Notre cartographie

janvier - février 2022

Sur le volcan

A Calais, la fraternité républicaine piétinée
— p.8

Full Yéti veut déplacer les montagnes
— p.14

Une autre manière de faire monde, par Eléonore Dock, du collectif L-Slam
— p.19

La lecture, dernière priorité en prison
— p.20

Carpe that fucking diem, par Corinne Morel Darleux
— p.25

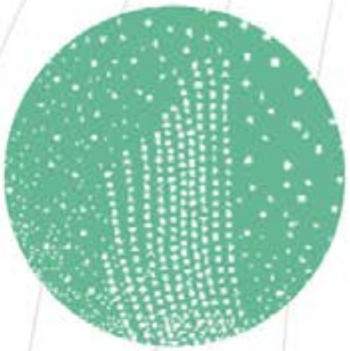
Le 6e continent

Liège Airport : la fuite en avant

Notre enquête / épisode 2

— p.26

Dans le deuxième volet de notre enquête « Liège Airport : destination inconnue », *Imagine* déconstruit le mythe d'un aéroport présenté par les forces vives wallonnes comme un modèle de réussite économique, écologique et sociale.



Terra Incognita

Métavers : le virtuel à l'assaut de nos vies
— p.42

Climat : pas d'assurance tous risques
— p.47

Le livre du futur
— p.50

Couverture : Anna, maman célibataire de deux enfants, a perdu son emploi dans l'horeca à cause de la pandémie. Depuis, elle fait appel à l'aide alimentaire de la Croix-Rouge. Cette photo est issue d'une campagne de dons de l'organisation humanitaire, qui fait face à une augmentation des demandes d'aide (+ 32 % en 2020) suite à la crise sanitaire et les inondations.

© Croix-Rouge de Belgique

Un enquête de
Christophe Schoune &
Hugues Dorzée

Liège Airport : la fuite en avant

Episode 2

Dans le deuxième volet de notre enquête « Liège Airport : destination inconnue », le mythe d'un aéroport présenté par les forces vives wallonnes comme un modèle de réussite économique et sociale s'effrite. *Imagine* a sorti sa calculette. Outre les investissements colossaux de la Région, cette société anonyme demeure largement subsidiée par des fonds publics. Aucune évaluation académique ne permet de valider la « pertinence » de ces choix politiques. Obsédé par sa croissance, l'aéroport génère toujours plus de nuisances et de pollution. Désormais dans le viseur de la justice, il est aussi sous forte pression citoyenne.

Avec le soutien du Fonds pour le journalisme de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Acte 1 : Cools et le pacte des Liégeois

Le « Maître de Flémalle » l'avait prédit dès la fin des années 1980 : cette aérogare en rase campagne avait tout pour prospérer. *The sky is the limit*, rien n'est impossible. Et quand le tout-puissant André Cools, ministre d'Etat et figure omnipotente du PS, avait une idée derrière la tête, ses coreligionnaires étaient priés de suivre.

Une fois l'ancienne base de la Force aérienne belge transférée du Fédéral à la Région wallonne (1988), Cools, en bon socialiste des affaires soutenu par quelques autres hommes forts de la place – les libéraux Jean Gol et Michel Foret, le social-chrétien Jean-Pierre Grafé – scelleront une « *union sacrée* », comme le dira plus tard un proche du dossier : Bierset serait un aéroport de transport aérien de fret, comme le préconisait une étude commandée alors au consortium privé Bouygues, SNI, Tractebel. N'en déplaise à son ennemi de toujours, le fouronnais José Happart (PS), qui occupera pourtant la place de président du conseil d'administration pendant… vingt-six ans, partisan quant à lui, de la piste « vols passagers ». Une option encouragée parallèlement à l'activité cargo qui se soldera, à terme, par un échec (*lire plus loin*).

Liège est alors plongé en plein marasme (déclin de la sidérurgie, crise du textile, endettement record de la Ville…). Cools voit grand et rêve de redéploiement. En avril 1990, la Société de développement et de promotion de l'Aéroport de Liège Bierset (SAB) voit le jour. « *L'aéroport cristallisait alors toutes les promesses* », rapportera Luc Partoune (PS), non sans lyrisme et autosatisfaction, en préface de la brochure « *Ils ont réussi Liège Airport !* »[1].

Licencié l'an dernier pour faute grave et désormais sous le coup d'une instruction judiciaire, l'impérieux directeur entre 1994 et 2020 voit dans cette « success story *reconnue par tous* » une « *stratégie claire, audacieuse et inchangée pendant vingt ans* ». ›

› Le 18 juillet 1991, Cools est assassiné, pour des raisons qui restent toujours nébuleuses, alors qu'il se rendait au CA de la SAB. Eclate ensuite l'affaire Agusta, une affaire judiciaire de corruption liée à l'achat par la défense belge de quarante-six hélicoptères de combat. Le centre Agusta de distribution de pièces de rechange était alors installé à Bierset.
Le Maître de Flémalle n'aura connu que les prémices de cette « *belle et grande histoire humaine* » (Partoune). Mais la machine est lancée : le PS et le PRL (futur MR), rejoints ensuite par le PSC (CDH), feront cause commune et mettront toutes leurs forces dans la bataille pour décrocher des millions d'euros régionaux et européens (Feder), signer un contrat-cadre dans lequel la Région Wallonne cède l'aéroport pour cinquante ans à la SAB, racheter des centaines d'hectares de terrains, exproprier en masse, et décrocher leurs premiers clients. En misant sur un atout hyper concurrentiel quasi unique en Europe : un aéroport 100 % flexible, qu'ils pourraient exploiter 7 jours/7, 24h/24, au cœur du Triangle d'or (Amsterdam, Paris, Francfort), où transite 73 % du fret européen.

Acte 2 : TNT, la martingale

Début des années 1990, Partoune et consorts se démènent tous azimuts pour « vendre Bierset ». « *Cela ne s'est pas fait en un jour. J'ai participé à plus de quatre-vingts foires et autres symposium depuis 1994 ! En dix ans, nous avons réalisé notre challenge et en vingt ans dépassé nos espoirs les plus fous !* », se réjouira plus tard Béatrice Camus, ex-chargée des relations publiques. La « Wallonie gagnante » décroche d'abord la compagnie israélienne CAL en 1996 (qui transporte notamment des fleurs coupées), mais surtout TNT, en 1998, une entreprise néerlandaise spécialisée dans la livraison express. Après sept mois de négociations intenses et secrètes avec la Région wallonne et la SAB, ce géant du transport accepte de délocaliser ses activités de Cologne vers Bierset. Mais comme on n'a jamais rien sans rien : il faudra une « *intervention financière très conséquente* », admettra plus tard Robert Collignon, ex-ministre-président (PS). « *Tout le monde tirait à la même corde* », se félicitera Niky Terzakis, ex-directeur de TNT Liège. Deux ans d'investissements publics massifs, des constructions au pas de charge (parkings d'avions, parc pétrolier, centre de tri…) et des promesses, souvent surestimées, d'emplois créés. Pendant que les syndicats offraient sur un plateau d'argent la fameuse « *paix sociale* » signée par José Piron (FGTB) et Louis Smal (CSC). Un solide coup de canif dans cette Europe syndicale et solidaire : pendant que 18 000 candidats postulaient à Bierset (pour 600 postes à pourvoir), un plan de licenciement frappait durement les camarades allemands.
Mais Liège Airport continue à voir grand. « *On ne savait pas très bien où on allait, mais on y allait !* », dira plus tard Régis Jehasse, ancien administrateur délégué de la SAB. « *Cette phrase hallucinante en dit tellement long sur l'absence totale de stratégie de ses dirigeants à l'époque et cela n'a guère changé !* », nous confiera un ex-cadre.

