

## Table des matières

1. Questions propres à un village ou un quartier.....	2
2. Manque d'informations.....	3
3. Environnement.....	4
3.1. Pollution des eaux et des sols.....	4
3.2. Biodiversité.....	4
3.3. Réchauffement climatique.....	5
3.4. Greenwashing.....	6
3.5. Imperméabilisation des sols.....	6
4. Santé.....	7
4.1. Qualité de l'air.....	7
4.2. Nuisances sonores.....	8
4.3. Retombées de résidus émis par les avions.....	9
5. Mobilité.....	10
6. Socio-économique.....	10
6.1. Emploi.....	10
6.2. Dépendance à la logistique.....	11
6.3. Impact sur l'immobilier.....	11
7. Risques d'accidents ou de comportements malveillants.....	12
8. Ravitaillement en carburant.....	13
9. Conformité au plan de secteur, expropriation de riverains et emprise à l'extérieur du périmètre de l'aéroport.....	13
10. Procédures et communes impactées.....	14
11. Alternatives à étudier.....	14
12. Autres.....	16

# 1. Questions propres à un village ou un quartier

J'habite à *inscrivez votre adresse*.

Je suis *réveillé/ennuyé* par les avions *rarement/souvent/tout le temps*.

J'entends les avions de l'*intérieur/extérieur, rarement/souvent/tout le temps*.

- Merci de répondre aux questions suivantes :
  - Combien de ces vols sont susceptibles de survoler la commune de ?... ?
  - Quel est le risque de chute de bris d'aéronef sur la population de ?... ?
  - Quel est le risque de largage de kérosène d'un aéronef en détresse sur la population de ?... ? Quelles seront les conséquences pour la pureté des sols et des eaux, les potagers, la faune et la flore lors d'un de ces largages ?
  - Quelles quantités annuelles de CO, CO<sub>2</sub>, d'oxydes d'azote et de soufre, d'aldéhydes divers, d'hydrocarbures insaturés imbrûlés, de particules fines ou ultra-fines seront produites au-dessus de ?... en 2025, 2030, 2035 ? Quelles sont les concentrations attendues de ces composés dans l'air, puis dans les sols et les eaux de ?... aux mêmes dates ?
  - Quels sont les risques cancérigènes, tératogènes et de maladies cutanées, endocriniennes, pulmonaires, neurologiques, cardiaques, intestinales, urologiques, ou gynécologiques en raison des concentrations de ces divers composés pour la population de ?... exposée sur une période de 10 an, 20 ans, 30 ans?
  - Quel est le niveau de bruit minimal, moyen, maximal d'un aéronef décollant de ou approchant Bierset alors qu'il survole ?... ?
  - Quelle est la probabilité que ces niveaux de bruit réveillent les citoyens de ?... en cas de survol de nuit (fenêtres ouvertes et fenêtres fermées)? Compte tenu de cette probabilité et du nombre d'habitants à ?..., quelle est l'impact prévu de ces réveils sur la santé mentale et cardiovasculaire de la population de ?... ?
- *L'école/La garderie/La maison des jeunes* de mon quartier se trouve à *adresse*.
  - Elle se trouve près de la route ?..., fréquentée par les camions provenant de et allant vers l'aéroport de Liège.
  - Elle se trouve à ?... *mètres* de l'aéroport.
    - Quel est le score de qualité de l'air dans cette zone ?
    - Quelle proportion est imputable à l'activité de Liege Airport au sens large ?
    - Quels sont les risques pour la santé des enfants fréquentant cette *école/garderie/maison des jeunes* ?
- Je sens *parfois/souvent/tout le temps* des odeurs provenant de l'aéroport de Liège.
- J'ai déjà vu des résidus de pollution émis par les avions à *spécifiez l'endroit*.
- *Expliquez comment vous êtes impacté-e par les activités de Liege Airport ou vous pensez que vous avez l'être.*

## 2. Manque d'informations

### Chiffres manquants

Si dans les documents de présentation, nous avons trouvé une indication du tonnage de fret annuel et du nombre de mouvements en 2040, les chiffres exacts ne sont pas communiqués. Veuillez également communiquer :

- la quantité de kérosène consommée ;
- les types d'avions (light, medium, heavy) présents sur l'aéroport et leurs pourcentages respectifs dans l'exploitation ;
- les répartitions des mouvements d'avions selon les périodes « den » soit day, evening, night ;
- les trajectoires et les procédures de vol à respecter ;
- les surfaces à artificialiser ;
- les surfaces des entrepôts à encore construire et pour lesquels Liège Airport est l'intermédiaire de développement quasi exclusif ;
- le nombre de vols (quotidien et annuel) de et vers Bierset à échéance 2025, 2030 et 2035.

Si Liège Airport désire de nouveau obtenir un permis d'exploiter sans limites comme celui dont il bénéficie actuellement, il semblerait que, depuis une modification législative de 2018, cela enfreindrait la législation wallonne sur les EIE.

