



Comité Liège Air Propre
(CLAP)

Communiqué de presse.

Les citoyens s'inquiètent pour l'avenir de leur environnement de vie.

Ils sont de plus en plus nombreux à nous communiquer leurs témoignages **de nuisances croissantes** dues au développement exponentiel de l'aéroport de Liège Bierset, mais également **leurs craintes face aux objectifs futurs** de celui-ci. Objectif avoué: « *Être le n°1 du fret en Europe !* ». Derrière cette ambition, se cache une multiplication **des vols de vieux coucous, énormes, bruyants, polluants**, et jusqu'à 2000 camions/jour contre 500 aujourd'hui !!! **Le futur risque bien d'être un enfer** pour des **centaines de milliers de personnes**, si nous n'agissons pas !

En effet, **le trafic aéroportuaire et le trafic routier qu'il génère** ont un impact direct sur **notre santé, le dérèglement climatique et la biodiversité**.

L'argument majeur en faveur de ce développement : **la création significative d'emplois**. **Cet argument ne manque pas de semer le doute dans les esprits avertis**. Outre des chiffres **variables et contradictoires**, cela semble **peu probable** vu la politique des grandes plateformes de tri qui misent sur la **main d'œuvre précaire** et surtout sur la **robotisation** de leurs entrepôts. **Robotisation** dont Cainiao (Alibaba) est d'ailleurs un spécialiste. **Une seule certitude : le calvaire** déjà enduré par de nombreux riverains, **même parfois très éloignés de l'aéroport, se généralisera vite à un très grand nombre de Liégeois**.

Agir plutôt que subir, c'est cette voie qu'a choisie l'ASBL Comité des Citoyens de l'Aéroport de Liège (CCAL), agissant également sous le nom de « **Comité Liège Air Propre (CLAP)** ».

Connaissez-vous l'existence du CLAP ?

L'histoire : quelques citoyens, **tous bénévoles**, ont décidé de ne plus attendre les décisions politiques. A l'initiative d'un ancien pilote, Bernard GILLON, est né le **Comité des Citoyens de l'Aéroport Liège (CCAL)**. Ce comité bénéficie du soutien de la commune de **Donceel** (et certainement d'autres communes dans l'avenir quand nous aurons eu l'occasion de leur ouvrir les yeux).

Notre mission : mettre en œuvre les démarches nécessaires en vue de faire cohabiter le maintien **d'une qualité de vie décente pour les citoyens** parallèlement à l'activité de l'aéroport. L'expérience vécue dans d'autres pays nous montre que **cela est possible**, mais naturellement dans le cadre d'un développement **qui respecte les enjeux vitaux centrés sur le long terme**, et dont les paramètres seraient parfaitement **connus, maîtrisés, respectés** et donc non anarchiques comme actuellement.

Nos outils : présence sur le terrain, soirées d'informations, courriers de sensibilisation, réseaux sociaux, site web (www.ccal.info), actions en justice.

Notre combat actuel : face à l'**expansion incontrôlée** de l'aéroport de Liège nous nous attelons à étudier les dossiers **tant d'un point de vue technique que juridique**, nous avons déjà introduit plusieurs recours, mais devant **la surdité du monde politique**, nous n'avons d'autre choix que d'intenter une action en justice.

La citation, déposée la semaine dernière, consiste : **premièrement, à obtenir** une **Etude d'Incidences Environnementales globale** sur les nuisances directes et indirectes des activités aéroportuaires et des projets en rapport, déjà planifiés. **Deuxièmement, à contraindre** les acteurs au **respect des législations existantes**. Pour cela, nous avons mandaté deux avocats spécialisés (Maîtres KETTELS et MALLANTS) qui, forts de nos analyses, nous ont montré de nombreux points d'attaques possibles.

Le développement aéroportuaire, un enjeu de santé publique.

Pour prendre connaissance de ce sujet, nous vous invitons à lire notre dossier de presse.

Deux témoignages de riverains.