En coulisse, d'autres hommes forts émergent et poussent à la charrette : Jean-Claude Marcourt (ex-cabinet Cools, PS), Didier Reynders (tout jeune président des Voies Aériennes, MR), Jean-Claude Phlypo (SRWT, PS, consultant, impliqué dans le dossier judiciaire à l'instruction – lire plus loin), les ministres Michel Daerden (PS), Serge Kubla (MR) et Michel Lebrun (CDH)… Pour eux aussi, *the sky is the limit*, le ciel est leur seule limite.
Néanmoins, ce déploiement express se heurte de plein fouet à une réalité si peu prise en compte jusque-là : la qualité de vie de milliers de riverains affectés désormais par l'intensification des vols de nuit et l'augmentation du charroi. Ceux-ci monteront massivement aux barricades (manifestations, actions choc, recours en justice…), obligeant la Région wallonne à créer en 1999 la Sowaer, une société publique chargée, notamment, d'accompagner l'expansion de l'aéroport en intégrant – enfin – la dimension environnementale. Et à débourser des montants colossaux, 346 millions d'euros en vingt ans, pour indemniser les habitants impactés, les exproprier ou isoler leurs maisons.
Entre temps, un nouveau concept était né : le « *développement économique accompagné* ». Mais, dans les villages avoisinants, désertifiés et démolis au fil des ans, le mal était fait : cette expansion galopante allait détruire sur son passage une grande partie du territoire et de l'activité locale (*lire en p.39*)

Acte 3 : la croissance toute !

De 2000 à aujourd'hui, Liège Airport grandira à vue d'œil : implantation d'une dizaine de compagnies aériennes, allongement de la piste principale (3 700 mètres), création d'un vaste terminal passagers, diversification de ses activités (logistique, fret ferroviaire, immobilier, implantation de l'hôtel Park In, e-commerce…). Mais son cœur de cible, lui, restera inchangé pendant vingt ans : c'est le transport, express ou exceptionnel, de marchandises (non-)périssables, de fleurs coupées, de chevaux et d'animaux, de médicaments, d'organes et de cellules souches… Dans les airs et sur Terre.
Pour y parvenir, la société anonyme liégeoise s'appuie sur un actionnariat majoritairement public : 25 % de parts détenues par la Société wallonne des aéroports (Sowaer, 100 % financée par la Région) et 50 % par la société anonyme NEB participations (l'intercommunale Nethys, Ethias, Belfius et Intradel). Avec, depuis 1999, un actionnaire privé entré en piste : le Groupe ADP (anciennement Aéroports de Paris) qui exploite notamment Orly, Charles-de-Gaulle et Le Bourget, et détient désormais 25 % des parts de Liège Airport.
Sa principale stratégie ? Transporter toujours plus de marchandises (374 000 tonnes en 2003, 1,13 million en 2020), intensifier ses activités (3 800 vols en 2003, 40 200 en 2020) et figurer dans le « top 5 » des aéroports cargo en Europe. En affichant un bilan financier positif, mais qui n'aurait pas été possible sans l'apport des millions d'euros de fonds publics injectés depuis deux décennies (*lire en p.31*).
En 2002, le chiffre d'affaires de Liège Airport, c'était 17 millions d'euros et 9 millions de subventions directes. En 2010, 47 millions pour 26 millions de subventions directes. Et en 2019, 66 millions pour 30 millions… « *Depuis sa création, l'aéroport, qui est une société anonyme, a besoin d'un baxter public pour au moins 50 % de son chiffre d'affaires. En plus des investissements réalisés par la Région wallonne de plus de 600 millions d'euros pour développer les infrastructures et mettre en place des programme d'insonorisation*, analyse un consultant bruxellois. *Je ne connais aucune entreprise privée au monde qui fonctionne sur cette base.* » Début 2021, le ciel s'est soudain assombri : derrière la « *success story* » louée par tous se cachaient aussi intrigues et magouilles. Faux en écriture, détournements, abus de biens sociaux. Notes de frais douteuses, conflits d'intérêts, irrégularités lors de l'attribution de marchés. Luc Partoune (PS), José Happart (PS), une dizaine de cadres et de consultants sont visés par la Justice. La suite est connue : licenciements pour faute grave, démission de tout le conseil d'administration, désignation d'un nouveau CEO.
Une mal gouvernance qui cache des années d'incurie, un CA politisé à outrance et cadenassé par l'alliance PS-MR.
« *On avait deux prétendus champions locaux, Partoune et Happart, à qui on a tout laissé faire*, dénonce un administrateur. *Les socialistes liégeois (Collignon, Mottard, Daerden père et fils, Marcourt, Demeyer…) dirigeaient en coulisses et le CA a fait preuve d'une légèreté incroyable.* »
« *A tous les étages du PS, du MR et du CDH, on soutient bec et ongle l'aéroport, symbole de modernité et de croissance, porte-drapeau de cette Région qui gagne et se relève. Mais là, le vent tourne* », appuie un ex-ministre. « *On a navigué à vue, aveuglés par une expansion fulgurante, des emplois créés et sans réfléchir à long terme*, ajoute un ancien manager. *Ce fut un développement anarchique, sans vision durable intégrant réellement la crise climatique, la rareté des ressources, le bien-être des riverains, la qualité des jobs créés… et en misant sur de gros opérateurs : hier TNT, aujourd'hui Alibaba. Et s'ils ferment ou délocalisent, on fait quoi ?!* »
A Liège Airport, on s'en défend. La mal gouvernance ? Elle serait derrière, à en croire son président Marc Renouprez (PS), qui minimise : « *Le comité d'audit a fonctionné en plein. Des mesures ont été prises pour renforcer le contrôle interne. Au final, il n'y pas eu mort d'hommes. Pour le reste, nous suivons tout cela avec intérêt et faisons confiance à la justice.* »
L'absence de vision ? « *Nous héritons d'un outil performant et nous nous appuyons sur un Master plan qui trace une stratégie claire jusqu'en 2040*, insiste Frédéric Jacquet (MR), qui fut CEO *ad interim* après le licenciement de Luc Partoune. *Nous allons continuer à développer l'activité de la manière la plus harmonieuse qui soit en tenant compte des contraintes qui nous entourent.* »
Ce Master plan 2040 mise notamment sur une croissance espérée du fret (+ 4 %/an), une hausse programmée du trafic (+ 20 000 mouvements/an d'ici 2040) et de l'emploi (16 000 postes (in)directs, pour 9 000 aujourd'hui) – mais sans aucune étude fiable à la clé. Avec la volonté de faire de Bierset un « *hub logistique multimodal et innovant* » dans le cadre du plan de secteur actuel (350 hectares) et « *sans un mètre carré de terrain agricole repris* », promet sa direction.
Comment ? En tablant sur la combinaison de plusieurs moyens de transport (l'aérien, le rail et la route), les nouvelles technologies (5G, automatisation, parkings camions « intelligents »…), la création d'un « campus affaires », etc. « *L'histoire nous dira dans cinquante ans si l'on a bien fait* », affirme son président, Marc Renouprez (PS).
Les « contraintes » ? Elles sont d'abord financières. La SA Liège Airport va devoir voler de ses propres ailes : il n'y aura ›

Le Master plan 2040 de Liège Airport mise sur une croissance du fret de 4 % par an, une hausse programmée du trafic (60 000 mouvements/an à terme) et de l'emploi (16 000 postes (in)directs, pour 9000 aujourd'hui).

› plus de nouvelle augmentation de capital de la Région pour les vingt ans à venir. « *Elle devra aussi consolider son activité de fret, car le marché mondial est devenu très concurrentiel, espérer que le choix de l'e-commerce soit gagnant, viabiliser et commercialiser les hectares de terrains acquis, remplir les entrepôts construits et gérer ses arrières concernant l'approvisionnement et le stockage du fuel ce qui n'est pas gagné* », analyse un proche du dossier.
Avec une activité « charters » qui est, elle, en chute libre : 400 280 passagers/an en 2009, 170 000 en 2019, 44 000 en 2020 (année du Covid). Or, le terminal construit à grands frais était prévu pour une capacité annuelle d'... un million de voyageurs. « *L'activité passagers n'est pas rentable* », lit-on dans une note interne transmise au CA qu'*Imagine* s'est procurée. La SA mise maintenant sur « *une hypothèse* » de 160 000 passagers/an, « *mais pas avant 2024* », et souhaite valoriser le terminal pour « *d'autres affectations en lien avec la santé (centre de tests Covid et d'accueil pour les vaccins), l'événementiel ou le bureau* ».

