommandations du GIEC. Comme nous l'avons démontré plus haut, les retombées économiques ne seront pas que bénéfiques et ne favoriseront qu'un modèle économique qui consommera toujours plus de ressources et d'énergie.

En Région wallonne, nos obligations doivent<sup>50</sup> nous amener à réduire drastiquement nos consommations d'énergie fossile et notre production de CO2.

Ces objectifs ont été formalisés dans le cadre de la déclaration de politique régionale 2019-2024. Nous présentons certains extraits qui démontrent à suffisance l'importance des efforts à accomplir en matière de réductions des émissions :

*« L'urgence climatique et les dégradations environnementales sont telles que la société tout entière est appelée à modifier ses comportements en profondeur. La Wallonie s'inscrit dans l'évolution nécessaire et souhaitable vers la société bas carbone. Elle vise la neutralité carbone au plus tard en 2050, avec une étape intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55 % par rapport à 1990 d'ici 2030 ».*<sup>51</sup>

*« En parallèle, la Wallonie portera à l'échelle européenne, notamment :*

*- la mise en place d'une taxation du kérosène ;  
- la relance des trains de nuit et le développement, plus globalement, du réseau ferroviaire européen. Elle défendra également à l'échelle internationale et notamment européenne le principe d'une réduction forte des émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation. Le Gouvernement encouragera les aéroports wallons à se doter, dans la mesure du possible, d'objectifs ambitieux quant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à leurs vols et à mettre en place des programmes pilotes de vols à très faibles émissions.»*<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> A l'appui des différents événements, plusieurs mouvements citoyens se sont formés et ont décidé d'attaquer tant des grandes entreprises que nos autorités pour inaction climatique. Ces enjeux, saisis par les cours et tribunaux à différents niveaux de pouvoirs estiment que l'inaction de nos gouvernements est coupable.

<sup>51</sup> Extrait DPR, page 1 : introduction.

<sup>52</sup> Extrait DPR, page 18.

*« Dans le cadre des compétences relevant de la Wallonie, le Gouvernement œuvrera à mieux encadrer et orienter l'économie de plateforme afin d'optimiser l'impact potentiellement positif de cette économie sur la qualité de l'environnement (réduction du gaspillage, des dépenses énergétiques et des émissions de CO<sub>2</sub>) ».<sup>53</sup>*

*« Une réponse crédible et durable doit être apportée face à l'enjeu climatique et environnemental. C'est pourquoi la Wallonie s'inscrit dans la transition nécessaire et souhaitable vers la société bas carbone. La Région vise la neutralité carbone au plus tard en 2050 (dont 95% de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990), sur base d'une trajectoire progressive de réduction de émissions de gaz à effet de serre avec une étape intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % par rapport à 1990 d'ici 2030. Il s'agit ainsi de contribuer à l'effort mondial en vue de contenir la hausse de température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport à l'époque préindustrielle et poursuivre les efforts pour limiter le réchauffement à 1,5°C, conformément à l'Accord de Paris sur le climat. Afin de concrétiser la réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990, la Wallonie pourra émettre au maximum 25,198 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2030, à répartir selon les mécanismes du décret « climat ».<sup>54</sup>*

*« Afin de ne plus émettre au maximum que 25.198 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2030 et remplir ainsi l'objectif de réduction de 55% des émissions de GES, l'enveloppe pour 2030 doit être réduite de 29% (pour passer de 34.114 à 25.198 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>). Afin de déterminer la répartition de la réduction des GES entre les différents secteurs, et les moyens nécessaires pour les atteindre, le Gouvernement se fondera sur la méthodologie et les propositions de l'Agence wallonne de l'air et du climat (Awac) et organisera une large concertation avec l'ensemble des secteurs concernés. Certains secteurs devront remplir des objectifs proportionnellement plus importants et d'autres des objectifs proportionnellement moins importants, en fonction notamment de la capacité technico-économique de chaque secteur, des impacts socio-économiques et des interactions entre secteurs. Dans tous les cas, l'objectif global de 25.198 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> devra être rencontré.»<sup>55</sup>*

### **Octroyer ce permis et son extension, c'est rendre quasi impossible la nécessité d'atteindre ces objectifs.**

Par ailleurs, sur le plan international, d'autres aéroports ont été limités dans leur extension afin qu'ils répondent aux objectifs climatiques. L'arrêt de la Cour d'appel d'Angleterre et du Pays de Galles du 27 février 2020 juge illicite le projet de construction d'une troisième piste à l'aéroport de Londres-Heathrow en raison principalement de l'absence de prise en considération de l'Accord de Paris de 2015 :

*« Le 27 février 2020, la Cour d'appel (chambre civile) d'Angleterre et du Pays de Galles a tranché un différend opposant les riverains de cet aéroport ainsi que différentes O.N.G. au Secrétaire d'État en charge des transports (partie défenderesse) et les sociétés privées exploitant ledit aéroport (parties intervenantes) (EWCA Civ 214). Était en jeu le programme de développement aéroportuaire (Airport National Policy Statement, ci-après ANPS), qui donne les grandes orientations en la matière. Ce programme national prévoit la construction d'une troisième piste en vue de désengorger l'aéroport international d'Heathrow. Ce programme ne constitue qu'une première étape dans la réalisation d'un tel projet d'extension, lequel requiert par la suite la*

<sup>53</sup> Extrait DPR, page 34.

<sup>54</sup> Extrait DPR, page 54 : chapitre 11 : Climat.

<sup>55</sup> Extrait DPR, page 54 : chapitre 11 : Climat.



délivrance de permis de bâtir et de permis d'environnement. L'arrêt du 27 février 2020 a connu un retentissement mondial et a défrayé la chronique judiciaire, car la décision ANPS du Secrétaire d'État aux transports fut **jugée illicite au motif que ce dernier n'avait pas motivé son programme à l'aune des obligations découlant de l'Accord de Paris sur le climat conclu au niveau des Nations Unies le 12 décembre 2015.** »<sup>56</sup>

➔ Pour toutes ces raisons, nous estimons qu'il ne peut être fait droit aux demandes de l'aéroport de Liège.

## 2) Les impacts de cette extension

L'étude d'incidence met en exergue que la prolongation et l'extension de l'aéroport auront différents impacts sur l'environnement autour de la zone. Nous choisissons de mettre en exergue certaines conséquences qui nous apparaissent comme notables et qui sont de nature à entraîner le refus d'extension. Nous insistons auprès de l'autorité quant aux autres incidences (non détaillés ci-après) reprises dans l'étude (et résumée via les tableaux de synthèse à la fin de l'étude).

Nous pointons également une série d'imprécisions, d'incohérences et d'éléments partiels qui démontrent les lacunes de l'étude (visée dans la partie 1 de cette réclamation). Ces lacunes ne permettent pas à l'autorité délivrante de statuer en pleine connaissance de cause conformément à notre législation et notre jurisprudence constante.

### I) L'hydrologie :

La façon dont les eaux usées domestiques du site de l'aéroport de Liège sont gérées ne correspond pas aux régimes d'assainissement prévus par le PASH. En effet, le PASH a placé l'essentiel de l'aéroport en régime d'assainissement autonome à l'exception (1) d'une partie de la zone bâtie nord et (2) de la zone nord-est non-bâtie (bassin Carlens I et abords, extrémité nord de la piste principale, de la zone de de-icing et de la voie de services) qui sont reprises en régime d'assainissement collectif. Le réseau d'égouttage renseigné au PASH dans cette zone a été démantelé lors de la construction de la zone fret nord et de la ZAE Flexport I. En pratique, les bâtiments de la zone fret nord sont équipés de micro-stations d'épuration individuelles et les obligations liées au régime d'assainissement collectif (article R.277 et R.278 du Code de l'Eau) ne sont par conséquent pas respectées.

De plus :

*« Les activités de l'aéroport peuvent représenter un risque de pollution du réseau hydrographique suite (1) à l'épanchement accidentel d'hydrocarbures, (2) l'utilisation de produits de dégivrage et de déverglçage. Des séparateurs d'hydrocarbures sont placés aux endroits à risque et en amont des bassins d'orage. Ils sont intégrés dans le plan de maintenance de l'aéroport et le risque de contamination du réseau hydrographique est par conséquent limité. Les produits utilisés pour le dégivrage des avions (à base de propylène-glycol) et le déverglçage (acétates et formiates) sont peu dangereux pour l'environnement, mais génèrent une forte demande biochimique d'oxygène pour leur dégradation, ce qui **affecte la qualité physico-chimique des eaux de surface**. Les substances glycolées peuvent également **engendrer une odeur vinaigrée source de nuisances olfactives pour le voisinage direct**. Les eaux chargées en produits de dégivrage des avions ou de la piste **ne peuvent être rejetées dans l'environnement sans traitement préalable**. Les opérations de dégivrage doivent normalement être réalisées au niveau de dalles de de-icing reliées à des cuves de*

56 Article complet : [https://www.justice-en-ligne.be/De-Heathrow-a-Paris-la-prise-en?utm\\_source=moteur\\_jel&utm\\_medium=alphabetique&utm\\_campaign=recherche](https://www.justice-en-ligne.be/De-Heathrow-a-Paris-la-prise-en?utm_source=moteur_jel&utm_medium=alphabetique&utm_campaign=recherche)