« Liège Airport a connu en juillet le meilleur mois de son histoire" écrivait le journal l'Echo ce 14 août 2020. Évidemment, les dirigeants et travailleurs de Liège Airport se réjouissent et applaudissent cette évolution fulgurante ! Cela fait des années que l'aéroport de Liège ne fait qu'augmenter son transport de fret, qui n'a jamais été aussi important qu'en cette période mais qu'en est-il des riverains ? En tant qu'habitante de la région, je constate une nette augmentation des vols, en journée, en soirée et la nuit ! Je me sens oubliée des pouvoirs publics et locaux, on ne prend pas en compte notre bien-être, nous qui avons acheté et investi à la campagne pour être au calme ! Les projets de Liège Airport (Alibaba notamment) me font peur, tant au niveau des nuisances sonores qu'au niveau de nuisances environnementales. Mon état psychologique et mental se dégrade à cause du bruit et des réveils nocturnes, ma maison se dévalorise, mon environnement se pollue, l'aménagement du territoire se modifie et les zones vertes disparaissent, le trafic routier augmente et engendre également beaucoup de nuisances, les travaux nous exaspèrent... Je dis STOP à la croissance de l'aéroport et de toutes les entreprises qui en dépendent car on ne prend pas en compte notre bien-être ! On nous impose les choses sans avoir pris notre avis, sans rien avoir en retour, tout se dégrade et rien ne s'améliore pour nous et notre environnement ! Nous avons des enfants en bas-âge qui subissent cette situation difficilement vivable que nous n'avons pas choisie !!! » *Elodie, 35 ans, Flémalle*

« Chaque fois qu'on s'adresse à eux (Liège-Airport, SOWAER, ou d'autres autorités), on reçoit toujours le même type de réponses : Tout est normal ou bien tout est conforme à la législation en vigueur. Cela ne sert plus à rien de s'adresser à eux. Nos problèmes, qui sont bien réels sont comme inexistantes pour eux. Et donc, ils ne font rien et rien ne se passe, à part le constat d'une aggravation de la situation résultant de leur incurie » *Charles, 57 ans, Grâce-Hollogne*

Vous trouverez également plus de témoignages dans notre dossier de presse.

Les fautes de la Région Wallonne dans sa gestion du développement aéroportuaire.

A ce stade, le CLAP peut démontrer que la Région Wallonne :

- 1) N'a pas tenu compte des limites de l'Etude d'Incidences Environnementales (EIE) réalisée en 2004 pour accorder le permis d'exploiter de Liège-Airport ;
- 2) A attribué un permis d'exploiter à Liège-Airport sans quasi aucune limite ce qui est la cause des dérives actuelles (autorisation sans aucune limite en ce qui concerne le nombre de mouvements, le tonnage de fret, le volume de kérosène délivré, les types d'avions prévus, ce qui a permis à l'aéroport, certes de se développer, mais de manière totalement incontrôlée et sans jamais devoir présenter une nouvelle demande de permis et une nouvelle EIE quand les chiffres dépassaient la limite légale de +30% par rapport aux limites autorisées) ;
- 3) N'a pas contrôlé que Liège-Airport respectait de manière conforme à la législation les quelques contraintes qu'elle lui a imposées (mesures de la pollution de l'air) ;
- 4) A défini les zones du PDLT et des PEB en se basant sur des hypothèses qui ne sont pas représentatives de la réalité depuis 2005 (les 8 % de décollages vers le Nord-Est n'ont jamais existé que dans les arrêtés du Gouvernement Wallon, jamais dans la réalité) ;
- 5) A utilisé des paramètres pour définir ces mêmes zones en ne tenant pas compte des études scientifiques et standards internationaux connus à l'époque (étude Bradley) ;

et plus précisément,

- 6) N'a jamais établi de carte des zones de bruit relatives au L_{night} ;
- 7) A défini ses plans en ne tenant pas compte des normes de l'OMS ;
- 8) A, de ce fait, bafoué la jurisprudence belge existante dont elle avait pourtant connaissance ;
- 9) N'a pas défini des mesures de protection des riverains adéquates face aux nuisances réellement subies.