Acte 4 : l'aéroport « durable »

« *Liège, comme tout le secteur aéronautique va devoir, qu'il le veuille ou non, accompagner la transition climatique* », jure le ministre Crucke (MR, aéroports) – qui a par ailleurs vanté les mérites d'Alibaba lors de l'inauguration de son centre de tri, en novembre dernier. Pour cela, il devra faire face à de nouvelles « contraintes », écologiques et sociales cette fois. L'aéroport liégeois doit renouveler son permis d'environnement qui arrive à échéance début 2023, anticiper de nouvelles normes plus drastiques visant à réduire les nuisances (bruit, pollution...), préserver ses cent vingt clients (dont dix compagnies aériennes) impactés par des obligations contraignantes à venir (perspective d'une taxe sur le kérosène, remplacement d'avions cargos anciens et bruyants...) et faire face à plusieurs actions en justice intentées par les riverains.
« *On ne nie pas les problèmes du futurs, mais tout cela a été intégré dans notre plan de développement* », soutient Marc Renouprez, qui dessine les lignes d'un « *aéroport durable* ». « *Nous avons initié une série de projets visant à atteindre dès 2030 la neutralité carbone pour nos activités au sol* », plaide par ailleurs Frédéric Jacquet.
« *C'est une transition de façade, bien trop tardive, qui sent le greenwashing à plein nez !* », conteste un ancien administrateur. « *Toutes les externalités négatives (crise climatique, pollution de l'air et des sols, emplois précaires) ont été minimisées pendant des années et vont nous revenir en pleine figure. A Liège, mais aussi à Charleroi avec Ryanair* », ajoute un élu de la majorité PS-MR-Ecolo.
A Bierset, on reste optimiste. L'esprit d'André Cools veille sur le tarmac. Rien n'est jamais impossible. Hier, un aérogare en rase campagne. Demain, un « hub logistique » vert et rentable. –

—

1. L'intéressé a refusé de répondre aux questions d'*Imagine* (lire le *making of* de notre enquête, n°147 nov-déc).

Combien d'argent public a été injecté dans l'aéroport de Liège ces vingt dernières années ? *Imagine* a compilé un maximum de données à sa disposition et arrive à une somme, très largement sous-estimée, de 1,24 milliard d'euros.

1,24 milliard de fonds publics, a minima

Pour réaliser ce travail, nous avons croisé et tenté de réunir de nombreuses données parfois contradictoires issues de plusieurs sources : documents confidentiels internes de Liège Airport, chiffres communiqués par la Sowaer, analyses des riverains, articles budgétaires liés à l'aéroport wallon, Parlement... Trois postes principaux de dépenses publiques réalisées entre 2001 et 2020 ont été inclus dans ce tableau qui est, de toute évidence, bien en deçà de la réalité financière.
En effet, malgré nos demandes formulées auprès des cabinets Crucke (MR, aéroports) et Borsus (MR, économie), nous n'avons jamais obtenu le montant de l'ensemble des aides à l'investissement des sociétés actives à l'aéroport.
D'autre part, dans ce tableau, *Imagine* n'a pas tenu compte du coût des externalités négatives induites par l'aéroport sur le climat, l'environnement ou la santé (*lire en p.36*). Enfin, nous n'avons pas été en mesure d'inclure les recettes fiscales liées à l'emploi et aux entreprises présentes dans le périmètre aéroportuaire.

1. L'investissement dans les infrastructures aéroportuaires. Ces investissements ont reposé sur la manne publique jusqu'en 2015. Depuis lors, Liège Airport est tenu de rembourser via une redevance (considérée dans le tableau comme une recette) l'argent avancé par la Société wallonne des aéroports (Sowaer) pour financer les nouvelles infrastructures.

La facture Liège Airport 2001/2020

Coût pour la Région wallonne en millions d'euros

INFRASTRUCTURES	**229**
Dépenses	
- Pistes, bâtiments, dalle, tankers, ...	192,2
- Entretiens, réparation, sécurisation	36,8
- Réparations non prévues	
FONCTIONNEMENT ET CONTRÔLE DE L'AÉROPORT	**664**
Dépenses	
- Subventions directes	228
- Subvention mission incendie	130
- Subvention mission sureté	220
- Part de fonctionnement de la Sowaer	170
Recettes	
- Redevance et taxes diverses	-84
MESURES ENVIRONNEMENTALES	**346**
Dépenses	
- Acquisition de maisons et terrains	294
- Insonorisations	106
- Démolitions	8
- Travaux	29
Recettes	
- Ventes d'immeubles	-30
- Loyers	-61
TOTAL	**1239**
	1,24 MILLIARD D'EUROS

Notre tableau ne reprend donc pas la part des dépenses publiques réalisée entre 1990 (date de création de la SA SAB et du développement des vols passagers) et 2000 car les chiffres existants sont imprécis.
Les données en notre disposition font état de plus de 100 millions d'euros investis à cette époque-là. La valeur de l'ensemble des investissements chiffrés dans notre tableau n'est donc pas actualisée.

2. Le fonctionnement de l'aéroport. Ce poste concerne les aides directes octroyées par la Région à l'aéroport, celles octroyées pour ses missions dites « régaliennes » (incendie, sécurité) et celles liées à la part du fonctionnement de la Société wallonne des aéroports. Cet acteur public travaille pour l'ensemble des aéroports et aérodromes wallons mais son implication est proportionnellement plus forte à Liège Airport. Nous avons dès lors appliqué une clef de 51,37 % des dépenses de fonctionnement de la Sowaer pour Liège Airport sur base des dépenses publiques octroyées aux aéroports en 2020.
Nous avons exclu de cette clef les missions d'accompagnement en matière environnementale (*ci-dessous*). Ces dépenses sont pour leur part actualisées et tiennent compte de l'inflation.

3. Les mesures environnementales. Au-delà du coût net de 346 millions d'euros à charge des pouvoirs publics, la Wallonie devra dépenser 106 millions pour finaliser les mesures d'accompagnement des riverains dans les prochaines années. –

Des coûts « dissimulés » et « démesurés »

Liège Airport est-il utile à la collectivité ? Aucune étude commandée par les pouvoirs publics n'a évalué, à ce jour, la pertinence de ces investissements réalisés par la Région Wallonne. Les experts consultés par *Imagine* décortiquent les chiffres et dénoncent une fuite en avant.

Un aéroport, mais à quel prix ? Avec quelle valeur ajoutée pour l'économie ? Et quelles conséquences bénéfiques ou néfastes pour la société ? Pour répondre à ces trois questions simples en apparence, *Imagine* a sollicité de nombreux acteurs ces derniers mois. Si les représentants habituels du monde politique, économique et syndical soutiennent globalement ce développement à Liège, (*Imagine*, n°147), il a été difficile, en revanche, d'obtenir des réponses à ces questions sur base d'une objectivation académique. Et pour cause : une telle étude, indépendante et globale, n'a pas encore été commandée à ce jour.

Pour justifier le bienfondé de la politique aéroportuaire, Jean-Luc Crucke (MR), ministre wallon des Aéroports et Willy Borsus, ministre wallon de l'Economie (MR), s'appuient sur la recherche commandée au Segefa (ULiège). Réalisée en 2020, cette étude centrée sur les retombées économiques de Liège-Airport concluait que l'activité dans le périmètre aéroportuaire et hors de ce périmètre générait alors 7 365 équivalents temps plein pour 8 700 postes directs et indirects. Selon les calculs conservateurs effectués par *Imagine*, au moins 1,24 milliard d'euros a été investi à Liège Airport depuis 2001 (*lire en p.31*).