*rétenion enterrées, mais ce système présente plusieurs limites : impossibilité de dégivrer l'ensemble des avions au niveau des dalles dédiées (fret express), ruissellement 'retardé' des substances par rapport aux périodes d'ouverture du by-pass des cuves de rétenion en raison de leur caractère visqueux, **produits qui se répandent sur le sol en dehors des zones dédiées.** »<sup>57</sup>*

Nous soulignons que le comblement va modifier les écoulements d'eau sur le site, comme détaillé au chapitre portant sur les eaux de surface. Une modification des écoulements en surface va modifier l'alimentation locale de la nappe (pas de concentration des eaux au niveau de la carrière), ce qui n'engendre pas d'incidence négative.<sup>58</sup>

Différents risques notables sur l'eau sont à noter :

- La recharge naturelle de la nappe suite à l'augmentation des volumes d'eau pluviale à gérer au niveau des bassins d'orages à la suite de l'imperméabilisation de surfaces sera réduite.
- Le risque d'inondations au niveau du site de l'aéroport ou en aval de celui-ci en lien avec la capacité insuffisante de différents ouvrages de tamponnement du site de l'aéroport (Carlens I et Sud notamment, parking P3).
- Incidences sur les axes de ruissellement.
- Risque de contamination des eaux de surface par des hydrocarbures en cas de dysfonctionnement des séparateurs d'hydrocarbures ou de capacités insuffisantes.
- Rejets d'eaux glycolées dans le réseau hydrographique, ce qui peut engendrer une forte demande biochimique en oxygène, affecter la qualité des eaux de surface et engendrer des nuisances olfactives pour le voisinage.

## **II) Le milieu naturel**

Le milieu naturel autour de l'aéroport va être encore plus fortement impacté dans les années à venir. L'étude d'incidence est claire à ce sujet :

*« Au cours des prochaines années, le constat fait depuis les années 90' va se poursuivre, à savoir, **la suppression de la végétation et des milieux encore présents** (dont les zones de friches actuelles) par l'urbanisation/minéralisation de la zone. **Plusieurs espèces protégées seront à terme menacées par l'extension.** Le demandeur a introduit d'un dossier de demande de dérogation à la protection des espèces dont nous ne connaissons pas encore les aboutissants »<sup>59</sup>.*

*« Les différents développements immobiliers auront également un impact cumulé sur le réseau écologique local (notamment sur les liaisons entre la partie nord et sud de la zone aéroportuaire, mais aussi sur les zones centrales de biodiversité que sont la plaine de Cubber et la zone Stockis) et sur les espèces présentes, dont certaines protégées par la loi sur la Conservation de la Nature du 12 juillet 1973 et classées dans la liste rouge des espèces protégées en Wallonie. En particulier, ces divers projets attendus **engendreront des impacts sur les différents milieux biologiques en présence**, dont notamment la suppression du bassin d'orage militaire et des milieux boisés l'encadrant, la suppression de la zone boisée reprise dans le SGIB 1982, la suppression de la large plaine de Cubber / zone Stockis reprises dans le SGIB 2775, reconnue notamment pour la présence d'une importante population de crapauds calamites ( *Epidalea calamita* ) »<sup>60</sup>.*

---

57 Page 732 de l'étude.

58Page 832 de l'étude.

59Page 735 de l'étude.

60 Page 736 de l'étude.

À nouveau le saucissonnage empêche d'avoir une vision claire quant aux impacts sur l'environnement.

Ce constat est d'autant plus frappant quand on sait que le permis pour le déboisement a été octroyé : *« La SOWAER prévoit de déboiser et ensuite remettre à niveau et gérer en pelouse certaines zones arborées au sein et à proximité immédiate de l'aéroport (zones Airside et Landside). Ces abattages, faisant l'objet d'une demande de permis d'urbanisme introduite par la SOWAER le 09 octobre 2020 dont le permis a été octroyé par le Fonctionnaire délégué en date du 19 mai 2021.*

De plus, différentes dérogations à la loi sur la conservation de la nature ont été demandées :

*« Afin d'éviter l'introduction de plusieurs dossiers de demande de dérogation en parallèle pour les différents projets proches et d'avoir une vision d'ensemble claire de l'impact de ces projets combinés, la SOWAER a choisi, en concertation avec le département de la nature et des forêts – DNF, de réaliser une étude commune et une demande de dérogation couvrant ces différentes demandes. Cette dernière comporte une analyse de la valeur écologique de la zone aéroportuaire élargie, l'estimation des impacts des projets sur le milieu naturel, la définition et l'évaluation de mesures d'accompagnement et de mesures de compensation le milieu naturel. Ce dossier de demande de dérogation a été introduit le 1er juillet 2021 et considéré comme complet par les services du DNF en date du 23 juillet 2021. »*

À ce stade, nous ne savons pas si l'autorité délivrante de ces dérogations a statué ou non et si oui dans quel sens. Nous attirons l'attention de l'autorité délivrante sur la jurisprudence du Conseil d'état qui permet l'intégration des polices administratives en la matière. L'arrêt Gatot considère que les dispositions sur la protection des espèces figurant dans la loi du 12 juillet 1973 comme un cadre contraignant à la délivrance des permis.

Le permis ne peut être considéré comme valide si les dérogations ne sont pas dûment octroyées :

*« le Conseil d'État reconnaît ainsi, pour la première fois, l'applicabilité directe des interdictions prévues à l'article 2, § 2, de la loi sur la conservation de la nature aux autorités compétentes pour délivrer des permis d'environnement ou uniques. Il s'ensuit que, sauf à respecter les conditions d'octroi d'une dérogation (infra), il est interdit, en vertu de l'article 2 de la loi sur la conservation de la nature, à une autorité compétente de délivrer un permis unique si elle ne peut démontrer, au regard de l'évaluation des incidences et des avis des experts consultés, que le projet concerné n'entraînera pas une perturbation significative pour une espèce protégée. Les dispositions de protection des espèces constituent donc, à l'estime du Conseil d'Etat, un cadre normatif contraignant pour les autorités compétentes pour délivrer des permis relatifs à des projets potentiellement dommageables pour la faune et la flore protégées ».<sup>61</sup>*

À cet égard il y a lieu de rappeler que les dérogations doivent s'interpréter de manière restrictive. Conformément aux articles 9 de la Directive habitat et 5 de la LCN :

*« Art. 5 . §1<sup>er</sup>. Le Gouvernement peut accorder des dérogations aux mesures de protection des espèces animales et végétales. Sauf décision contraire du Gouvernement, la dérogation accordée est individuelle, personnelle et incessible.*

---

61 Born, Charles-Hubert. Eoliennes, avifaune et intérêt à agir des associations : vers une plus grande effectivité des dispositions de protection des espèces en aménagement du territoire ? - Commentaire de l'arrêt du Conseil d'Etat n° 219.398, du 16 mai 2012, Gatot c.a.. In: Administration Publique, Vol. 2013, no. 3, p. 275-297 <http://hdl.handle.net/2078.1/138623>

§2. Pour les espèces d'oiseaux, **la dérogation ne peut être accordée qu'à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante** et que la dérogation ne mette pas en danger la population d'oiseaux concernée. Dans ce cas, une dérogation peut uniquement être accordée pour un des motifs suivants:

1° dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques;

2° dans l'intérêt de la sécurité aérienne;

3° pour prévenir les dommages importants aux cultures, au bétail, aux forêts, aux pêcheries et aux eaux;

4° pour la protection d'espèces animales ou végétales sauvages;

5° pour des fins de recherche et d'enseignement, de repeuplement, de réintroduction ainsi que pour l'élevage se rapportant à ces actions;

6° pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées et de manière sélective, la capture, la détention ou toute autre exploitation judicieuse de certains oiseaux en petites quantités.

§3. Pour les mammifères, amphibiens, reptiles, poissons et invertébrés sauvages, ainsi que pour les espèces végétales sauvages, **la dérogation ne peut être accordée qu'à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante** et que la dérogation ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle. Dans ce cas, une dérogation peut uniquement être accordée pour un des motifs suivants:

1° dans l'intérêt de la protection des espèces animales et végétales sauvages et de la conservation des habitats naturels;

2° pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux ou à d'autres formes de propriétés;

3° dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques, ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement;

4° à des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes;

5° pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié par le Gouvernement de certains spécimens des espèces reprises en annexe II, point a. »

Or, nous estimons que d'autres solutions alternatives peuvent être trouvées notamment pour le comblement de la sablière. En effet, l'étude admet qu'il existe d'autres façons d'atteindre le niveau de sécurité :

« Cette alternative consiste à allonger la piste de contingence uniquement du côté est. Du côté ouest, il s'agit de ne pas remblayer la carrière et de ne pas étendre la piste. Du côté est, l'allongement prévu dans cette alternative est identique à celui dans le projet initial, ce qui pour rappel correspond à l'ajout d'une longueur de 600 m environ de piste et la création de deux

nouveaux taxiways pour le raccord à la piste principale. Par conséquent, dans cette alternative, la longueur prévue pour la piste de contingence est d'environ 2.940 m, contre 2.340 m dans la situation existante et 3.286 m dans le cas du projet initial. Du côté ouest, la carrière est maintenue en l'état et donc non remblayée, préservant le SGIB, et la piste n'est pas allongée. »<sup>62</sup>

« Cette alternative consiste en le recours à des systèmes d'arrêt d'urgence EMAS permettant de ne pas combler partiellement la carrière Fontaine. Les systèmes d'arrêt d'urgence EMAS (EMAS pour Engineered Material Arresting System ) correspondent à une surface composée d'une couche de sable et de gravier de plusieurs centimètres eux-mêmes recouverte par des blocs de béton friable aménagée en bout de piste. À son contact, les roues du train d'atterrissage s'enfoncent et l'avion est freiné »<sup>63</sup>.