Nonobstant ce qui précède, elle s'est permise ensuite, depuis 2005, de :

- 10) Tolérer que Liège-Airport mette près de 7 ans à établir sa station de mesure de la qualité de l'air affecté par l'activité de l'aéroport, en violation de ses conditions d'exploitation ;
- 11) Tolérer ensuite que l'implantation de cette station de mesure soit seulement représentative de la qualité du fond de l'air (comme le définit la Loi) et non de la pollution que subissent les riverains proches (les habitants de la grande agglomération liégeoise font aussi partie des riverains car les vents dominants poussent dans la cuvette liégeoise les polluants émis sur le plateau de l'aéroport) ;
- 12) Violenter la loi qui lui impose de contrôler, forcément correctement, la pollution subie par sa population et d'évaluer les conséquences sur la santé de celle-ci ;
- 13) Tolérer que les rapports établis sur base de l'implantation illégale de la station de mesures et qui sont donc représentatifs de la qualité de l'air frais, soient utilisés pour dire que tout va bien à Liège-Airport ;
- 14) Tolérer que ces rapports servent à l'appui de nouvelles demandes de permis sans aucune critique au sujet de ce que ces rapports représentent dans la réalité ;
- 15) Tolérer que ces rapports trompeurs, soient en plus utilisés pour informer la population (lors d'enquêtes publiques ou bien repris dans des EIE - informer ou tromper ?) ;
- 16) Tolérer que les EIE, qu'elle considère comme représentatives d'une information adéquate de la population, omettent des incidences essentielles, évidentes pour le quidam, et de surcroît, prévues par la Législation (nous parlons ici des émissions de polluants dans l'air liées au nombre de mouvements d'avions, et donc aussi à la quantité de kérosène délivrée, des incidences d'un attentat ou d'accidents majeurs, visant par exemple le parc

pétrolier situé en bordure de piste, ou de la chute d'un avion type Heavy sur ce même parc pétrolier ou sur la centrale nucléaire de Tihange) ;

- 17) Tarder à rendre effective le contrôle du bruit en ne fixant la localisation des sonomètres qu'en 2018 ;
- 18) Et donc, tarder à mettre en application son inefficace arrêté-sanction contre le bruit (outre le montant ridicule des amendes, chaque ligne de cette législation constitue une entrave à la constatation et à la répression des infractions. Ces entraves n'ont jamais été vues dans d'autres législations et ne se justifient en rien techniquement, juridiquement ou constitutionnellement parlant) ;
- 19) Dans le cadre récent des lancements du logiciel Diapason, de l'application Aerovision, du site Wallonair.be (qualité de l'air en Wallonie), de ne toujours pas délivrer aux citoyens une information complète ou sous une forme exploitable ;
- 20) Tarder à actualiser ses plans de zones de bruit en adéquation avec l'emballement de l'activité aéroportuaire depuis 2015 ;
- 21) Continuer à, ou laisser des entités dans lesquelles elle a au minimum un pouvoir de contrôle, signer des contrats sans tenir compte de l'obligation qu'elle a, ou que ces entités ont, de réaliser une EIE avant de pouvoir prendre de tels engagements ;
- 22) Continuer à accepter des dossiers saucissonnés alors que sa propre législation ne le permet plus et que les directives européennes ne l'ont jamais autorisé.

Ceci n'est qu'un extrait non exhaustif des manquements que le CLAP a relevés.

Quand on cache des données, quand on se voile la face ou quand on utilise des paramètres ou des indicateurs inadéquats, il ne faut pas s'étonner que les problèmes restent sous le tapis et que les mesures prises soient inefficaces à solutionner les problèmes réels.

Sans compter que le projet de développement de l'aéroport de Liège-Bierset, si jamais il a été pertinent dans le passé, n'est plus aujourd'hui en adéquation avec les contraintes climatiques et environnementales auxquelles le monde doit faire face de manière urgente.

Il faut des plans et des visions basés sur les contraintes actuelles et sur les études scientifiques récentes, pas sur des données ou postulats du passé.

Ces plans ne peuvent plus, non plus, être basés sur des arguments fallacieux ou relevant du Green Washing.

Le Comité Liège Air Propre

Comité des Citoyens de l'Aéroport de Liège (CCAL) asbl – « Comité Liège Air Propre (CLAP) »

Rue Vieille Ruelle 3, 4357 DONCEEL

ccal4357@gmail.com - Site web : www.ccal.info - Facebook : CLAP

BE51 0689 3843 9762