Consulté par *Imagine*, un bureau d'analyse réputé a sorti sa calculette sur base de l'étude Segefa et des montants octroyés par les pouvoirs publics pour développer la politique aéroportuaire. *« Il ne faut en principe retenir que les emplois directs car les extrapolations liées aux emplois indirects sont sujettes à contestation*, expose notre analyste. *Le coût pour les pouvoirs publics est dès lors de 338 000 euros par emploi direct créé sur la dalle. Et si l'on élargit l'analyse aux emplois indirects, on arrive à plus de 210 000 euros par emploi créé. Ce chiffre ne tient pas compte, notamment, des aides à l'emploi complémentaires octroyées par ailleurs à certaines entreprises dans le périmètre aéroportuaire. »*

Pour notre interlocuteur, le ratio des dépenses publiques pour soutenir l'activité aéroportuaire est clairement *« démesuré »*. Soit, plus de dix fois supérieur à ce qui est accordé classiquement aux entreprises qui bénéficient d'aides à l'embauche.

Au-delà de cette analyse, Jean Hindriks, professeur d'économie à l'UCLouvain, élargit la focale : *« L'évaluation des politiques publiques, dans le domaine économique, demeure à un niveau préhistorique en Wallonie. Il est toujours important de se demander ce qui serait arrivé sans le soutien public. Dans cette optique, il serait judicieux d'appliquer des méthodes similaires à celles que l'on utilise pour tester des médicaments et évaluer les coûts-bénéfices de telle ou telle politique projetée. C'est indispensable pour comprendre si des investissements sont judicieux et garants de prospérité. Cela n'a été fait ni pour Liège, ni pour Charleroi, pas plus que pour Google à Mons. Toute la difficulté pour le politique est d'accepter les résultats d'une étude indépendante qui irait dans le sens contraire de ses croyances. »*

> *« Il n'y a pas de volonté claire d'évaluer l'ensemble du système de Liège Airport. C'est toujours la valeur monétaire qui l'emporte dans les analyses »*
>
> **Sébastien Brunet, directeur de l'Iweps**

Directeur de l'Institut wallon de la prospective, de l'évaluation et de statistique (Iweps), Sébastien Brunet confirme l'absence de systématisation dans l'évaluation des politiques publiques et en particulier dans le cas de Liège Airport : *« Face et autour d'une technostructure de ce type-là, le problème c'est bien d'étudier l'ensemble des dimensions. Or, cela demeure un impensé. Il n'y a pas de volonté claire d'évaluer l'ensemble du système. Liège Airport est perçu comme le développement d'un pôle économique et industriel comme d'autres. Tout en essayant de limiter les risques, on accumule les externalités environnementales qui poseront des problèmes dans vingt ans. Sans changer fondamentalement l'activité, le développement durable participe à une forme de désinhibition dans la gestion des risques. C'est toujours la valeur monétaire qui l'emporte dans les analyses. »*

A ce jour, aucun document ne permet de tracer de manière claire et exhaustive les dépenses publiques consenties pour soutenir de façon directe et indirecte l'activité aéroportuaire depuis son démarrage en actualisant la valeur de l'argent. *« La fragmentation hallucinante du financement public n'est pas le fait du hasard*, remarque David Aubin, professeur en sciences politiques à l'UCLouvain et directeur du master en administration publique. *Il est compliqué d'obtenir la transparence sur les dépenses totales car il y a un intérêt politique à dissimuler une partie des moyens octroyés. Cela constituerait un obstacle manifeste au développement des aéroports. A un moment ou un autre, et on l'a vu pour Charleroi et Liège, il convient d'éviter de contrevenir aux règles européennes en matière d'aides d'Etat. La Wallonie n'est pas la seule à pratiquer de la sorte. De nombreux pays fractionnent discrètement les dépenses pour augmenter la compétitivité de leurs entreprises. »*

> *« Le baxter public continue de couler à flot en dépit de toute rationalité économique supposée »*
>
> **Un consultant anonyme**

Porte-parole de Kaya, la fédération des entreprises de la transition, Marc Lemaire enfonce le clou. *« Si la culture de l'évaluation est par exemple obligatoire en coopération au développement, elle n'existe quasiment pas au niveau wallon*, soutient-il. *Le vrai enjeu, c'est d'objectiver les choses en se posant les bonnes questions : que crée-t-on comme savoir-faire locaux avec de tels investissements ? Quel revenu fiscal la Wallonie tire-t-elle des entreprises du périmètre aéroportuaire ? Comment tient-on compte des externalités climatiques ou sur le vivant ? On continue à travailler en silo alors que tout devrait nous engager à avoir une approche transdisciplinaire. »*

Quelle cohérence y a-t-il, s'interroge encore l'économiste, à soutenir publiquement des plates-formes logistiques pour relocaliser l'alimentation en Wallonie (61 millions d'euros au total) et dans le même temps investir un montant supérieur, chaque année, pour soutenir le fret aéroportuaire ? *« Si on produit mieux et moins cher des médicaments en Chine, pas de problème, c'est un produit essentiel. Mais si l'argent public doit soutenir l'importation d'aliments de mauvaise qualité, c'est absurde. La pandémie nous a montré qu'on doit élargir nos lunettes et généraliser l'application d'une grille d'indicateurs économiques, sociaux et environnementaux dans les choix liés aux dépenses publiques. »*

Dans cette optique, l'application de la valeur de la tonne de carbone émise par l'activité aéroportuaire devrait être prise en compte. *« En appliquant une taxe de 80 euros la tonne préconisée par de nombreuses instances, cela fait 21 millions d'euros qui échappent chaque année à la collectivité*, conclut l'analyste consulté. *Ce montant ne tient même pas compte des impacts liés à l'irréversibilité des changements climatiques. Or, le baxter public continue de couler à flot en dépit de toute rationalité économique supposée. »*

Ce constat est renforcé par David Aubin : *« La logique actuelle de soutien public au développement aéroportuaire est absurde. On pousse sans discernement le fret pour devenir le premier aéroport européen en dépit des contraintes climatiques. On marche littéralement sur la tête. On risque d'en payer le prix fort plus tard. »* –

«Nous ne cachons **rien**. Tous nos chiffres sont publics»

Président du comité de direction de la Société wallonne des aéroports (Sowaer), Nicolas Thisquen (MR) a répondu aux questions d'*Imagine* dans deux entretiens qu'il nous a accordés le 29 septembre et le 29 novembre 2021.

Les missions de la Sowaer semblent, vues de l'extérieur, parfois confuses ou contradictoires en cumulant la mission de contrôle et de développement aéroportuaire, la gestion des nuisances et la mise en œuvre du développement économique de la zone de Liege Airport…

— Je ne peux pas être d'accord avec cette affirmation. Cinq missions précises sont décrites dans le décret de 2007 (*lire ci-contre*). Ces cinq missions sont très claires, mais nous sommes sans doute moins connus que Liège Airport ou Charleroi.

Posons la question autrement : est-il cohérent qu'une société publique qui contrôle le bruit des avions, gère l'accompagnement des riverains et place la qualité de vie au coeur de sa mission s'occupe conjointement du développement d'une zone d'activité économique de 350 hectares qui accroît *de facto* les nuisances environnementales ?

— Oui. Ces zones sont dédiées au plan de secteur au développement d'activités en lien avec l'activité de l'aéroport. La porosité entre le développement aéroportuaire et ses 350 hectares est réelle. Notre périmètre est très précis. Cet aéroport est le parfait exemple d'une mutation entre un aéroport militaire et un aéroport civil. En trente ans, on a sans doute pas toujours été cohérents. Avec l'arrivée d'Alibaba, on a déconstruit une route de 200 mètres. C'est la seule incohérence que je vois. Il faut rendre hommage à la vision des acteurs qui ont soutenu le développement de cet aéroport dans les années nonante. Nous souhaitons en faire un modèle de durabilité en préservant la qualité de vie des riverains à travers le plan ambitieux d'isolation des maisons et du contrôle des normes de bruit, notamment.