### Drones et citerne AVGaz

Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :

- Attirer l'attention qu'à aucun moment on ne parle dans la RIP du développement des drones. Or, Liege Airport est pressenti pour devenir un acteur majeur dans ce domaine. Où est-il prévu de développer les mouvements de ces drones ? Expliquer comment on pourra faire cohabiter en sécurité des drones et des avions médium ou heavy quand la saturation de la piste unique sera proche.
- La localisation actuelle de la citerne AVGaz ne semble pas pouvoir subsister. Où est-il prévu de la relocaliser ?

# 3. Environnement

## 3.1. Pollution des eaux et des sols

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

### Pollution des sols

- Attirer l'attention sur les pollutions historiques et nouvelles sur les anciens territoires de la Défense. Les diverses enquêtes publiques révèlent que ces pollutions sont imputables à une accumulation de négligences. Les pollutions « nouvelles » témoignent que ces négligences continuent ;
- Evaluer les dépollutions qui ont déjà été réalisées ou qui doivent l'être ;

### Pollution des eaux

- Évaluer les risques encourus par la nappe phréatique en vertu des infiltrations d'eau majoritairement et actuellement, non épurées ;
- Décrire les systèmes de collecte des eaux (de ruissellement, d'évacuation sélectives, etc.) mis en place, mais aussi de leur absence ;
- Décrire les systèmes d'épuration mis en place (ou l'absence de ceux-ci) pour épurer les eaux (de ruissellement, d'évacuation sélectives, etc.) ;

### Pollution due au dégivrage

- Décrire les procédures de dégivrage théorique et enquêter sur les méthodes réellement appliquées à Bierset. S'il y a une différence entre théorie et pratique, expliciter les raisons et les mesures à prendre ;
- Evaluer les impacts environnementaux dus au système de dégivrage, selon les procédures théoriques et selon les méthodes réellement mises en œuvre ;
- Décrire tous les flux prévus pour les eaux contenant des produits de dégivrage jusqu'à la date de validité du futur permis sollicité ;
- Attirer l'attention sur le fait qu'une pollution au glycol a été détectée dans le Geer. Expliquer comment celle-ci a pu avoir lieu et les mesures à prendre pour éviter de nouvelles pollutions.

## 3.2. Biodiversité

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Attirer l'attention sur l'impérieuse nécessité de restaurer la biodiversité. Il n'est pas suffisant de créer des zones de compensation mais il faut en créer des nouvelles ;
- Attirer l'attention que la Direction Nature et Forêts du SPW Liège a rendu des avis très éclairés sur les pertes de biodiversité dues aux abattages de végétation sur la zone Nord (à Velroux notamment) dressant un constat très alarmant et remarquant que les plantations réalisées sur les merlons de la voirie contournement Nord ne parviendraient pas à compenser les pertes (d'autant plus qu'elles ne sont toujours pas réalisées à ce jour) ;
- Etudier la faune et la flore existantes autour de l'aéroport et dans la sablière de Fontaine ; à différents moments pertinents de l'année. La sablière est connue pour la présence de pelouses sur sable avec des plantes intéressantes (eg. *Jasione montana*), une grande variété

- d'insectes coléoptères, hyménoptères aculéates et odonates entre autres et des amphibiens (eg. *Bufo calamita*) ;
- Evaluer la perte globale de la biodiversité sur le site et les alentours de l'aéroport, en prenant en compte les abattages d'arbres et des haies, l'artificialisation et la pollution des sols, les mesures pour éloigner la faune ;
  - Expliciter pourquoi le remblai, et donc la destruction de la sablière de Fontaine, sont nécessaires :
    - Expliquer pourquoi les systèmes sonores d'écartement de la faune aviaire ne seraient pas une solution économique à ce problème ;
    - Évaluer les risques d'une sortie de piste, compte tenu des accidents équivalents survenus à Liege Airport depuis 10 ans ;
    - Expliquer la nécessité de cette zone de sortie de piste en comparaison avec des aéroports nettement moins bien pourvus en zones de sortie de piste (exemples : aéroport de Nice Côte d'Azur, aéroport international de Hong-kong, aéroport de Mexico, aéroport international de Gibraltar ; aéroport international de Congonhas à Sao Paulo, Brésil) ;
  - Expliquer pourquoi le déplacement de la zone de grand intérêt biologique latéralement par rapport à la piste de contingence réduit le risque d'accident aviaire. Chiffrer la réduction de ce risque compte tenu des statistiques d'accidents de ce type sur les 5 dernières années en fonction des deux emplacements, actuel et futur, de la zone de grand intérêt biologique ;
  - Expliquer comment Liege Airport peut parler de risques de sécurité en liaison avec la présence de chevreuils à l'intérieur d'un domaine ceinturé par de hautes clôtures ;
  - Attirer l'attention sur le fait que l'oiseau présent sur la photo de la RIP est un Laridae (famille regroupant les mouettes et les goélands). Des Laridae se retrouvent extrêmement souvent dans les champs de Hesbaye. Avec ou sans sablière, ces oiseaux seront présents dans la région ;
  - Expliquer quelle est l'intensité lumineuse et le spectre fréquentiel de la lumière émise à 5, 10 et 20 km de la nouvelle piste et étudier l'impact de cette intensité lumineuse pour la faune et la flore ;
  - Évaluer, compte tenu de l'augmentation du trafic aérien prévue de et vers Bierset, et de la spécialisation de l'aéroport dans le transport d'animaux vivants, le risque d'importation d'espèces végétales ou animales allochtones invasives ;