Concernant la biodiversité dans la zone, l'étude d'incidence exprime ce qui suit :

« Dans la zone impactée par le projet sont potentiellement présentes 2 espèces végétales et 27 espèces animales et protégées par la LCN, dont 1 reprise sur la Liste rouge. La demande de dérogation prévoit la création de nouveaux milieux et le réaménagement des milieux présents au sein de la zone non comprise par le chantier »<sup>64</sup>

Par ailleurs l'étude estime que certains éléments doivent être précisés :

« Toutefois, à la lecture de la demande de dérogation, certaines précisions semblent indispensables afin d'accompagner le projet. » Par conséquent nous invitons l'autorité à ne pas statuer tant qu'elle n'a pas reçu tous les éléments complémentaires à la bonne prise en compte de tous les impacts .

Cet extrait de l'étude d'incidence doit particulièrement alerter l'autorité délivrante quant aux dérogations qui seront octroyées ou non, et ce à l'aune de la jurisprudence de notre Haute Juridiction :

« À notre estime, cette possibilité de déroger ne permet pas à l'autorité compétente de délivrer un permis si elle ne s'assure pas que le projet respecte ces motifs et conditions, sans pour autant empiéter sur les compétences du DNF pour délivrer ces dérogations. Ainsi, la délivrance d'un permis pour un projet ne pouvant pas être justifié pour un des motifs admissibles de dérogation devrait être considérée comme une violation des dispositions sur la protection des espèces. L'arrêt Commission c. Irlande précité de la Cour de justice semble indiquer qu'un permis ne peut être délivré que si la dérogation peut l'être elle-même. En outre, la loi du 12 juillet 1973 dispose qu'il est « interdit » de perturber significativement les espèces d'oiseaux sans dérogation préalable, sans aucune restriction quant à ses destinataires, lesquels incluent aussi bien les particuliers que les pouvoirs publics ».<sup>65</sup>

Concernant la re-crédation d'autres milieux prévu dans la demande de dérogation, l'autorité délivrante ne doit pas s'y tromper :

---

62 Page 1110 de l'étude.

63 Page 1113 de l'étude.

64 Page 842 de l'étude.

65 Born, Charles-Hubert. Eoliennes, avifaune et intérêt à agir des associations : vers une plus grande effectivité des dispositions de protection des espèces en aménagement du territoire ? - Commentaire de l'arrêt du Conseil d'Etat n° 219.398, du 16 mai 2012, Gatot c.a.. In: Administration Publique, Vol. 2013, no. 3, p. 275-297 <http://hdl.handle.net/2078.1/138623>

« La Commission européenne l'a explicitement confirmé dans son commentaire de l'article 12 de la directive « Habitats »<sup>66</sup> à propos des détériorations des sites de reproduction et des sites de repos interdites par l'article 12.1, d, de la directive. À son estime, **seules les mesures d'atténuation à même de garantir in situ le maintien de la fonctionnalité écologique des sites et aires en question sont susceptibles de permettre à l'autorité de considérer que le projet ne cause pas de détérioration interdite** »<sup>67</sup>.

En conséquence, nous demandons que les alternatives les moins dommageables pour les espèces protégées soient réalisées. Nous demandons que, si les dérogations sont octroyées, l'autorité émette des conditions strictes de compensation et d'atténuation pour préserver les espèces.

### III) Les pollutions

La croissance du trafic aérien, ne fera qu'augmenter ce qui nécessitera inévitablement de dupliquer certaines sources de pollution :

« Un second parc pétrolier, à proximité du village de Velroux, au nord de l'aéroport est prévu dans le cadre de ce développement. Ce nouveau parc pétrolier servira à l'alimentation de la dalle d'avitaillement nord (zone fret nord) et y sera relié par une nouvelle conduite hydrant (dont ni la localisation ni les caractéristiques ne sont connues au stade actuel). La zone fret nord sera largement étendue, accueillant de nouveaux stationnements pour avions et permettant les opérations de dégivrage en tout lieu. La surface destinée au de-icing sera dès lors étendue. »

Ces informations en matière de pollutions sont inquiétantes quand on sait que le non-respect des surfaces destinées au dégivrage cause déjà des pollutions des nappes phréatiques et gêne les voisins en matière d'odeurs. Le doublement des nuisances à ce sujet laisse craindre des nuisances notables sur l'environnement en la matière.

De plus l'étude conclut :

« Les incidences pour le sol, le sous-sol et les eaux souterraines liées à la prolongation des activités de Liège Airport sont déjà existantes en situation actuelle. Elles concernent **le risque de pollution du sol et des eaux souterraines. Ce risque est bien réel vu que l'étude d'orientation, réalisée par ARIES en marge de la demande de permis pour la prolongation des activités de Liège Airport, a mis en évidence trois taches de pollution du sol liées aux activités de Liège Airport.** (...) Le développement futur des activités aéroportuaires n'engendrera pas de nouveaux types d'incidences. **Les incidences existantes seront en revanche potentiellement dupliquées à d'autres endroits.** Les recommandations formulées ci-dessous s'appliquent aux développements futurs, qui devront, de toute façon, faire l'objet de demandes de permis spécifiques et le cas échéant, d'analyses spécifiques des incidences. »<sup>68</sup>

---

66 Commission européenne, Document d'orientation sur la protection stricte des espèces animales d'intérêt communautaire en vertu de la directive « Habitats » 92/43/CEE, 2007, chap. II, spéc. §§ 72 et 79.

67 Born, Charles-Hubert. Eoliennes, avifaune et intérêt à agir des associations : vers une plus grande effectivité des dispositions de protection des espèces en aménagement du territoire ? - Commentaire de l'arrêt du Conseil d'Etat n° 219.398, du 16 mai 2012, Gatot c.a.. In: Administration Publique, Vol. 2013, no. 3, p. 275-297 <http://hdl.handle.net/2078.1/138623>

68 Page 696 de l'étude.

On navigue donc toujours en eaux troubles quant aux impacts réels des constructions qui seront autorisées sur le site ! Eu égard aux impacts potentiels, nous réitérons nos demandes quant à la nécessité d'avoir une analyse groupée de toutes les constructions du site d'exploitation.

#### **IV) La mobilité**

Les autoroutes autour de l'aéroport sont déjà saturées, des procédures relatives aux projets Weerts (au moins 1000 camions en plus par jour) et Cainiao (au moins 500 camions en plus par jour), sont actuellement en cours et nous ne connaissons pas à ce stade leurs conséquences.

Nous soulignons que le transport par avions et camions n'est que peu substituable via le train (cfr étude Stratec sur le sujet). Ce ne sont pas les quelques mesurètes prises en matière de mobilité douce qui permettront de diminuer les impacts du charroi.

En conséquence, le MasterPlan de l'aéroport doit donc être revu fortement à la baisse, ne serait-ce que pour des raisons de mobilité. Sans compter les projets envisagés ailleurs dans le bassin liégeois, sur les anciennes friches d'Arcelor Mittal par exemple, et qui amèneront potentiellement également du charroi en plus.

Ajoutons à cela les chantiers de remblaiements et d'allongement de la piste qui causeront eux aussi des impacts sur le charroi :

*« Côté est, la N637 (chaussée de Liège), la rue Valise et la rue de l'Aéroport supportent déjà actuellement un charroi de camions assez important puisqu'il y circule respectivement une moyenne 1.200, 3.100 et 1.900 poids-lourds par jour en semaine. Ce charroi est à mettre en relation avec les activités aéroportuaires et les parcs d'activités économiques de Grâce- Hollogne et Liège Logistics. Les phases de remblaiement du projet, les plus impactantes en termes de charroi généré, devraient par conséquent conduire à des hausses quotidiennes de ce charroi poids-lourds de 3 % à 8 % sur les voiries concernées. Côté ouest, l'axe formé par les rues du Bihet et du Ferdou est lui aussi déjà fortement sollicité par le charroi poids-lourd. Ce dernier représente en effet entre 20 % et 30 % du trafic journalier total sur l'axe. Ce sont environ 1.400 à 1.500 camions par jour qui y sont observés, en lien principalement avec la zone nord de l'aéroport. Les phases de remblaiement du projet devraient donc y provoquer une hausse d'environ 7 % du charroi poids-lourds. » page 943 de l'étude.*

Compte tenu du volume important d'apport de terre, on comptabilise pour chaque zone (est et ouest), environ 100 mouvements de camions par jour pendant plus de 2 ans (100 camions à l'aller + 100 camions au retour). Précisons que cela équivaut, en considérant 8 heures d'activités par jour, à une moyenne de 25 camions par heure et à un camion toutes les 2 à 3 minutes sur les voiries concernées. Ce trafic se reportera sur les voiries d'accès respectives puis sur la N637 à l'est et la rue du Bihet à l'ouest jusqu'aux bretelles n°3 et n°4 de l'autoroute E42.