Le contrôle et le suivi des impacts liés au bruit diurne et nocturne provoqué par l'aéroport est décrié par les riverains et plusieurs communes dans deux actions en justice en cours…

— Depuis une dizaine d'années, on tourne autour de 40 000 vols par an. On ne minimise pas le phénomène du bruit. Ces 40 000 vols sont tous scannés par nos seize sonomètres qui ne sont pas bidouillés comme l'affirment certains riverains. On peut suivre en direct et objectiver chaque vol. Cette objectivation est essentielle face à la perception du bruit qui est quelque chose de subjectif. Nous avons deux acousticiens qui travaillent en permanence et communiquent les données au ministère wallon chaque mois. Quand des avions dépassent la règle, ils tombent sous le coup d'un arrêté sanction.

Le modèle économique de Liège Airport se fonde sur une coulée continue de fonds publics wallons, près de 66 millions par an selon nos calculs, depuis vingt ans. Est-ce pertinent économiquement et tenable budgétairement ?

Le modèle fondé en 2001 est un modèle de subsidiation publique. Aujourd'hui, les investissements pris en charge à 100 % par les pouvoirs publics, c'est fini. Les nouveaux investissements sont payés par Liège Airport et ses utilisateurs. La Sowaer se comporte comme un investisseur privé en économie de marché et est remboursée par Liège Airport via une redevance.

Mais Liège Airport reçoit encore 11,7 millions d'euros chaque année de la Région wallonne pour payer ses missions de service public. Cela permet à cette entreprise de limiter fortement le coût net des redevances payées à la Sowaer pour l'utilisation des infrastructures publiques…

— La Commission Européenne a validé le principe de la redevance annuelle [loyer] pour l'occupation du domaine public à Liège Airport comme à Charleroi. L'ensemble des nouveaux investissements font l'objet d'une redevance complémentaire. L'aéroport doit désormais soupeser sa rentabilité économique et va devoir payer la redevance complémentaire qui fera office de loyer sur l'extension de l'infrastructure. Dorénavant le système est clairement fléché.

Les actifs sont logés à la Sowaer plutôt qu'à Liège Airport… Cela ne rend-il pas le modèle économique de Liège Airport fragile ?

— Liège Airport est détenue aux trois quarts par des actionnaires publics, dont la Sowaer pour un quart. Quand on injecte un euro à Liège Airport, les trois quarts sont donc réinjectés dans le domaine public. Nos métiers sont différents. La Sowaer gère les infrastructures publiques, pas une exploitation commerciale. La valeur de l'aéroport, c'est sa concession commerciale pour gérer l'activité pendant cinquante ans jusqu'en 2041.

En tant qu'actionnaire, la Sowaer a-t-elle accès aux comptes détaillés de Liège Airport ?

— Bien entendu, nous disposons de ces comptes en tant qu'actionnaire.

La Sowaer s'apprête à vendre une partie de ses infrastructures à Liège Airport. Qu'est-ce qui garantit que l'opération ne lésera pas les pouvoirs publics ?

— Nous travaillons sous le contrôle vigilant de la Commission européenne. On a deux types d'infrastructures : les infrastructures de base et les infrastructures commerciales. Pour faciliter les choses, le gouvernement a demandé de transférer les actifs commerciaux (parc pétrolier, impétrants, hangars…) à Liège Airport. On ne va pas transférer ces biens commerciaux à un prix d'amis.

Comment ces biens ont-ils été évalués ? Avez-vous la liste précise avec leur valeur ?

— La valeur de ces actifs qui vont être transférés est estimée à une quinzaine de millions d'euros sur base d'une estimation interne. La formule comptable va être soumise à la DG concurrence. Il n'y aura pas de cadeau. Je ne suis pas contre le fait de donner cette liste. Mais la valeur des biens évolue [Cette liste ne nous a finalement pas été communiquée].

Les **cinq** missions de la Sowaer

1. La gestion des participations wallonnes dans les aéroports.
2. Le développement des infrastructures aéroportuaires.
3. L'intégration environnementale des aéroports et le contrôle du bruit.
4. Le développement de parcs d'activités économiques.
5. Le financement de la sûreté et de la sécurité des aéroports.

Vous semblez irrité par les questions qui mettent en cause la transparence des pouvoirs publics dans ce dossier.

— Nous ne cachons rien. Tous nos chiffres sont rendus publics et figurent dans nos rapports de gestion. Quand j'entends une partie des citoyens, qui contestent ce développement, affirmer qu'on manque de transparence, je m'insurge contre cela. Nous sommes contrôlés démocratiquement. Notre rapport de gestion est communiqué aux instances de la Sowaer. La bonne gouvernance, la clarté et la transparence sont au cœur de nos valeurs. Il n'y a pas de zones d'ombre.

Mais il faut bien reconnaître la difficulté d'obtenir les données liées à l'ensemble des investissements depuis le départ. Aucune instance publique n'est en mesure ou ne souhaite nous les communiquer…

— Nous vous avons communiqué tous les chiffres d'investissements et ceux liés aux mesures d'accompagnement depuis la création de la Sowaer, en 2001. Nous ne possédons par contre pas les chiffres antérieurs à la création de la Sowaer. Il faut s'adresser au ministère des équipements pour cela… [*Imagine* l'a fait, mais sans obtenir de réponse aux questions posées.] –

En 2021, l'activité de fret a battu tous les records. Cette réussite commerciale est une très mauvaise nouvelle pour le climat : en huit ans, les émissions de CO_2 à Liège Airport ont triplé. Mais l'aéroport promet de devenir *« exemplaire »* sur le plan environnemental d'ici 2030.

L'envol des émissions de CO_2

Près de 750 millions de tonnes de kérosène. C'est la quantité totale de carburant injecté dans les avions sur le tarmac de l'aéroport de Liège en 2021. Ce résultat, qui n'était pas confirmé à l'heure où nous bouclions ce numéro d'*Imagine*, semblait très probable. *« Début novembre, nous avons déjà battu le record de 2020 en ayant atteint 615 millions de litres de kérosène livrés*, expose Yves Roebroeck, Fuel Farm Manager à Liège Airport, dans une vidéo interne. *Nous prévoyons d'arriver à 750 millions de litres vendus en 2021. »*

Sollicitée pour confirmer ces chiffres en fin d'année, la nouvelle direction de Liège Airport n'a pas donné suite à la demande d'*Imagine*. Toutefois, Frédéric Jacquet, directeur *ad interim* de l'aéroport, nous précisait fin septembre que *« le pipe-line pétrolier desservant les tankers de Liège Airport ne suffisait plus pour satisfaire les besoins en kérosène depuis le mois de septembre 2021. En moyenne, une trentaine de camions-citernes en provenance de Gand, Feluy et Melsbroeck viennent compléter cette demande pour éviter d'être en rupture de stock. »*

Auteur d'une première étude sur les émissions de CO_2 de Liège-Airport en 2019, le climatologue Pierre Ozer (ULiège) a actualisé ses données à la demande d'*Imagine*. *« J'ai comptabilisé une quantité conservatrice de 780 millions de litres de kérosène livrés en 2021, expose le professeur en géographie. Compte tenu du pic opérationnel des trois derniers mois de l'année, la marge d'erreur est faible. Ainsi, en 2021, les activités aéroportuaires de Liège Airport auront été responsables de l'émission de près de 2 millions de tonnes de CO_2* [1,972 million]. *C'est trois fois plus qu'en 2013. »*