### 3.3. Réchauffement climatique

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Justifier comment, avec l'empreinte et la responsabilité globale sur le réchauffement climatique qu'auront, tant Liege Airport que les autres entreprises dans la zone aéroportuaire et que les avions qui décolleront de Liege Airport entre 2020 et 2040, la Wallonie pourra respecter les accords de Paris, mais surtout la réduction effective de son empreinte carbone ;
- Donner pour l'année 2020 et à l'échéance 2040, les niveaux des émissions de CO<sub>2</sub>, du réchauffement climatique anthropique et la consommation d'énergie : 1) de Liege Airport et de ses activités ; 2) des autres acteurs de la zone aéroportuaire (ne pas oublier le carburant des nombreux camions, et de tous les transports induits) ; 3) des avions en relation avec la quantité de carburant délivrée par Liege Airport ; 4) des travaux de construction des bâtiments et des infrastructures nécessaires à la réalisation du Master Plan 2040.

Le CO<sub>2</sub> n'est certes pas émis en totalité à Bierset, mais finalement il se retrouve dans l'atmosphère. Il s'agit donc d'évaluer la contribution due à l'exploitation de Liège Airport au réchauffement anthropique. La quantité de kérosène délivrée à Liège Airport annuellement semble la meilleure et plus simple manière de l'objectiver.

### 3.4. Greenwashing

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Expliciter les objectifs précis et chiffrés du chemin vers la neutralité carbone ;
- Expliciter pourquoi seulement la fraction minimale de l'énergie nécessaire à Liège Airport pour assurer ses seules activités (par exemple chauffer et éclairer les bâtiments qu'elle occupe, ses propres véhicules, son propre matériel, etc.) est comptabilisée dans la neutralité carbone. Une part importante de la responsabilité carbone de Liège Airport n'est en effet pas reprise dans cette neutralité carbone : les avions qui décollent et atterrissent à Liège Airport ;
- Savoir si, d'une part, les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux constructions et infrastructures nécessaires en vue de réaliser le Master Plan 2040 sont prises en compte et, d'autre part, si les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux travaux de protection/reconstruction des logements de la population sont intégrés aux calculs ;
- Expliciter comment est évaluée l'efficacité des plantations compensatoires à Madagascar ;
- Pour chacun de ces labels, certificats ou accréditations, évaluer leur pertinence (organe de contrôle, pénalités ou amendes en cas de non respect, etc.). Détailler les objectifs précis et chiffrés que Liège Airport s'est fixés ;
- Expliciter le fonctionnement de la cogénération et ce qu'on fera de l'énergie thermique du réseau de chaleur en été ou une bonne partie de l'année.

### 3.5. Imperméabilisation des sols

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Décrire les surfaces imperméabilisées actuelles (bâtiments, routes, trottoirs, parkings à avions, pistes, etc.) et les surfaces futures qui seront imperméabilisées (parking à avions, voies d'accès, pistes futures, parking à camions, implantation des entreprises, etc.) ;
- Évaluer les effets et les risques de l'imperméabilisation des sols liée à l'exploitation de Liège Airport, sur l'environnement, sur les nappes phréatiques, etc. Evaluer en situation actuelle et à l'horizon 2040 ;
- Évaluer si le déficit hydrique potentiel pourrait être réduit par l'épuration des eaux collectées et l'arrosage des surfaces laissées naturelles par ces eaux épurées ;
- Étudier un dispositif d'infiltration de l'eau dans le sol ; comme dans le fond du futur bassin d'orage Carlens 2, à construire bientôt face à la Brasserie L'Aéro de Bierset. Calculer la fraction de la quantité d'eau qui pourrait être infiltrée dans le sol par ce dispositif en relation avec la quantité d'eau collectée par ce bassin d'orage. Faire de même pour les autres bassins d'orages, s'ils sont aussi dotés de ce dispositif d'infiltration.

## 4. Santé

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Évaluer les effets sur la santé de toutes les activités actuelles et futures décrites dans le Master Plan 2040 ;
- Établir les normes de pollution de l'air pour tous les polluants listés dans le permis d'extension du parc pétrolier (en incluant les  $PM_{<2,5}$ ), les normes de bruit à respecter, le nombre et les lieux d'implantation des stations de mesures de la qualité de l'air à implanter afin de contrôler correctement la pollution infligée à la population, les lieux d'implantations des sonomètres supplémentaires afin de contrôler effectivement le bruit infligé à la population ;
- Attirer l'attention que le parking à avion se rapproche de Velroux et que les nuisances sonores et la pollution de l'air dues aux moteurs des avions accédant à ces parkings ou y stationnant est à une distance inacceptable des habitations. Même des habitants de Fexhe-le-haut-Clocher constatent déjà que c'est le bruit des avions au sol qui est le plus perceptible surtout depuis l'abattage des arbres de l'ancienne zone militaire de l'aéroport ;
- Expliquer quelle est l'intensité lumineuse et le spectre fréquentiel de la lumière émise à 5, 10 et 20 km de la nouvelle piste et étudier l'impact que cette intensité lumineuse est susceptible d'avoir pour le sommeil des riverains.