Par ailleurs, il semblerait que les impacts des nouveaux bureaux ( notamment le B40 ici présenté) ne soient pas pris en compte dans le charroi global. Les études de mobilité liées au bureau B40 ne le contextualisent pas avec l'augmentation du charroi général, le charroi des chantiers, et tous les autres facteurs impactant. Dès lors, l'étude conclut en un impact négligeable, or il ne peut y être conclu si facilement quand on l'intègre dans le contexte général de l'aéroport.

De plus, la demande prévoit l'ajout des bureaux mais ceux-ci ne se trouvent pas à l'endroit adéquat et causeront donc à l'avenir des impacts supplémentaires en termes de mobilité :

« Toutefois, alors que la vision FAST-2030 de la Région wallonne pousse à localiser les nouveaux développements de bureaux à proximité des nœuds de communications ou au sein de territoires multifonctionnels afin de limiter les besoins en mobilité, il y a lieu de préciser que le projet est situé dans un territoire **monofonctionnel, en périphérie, faiblement desservi en transports en commun** et à proximité de grands axes autoroutiers. Bien que les occupants ne soient pas encore définis à ce stade, ceux-ci s'intégreront dans la logique de spécialisation économique développée autour de l'aéroport et des autres activités en présence. » page 965.

« La construction et l'exploitation du futur immeuble de bureaux B40 présentent essentiellement des risques en termes de stabilité, en raison (1) de sa localisation en zone calcaire, (2) en zone d'aléa sismique 4 (le plus élevé à l'échelle nationale) ainsi que (3) de la présence potentielle d'anciens puits de phosphate »<sup>69</sup>.

- ➔ Afin de respecter les ambitions en matière de bon aménagement des lieux, il serait opportun de ne pas localiser de nouveaux bureaux à cet endroit. Eu égard aux conséquences désastreuses du charroi dans cette zone, il faudrait éviter d'en rajouter une couche supplémentaire. En sus, les parkings prévus sont, d'ores et déjà, insuffisants !

Ajoutons que dans cette zone le risque d'inondations est à mettre en lien avec la capacité insuffisante de certains bassins d'orage du site de l'aéroport (Carlens I notamment)<sup>70</sup>.

En termes de mobilité, tous les signaux sont au rouge sauf dans la conclusion de l'étude ( partie relative à l'extension de l'aéroport) :

« En matière de mobilité, la prolongation des activités de Liège Airport n'engendrera pas strictement la création de nouveaux flux sur les voiries sur le court terme, mais les répartitions spatiales de ceux-ci évolueront parallèlement à la mise en œuvre des divers projets d'infrastructures routières (contournement nord, échangeur n°3...). De manière globale, la majorité des voiries ne présente pas actuellement de saturation élevée en regard à la capacité maximale théorique et accueille sans problème les flux de poids-lourds et véhicules légers générés par Liège Airport. L'intensité des charges de trafic affecte toutefois ponctuellement la fluidité de certains tronçons autoroutiers (A604 et E42 entre l'échangeur de Loncin et l'A604) et aux principaux carrefours, principalement en heure de pointe du soir (16h-17h) sur les axes au sud du site en lien avec le réseau autoroutier et les principales nationales (rue Valise, tronçon entre la rue du Bihet et la N637...). » page1123.

Force est de constater, à nouveau, que l'étude tente de **minimiser les impacts réels des activités** de l'aéroport.

## V) Le paysage

En matière d'urbanisme, le développement de la zone aéroportuaire va faire évoluer l'environnement vers un paysage au caractère davantage industriel et économique. L'étude précise :

« Du fait de leur caractère industriel, les bâtiments de l'aéroport seront en rupture avec le contexte urbanistique des villages alentour, principalement dédiés à la fonction résidentielle. »<sup>71</sup>

---

69 Page 987 de l'étude.

70 Page 994 de l'étude.

71 Page 632 de l'étude.



*« De manière générale, les halls de fret sont constitués de façades aveugles monotones peu conviviales pour les espaces publics leur faisant face. Dynamiser les façades visibles depuis les zones résidentielles en apportant des touches de couleur, à l’instar des bâtiments B14-B16, ou en jouant avec les transparences des matériaux permettrait de les rendre plus conviviaux. »<sup>72</sup>*

Il faut souligner que le comblement de la sablière aura également des impacts paysagers :

*« Au niveau du patrimoine paysager, la carrière est, pour rappel, incluse dans une zone de périmètre d’intérêt paysager relevé par l’ADESA. Le projet de comblement partiel de celle-ci engendre la modification de la nature des vues et de la composition du paysage local, amoindrissant leur qualité. Rappelons toutefois que cet impact est limité du fait que l’analyse réalisée par l’ADESA est antérieure à certains travaux, notamment de modification du sol, effectués sur la zone aéroportuaire qui ont déjà altéré la qualité des vues et du périmètre d’intérêt paysager »<sup>73</sup>*

Grosso modo, le raisonnement suivant est tenu : « Comme c’est déjà altéré, alors pas de soucis nous pouvons en rajouter encore une couche.. ». Ce raisonnement ne peut être tenu !

*« Concernant le développement immobilier attendu dans la zone, tout comme en situation existante, les impacts visuels du développement progressif de l’aéroport devraient être les plus significatifs dans un périmètre proche des zones à développer, le relief et les obstacles visuels entravant essentiellement les vues lointaines. De plus, le développement immobilier attendu engendre une réduction des distances entre le site aéroportuaire étendu et les premiers quartiers d’habitat, rendant les activités aéroportuaires d’autant plus perceptibles depuis les habitations et voiries publiques ».<sup>74</sup> Et « À l’instar de la situation existante, l’aéroport et son développement immobilier seront également visibles de nuit. La pollution lumineuse actuelle tendra par conséquent, corollairement au développement immobilier, à s’intensifier. »*

Des impacts visuels directs sont donc à prévoir si cette extension voit le jour.

En termes de patrimoine, la demande n’a pas d’incidences sur le patrimoine bâti. En revanche, elle modifie les caractéristiques paysagères d’un périmètre d’intérêt paysager et de deux vues signalées remarquables par l’ADESA.

Nous attirons l’attention de l’autorité sur les conclusions du chapitre, page 635, qui nous semble particulièrement contradictoire avec le reste du raisonnement tenu dans l’étude :

*« Dans la mesure où la présente demande porte sur le renouvellement du permis d’environnement de Liège Airport, impliquant essentiellement une évolution progressive du trafic aérien, les incidences engendrées par cette demande, en matière d’urbanisme et de patrimoine, sont globalement identiques à celles identifiées en situation existante. Aucune nouvelle trajectoire de vols n’étant envisagée à long terme, seul le passage d’avions à fréquence plus soutenue dans le ciel (compte tenu de l’augmentation progressive du nombre d’avions) représente un changement dans le paysage par rapport à l’état actuel ».*

◆ Donc, en l’espèce, l’étude estime que les impacts paysagers seront minimes, car le permis ne concerne quasi uniquement que l’évolution du trafic aérien ! Or, dans l’analyse générale des incidences notables ( notamment trafic aérien pollution de l’air, etc.), l’étude estime que le

---

72 Page 632 de l’étude.

73 Page 824 de l’étude.

74 Page 632 de l’étude.

permis n'a pas traité à la fréquence des avions – celle-ci dépendant des concessionnaires- et qu'elle ne doit donc se concentrer que sur les effets « sur terre »<sup>75</sup>. Tant le citoyen que l'autorité délivrante auront du mal à saisir les aspects couverts tant par l'étude d'incidence que par lesdits permis sollicités. Ils analysent ce qu'ils veulent bien quand cela les arrange.

## VI) Le trafic aérien

Comme déjà mentionné dans la partie 2, I), le trafic aérien qui revient sur les impacts actuels, nous revenons sur cette lacune qui nous semble invraisemblable et peu compréhensible : l'étude d'incidence ne dit mot sur les impacts de l'augmentation des vols, hormis la phrase sibylline suivante :

« *Les émissions de gaz à effet de serre issues du trafic aérien **connaîtront une hausse**. Cependant, cette augmentation **ne devrait pas être directement proportionnelle** au nombre de mouvements étant donné les innovations technologiques et les nouvelles contraintes normatives et réglementaires qui devraient être mises en place d'ici 2043.* »<sup>76</sup>

Ceci ne nous apprend rien et ne permet pas à l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause.

On peut encore lire ce qui suit, page 750 de l'étude, « *C.3. Impacts globaux : Les impacts globaux en termes d'émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation des infrastructures et des installations de la plateforme aéroportuaire dans son ensemble à l'horizon 2043 augmenteront **très vraisemblablement** par rapport à la situation actuelle, étant donné l'ampleur des développements envisagés.* »

À nouveau, l'utilisation de la langue de bois ne permet pas d'être correctement informé.

Nous pointons ici une lacune, une imprécision et un manque flagrant de partialité – nul doute que l'utilisation de la langue de bois n'a qu'un seul but : rassurer l'autorité afin qu'elle valide l'extension de l'aéroport - .

L'étude d'incidence fait la part belle aux émissions de l'aéroport au sol et avec ses infrastructures, mais ces efforts seront réduits à néant avec l'augmentation des mouvements.