Pour l'expert en adaptation au dérèglement climatique, l'explosion des émissions du secteur aérien, non soumis à l'Accord de Paris, annule *de facto* les efforts consentis par ailleurs en Wallonie. Selon les données officielles wallonnes, les émissions territoriales, en 2019 (dernière année de référence) étaient de 33,3 % inférieures à celles de 1990. *« Sur la période de référence 2013-2019 la Wallonie a diminué ses émissions de CO_2 de 166 000 tonnes*, constate Pierre Ozer. *Or, dans le même temps, Liège Airport a augmenté ses émissions de 631 000 tonnes de CO_2. En 2021, les émissions produites par l'aviation transitant à Liège Airport étaient équivalentes aux émissions totales de la province du Brabant Wallon, tous secteurs confondus. »*

A Liège Airport, le nombre de mouvements aériens a bondi l'an dernier de 15,6 % par rapport à 2020. Selon le business plan dont *Imagine* a pu prendre connaissance, *« les volumes de fret transitant par l'aéroport vont croître de 230 % en vingt ans, soit une croissance moyenne de 4,2 % par an ». « Cette perspective, un peu inférieure à la croissance mondiale du fret entre 1998 et 2019, est relativement conservatrice compte tenu des chiffres actuels*, poursuit Pierre Ozer. *Entre 2013 et 2021, la croissance annuelle du volume de fret a été de 12,2 % à Liège Airport. Ce qui semble certain, c'est que l'aéroport ne pourra jamais tenir une telle croissance. Cela nous amènerait à plus de six millions de tonnes transportées en 2040 contre les trois millions projetés avec une croissance de 4,2 %. A un moment, cela va devenir intenable pour les autorités à cause des nuisances sonores et des émissions de CO_2, qui seraient multipliées par cinq. »*

En vigueur pour le moment en Europe, le système d'allocation de quotas de CO_2 gratuits au secteur aérien est un échec retentissant, épinglait la Cour des Comptes européenne dans un rapport spécial en 2020. Ce système a soutenu jusqu'à présent *« des déplacements en avion »*

> *« En 2021, les émissions produites par l'aviation transitant à Liège Airport étaient équivalentes aux émissions totales de la province du Brabant Wallon »*
>
> **Pierre Ozer, géographe (ULiège)**

En 2021, les vols depuis Liège Airport ont émis près de 2 millions de tonnes de CO2.

Le charroi routier va aussi **augmenter**

Au-delà de l'activité aéroportuaire, Liège Airport irrigue un charroi routier conséquent. L'ambition affichée par le Master plan de l'aéroport pourrait faire passer de 500 à 2 000 le nombre de camions qui arrivent et partent des centres logistiques situés à ses abords. Pour tenter de délester et fluidifier une partie de ce trafic, la Région wallonne avait inscrit dans le Plan wallon d'investissements (2019 - 2024) la liaison entre l'autoroute E40 (Liège-Bruxelles-Ostende) et la E42 (Liège-Namur-Mons).

Mais la perspective d'un nouveau ruban de béton de dix kilomètres à travers champs, entre Bierset et Crisnée, hérisse. Et face à la potentielle fronde associative et citoyenne, le ministre de la Mobilité Philippe Henry (Ecolo) a promis une étude de mobilité globale autour de l'aéroport avant toute prise de décision. Les résultats de ce travail conduit par le SPW Mobilité sont attendus cette année.

Pour Bernard Pierre, directeur du pôle de compétitivité Logistics in Wallonia (Transport, Logistique et Mobilité) établi à Liège Airport, le secteur professionnel ne s'est pas croisé les bras ces dernières années. *« On est dans une situation paradoxale et inconfortable*, explique-t-il. *Les émissions de CO_2 liées aux transports sont les seules qui continuent à augmenter. Elles représentent grosso modo un quart des émissions totales. Les transports de marchandises représentent 32 % de ces 25 %. Ce qui signifie que les transports de personnes représentent 68 % de la part liée aux transports. »*

Pour Logistics in Wallonia, le plus gros potentiel de diminution des émissions de CO_2 du secteur se situe dans les motorisations alternatives à travers quatre grandes solutions : l'électricité, le biodiesel, le gaz et l'hydrogène. Pour le transport lourd, le CNG et le biodiesel sont au point. Mais leurs parts de marché demeurent limitées en raison des faibles marges du secteur (5 %), d'une fiscalité peu avantageuse pour le biodiesel où d'une insuffisance de stations concernant le CNG. *« On a réalisé une étude avec nos collègues flamands lors de laquelle on a interviewé les entreprises sur leurs intentions en matière de carburants alternatifs. Elles sont prêtes à agir mais demandent un cadre réglementaire stable et un appareil fiscal qui stimule l'investissement pour les entreprises volontaristes. »*

Toutes les projections, comme celles du Bureau du Plan, montrent que les volumes transportés vont... continuer à augmenter ! Dès lors, l'enjeu essentiel du secteur de la logistique est de faire en sorte que cette augmentation ne se reporte pas (trop) sur la route. *« Mais c'est compliqué*, reconnaît notre interlocuteur. *Tout n'ira jamais sur le fleuve. Quand on transborde, cela a un coût. Et les entreprises industrielles, quand on leur parle de transport multimodal, disent d'accord, mais cela doit ne peut pas couter plus cher ! »*

Tout ne se transporte pas sur chaque mode non plus. Le transport ferroviaire est pertinent économiquement à partir de 300/400 km. *« Mais, malheureusement, l'investissement dans le ferroviaire n'a pas toujours été optimal ces dernières années*, souligne Bernard Piette. *Le report modal est un "miroir aux alouettes". La solution c'est d'utiliser chaque mode de transport de la manière la plus flexible. »*

Alors que l'Europe impose aux Etats de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030, comment ce secteur-clef atteindra-t-il sa cible en huit ans ? *« Je n'en ai pas la moindre idée*, reconnaît Bernard Piette. *Personne n'a la recette magique pour être certain qu'on va y arriver. Les acteurs du domaine se rendent compte qu'il faut avancer en ce sens. Et cette cible a un mérite : elle nous sert de boussole et d'aiguillon. »* –

› *à forte intensité de carbone au détriment du transport ferroviaire ».* Mais à Liège Airport, on minimise. Le secteur aérien, aujourd'hui, *« c'est moins de 3 % des émissions mondiales. Il reste donc 97 % pour les autres secteurs. Intellectuellement, cet exercice devrait être réalisé pour Brussel Airport aussi,* constate Christian Delcourt, porte-parole de l'aéroport. *Il est un peu simple d'allouer l'intégralité des émissions à l'aéroport qui fait le plein. La Belgique ne représente qu'une infime partie du parcours effectué par les avions. »*

La réponse du scientifique est sans ambiguïté : *« Quand vous faites le plein de carburant en voiture au Luxembourg, c'est bien au Grand-Duché que les taxes sont payées et que le carburant est comptabilisé. Il n'y a pas de raison objective de considérer les choses autrement pour le kérosène. Faut-il comprendre qu'on devrait allouer des émissions aux pays survolés qui ne sont pas responsables ou ne bénéficient pas de ces vols commerciaux et dont les émissions par habitant sont infimes si l'on songe aux pays africains ou asiatiques ? »*

En pratique, il faudra encore attendre 2027 avant que les Etats mettent en place un nouveau régime obligatoire de limitation des émissions aériennes à l'échelle mondiale. Baptisé « Corsia », cet instrument reposera sur le principe généralisé de la compensation des émissions et s'adressera aux compagnies aériennes. En attendant, du côté de Liège Airport, on considère que le secteur aérien fait a minima le job sur le sol wallon.