### 4.1. Qualité de l'air

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Évaluer les émissions de polluants dans l'air dues à l'activité de l'aéroport à l'heure actuelle, en tenant compte des mouvements d'atterrissages, de décollages, de mouvements au sol, de mises en condition d'envol des moteurs ;
- Évaluer également les émissions de polluants pour le futur ;
- Évaluer les émissions de polluants actuels et futurs des autres activités de l'aéroport, tel que le trafic des camions, etc. ;
- Évaluer quelle sera la densité du trafic routier prévue de et vers Bierset à échéance 2025, 2030, 2035 et quelles sont les émissions attendues annuellement par ce trafic. Quelle est la production attendue par ce trafic routier de CO, CO<sub>2</sub>, d'oxydes d'azote et de soufre, d'aldéhydes divers, d'hydrocarbures insaturés imbrûlés, de particules fines ou ultra-fines (<PM<sub>2,5</sub>) ?
- Évaluer quelles sont les contributions de ces émissions de polluants sur la qualité de l'air pour les communes et villages qui entourent l'aéroport ainsi que pour la grande cuvette liégeoise située sous le vent, donc de Flémalle à Oupeye minimum ;
- Installer plusieurs stations d'analyse de la qualité de l'air avec des stations de mesures pertinemment placées. L'unique station de mesures de la qualité de l'air de l'aéroport n'est implantée ni correctement par rapport aux vents dominants (comme le reconnaît l'Agence Wallonne de l'Air et du Climat), ni conformément à la loi. Elle devrait être dans une zone résidentielle, située sous le vent ;
- Attirer l'attention qu'on respire déjà une qualité d'air exécrable en zone Nord. Or, il est prévu une avancée et une multiplication des parkings à avions en zone Nord ainsi qu'un rapprochement des habitations ;

- Attirer l'attention que l'impact de la pollution des moteurs d'avions est plus important, pour les riverains, quand les avions sont au sol parce que 1) leurs moteurs tournent dans des plages de fonctionnement pour lesquels ils ne sont pas optimisés 2) les quelques minutes d'un atterrissage ou d'un décollage ne représentent qu'une toute petite fraction du temps comparé au temps de fonctionnement au sol de ces moteurs ;
- Évaluer la qualité de l'air autour de l'aéroport, actuelle et future, et mentionner dans quelle condition et à quels endroits elle ne respecterait pas les normes actuelles ou les normes de l'OMS ;
- De mesurer les PM<sub>2,5</sub> et que les PM<sub>10</sub> à des endroits représentatifs de la pollution infligée à la population ;
- Attirer l'attention sur les alertes des scientifiques qui établissent des impacts sur la santé à des seuils bien plus bas que certaines normes. Il faut veiller à viser le seuil le plus bas possible ;
- Évaluer quels sont les impacts de cette pollution de l'air sur la santé des habitants, en termes de prévalence des maladies cardio-vasculaires et en termes de décès prématurés ;
- Connaître les caractéristiques d'émissions en polluants des moteurs des avions fréquentant le plus Liege Airport, ainsi que leurs consommations spécifiques et leurs rendements ; en vol et au sol.

## 4.2. Nuisances sonores

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Démontrer que les zones de bruit protégeraient tous les riverains et qu'il est inutile d'étudier les bruits en dessous d'un Lden de 55 dB(A). En effet, la Région Wallonne postule que ses mesures de protection appliquées seulement quand l'indice Lden dépasse 55 dB(A) protégeraient (tous) les riverains ;
- Attirer l'attention qu'avec le départ de Fedex et de ses petits avions, il va s'agir d'avions plus gros et plus bruyants. Les nuisances sonores vont augmenter plus que l'augmentation du trafic aérien ;
- Attirer l'attention sur le fait que les nuisances sonores condamnent les habitants à vivre reclus, à l'intérieur et fenêtre fermées. Les habitants veulent pouvoir dormir la nuit les fenêtres ouvertes et rester dans leur jardin à toute heure de la journée ;
- Quantifier les bruits jusqu'à des valeurs très faibles. De nombreux riverains se plaignent du bruit même en dehors des zones des PEB et PDLT ;
- Expliquer en quoi les différents sonomètres installés sont représentatifs, ou non, du bruit affectant la zone où ils sont installés ;
- Expliquer pourquoi il n'y a pratiquement aucun sonomètre dans les zones hors du PDLT ce qui autorise que tous les dépassements sonores et peu importe leurs amplitudes ne pourront jamais y être sanctionnés ;
- Vérifier en quoi les mesures de protection mises en avant par la Région Wallonne permettent effectivement d'atténuer les nuisances sonores, jusqu'à quelles valeurs et dans quelles conditions ;
- Définir les méthodes mathématiques afin de pouvoir déterminer, le bruit subi en un point quelconque de la carte de la région liégeoise, ou des communes impactées par l'activité de l'aéroport, compte tenu de la position de l'avion et des mesures enregistrée par les



sonomètres les plus proches ;