Par ailleurs, l'étude épilogue longuement sur les mesures qui seront prises par l'aéroport afin de pallier ses émissions de Co2. D'ici à 2030, l'Aéroport prévoit une diminution de ses émissions de CO2 entre 2017 et 2030 à hauteur de 75 %. Le quart restant sera compensé par des projets durables. **En 2017, 4000 tonnes de CO2 ont été émises sur le site de l'aéroport. L'aéroport souhaiterait dès lors arriver à moins de 1000 tonnes de CO2 émis en 2030.**

Nous parlons bien des émissions issues de l'infrastructure de l'aéroport de Liège, pas des émissions dégagées par les compagnies aériennes. Selon une étude menée par Pierre Ozer, professeur à

---

75 Pour rappel : « *Les émissions liées aux activités que l'aéroport ne gère pas directement et donc gérées par les sous-concessionnaires (liées aux mouvements des avions, aux APU, aux véhicules et équipements n'appartenant pas à l'aéroport, aux trajets des passagers vers l'aéroport et du personnel, ...), correspondant au scope 3, **ne sont donc pas reprises dans cette évaluation. Celle-ci ne tient donc pas compte du trafic aérien (cycles LTO, utilisation des APU, ...).** Les émissions de gaz à effet de serre générées par l'exploitation de l'aéroport de Liège, liées aux activités aériennes et aux activités des différents opérateurs, **sont donc bien plus importantes que les émissions correspondantes aux activités de Liège Aéroport.*** »

76 Page 749 de l'étude.

l'Université de Liège<sup>77</sup>, l'activité aérienne de l'aéroport de Liège nécessitait 248 882 803 litres de kérosène (Jet A1) en 2013, équivalant à 629.176 tonnes de CO2 émis. **En 2018, 458.164.035 litres ont été consommés, équivalent à 1.158.239 tCO2** (3182 tCO2/jour) émis. Il s'agit donc d'une augmentation de 84%, soit 528 063 tCO2. Ainsi, en prenant uniquement compte du kérosène utilisé à l'aéroport de Liège, en moyenne entre 2013 et 2018 les émissions de CO2 ont augmenté de 290 tCO2 par jour.

Cependant, aucun chiffre ne permet de comparer ces diminutions avec les émissions résultantes de l'augmentation du trafic aérien.

L'étude d'incidence admet elle même le caractère limité des compensations – sans toutefois objectiver quoi que ce soit :

*« Si théoriquement un tel mode de compensation permet d'atteindre un objectif d'émissions de gaz à effet de serre nulles, il subsiste des incertitudes quant à la durabilité des plantations mises en place dans le cadre de ce programme à plus long terme. L'enjeu reste dès lors la limitation des émissions à la source au sein même des activités de Liège Airport. En outre, les impacts directement imputables à Liège Airport **sont relativement marginaux** au regard des émissions issues du trafic aérien en lien avec l'aéroport. Aussi, la compensation envisagée dans un premier temps, de même que la neutralité des émissions sans compensation visées à l'horizon 2050, ne présenteront que des effets globalement limités. »* page 753.

Par ailleurs, même si nous saluons le geste de planter des arbres à Madagascar, nous attirons l'attention sur la nécessité de localiser et/ de relocaliser les compensations écologiques qui seront réalisés.

## VII) La qualité de l'air

Il y a lieu de rappeler que la qualité de l'air est d'une importance primordiale. Les pollutions atmosphériques engendrent des maladies respiratoires et d'autres impacts sur la santé qui ne sont pas négligeables:

*« Du point de vue des impacts sanitaires, leurs effets sont très divers : de généralement inoffensifs aux concentrations courantes pour les composés aliphatiques (comme l'éthanol) à potentiellement cancérigènes, mutagènes, reprotoxiques 186 (CMR) ou encore tératogènes pour d'autres, tels que les hydrocarbures aromatiques polycycliques. D'autres COV peuvent provoquer des irritations cutanées, oculaires ou respiratoires, des troubles cardiaques, rénaux ou hépatiques, ou encore être allergènes. D'après l'AwAC, en ce qui concerne le trafic aérien, les substances les plus dangereuses, résultant de la combustion du kérosène, sont, par ordre de toxicité, le benzo(a)pyrène, le naphthalène et le benzène. »*<sup>78</sup>

L'étude d'incidence semble minimiser l'impact de l'expansion de l'aéroport en termes de qualité de l'air. Or, des mesures strictes s'imposent à ce sujet notamment via des directives européennes qui

---

<sup>77</sup> <https://orbi.uliege.be/handle/2268/242331>

<sup>78</sup> Page 435 de l'étude.

exigent que toutes les mesures de protection soient prises, et ce en cas de dépassement (aussi minime soit-il. La cour de justice de l'Union européenne a déjà pu statuer comme suit :

« La Cour répond que l'économie générale de la directive impose la prise en compte des résultats de chaque point de prélèvement isolément.

§66. Eu égard à ces considérations, il convient de constater qu'il découle de l'économie générale de la directive 2008/50 que, aux fins de l'évaluation, par les États membres, du respect des valeurs limites fixées à l'annexe XI de cette directive, **le niveau de pollution mesuré à chaque point de prélèvement pris individuellement est déterminant.**

§67. Cette interprétation de l'article 13, paragraphe 1, et de l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2008/50 est confirmée par la finalité de cette dernière. Cette directive vise, ainsi qu'il ressort de son considérant 2 et de son article 1er, à protéger la santé humaine et prévoit, à cette fin, des mesures permettant de lutter contre les émissions de polluants à la source. Conformément à cet objectif, il convient de déterminer la pollution de l'air effective à laquelle la population ou une partie de celle-ci est exposée et de garantir que des mesures appropriées soient prises afin de combattre les sources de cette pollution. Par conséquent, **le dépassement d'une valeur limite à un seul point de prélèvement suffit** pour déclencher l'obligation d'établir un plan relatif à la qualité de l'air, conformément à l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2008/50.

§68. Au vu de l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la seconde question que l'article 13, paragraphe 1, et l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2008/50 doivent être interprétés en ce sens que, pour constater le dépassement d'une valeur limite fixée à l'annexe XI de cette directive pour la moyenne calculée par année civile, **il suffit qu'un niveau de pollution supérieur à cette valeur soit mesuré à un point de prélèvement isolé.**

L'arrêt confère une importance essentielle à l'objectif de protection de la santé publique qui anime la directive :

§49. L'objet même de la directive 2008/50 serait compromis si les points de prélèvement situés dans une zone ou une agglomération donnée n'étaient pas installés conformément aux critères qu'elle prévoit. »<sup>79</sup>

L'étude estime que des dépassements sont réalisés régulièrement :

« Les indicateurs analysés respectent, de manière générale, les valeurs de la directive européenne, **à l'exception du nombre de jours de dépassement de la valeur limite pour les particules PM 10 à Engis, entre 2013 et 2014, et du nombre de jours de dépassement de la valeur cible relative à l'ozone, pour l'année 2018 et pour toutes les stations considérées.** Concernant les PM 10, les évolutions sont variables suivant les stations (diminution ou augmentation), tandis que **le nombre de jours de dépassement a fortement augmenté** entre 2017 et 2018 et que la concentration moyenne annuelle de NO<sub>2</sub> est restée relativement stable entre 2013 et 2018. »<sup>80</sup>

Voici ce que l'on peut lire dans le chapitre dédié à la qualité de l'air :

79 L'arrêt Craeynest c. Région de Bruxelles-Capitale et Bruxelles-Environnement, C-723/17, du 26 juin 2019, concerne la manière dont l'air est mesuré, en Région de Bruxelles-Capitale en particulier. L'endroit où sont placées les stations de mesure devient lui-même objet de contrôle juridictionnel.

80 Page 430 de l'étude et figure 78 présentant les nombres de dépassements.

« Dans la situation future, à l'horizon 2043, bien qu'il y ait une augmentation de trafic aérien et nouvelle répartition du trafic routier liée aux aménagements routiers envisagés des trafics routiers sur la zone d'étude, les choix et améliorations technologiques permettraient de ne pas suivre la même progression en termes d'émissions de polluants et par conséquent de retombées dans le voisinage. »

L'étude ajoute, page 760, : « Cette compensation des émissions de polluants malgré l'évolution du trafic aérien (plus du double en termes de trafic et plus de gros porteurs) est également visible sur la zone aéroportuaire. Elle sera notamment liée d'une part, au remplacement du parc actuel de véhicules par des véhicules électriques (80 % du parc) et de véhicules respectant la norme Euro VI (20 % du parc de l'aéroport), d'autre part, à la suppression des émissions pour les APU et GPU, ceux-ci étant remplacés par des alimentations électriques directes. Ainsi, malgré l'augmentation du trafic aérien, l'impact calculé d'après les hypothèses pour considérer la situation future est comparable à l'impact actuel (en situation initiale). »

À nouveau une pirouette est réalisée **afin de ne pas quantifier exactement les impacts de l'augmentation du trafic aérien et de ses conséquences sur la qualité de l'air.**

- Nous déplorons la piètre qualité scientifique du raisonnement tenu dans l'étude. Aucun chiffre, aucun calcul, aucune donnée n'est exprimé afin d'étayer le raisonnement qui affirme que l'utilisation de la voiture électrique permettra de compenser le doublement du trafic aérien ...

Il semblerait que cette partie de l'étude repose sur l'étude réalisée par Odométric. Cependant, on lit dans le rapport d'Odométric que leur domaine d'étude est limité :

« Cette étude se base sur les estimations des mouvements qui auront lieu sur l'aéroport à l'horizon 2029. Le but est de pouvoir isoler l'impact spécifique du projet d'allongement de la piste de contingence, et non d'étudier l'impact dû à l'évolution des mouvements d'avions entre aujourd'hui et 2029. » page 8 de l'annexe 21 de la présente étude.