« Notre projet HaYrport déploiera une infrastructure locale de production et de distribution d'hydrogène vert pour faire rouler les véhicules utilitaires de l'aéroport dès 2022, sans émission de carbone, remarque Frédéric Jacquet. *Un électrolyseur permettra de produire de l'hydrogène à partir d'électricité photovoltaïque. Il s'agira de tester ce moyen énergétique pour le plus de modes de transport. »*

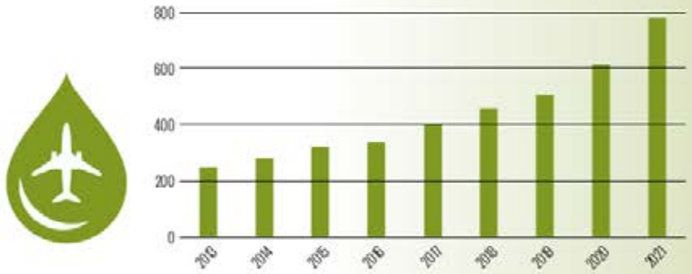
Pour une partie de ses activités au sol, Liège Airport s'appuie déjà sur la compensation de 25 % de ses émissions de CO_2 à travers un programme de plantation d'arbres à Madagascar dans le cadre du programme « Zéro Carbone en 2030 ». L'aéroport travaille également au développement de « plantations compensatoires » en Wallonie en 2022.

« Faire un aéroport "zéro carbone" comme l'ambitionne Liège, c'est mieux que rien, mais cela ne représente que 0,2 % du CO_2 total de l'activité puisque les vols ne sont pas inclus, objecte Pierre Ozer. *Si vous parcourez en moyenne 15 000 km par an en voiture, c'est comme si vous renonciez à faire une distance de 100 m par jour. Or, si on veut compenser les émissions totales liées à l'activité aérienne de Liège Airport, il faudrait planter trois fois la superficie de la hêtraie wallonne. » –*

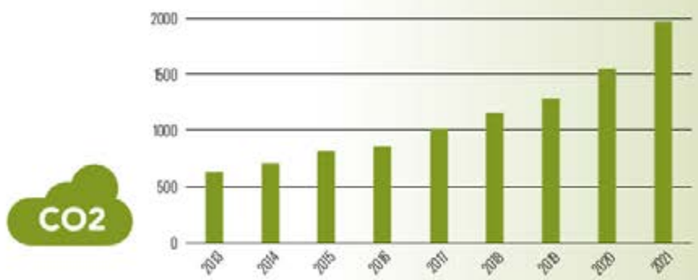
« HaYrport déploiera une infrastructure locale de production et de distribution d'hydrogène vert pour faire rouler les véhicules utilitaires de l'aéroport dès 2022 »

Frédéric Jacquet, CEO intérimaire

Kérosène à Liège Airport en 2021 / (millions de litres)



Le CO_2 des avions en 2021 / (milliers de tonnes)



Source: P. Ozer (ULiège)

La santé et le bien-être de milliers de riverains ont-ils été sacrifiés sur l'autel de la croissance économique de l'aéroport ? Les opposants l'affirment haut et fort. Pour ses dirigeants, tout (ou presque) a été mis en œuvre pour leur offrir un *« cadre de vie de qualité ».*

« L'économie avant notre qualité de vie »

Puissant et vrombissant, l'avion d'ASL Airlines est en plein décollage. L'appareil s'élève péniblement dans les airs. A ce rythme-là, on s'interroge : ce Boeing 747 semble si lent et si lourd, quand atteindra-t-il ses 5 000 pieds d'altitude (1,5 km) ? Le labrador qui passe sur la route de campagne et les moutons à tête noire qui broutent dans la pâture voisine, eux, ne semblent guère se préoccuper de cet énième gros porteur déchirant le ciel clair en ce jeudi d'automne.

Et pour cause : sur les hauteurs de Flémalle, à l'extrême ouest des pistes, comme dans un grand nombre d'autres localités situées dans un périmètre d'au moins quinze kilomètres à la ronde, le trafic aérien fait pleinement partie du « décor ». *« Ce bruit sourd, l'air chargé en odeur de kérosène que vous sentez, ces monstres d'acier, c'est notre quotidien de jour comme de nuit,* soupire Evelyne, une habitante du quartier. *Mais nous n'avons pas le choix, il faut vivre avec. »*

Vivre avec, c'est le lot de milliers de riverains qui, depuis la fin des années 1990 et l'arrivée de son client principal TNT Express, doivent cohabiter avec l'aéroport. Ses dix compagnies aériennes de fret et ses vols passagers. Ses 3 300 mouvements d'avions par mois en 2020 et son intense activité au sol (cargo, douanes, assistance technique…). Ses cent vingt opérateurs privés et son imposant ballet de camions. Des nuisances, petites et grandes, qui ne cessent de se multiplier.

« Le mot "décor" convient parfaitement à notre situation, notre environnement n'a plus rien de naturel, ironise Frédéric, domicilié à Horion-Hozémont depuis 1992, impacté lui aussi par la pollution sonore, atmosphérique et visuelle. A l'époque, *quelques poignées d'élus ont décidé dans leur coin, sans consulter la population concernée, de développer de manière exponentielle une infrastructure aéroportuaire. A leurs yeux, la fin justifiait les moyens : pour créer de l'emploi, ils ont détruit toute la région ! La qualité de vie et la santé de ceux qui y vivent et travaillent ont été reléguées au second plan. »*

Dès l'ouverture du centre de tri TNT en 1998 et les premiers vols de nuit, un vent de contestation s'est abattu sur Bierset et alentour. Réunis au sein de l'association Netsky, les riverains s'opposent alors farouchement à l'aéroport : plus de six mille personnes descendent dans la rue, des centaines de plaintes arrivent dans les administrations, plusieurs recours en justice sont intentés. *« Cette levée de bouclier était pleinement justifiée,* analyse Ulrich Winkler, qui a milité chez Netsky et suit ce dossier depuis ses débuts. *Trop de gens ont été impactés du jour au lendemain par l'activité nouvelle créée de toutes pièces à l'époque. Ils se sont sentis grugés, méprisés et peu entendus. Sur le fond, ça n'a guère changé. »*

Cette reconversion au pas de charge de l'ex-aéroport militaire, quelques décideurs continuent à la défendre bec et ongle. C'est le cas de José Happart (PS), président du CA pendant vingt-quatre ans : *« Certains prétendaient que les travaux réalisés sur le site étaient des travaux inutiles. Ils ont fait le pari que l'aviation civile ne décollerait jamais à Liège et ils ont continué à acheter des terrains près d'une zone militaire, donc bon marché »,* prétend l'ex-ministre socialiste (qui a refusé l'interview d'Imagine), dans une brochure interne. Et d'ajouter, la fleur au fusil : *« Etre un homme politique, lorsqu'on croit en un projet, plus encore dans le cas de l'aéroport (…) c'est aussi prendre des décisions impopulaires. Et il faut s'y tenir malgré les critiques, les menaces. Trop souvent, en Wallonie, on a manqué de courage politique. »*

Une analyse qui fait bondir les riverains. *« C'est un des arguments de la Région wallonne : les gens ont acheté en connaissance de cause et puis ils ont été indemnisés, de quoi se plaignent-ils ?!,* réagit Philippe Kieffer, du Comité Liège Air Propre (CLAP). *Nous ne refusons pas* ›

› *l'activité économique à condition qu'elle soit durable et équilibrée. Ici, ce n'est pas le cas, elle nuit sérieusement à l'existence de milliers de citoyens.* »

« *Quelle est la valeur d'un sommeil de qualité, du droit à la santé et à un environnement sain, d'un beau paysage et des services rendus par son écosystème, ou d'un jardin que l'on cultive avec soin ?* », s'interroge ainsi un médecin liégeois spécialisé en médecine du travail et auteur d'une étude de cas dans le cadre d'un certificat en santé environnementale (ULiège), qui souhaite rester anonyme. Cette recherche répertorie l'ensemble des conséquences sanitaires relevées dans et aux abords de l'aéroport.

La pollution de l'air, tout d'abord, susceptible d'affecter à la fois les riverains et les travailleurs. Une pollution en altitude (CO_2, particules de suie, oxyde d'azote...), mais également au sol (combustion de kérosène, rejets des véhicules moteurs et des engins industriels, produits polluants pour le dégivrage des avions et des pistes). Avec une corrélation entre celle-ci et différentes pathologies (maladies cardio-vasculaires, affections respiratoires, naissances prématurées...). « *Des études ont démontré que la pollution de l'air touche tout le monde, mais davantage les personnes âgées, les femmes enceintes, les habitants les plus précaires qui vivent dans des zones péri-urbaines, le long d'autoroutes ou des aéroports. Ils ont de plus petits espaces de vie, moins ventilés, avec un accès aux soins et à la prévention limité et plus de facteurs de risques (diabète, obésité...)* », confirme le Dr Agnès Libois, infectiologue au CHU Saint-Pierre.