- Établir des cartes de bruits en fonction du Lden, du Lnight et du LAmax pour les trois périodes « den » auxquels seront exposés les habitants ;
- Anticiper de futures nouvelles trajectoires (comme le virage à gauche en décollage vers le sud-ouest) ;
- Dresser le nombre de fois que, sur les années 2019 et 2020, le commandant de l'aéroport ou son suppléant, ont autorisé des essais dans les périodes temporelles où leur accord est obligatoire, afin de savoir si ces essais sont de l'ordre de l'exception ou s'ils sont devenus récurrents, le week-end par exemple ;
- Justifier l'efficacité des sanctions appliquées en cas de dépassements sonores, au vu de tous les critères d'exemption et du taux de sanctions réellement appliquées qui est ridicule vis-à-vis du nombre d'infractions mesurées. Justifier les exemptions de sanctions systématiques pour certains dépassements sonores ;
- Proposer des techniques en vue de réduire les niveaux de bruit infligés aux riverains ; en vue de réduire les niveaux Lden, Lnight, et LAmax à des niveaux conformes aux recommandations de l'OMS, par exemple Lden inférieur ou égal à 45 dB(A), Lnight inférieur ou égal à 40 dB(A), LAmax inférieur ou égal à 60 dB(A) la nuit, pour toutes les communes envisagées ci-dessus ;

Ces propositions techniques ou organisationnelles doivent comprendre : l'écartement de certains types d'avions particulièrement bruyants, le déplacement de certains types d'avions vers la période jour et interdiction de ceux-ci en nuit ou en soirée, le changement des procédures de vol, le respect plus strict des couloirs de vol qui semblent bien théoriques ; le relèvement des altitudes ou plafonds, à partir desquelles et en fonction du type d'avion, les pilotes d'avion peuvent suivre les routes qu'ils veulent ; toutes les propositions que feraient des experts en aéronautique à ce sujet ;

- Envisager qu'il y aurait un renforcement des mesures de protection en vertu de l'évolution des normes de santé en relation avec le bruit et donc de renforcer les mesures de précaution. Que devront faire Liège Airport et la Région Wallonne si les normes deviennent encore plus strictes dans quelques années ?
- Puisqu'on parle de pouvoir utiliser la piste de contingence pendant une longue période, évaluer l'influence de l'utilisation de cette piste sur les cartes d'exposition au bruit, jusqu'à un Lden de 35 dB(A), un Lnight de 30 dB(A), un LAmax de 50 dB(A) la nuit, 55 dB(A) en soirée et 60 dB(A) le jour.

### **4.3. Retombées de résidus émis par les avions**

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Évaluer les conséquences pour l'environnement et pour la santé des délestages de kérosène et expliquer physiquement et mathématiquement que 90 % de ces délestages se vaporisent et n'atteignent pas le sol ;
- Évaluer les retombées de kérosène ou de résidus quelconques émis par les avions sur le sol, les mares et étangs, les terres de culture, les potagers ; en fonction de diverses conditions météorologiques ;
- Étudier jusqu'où peut-on retrouver ces résidus de kérosène ou autres, en sachant que ces retombées sont constatées même à plus de 15 km de l'aéroport et qu'ils ne sont pas liés aux seuls délestages de carburants. Proposition de reformulation : Étudier l'impact, en termes de

distances, de ces résidus de kérosène ou autres,...

- Évaluer si ces retombées diverses sont compatibles avec des cultures biologiques ou simplement avec les normes exigées par l'AFSCA.

## 5. Mobilité

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Évaluer et quantifier l'augmentation du trafic (par voiture, camion, camionnette, ...) ainsi que l'impact de celle-ci sur la mobilité, tout en prenant en compte le fait que le plan urbain de mobilité de Liège montre déjà une saturation du trafic routier ;
- Étudier comment fluidifier le nœud autoroutier de l'échangeur de Loncin, déjà proche de la saturation actuellement, avec l'arrivée des 1500 camions supplémentaires de Cainiao découlant des activités de Liege Airport ;
- Prendre des mesures pour que les camions soient interdits dans les rues du village et que cela soit effectivement le cas ;
- Attirer l'attention que le volume de terre pour le comblement de la sablière et le rehaussement du terrain, préalable à l'extension de la piste de contingence, occasionnera un charroi important. Nous trouvons qu'il est hors de question que ce charroi emprunte la N637 ou les routes de village aux alentours, que ce soit pour ce chantier-ci ou pour tous les autres à venir. (Tout comme pour tous les autres chantiers à venir.) Et l'utilisation effective de celui-ci devra être surveillée et toute infraction à l'imposition sanctionnée.

## 6. Socio-économique

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Définir la balance commerciale wallonne et belge que l'aéroport de Liège-Bierset a par rapport aux autres régions (avec les autres régions) ou pays desservis par l'aéroport. Si la balance commerciale wallonne ou belge est positive, calculer combien d'emplois ont été créés dans d'autres secteurs d'activités wallons et belges grâce à ce solde positif d'exportation. Si la balance commerciale est négative, calculez combien d'emplois ont été perdus ou délocalisés dans d'autres secteurs wallons et belges à cause de l'aéroport ;
- Détailler comment seront financés les investissements de plus de 600 millions annoncés par Liege Airport. Calculer ce que vont devoir payer chaque contribuable wallon et/ou belge.

