

Fautes dans la gestion du développement aéroportuaire à Liège-Bierset

Comme reprises dans le communiqué de presse du CLAP du 11 novembre 2020.

1 & 2 de 22

- 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) ;

Quand on établit une étude de manière scientifique comme certainement aurait dû l'être l'Etude d'Incidences Environnementales (EIE) sortie en 2004 (EIE 2004) et qui a servi à la délivrance du premier permis d'exploiter de l'aéroport de Liège (avant l'aéroport fonctionnait sans avoir obtenu de permis adéquat et sans avoir réalisé d'EIE), **il convient d'en définir les hypothèses ou bien les limites.**

Prenons quelques exemples pour démontrer cette obligation logique de définir des limites.

Nous nous concentrerons sur ceux relatifs à la pollution atmosphérique que génèrent les avions qui atterrissent, roulent sur les pistes ou les taxiways pour rejoindre leur parking et en revenir, ou décollent d'un aéroport.

Il ne faut pas avoir fait de longues études techniques pour comprendre que s'il y a 10 avions par heure qui font ces mouvements, ou s'il y a 20 avions par heure, les quantités de gaz d'échappement ou de polluants émises seront doublées (toutes autres choses restant égales).

De même, l'évaluation préalable et par calculs de ces émissions, objet de l'EIE, ne pourra pas être correcte si on ne considère pas qu'il y a une différence entre accueillir un avion de la famille Airbus A320, possédant deux moteurs et dont la masse maximale au décollage est comprise entre 59 et 94 tonnes ou un vieux Boeing B-747, possédant 4 moteurs, et dont les masses maximales au décollage s'étalent de 334 tonnes à 440 tonnes.

Il est évident que le B-747, pesant 4 fois le poids d'un A320, nécessite des moteurs plus puissants que ceux d'un A320 et de ce fait non seulement consomme plus de kérosène mais émet aussi plus de gaz d'échappement et de polluants que ceux d'un A320.

Si on ne fixe pas de limite et donc si on prend un nombre infini d'avions, la pollution engendrée et calculée devient elle aussi infinie.

Or aucun pays européen ne peut infliger à sa population une pollution infinie car des normes existent ne serait-ce que celle-ci :

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&from=fr>

Pour calculer les effets sur la qualité de l'air, il y a donc obligation de définir combien d'avions du type A, combien d'avions du type B, combien d'avions du type C (, etc...) fréquenteront l'aéroport par exemple par jour, par semaine, par mois ou par année : Ce sont les hypothèses ou les limites du calcul.

Il n'est pas interdit de dire : « Actuellement, nous avons une certaine répartition des types d'avions qui fréquentent l'aéroport, mais nous effectuerons le calcul avec cette même répartition mais pour un nombre double ou triple d'avions afin de savoir ce qu'il se passera dans 10 ans quand nous nous serons développés ».

A ce moment l'étude devient représentative des hypothèses ou limites prises dans l'étude.

Il est par contre abusif de dire : « Je calcule pour 30 avions par jour, je démontre que pour ces 30 avions par jour, il n'y a pas de soucis de pollution pour la population et en vertu de ce que j'ai calculé pour les 30 avions je demande l'autorisation pour avoir 90 avions par jour ».

Et bien, à l'aéroport de Liège, les hypothèses de l'EIE 2004, ne sont pas reprises nulle part dans les permis délivrés en 2005 !

L'aéroport de Liège est donc autorisé à recevoir 200 voire 300 avions par jour, vu qu'aucune limite ne lui a été fixée à ce sujet.

Le nombre d'avions autorisés est même potentiellement infini.

Outre le nombre d'avions et leurs types, on peut parfaitement imaginer que ces limites soient définies pour le kérosène délivré et le tonnage de fret annuel.

Il reste à savoir ce que valait l'EIE 2004.

Le 11 avril 2005, la commune de Grâce-Hollogne, reprenait en page 19 du permis d'exploiter qu'elle a délivré une partie de l'avis du CWEDD qu'elle libellait comme suit :

Considérant que le Conseil Wallon de l'Environnement pour le développement durable est l'instance compétente en ce qui concerne la qualité de l'étude d'incidence tant sur le contenu que sur la forme, sur la qualité du résumé non technique et sur l'opportunité environnementale du projet ;

Considérant que le CWEDD estime que l'auteur a livré une étude d'incidence et un résumé non technique de qualité insatisfaisante;

Considérant qu'au vu de la qualité insatisfaisante de l'étude, le Conseil estime que l'autorité compétente ne dispose pas de tous les éléments pour prendre sa décision. Il remet dès lors un avis défavorable sur l'opportunité environnementale du projet ;

L'avis complet du CWEDD est disponible là : <http://www.cwedd.be/uploads/Avis%20EIE%20-%202004/04.1666%20Permis%20d'environnement%20pour%20l'aéroport%20de%20Liège-Bierset%20Grce-Hollogne.pdf>

Un petit extrait de la page 2 de cet avis :

« **Au niveau du contenu**

Le Conseil regrette également :

...

- L'absence d'informations sur le lavage et le dégivrage actuel des avions (localisation, quantités d'eau, types/quantités de produits utilisés...), ainsi que l'ambiguïté sur le futur traitement des eaux de dégivrage : circuit fermé ou évacuation par collecteur agréé ? (cf. pages 18 et 19 du chapitre 2.3.) ;

- L'absence d'informations sur les caractéristiques des avions utilisant la piste en regard de leur classification OACI ; »

Pour connaître les missions du CWEDD : <http://www.cwedd.be/avis/avis-en-matiere-d-evaluation-des-incidences-sur-l-environnement.html>.

C'est pourquoi,

le CLAP demande que les hypothèses de l'EIE soient clairement définies et représentatives au minimum de la situation actuelle ou des limites que Liège-Aéroport souhaite pour son prochain permis d'exploiter.

Le CLAP n'acceptera pas un nouveau permis sans limite ou une EIE avec des hypothèses non représentatives de la réalité !