Pour rappel, la piste de contingence sera agrandie de 350 mètres d'un côté et de 600 mètres de l'autre et aura un double objectif :

- Création d'une redondance pour la maintenance lourde des infrastructures aéroportuaires. Cela permet en effet de garantir un haut niveau de disponibilité pour les opérateurs pendant les phases de travaux de maintenance de la piste principale et du taxiway Alpha, en créant une alternative pour toutes les opérations dans toutes les situations inattendues (pannes, incident, accident...);
- Simplification et sécurisation des manœuvres au sol des avions.

L'allongement de la piste de contingence et son utilisation comme taxiway par les avions en provenance de la zone nord n'aura pas d'impact sur la capacité maximale de départ de la piste principale.

« En conséquence, l'allongement de la piste de contingence de l'aéroport de Liège ne permettra pas une augmentation de la capacité des pistes de l'aéroport, même si les avions pourront s'aligner de manière plus sécurisée et efficace au seuil de décollage, puisque cette capacité est définie par le

*laps de temps nécessaire entre le passage (atterrissage ou décollage) de deux avions sur la piste. »<sup>81</sup>*

Par conséquent, on comprend mal comment l'étude d'incidence **peut apporter des indications précises sur l'extension de l'aéroport si elle ne se base que sur la situation avant- après de la piste alors qu'il vient d'être démontré que cette piste n'aura pas d'impact sur la capacité de décollage.**

L'augmentation des vols aura lieu sur la piste principale et c'est cette augmentation que nous voulons voir chiffrer, quantifier l'augmentation des vols et des pollutions et nuisances qui en découleront nécessairement !

De plus l'étude d'Odométric, sur laquelle est basée l'étude prévoit que son champ est limité à certains polluants :

*« Conformément au devis, les polluants qui ont été étudiés sont les suivants : Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), Particules PM<sub>10</sub>, Particules PM<sub>2.5</sub>, Dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), Monoxyde de carbone (CO) et composés organiques volatils (COV). »*

Nous nous interrogeons sur l'absence du polluant CO<sub>2</sub>... Celui ne semble pas être pris en compte. Pourtant, les avions émettent du CO<sub>2</sub> :

*« Rappelons tout de même que, pour 1 kilo de kérosène utilisé, ce sont 3 kilos de CO<sub>2</sub> qui sont émis dans l'atmosphère. Mais les avions rejettent également d'autres gaz comme l'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et les particules en suspension PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>. Si le kérosène est nocif pour l'atmosphère, renforce l'effet de serre, **contribue au réchauffement climatique** et impacte la faune et la flore (notamment lors des largages de kérosène en forêt), ses conséquences ne sont pas seulement environnementales. Le kérosène est également responsable de maux de tête, de vertiges et de nausées, sans compter les **particules ultra-fines** qui s'incorporent dans notre organisme, laissant des traces dans les poumons, le foie et l'urine ».<sup>82</sup>*

Les combustibles fossiles (pétrole, gaz naturel, charbon) constituent la principale source de polluants atmosphériques. Ils sont aussi les plus importants générateurs de gaz à effet de serre - principalement le gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) - qui contribuent au réchauffement climatique.<sup>83</sup>

L'étude n'évoque aucune référence kérosène brûlé lors des décollages. Elle n'aborde aucunement ces aspects. Voilà encore un exemple d'imprécision que contient cette EIE.

L'étude conclut comme suit : *« D'après les données reçues et les émissions calculées, pour l'état initial et la situation future, **le plus gros contributeur sur le domaine d'étude est le trafic routier pour l'ensemble des polluants étudiés**, à l'exception des COVt (liés au stockage). Précisons qu'en cas de saturation du réseau routier, les évolutions des émissions sont variables en fonction du polluant considéré »<sup>84</sup>.*

---

<sup>81</sup>page 863 de l'étude d'incidence.

<sup>82</sup> Source : <https://www.ompe.org/lavion-champion-de-la-pollution/>

<sup>83</sup> [https://www.passeportsante.net/fr/Actualites/Dossiers/Fiche.aspx?doc=pollution\\_air\\_polluant\\_do](https://www.passeportsante.net/fr/Actualites/Dossiers/Fiche.aspx?doc=pollution_air_polluant_do)

<sup>84</sup> Page 1126 de l'EIE.

Force est de constater, qu'ici aussi, **les conclusions sont minimisées et l'impact réel du trafic aérien largement sous-estimé** ( voir pas du tout estimé...). Une lacune supplémentaire à ajouter à la liste qui décrédibilise l'entièreté de cette étude.

Il se déduit donc de ces différents extraits que l'on navigue en eaux troubles quant aux impacts réels de l'expansion. Les études présentées ne permettent pas une connaissance des impacts sur l'environnement. Nous alertons l'autorité sur l'extrême danger de statuer et de délivrer un tel permis dans ces circonstances !

Dans notre réclamation, nous avons insisté quant à la précision de ces éléments !

Nous rappelons que la présente demande est un permis unique qui contient donc un volet urbanistique et un volet environnemental. Que le premier volet ne doit pas l'emporter sur le second et qu'il convient d'analyser les deux volets conjointement. **Il semblerait que l'étude d'incidence se focalise grandement sur les impacts des futures nouvelles installations urbanistiques, mais trop peu sur l'exploitation en tant que telle de l'aéroport.** L'exploitation de l'aéroport ce sont des avions qui effectueront toujours plus de mouvements provoquant toujours plus de bruits, de pollution et de nuisances aux riverains.

## VIII) Les odeurs

Dans le registre des nuisances olfactives, l'étude présente ce qui suit :

*« Le nombre de mouvements d'avions-cargo étant appelé à doubler d'ici 2043, le nombre de décollages en bout de piste 22L, cas le plus fréquent, devrait augmenter, engendrant par conséquent une augmentation de la quantité de polluants émis. Étant donné le fait que la piste de contingence ne sera utilisée que de manière marginale (4%), le phénomène de congestion des avions en attente de décollage au bout de la piste 22L devrait s'accroître, principalement en fin de nuit, période de la journée où les décollages sont les plus fréquents (dans l'hypothèse que les horaires d'exploitation de l'aéroport sont similaires à ceux d'aujourd'hui). De ce fait la fréquence de perception des odeurs de combustion dans le voisinage de l'aéroport devrait également augmenter. »<sup>85</sup>*

De nombreux riverains se plaignent d'ores et déjà d'odeur dans leur jardin. Des inquiétudes persistent donc quant à l'augmentation de ces nuisances déjà ressenties notamment autour du ruisseau du Crotteux, qui incommode fortement les riverains à cause du Glycol qui y est déversé.

## IX) L'énergie

La consommation d'énergie est une nouvelle fois située de manière très parcellaire dans cette étude :

*« Comme en situation existante, les consommations d'énergie seront liées aux mouvements effectués lors des différentes phases du cycle LTO et lors des phases de stationnement, ainsi qu'au fonctionnement des APU. Les vecteurs énergétiques **pourraient** cependant évoluer, notamment à la suite d'évolutions technologiques (évolution des carburants et de la motorisation des avions ...). »<sup>86</sup>*

L'autorité délivrante ne peut sur la base de ces maigres informations se forger un avis.

---

85 Page 764 de l'étude.

86 Page 766 de l'étude.

Pour rappel, le Conseil d'État a estimé qu'une étude d'incidence lacunaire pouvait entraîner une méconnaissance grave du dossier dans le chef de l'autorité délivrante susceptible d'annuler un permis octroyé sur le base du dossier lacunaire.

## **X) Les nuisances sonores**

Les nuisances sonores, particulièrement de nuit, vont être décuplées :

*« Selon les prévisions de Liège Airport, les mouvements de fret qui, pour rappel, devraient toujours représenter la majorité des vols en 2043, seront opérés à 40 % durant la nuit et cela tout au long de l'année. Sur la base de 12 mois par an, l'aéroport générera en moyenne 2.280 mouvements de nuit/mois et 3.490 mouvements de jour/mois. Pour rappel, à l'heure actuelle 75 % des vols sont opérés entre 23h00 et 7h00, soit environ 1.800 mouvements de nuit par mois contre 650 mouvements de jours/mois. Bien que l'évolution des mouvements mensuels liés aux avions-cargos impactera principalement les plages horaires de journée (+ 437 % selon les prévisions de Liège Airport), le nombre de mouvements mensuels de nuit devrait augmenter de 27 %, soit près de 480 avions supplémentaires de nuit/mois. »<sup>87</sup>*

Il y aura des incidences sonores liées au projet d'allongement notamment en termes de bruits rampants. :

*« Les incidences sur les bruits rampants se distinguent dans les zones limitrophes de Bierset, avec un accroissement des bruits rampants de 1 à 2 dBA en zone B ou C et jusque 3 dBA en zone A. »<sup>88</sup>*

## **XI) Les déchets**

La prolongation des activités aéroportuaires de Liège Airport s'accompagnera d'une augmentation progressive du trafic aérien à l'horizon 2043. Cette augmentation générera de facto une augmentation du nombre d'avions en mouvement et par conséquent, une augmentation des déchets associés à ceux-ci. Eu égard aux déchets produits en situation existante par cette activité, une augmentation progressive des déchets pourrait être attendue à terme :

- Rebus de carburant ;
- Déchets issus des toilettes d'avions ;
- Déchets liés aux repas, aux papiers.