### 6.1. Emploi

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Calculer combien d'emplois (en équivalents temps plein – ETP), le développement de l'aéroport de Liège-Bierset va créer. Faire la différence entre les CDI, les CDD, les contrats intérimaires, les temps partiels et/ou de nuits. Les chiffres d'emplois finaux et réels de divers grands projets wallons étant souvent bien inférieurs aux projections initiales, nous insistons particulièrement afin que les chiffres soient démontrés de manière scientifique et que les coefficients applicables soient étayés par des références dans les mêmes secteurs d'activités ;
- Évaluer la qualité des emplois créés, tant en termes de salaires réels, qu'en relation avec les taux d'accidents du travail, le taux d'absentéisme, les maladies professionnelles développées, le stress, le taux de rotation du personnel dans ce secteur logistique par rapport

à d'autres secteurs, etc.

- Évaluer si pour les 80% du personnel touchant les plus bas salaires nets réels, il n'y aurait pas une grande proportion de personnes travaillant à temps partiel et à des salaires horaires faibles, ce qui en combinant les deux, les ferait plutôt entrer dans la nouvelle classe sociale des nouveaux travailleurs pauvres qui ne peuvent vivre décemment de leur travail (ne pas oublier de tenir compte des intérimaires) ;
- Évaluer la résilience des emplois créés dans ce secteur logistique et aérien éminemment délocalisable ;
- Déterminer le coût des emplois subsidiés avec tous les investissements publics réalisés jusqu'à présent depuis les débuts du développement de l'aéroport de Liège-Bierset en tant qu'aéroport civil (ne pas omettre dans ces coûts : tous les investissements réalisés, les travaux de voiries, les assainissements nécessaires, les dommages et intérêts auxquels la Région Wallonne a été condamnée, les subsides annuels alloués aux aéroports ou à la politique aéroportuaire, etc.) ;
- Déterminer le coût des emplois subsidiés avec tous les investissements publics qui seront réalisés jusqu'à la fin du Master Plan 2040 depuis les débuts du développement de l'aéroport de Liège-Bierset en tant qu'aéroport civil. Déterminer le coût des emplois subsidiés par les investissements publics : depuis les débuts du développement de l'aéroport de Liège-Bierset en tant qu'aéroport civil jusqu'à la fin du Master Plan 2040 ;
- Évaluer, en prenant en compte les études prouvant que l'e-commerce détruit plus d'emplois qu'il n'en crée, les pertes d'emploi des autres secteurs et les fermetures de commerces locaux.

## 6.2. Dépendance à la logistique

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Étudier quels sont les risques de se spécialiser dans le fret pour l'activité économique liégeoise. Évaluer la réussite ou l'échec de la reconversion logistique depuis des années du bassin liégeois ;
- Étudier la possibilité qu'avec le Brexit, Liège ne se retrouve plus dans une position stratégique et centrale pour la logistique, sans le marché de l'Ouest.

## 6.3. Impact sur l'immobilier

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Déterminer l'influence du développement de l'aéroport sur la perte de valeur des biens immobiliers (habitations résidentielles et terrains) aux alentours ;
- Déterminer si les mesures prises par la Région Wallonne indemnisent équitablement les propriétaires de maisons ou de terrains pour les pertes financières subies par la dévaluation de leurs biens.

# 7. Risques d'accidents ou de comportements malveillants

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Déterminer quelles seraient les conséquences d'un attentat ou d'une collision avec un avion sur le parc pétrolier de Liege Airport, qui n'est même pas enterré et n'a pratiquement aucune protection latérale. Quelles sont les mesures de sécurité à mettre en place pour éviter un tel accident et diminuer les conséquences négatives ?
- Évaluer les risques de la chute d'un avion sur la centrale nucléaire de Tihange. Déterminer les conséquences d'un tel accident ainsi que les mesures à prendre pour l'éviter et diminuer les conséquences négatives ;
- Calculer le risque de la chute d'un avion dans les zones survolées, compte tenu de la vétusté des avions opérants à Bierset et des statistiques d'incidents mineurs. Décrire les conséquences d'un tel accident, en tenant compte des potentiels produits dangereux que cet avion transporterait. Quelles sont les mesures de sécurité à mettre en place pour éviter un tel accident et diminuer les conséquences négatives ?
- Attirer l'attention que les entreprises présentes dans les zones d'expansion économique proches de l'aéroport stockent et transportent des produits dangereux et toxiques. Évaluer les mesures de précaution mises en place et lister les entreprises concernées déjà existantes. Évaluer les risques et déterminer les conséquences d'un accident avec ces produits dangereux ;
- Attirer l'attention que des sirènes se déclenchent très régulièrement dans la zone Nord d'expansion économique sans que les riverains ne puissent en identifier l'origine ou la cause ;
- Attirer l'attention qu'il n'existe aucun plan connu d'évacuation des riverains, aucune procédure d'exercice d'évacuation pour s'assurer que, si nécessaire et en cas d'accident, les opérations se dérouleront efficacement ;
- Attirer l'attention que l'aéroport de Liège, parce qu'il dispose d'une piste nettement plus longue que ses voisins, permet d'accueillir les avions en perdition même s'ils sont partis d'un autre aéroport. Ce phénomène ne peut être ignoré et il doit tenir compte des risques augmentés liés à la fréquentation accrue à Liege Airport par ces avions en perdition, imposant à la province de Liège des risques accrus d'accidents ou, par exemple, de délestages de carburant ;
- De manière générale, je demande que les risques d'accidents ou de comportements malveillants liés au stockage, à la manutention et au transport des produits dangereux ou inflammables soient évalués et que des procédures adéquates de protection et d'évacuation de la population environnante soient instaurées.