Cette étude décrit par ailleurs l'impact du bruit sur la santé, en rappelant les seuils de risque fixés par l'OMS et différentes gradations dans les « effets extra-auditifs du bruit » : gênes immédiates et chroniques, perturbations du sommeil (fatigue à long terme, stress, perte de vigilance), pathologies liées (risques d'hypertension et d'infarctus, maladies métaboliques, effets sur la santé mentale...).

Les nuisances sont par ailleurs environnementales, rappellent les opposants. Qui visent en particulier la pollution des sols. Du côté de la Spaque, l'organisme wallon en charge de l'assainissement des sols pollués, on confirme : « *Nos services ont procédé à la réhabilitation de 142,5 hectares qui ont été mis la disposition de Liège Airport pour son extension. Le coût total de dépollution s'élève à 8 millions d'euros financés grâce au Fond Feder*, nous explique Caroline Charlier, chargée de communication. *Les polluants relevés sont de différentes natures : Betex, hydrocarbures aromatiques polycycliques, huiles minérales solvants, métaux lourds, amiante...* » Ceux-ci sont notamment liés aux activités de l'ancien aéroport militaire (stations-services, abris pour avions, hangars).

Depuis sa création, en 2001, la Société wallonne des aéroports chargée d'assurer un « *développement durable* » de Liège Airport a exproprié et acquis 1 609 habitations, procédé à l'insonorisation de 5 260 logements, accordé 215 primes à des locataires et indemnisé 56 commerçants, selon les chiffres arrêtés au 31 octobre dernier. « *La Région wallonne a investi énormément d'argent pour indemniser les dommages subis. Plus de 360 millions, ce ne sont pas des cacahuètes ! Que les riverains disent qu'ils ont été abandonnés, ce n'est pas exact. Aucun aéroport au monde n'a travaillé de la sorte* », nous affirme le ministre Crucke (MR), en charge des aéroports.

Dans la société civile, de plus en plus de voix s'élèvent pour stopper l'extension de Liège Airport. Ici, une action citoyenne menée par le front Stop Alibaba & co devant la gare des Guillemins de Liège.

> *« Il y aura toujours des gens qui trouveront que l'emploi est plus important et d'autres qui diront que c'est la tranquillité dans leur jardin »*
>
> **Marc Renouprez (PS), président de Liège Airport**

Même son de cloche du côté du président du CA actuel, Marc Renouprez (PS) : « *Nous sommes là pour maximiser la production et générer autant d'emplois que possible sur un périmètre qui nous a été confié, mais nous veillons à équilibrer la balance en limitant les impacts environnementaux. Il y aura toujours des gens qui trouveront que l'emploi est plus important et d'autres qui diront que c'est la tranquillité dans leur jardin.* »

Idem à la Sowaer, on l'on défend la mise en place d'outils « performants » favorisant un « cadre de vie de qualité pour les citoyens » : le Plan d'exposition au bruit (PEB) révisé tous les trois ans, un dispositif de contrôles et d'analyses sonores et de la qualité de l'air, le Plan de développement à long terme (PDLT), un guichet unique pour les riverains, un Comité d'accompagnement des dix-sept communes concernées...

De son côté, le gouvernement wallon a créé une autorité indépendante (l'Acnaw) chargée de contrôler les nuisances sonores en Wallonie (trajectoires des avions, bruit). Avec un bémol : cet organisme public est loin d'être performant. Entre 2002 et 2020, son budget de fonctionnement a été réduit de... 75 %, passant de 350 000 à 83 000 euros. Avec un message désormais sur son site web : « *La fonction d'attaché permanent n'étant actuellement pas assurée et la composition de l'Autorité étant réduite, le traitement des demandes pourrait s'avérer plus long.* » Quel contraste avec la Société wallonne des aéroports (Sowaer) qui emploie 70 salariés et dont les seuls salaires des trois directeurs généraux représentent six fois le budget de l'Acnaw (502 000 euros brut en 2020).

Au fil du temps, plusieurs procédures judiciaires ont été intentées par les riverains pour dénoncer les nuisances subies. L'une d'entre elles a mis près de... vingt ans à aboutir : en juin 2017, la Cour d'Appel de Bruxelles a condamné Liège Airport et la Région wallonne à indemniser 1 547 riverains. La facture finale pourrait s'élever entre 27 et 60 millions, selon les calculs (intérêts et montants prévisionnels compris).

Une action plus récente a été entreprise par 135 citoyens réunis au sein du CLAP et rejoints par sept communes proches de l'aéroport. Ils attaquent en justice la SA Liège Airport, la Région Wallonne, mais également la multinationale Cainiao/Alibaba implantée depuis peu sur le site (lire l'épisode 1 de notre enquête, *Imagine* n°147). Ceux-ci réclament une étude d'incidences environnementales « *neutre, globale et indépendante* ». Ils dénoncent par ailleurs des nuisances « *effectives, concrètes, nouvelles ou aggravées* », un dépassement récurrent des normes de bruit et de qualité de l'air, un manque d'information, de suivi et de surveillance, etc. En s'appuyant, notamment, sur l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme, ainsi que sur un arrêt de la Cour de Strasbourg de 2004 stipulant que « *l'individu a droit au respect de son domicile, conçu non seulement comme le droit à un simple espace physique mais aussi comme celui à la jouissance, en toute tranquillité, dudit espace.* »

Du côté de la défense, on réfute tous ces arguments, notamment le manque d'information au public concernant l'avenir de l'aéroport et le renouvellement, en 2023, de son permis d'environnement : « *Nous avons organisé les 25 et 26 février 2021 deux réunions d'information en visioconférence qui ont été suivies par 2 600 personnes, distribué un toutes-boîtes dans les dix-sept communes concernées par le PDLT et celle de Geer, publié des avis dans les médias et via les sites internet et les bulletins communaux* », défend Christian Delcourt, porte-parole de Liège Airport.

Quoi qu'il en soit, en bord de piste, la pression est de plus en plus forte.

Récemment, Inter-Environnement Wallonie, qui regroupe 150 associations, a fustigé la politique aéroportuaire wallonne « *en pleine contradiction avec l'urgence environnementale et climatique* » et dénoncé un « *modèle de développement dont on soit sortir* ».

Plusieurs pétitions citoyennes, dont celle du mouvement Demain, vont également en ce sens. Par ailleurs, Stop Alibaba, le Front contre l'extension de Liège Airport, qui regroupe six organisations (CLAP, Greenpeace, Extinction Rebellion, Youth for climate, Les Dodos et Students for climate), mène des actions fortes depuis de longs mois pour empêcher « *l'extension des aéroports, ni à Liège ni ailleurs* » et lutter contre la présence du groupe Alibaba à Bierset. La dernière en date ? Un envoi de sept cents courriers et une interpellation massive par mail des différents ministres du gouvernement PS-MR-Ecolo – à l'heure de boucler cette édition (mi-décembre), plus de 17 150 personnes y avait participé.

Enfin, du côté des communes (Geer, Donceel, Awans...), la grogne se fait également sentir. Jusqu'à Maastricht (Pays-Bas) et Aix-la-Chapelle (Allemagne) où le conseil communal s'oppose à l'extension de l'aéroport et demande d'interdire les vols de nuit. Aachen étant également touché par les fréquentes sorties de trajectoire d'avions.

Une pression citoyenne grandissante qui, dans les mois et les années à venir, va obliger le gouvernement wallon actuel (PS-MR-Ecolo) et les suivants à se positionner sur ce dossier à haute tension. –