Nous insistons sur la bonne gestion de ces déchets afin qu'ils n'impactent pas l'environnement.

## **XII) L'augmentation du nombre de bureaux**

La demande porte également sur la construction d'immeuble de bureaux. Cependant, la localisation de ces bureaux n'est ni adéquate ni conforme au plan de secteur :

*« Toutefois, alors que la vision FAST-2030 de la Région wallonne pousse à localiser les nouveaux développements de bureaux à proximité des nœuds de communications ou au sein de territoires multifonctionnels afin de limiter les besoins en mobilité, **les bureaux seront situés dans un***

<sup>87</sup> Page 639 de l'étude.

<sup>88</sup> Page 939 de l'étude.



*territoire monofonctionnel en périphérie faiblement desservi en transports en commun et à proximité de grands axes autoroutiers ».*<sup>89</sup>

Le Master Plan Business Park s'inscrit au droit de plusieurs affectations du plan de secteur. Bien que certaines d'entre elles aient fait l'objet de révisions partielles adoptées par arrêté du gouvernement wallon en 2003 et 2012, ce Master Plan n'est pas conforme à plusieurs prescriptions en vigueur pour les zones de services publics et équipements communautaires et d'activité économique industrielle.

L'étude estime que chaque nouvelle demande devra faire l'objet de demandes de dérogation :

*« Compte tenu des infrastructures routières existantes et prévisibles (échangeur n°3, by-pass du rond-point étoile, contournement nord...), des incidences routières du développement isolé du Master Plan Business Park ainsi que des conclusions de l'étude globale de mobilité de STRATEC présentant des taux de saturation supérieurs ou proche de 100% à l'échangeur Grâce-Hollogne notamment en intégrant 50 % du Master Plan Business Park, nous pouvons conclure que la programmation envisagée au sein de la zone aéroportuaire apparaît trop importante par rapport à la capacité du réseau routier tel qu'envisagé actuellement. »*<sup>90</sup>

Nous rappelons à l'autorité délivrante que les dérogations sont un mécanisme d'exception, qu'elles doivent être interprétées de manière restrictive et ne peuvent en aucun cas devenir la norme ! L'on ne peut accepter d'autoriser pareil mécanisme. Nous renvoyons au point relatif au morcellement des permis.

L'évaluation de l'état actuel de l'environnement a mis en évidence la localisation de la commune de Grâce-Hollogne dans une zone d'aléa sismique 4, soit le plus élevé à l'échelle nationale. Les concepteurs de projets, architectes et ingénieurs, devront respecter les règles et se référer à la norme Eurocode 8 relative à la conception et au dimensionnement des structures pour leur résistance aux séismes, et aux annexes nationales.

→ Nous alertons donc l'autorité sur les impacts potentiels de ces constructions qui sont encore largement méconnus et qui demandent des règles, des dérogations et bien trop d'éléments incertains.

Nous dénonçons les impacts en termes de mobilité à prévoir pour ces bureaux mal situés :

*« En heure de pointe du matin, l'augmentation des flux de circulation liés à la seule mise en œuvre du Master Plan Business Park créeront des encombrements sur le réseau routier et autoroutier aux abords de celui-ci. Au vu de la masse de véhicules attendus et des répartitions spatiales des flux, la rue de l'Aéroport et la sortie n°3 de l'E42 depuis Liège présenteront des taux d'utilisation proches de la saturation, voire sursaturés (> 100 %), ce qui engendrera des ralentissements du trafic et des remontées de files impactant les bandes de circulation routière et les carrefours à proximité. Il en découlera un renforcement et un étalement des problèmes de saturation actuels. »*<sup>91</sup>

Nous pointons également l'insuffisance du nombre de places de parkings pour accueillir tous les bureaux.

D'autres effets sont à prévoir de manière directe si ces constructions devaient avoir lieu :

---

89 Page 642 de l'étude.

90 Page 1045 de l'étude.

91 Page 1055 de l'étude.

- Réduction de la recharge naturelle de la nappe et augmentation des volumes d'eau pluviale à gérer au niveau des bassins d'orages à la suite de l'imperméabilisation de surfaces.

- Risque d'aggravation du ruissellement au niveau du futur immeuble de bureaux E-F à la suite de l'imperméabilisation de surfaces et en lien avec la présence d'axes de ruissellement concentré. Risque d'inondations au niveau du site de l'aéroport ou en aval de celui-ci en lien avec la capacité insuffisante de certains bassins d'orage du site de l'aéroport (Carlens I notamment).

## **Partie 4 : Les alternatives possibles**

### **1) L'alternative 0 : Non-renouvellement du permis d'environnement de Liège Airport**

Même si cette alternative n'est pas celle que nous exigeons, nous nous permettons de pointer certains éléments qui nous permettent de mettre en doute, une fois encore, la fiabilité de cette étude. Nous rappelons que cette étude d'incidence doit être neutre et doit permettre à l'autorité compétente de statuer en pleine connaissance de cause. Il faut bien constater que cette étude semble largement orientée pro aéroport et n'est pas indépendante.

Elle minimise les impacts de l'arrêt total des activités. Aucun calcul n'est réalisé et l'étude se retranche sur le fait que des pollutions existeront toujours dans la zone à cause de l'existence de l'autoroute. Aucun raisonnement scientifique et objectif n'est donc présenté.

Loin de plaider pour l'arrêt total de l'aéroport, nous souhaitons soulever qu'une autre façon de faire est possible et démontrer à suffisance les lacunes de cette étude d'incidence

### **2) L'alternative 1 : Alternative de non-accroissement du trafic aérien**

Moyennant certaines conditions d'exploitation (notamment en termes de vols de nuit et de gros porteurs), cette alternative est celle que nous pourrions rejoindre :

*« Dans ce contexte, les incidences actuelles générées par les activités de Liège Airport, telles que caractérisées dans l'analyse de la situation existante de la présente étude d'incidences, notamment en matière de nombre d'emplois sur site, d'impact du charroi sur le réseau encadrant l'aéroport, de nuisances sonores, d'impacts sur la qualité de l'air, seront prolongées dans le temps, sans pour autant qu'elles soient minimisées ou accentuées à terme. Étant constantes sur la durée, ces incidences pourront toutefois être davantage suivies et gérées par Liège Airport (au travers des mesures prises par Liège Airport actuellement, des recommandations formulées dans cette étude, des nouvelles technologies, etc.). »<sup>92</sup>*

Nous pensons que le statu quo en termes de volume est acceptable moyennant des mesures permettant de réduire de façon significative les effets négatifs sur les riverains, et les pollutions.

Comme mentionné dans la partie 1, les aspects économiques ne doivent être présentés dans le cadre de l'étude d'incidence. D'ailleurs, l'article 24 du décret de 1999 relatif au permis d'environnement exprime ce qui suit :

*« Art. 24. Sauf dérogations prévues au présent décret ou par le Gouvernement, tout projet faisant l'objet d'une demande de permis d'environnement doit être soumis à une enquête publique relative aux incidences éventuelles du projet sur les intérêts et aspects mentionnés à l'article 2. »*

Pour rappel l'article deux est libellé comme suit :

*« « Dans une optique **d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution** et de garantie des standards en matière de bien-être animal, le présent décret vise à **assurer la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation**, et à assurer le bien-être des animaux lorsqu'ils font l'objet des installations et activités de l'établissement visé. » (décret du 4 octobre 2018, ar. 2).*

*Le présent décret vise notamment à contribuer à la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets. »*

Par ailleurs, l'étude laisse sous-entendre que l'abandon de l'activité aéroportuaire laisserait à l'abandon 350 hectares de terres sans objet et sans aucun effet bénéfique pour l'environnement. Or, on ne peut négliger que laisser 350 hectares de terres non urbanisées présenteraient des avantages environnementaux certains. De plus, les terres ne seraient pas laissées à l'abandon étant donné qu'elles sont en bonne partie exploitées actuellement à des fins agricoles.

### **3) L'alternative 2 : Alternatives portant sur les modalités d'exploitation de l'aéroport de Liège – Suppression des vols de nuit ou des vols de journée**

Cette alternative, ou plutôt la façon dont elle est présentée, est largement la plus décevante de toute cette étude. Elle estime ce qui suit :

*« Selon l'article 1er bis du décret relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, l'aéroport de Liège-Bierset est un aéroport dont l'exploitation est autorisée 24 heures sur 24 heures. Dans ce cas, ces alternatives n'ont pas été retenues ni analysées davantage. »<sup>93</sup>*

Notre lettre communiquée dans le cadre de la RIP demandait précisément que cette alternative relative aux vols de nuit soit analysée. En effet, comme mentionné plus haut, le projet de l'aéroport conduit notamment à augmenter l'activité de nuit. Elle est extrêmement pénible pour les riverains et leur cause de nombreuses nuisances ( voir partie 2, nuisance sonore).