## 8. Ravitaillement en carburant

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Décrire le fonctionnement de la nouvelle Fuel Farm et fournir l'analyse de risques liés à : l'exploitation, la présence régulière à cet endroit de multiples wagons-citernes composant le train pétrolier, les opérations de transbordement du kérosène, la proximité du village de Voroux-Goreux et de la réserve ornithologique de Voroux ;
- Attirer l'attention sur le fait que, le débit du pipeline alimentant le parc pétrolier actuel étant déjà trop faible pour assurer l'approvisionnement des avions aujourd'hui (et la 4ème citerne prévue ne règlera pas le problème, car le débit quotidien du pipe-line est bien inférieur à la consommation journalière), on imagine donc que cette Fuel Farm fait partie de la solution. Mais comment sera acheminé le carburant vers ce parc pétrolier (pipeline, train ?) et comment sera acheminé le carburant du nouveau parc pétrolier vers l'aéroport ? Si c'est par camion, l'acheminement engendrerait des nuisances dans les localités situées entre les deux parcs pétroliers et il y aura des risques d'accident. Evaluer-les.

## 9. Conformité au plan de secteur, expropriation de riverains et emprise à l'extérieur du périmètre de l'aéroport

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Attirer l'attention que le Master Plan 2040 ne semble pas conforme au plan de secteur, car des parkings à avions relevant de la première ligne et qui doivent rester proches des pistes sont dessinés dans une zone dévolue à la deuxième ligne :

On pourrait y voir l'explication de l'implantation anormale de l'entrepôt de Cainiao perpendiculairement aux pistes alors que tous les autres acteurs effectuant du transit en première ligne disposent d'entrepôts parallèles aux pistes. On comprend alors mieux pourquoi aucune EIE globale n'ait été réalisée par Cainiao, qui aurait dû dévoiler ses projets à plus longs termes, projets qui nécessitent une révision du plan de secteur.

Donc comme ces 12 parkings à avions sont implantés en zone \*S.02 et sont donc nécessaires au projet de Liège Airport comme pour la seconde Fuel Farm, il est nécessaire d'envisager les incidences de ces installations : une modification du plan de secteur et des nouvelles expropriations de riverains (Velroux, Voroux-Goreux ou Bierset).

Démontrer que Liege Airport a le droit d'implanter des parkings à avions en zone \*S.02 ou que Cainiao dispose de ce même droit si ces terrains lui ont été cédés ;

- Attirer l'attention que le nouveau parc pétrolier à proximité de la ligne de chemin de fer est en dehors de la zone aéroportuaire (Fuel Farm QUA TRAIN). Il y a donc bien de l'emprise de terrain à l'extérieur du périmètre de l'aéroport contrairement aux déclarations dans la vidéo de présentation. Cette nouvelle Fuel Farm se situe dans la rue d'Awans à 300 m des premières habitations de Voroux-Goreux, le long du chemin de fer entre les arrêts de Voroux-Goreux et Awans-Bierset).

Puisque cette seconde Fuel Farm est nécessaire au projet à autoriser, elle doit être incluse dans l'EIE 2021.

# 10. Procédures et communes impactées

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important de :*

- Attirer l'attention que tous les ménages des 22 communes impactées n'ont pas reçu l'avis dans leur boîte aux lettres. De plus, il aurait été intéressant que toutes les habitants des arrondissement de Liège, Huy et Waremme la reçoivent ;
- Souligner que les procédures n'étaient pas claires pour les citoyens : fallait-il envoyer nos remarques à la commune de Grâce-Hollogne ou à sa propre commune ? Beaucoup de communes n'ont pas mis l'avis sur leur site internet. De plus, l'envoi par email à la commune de Grâce-Hollogne n'était pas possible. Ce qui est trop rédhibitoire pour beaucoup de citoyens ;
- Attirer l'attention que la liste des communes impactées ne pourra être décidée en connaissance de cause qu'après réalisation de l'EIE 2021. Expliquer pourquoi, entre les 18 communes liégeoises impactées et les 4 communes limbourgeoises, il existe des communes non impactées alors qu'elles sont survolées également ;
- Attirer l'attention qu'un avion B-747 de Longtail Aviation a subi un gros problème moteur peu après son décollage de l'aéroport de Maastricht le samedi 20 février 2021 après-midi. Il s'est délesté de 40 tonnes de carburant (soit environ 50 000 litres) en tournant au-dessus de la vallée de la Vesdre, de Verviers et de Herve. Prouvez qu'exclure l'arrondissement de Verviers de la présente procédure ne relève pas d'un arbitraire et d'un a priori difficilement justifiables.

# 11. Alternatives à étudier

*Dans le cadre de cette étude d'incidences, il me semble important d'étudier les alternatives ci-dessous.*

## Emploi :

- Est-ce que la résilience de l'économie wallonne et la pérennité des emplois ne seraient pas plus grandes avec une réaffectation des moyens publics pour le support et le développement aux PME locales, aux indépendants et aux producteurs locaux plutôt que d'affecter ces moyens budgétaires à favoriser le développement de multinationales ?
- Est-ce qu'il ne serait pas préférable d'axer désormais les emplois sur la transition écologique et énergétique ? Un exemple parmi d'autres serait l'isolation des bâtiments ;
- Vu les 1.374.067 m<sup>2</sup> de kérosène par an, les 600 millions d'euros d'investissement encore à prévoir à Bierset, les presque 50 millions d'euros que Liege Airport coûte annuellement au contribuable wallon, la délocalisation aisée pour les entreprises logistiques, est-ce qu'il n'y aurait aucune alternative plus efficiente pour créer de l'emploi ?

## Changement climatique

- Est-ce que ce projet, initié en des temps où le changement climatique n'était pas d'actualité, ne serait-il pas devenu une hérésie, compte tenu des connaissances scientifiques actuelles et des risques que le simple changement climatique fait courir à la population mondiale ?

## Vols de nuit et vieux avions polluants

- Est-ce que le maintien des vols de nuit sans restrictions à Liège, voire même des vols de nuit tout court est-il toujours pertinent ? Liege Airport est au sixième rang européen derrière Francfort, Paris, Londres, Amsterdam et Leipzig. Ces 4 premiers aéroports ont des restrictions pour les vols nocturnes. Cela ne semble donc pas un frein à un développement

du fret aérien ou du cargo. Pourquoi ne pas implémenter certaines restrictions à l'aéroport de Liège ?

- Est-ce que Liege Airport pourrait imposer l'élimination des avions anciens plus polluants ? Si non, pour quelles raisons ?

#### Zone de sortie de piste et sablière

- Si une zone de « sortie de piste » doit être prévue, ne pourrait-elle pas s'implanter avant la sablière ? Et donc effectuer une translation de cette piste de contingence plus vers la route N637 et en gardant son axe actuel. Vu la disponibilité des zones Cubber, il pourrait même être envisagé de modifier le tracé de la route N637 pour libérer de la place pour la piste de contingence. Vu la relative planéité des terrains au voisinage de la route N637, évaluer si une telle modification de l'implantation de la piste n'est pas une solution économiquement rentable vu les immenses déblais à réaliser dans la sablière et le coût de réalisation d'un site biologiquement équivalent et dont le résultat n'est pas 100% garanti. Chiffrer cette alternative qui au niveau technique ne présente quasi aucune difficulté et est réalisable par de nombreuses entreprises de la région.

#### Allongement de la piste de contingence

- Lors de la première réunion d'information préalable réalisée fin 2019 à ce sujet, l'accent avait été mis sur le fait que cet allongement était réalisé en vue de la réfection de la piste principale prévue plus tard. Il fallait, en effet, proposer une piste plus longue afin de pallier la fermeture de la piste principale.

Le désengagement de FedEx (ou son départ définitif) change un peu les choses : l'activité nocturne (principalement liée à FedEx) sera donc drastiquement réduite. Il devient donc maintenant concevable d'effectuer les travaux de nuit et par tronçon, ce qui avait été exclu à l'époque à cause de cette activité de nuit.

De plus, la piste de contingence peut être également utilisée par les gros porteurs avec sa longueur actuelle (2340 m), moyennant quelques restrictions de poids au décollage. C'est en effet ce qui est fait à l'aéroport de Maastricht, où des gros porteurs opèrent tous les jours avec une piste de 2500 m.

Enfin, les aéroports qui ne possèdent qu'une piste (Luxembourg par exemple) font également face à ce problème de réfection de piste et trouvent des alternatives sans piste de contingence disponible (travaux la nuit, délocalisation d'une partie du trafic à Nancy ou Saarbrücken).

L'allongement de la piste est donc facilement évitable.

La présentation du Master Plan 2040 démontre clairement que l'objectif de cet allongement est une augmentation de la capacité aéroportuaire et non une solution de contingence lors des travaux prévus sur la piste principale.

L'espace aérien autour de l'aéroport sera-t-il modifié afin de permettre une gestion optimale de ce trafic supplémentaire ?

Certaines zones militaires interférant avec l'aéroport de Liège seront-elles déplacées ?

Faut-il s'attendre à avoir des modifications de trajectoires dans les sens des décollages (la trajectoire unique limitant la capacité de l'aéroport) ?

## **12. Autres**

Pour le reste et pour tout ce que nous n'avons pas envisagé, mais qui est prévu par les législations, nous demandons que l'EIE soit réalisée en conformité avec la réglementation wallonne, belge et européenne en la matière et que rien de tout ce qui est prévu dans ces législations ne soit omis ou passé sous silence.