- ➔ **L'aéroport de Liège est d'ailleurs le seul en Belgique et un des derniers en Europe à accepter les vols de nuit. Le décret relatif à l'exploitation des aéroports autorise - mais ne contraint donc ABSOLUMENT pas l'aéroport à exploiter 24h24 et ENCORE MOINS n'autorise les auteurs de l'étude d'incidence à se retrancher derrière cette disposition pour ne pas analyser cette alternative !!!**

Nous estimons que c'est une **grave lacune de** ne pas développer cette alternative, car :

- elle aurait l'avantage d'objectiver les bénéfices pour l'air, la santé et les nuisance sonores de réduire ou d'interdire les vols de nuit.
- Eu égard aux nombreux impacts négatifs, objectiver les nuisances concernant les vols de nuit aurait permis à l'autorité délivrante de statuer en pleine connaissance de cause ;
- Cela aurait répondu aux exigences des citoyens émises lors de la RIP ( remettant ainsi en cause l'effet utile de cette RIP...)

#### 4) Alternatives permettant de ne pas combler la carrière

Suivant la jurisprudence *Poli* du Conseil d'État, « *le risque d'atteinte à une espèce reprise à l'annexe VI, b, est un risque d'incidences notables sur l'environnement au sens de l'article D.68 [lire : article D.65]* »<sup>94</sup>. Il en résulte que **le risque d'atteinte à une espèce protégée constitue en soi<sup>95</sup> un risque d'incidence notable sur l'environnement au sens de la législation générale sur l'évaluation des incidences**. Dans ce même arrêt, le Conseil d'État a précisé, en outre, que « *lorsque l'autorité admet, comme en l'espèce, la présence d'androsème à 150 mètres du projet, elle doit vérifier au stade de la recevabilité ou de la décision que le projet est susceptible d'avoir ou non des incidences notables sur l'espèce ;*

Par conséquent, nous demandons d'analyser minutieusement les demandes qui lui sont présentées notamment eu égard aux impacts potentiels.

Pour le surplus, nous renvoyons à notre analyse réalisée dans la Partie 3 point II relatif au milieu naturel.

### Partie 5 : Conclusions et demandes formelles

Nous demandons à l'autorité communale de prendre en considération l'intégralité des recommandations mentionnées dans l'étude d'incidences.

Nous demandons que l'autorité renouvelle le permis pour une durée limitée - 5 ans et non 20 ans - afin que l'aéroport de Liège puisse faire étudier globalement l'impact de ses activités et arrête de saucissonner les évaluations. De cette manière, une étude d'incidence globale des effets cumulés pourra être réalisée et permettra à l'autorité de statuer en pleine connaissance de cause – sans signer un chèque en blanc-.

Eu égard au décret de 1999 relatif au permis d'environnement, l'autorité délivrante est en droit d'exiger des demandeurs des conditions ainsi que de décider de la durée de validité du permis ( cfr Partie 1).

Par ailleurs, nous nous permettons de rappeler à l'autorité qu'en Région wallonne, la décision accordant le permis doit reprendre, au minimum, les éléments repris à l'article 45, § 1 er , du décret relatif au permis d'environnement et à l'article 19 de l'A.G.W. du 4 juillet 2002<sup>96</sup> .

94 C.E., 18 février 2015, n° 230.237, *Poli*.

95 En ce sens, voy. C.-H. BORN, « Le risque d'atteinte significative à une espèce protégée ou à un site Natura 2000 est constitutif d'un risque d'incidence notable sur l'environnement : conséquences et perspectives Réflexions à partir de l'arrêt *Poli* et d'autres arrêts récents du Conseil d'État », *Amén.*, 2016/1, p. 21.

96 Depuis le 1er janvier 2013, le permis d'environnement qui concerne un établissement dans lequel intervien(n) une ou plusieurs installations ou activités émettant des gaz à effet de serre mentionnera également l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Au-delà de ces mentions obligatoires, les autorités disposent d'**une remarquable liberté de décision**. La décision qu'elles rendent résulte d'un choix de nature essentiellement politique, prise par des organes politiques. Comme l'a confirmé le Conseil d'État, le permis doit constituer un compromis entre les intérêts environnementaux et ceux de l'exploitant<sup>97</sup>. Cette liberté de décision découle également du fait que les avis recueillis ne sont pas contraignants, et que l'autorité peut donc s'en départir moyennant une motivation adéquate, même si la demande d'avis en elle-même est substantielle.

« **Art. 45. § 1<sup>er</sup>**. *La décision accordant le permis mentionne au minimum :*

*1° l'identité de l'exploitant;*

*2° la situation, l'identification et la description de l'établissement ou des établissements autorisés;*

*3° la durée du permis et la date de sa délivrance;*

*4° le délai dans lequel le permis doit être mis en œuvre;*

*5° l'indication que le permis prend cours à dater du jour où il devient exécutoire conformément à l'article 46;*

*6° les modalités prévues pour la protection de l'air, des eaux et du sol et les mesures concernant la gestion des déchets produits par l'établissement;*

*7° les mesures et le délai pour la remise en état de l'établissement à la fin de son exploitation;*  
( ... ) »

« **Art. 50. § 1<sup>er</sup>**. *Sans préjudice [de l'alinéa 2 et](1) des articles 1<sup>er</sup>, 4°, et 52, le permis est accordé pour une durée de vingt ans au maximum. [Le permis peut être accordé pour une durée illimitée s'il porte sur une carrière.](1) [Le permis est accordé pour une durée de trente ans maximum s'il porte sur une éolienne.](2)*

*L'autorité compétente peut indiquer les conditions particulières d'exploitation qui doivent être révisées avant l'expiration du permis, ainsi que la date à laquelle la demande de renouvellement doit être introduite. »*

Même si une série de restrictions limite l'autonomie de l'autorité compétente, nous tenons à rappeler à l'autorité qu'elle dispose d'une certaine largesse dans ces décisions notamment eu égard aux considérations suivantes :

**1) Le but légal de la réglementation doit être atteint, en ce compris notamment la prévention des troubles anormaux de voisinage**<sup>98</sup>. Les troubles anormaux de voisinage doivent être prévenus par le permis. Celui-ci n'a pas pour but de combattre toutes les nuisances possibles, mais sauvegarder la salubrité, la commodité et la sécurité publiques <sup>99</sup>au sens large. Le permis peut, à ce

97 C.E., n° 20.969, 19 février 1981 ; C.E., n° 56.361, 17 novembre 1995. Voy. également J. HEYMAN, sur la compétence d'appréciation de l'autorité dispensatrice de permis, in T. Gem., 1996, p. 219 ; C.E., n° 19.904, 13 novembre 1979. Pour une réflexion de fond sur la question, voy. Neuray, J.-F., «Les libertés économiques et l'environnement», Amén., 1996, n° spécial, p. 215. Sur les critères de décision, voy. de Sadeleer, N. et Thiel, P., «Développements récents du Règlement général pour la protection du travail», in X., Permis d'exploitation et études d'incidences, Brugge, La Charte, Droit et gestion communale, 1992, n°s 23 et s.

98 C.E., n° 229.929, 20 mars 2013, Quoidbach. ; C.E., n° 219.532, 29 mai 2012, Carruba.

99 Le risque d'actes de vandalisme provoqués par les visiteurs d'un établissement est un désagrément se situant en dehors du champ d'une réglementation environnementale, C.E., n° 78.960, 25 février 1999, Spielothek bvba.

titre, réglementer le charroi externe de l'établissement<sup>100</sup>. Si le fait que l'installation ou l'activité existe déjà au moment de la décision ne peut plaider en faveur de l'octroi du permis, rien n'empêche l'autorité de tenir compte, dans le cadre de son pouvoir d'appréciation, de la situation existante et des nuisances qui sont actuellement déjà causées par une exploitation couverte par une autorisation régulière<sup>101</sup>.

**2) L'autorité octroyant le permis ne peut, en principe, modifier la demande ou encore autoriser une installation ou une activité plus importante que celle qui fait l'objet de la demande<sup>102</sup>. Toutefois, l'autorité peut apporter des modifications à la demande pour autant qu'« elles tendent à répondre aux réclamations et observations émises au cours de la procédure administrative »<sup>103</sup>, et elle peut imposer des conditions qui impliquent des modifications de la demande de permis. Elle peut, également, prendre une décision d'octroi partiel du permis sollicité.**

En résumé, nous sollicitons de l'autorité délivrante les demandes suivantes :

- **octroyer pour une durée limitée le permis d'environnement ;**
- **refuser l'extension des activités de l'aéroport ;**
- **encadrer et baliser les conditions d'exploitations des activités actuelles de l'aéroport, notamment en réduisant leur impact sur le climat, en réduisant le nombre de vols de nuit, en interdisant aux gros porteurs les plus bruyants de décoller de nuit, en limitant de façon générale l'accès aux avions les plus bruyants, en étoffant le réseau des sonomètres en particulier en zone nord-est, et en imposant un système performant de récolte et d'épuration des eaux.**

Je vous remercie pour la bonne prise en compte des éléments énumérés dans cette lettre.

Je vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Fait à xx ,le XX avril 2022.

*Nom :*

*Prénom :*

*Coordonnées :*

*Adresse mail éventuelle*

---

100 Bruxelles, 26 mars 1998, Amén., 1998/4, p. 338 et C.E., n° 122.207, 19 août 2003, Amén. 2004/1, p. 29.

101 C.E., n° 172534, 21 juin 2007, Dannevoeye.

102 C.E., n° 22.705, 3 décembre 1982.

103 C.E., n° 118.213, 10 avril 2003, Commune de Sprimont et crts.