

Belgium – Wallonia

Liege Airport: the wings of success

1. PRÉAMBULE

L'aéroport de Liège-Bierset fut construit dans les années 1930 en vue d'y installer la principale base militaire de la Force aérienne belge.

L'activité de transport de passagers s'y développe quelque peu en 1976 avec la création de l'aérogare civile de Liège-Bierset et l'ouverture de la ligne Liège-Gosselies-Londres.

En 1988, suite aux réformes institutionnelles belges, la Flandre et la Wallonie obtiennent la gestion des aéroports qui se trouvent sur leur territoire (seul l'aéroport de Bruxelles-National continue à dépendre de l'Etat fédéral).

Le Gouvernement wallon saisit l'occasion et place les deux aéroports au cœur de sa politique de reconversion économique (la région est alors frappée par le déclin de son tissu industriel).

A cette époque se pose la question suivante : « comment développer les deux principaux aéroports wallons de Liège et de Charleroi sans les mettre en concurrence ? ».

En 1990, la Wallonie décide de développer les deux aéroports de manière différente : Liège doit se concentrer sur le transport de marchandise (fret) et Charleroi sur le transport de passagers.

En 1996, Cargo Airlines (CAL), compagnie israélienne, devient le premier grand opérateur full cargo à s'installer à Liège. La même année, le contrat avec l'intégrateur TNT est signé.

Aujourd'hui, grâce à la mobilisation des autorités wallonnes et à l'utilisation des fonds européens, d'une simple piste de décollage, Charleroi-Gosselies (baptisé « Brussel South Charleroi Airport ») et Liège-Bierset (baptisé « Liege Airport »), se sont développés pour devenir, d'un côté le 3^{ème} meilleur terminal du monde pour les vols passagers à bas prix et de l'autre, le 7^{ème} aéroport cargo d'Europe.

2. URBANISME STRATÉGIQUE

A l'époque de la ratification du plan de secteur de Liège (plan d'affectation du territoire régional à valeur réglementaire) en 1987, l'aéroport est toujours occupé par la base militaire de la Force aérienne belge, alors reconnue base OTAN.

Les terrains liés à l'aéroport étaient donc affectés en « zone de services publics et d'équipements communautaires ». Les terrains voisins étaient majoritairement affectés en « zone agricole ».

Afin de permettre une conversion de l'aéroport en fret cargo et rendre possible l'accueil d'entreprises logistiques (« first line » et « freight forwarders ») sur les terrains adjacents, une **modification du plan de secteur** était nécessaire.

En 2003 et en 2012¹, des modifications ont été entreprises et vue de poursuivre trois objectifs :

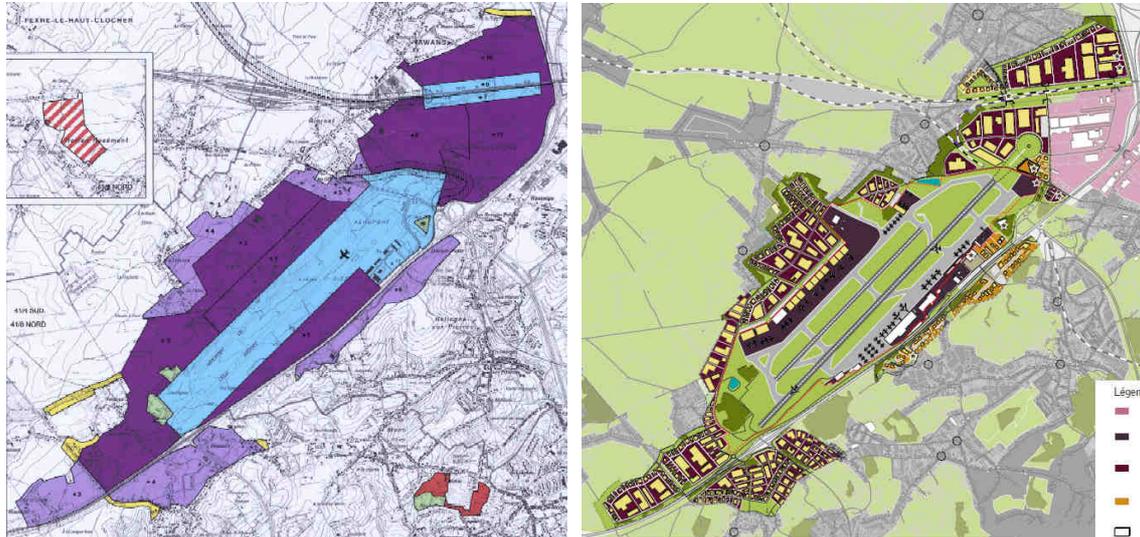
- étendre la zone de services publics et d'équipements communautaires en vue d'agrandir l'aéroport (allongement des pistes, divers infrastructures techniques et bâtiments, ...)
- inscrire des zones d'activité économique autour de l'aéroport pour favoriser l'accueil d'entreprises logistiques en lien avec l'aéroport ;
- gérer les zones d'habitat proches de l'aéroport où les nuisances sonores sont ou seront trop importantes.

Suite à l'inscription de nouvelles zones d'activité économique, la Société wallonne des aéroports (SOWAER) en charge de la gestion des infrastructures aéroportuaires de Wallonie, a fait réaliser par

¹ Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège en vue du développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée – 06/02/2003 et 01/03/2012.

des urbanistes internationaux un masterplan² de l'aménagement à court, moyen et long termes de ces zones économiques.

L'objectif principal était de « réaliser un **schéma directeur de développement des zones économiques entourant la plate-forme aéroportuaire** à court, moyen et long terme. Ce schéma directeur a pour but de définir les types d'activités envisageables et le degré de proximité de chaque activité par rapport à l'aéroport et à sa plateforme, que ce soit dans le domaine de la logistique ou du passager. »



Plan de secteur et schéma directeur (masterplan)

Cette analyse et proposition d'aménagement territorial a permis à la SOWAER d'affirmer un principe d'implantation d'entreprises, de connexions viaires à réaliser et un phasage de mise en œuvre réelle de ces 466 hectares.

Enfin, les **études et procédures nécessaires à la mise en œuvre** de chacune des sous-zones identifiées dans le Schéma directeur, ont pu être commandées à divers bureaux d'étude, indépendamment les unes des autres.

Pour la mise en œuvre des zones d'activités économiques au Nord de l'aéroport (120 ha), les étapes suivantes ont été mises en place.

Tout d'abord, la réalisation d'un **avant-projet technique** portant sur la zone de 120 ha afin de valider la position des ouvrages et le dimensionnement des infrastructures communes à cette zone (bassins d'orage, égouttage, zones tampon, nivellement, ...). Cette étape a notamment nécessité la visite d'autres aéroports fret européens et la rencontre d'opérateurs liés aux activités de fret aérien.

Ensuite des dossiers de **demande de subsidiation** des travaux ont été introduits auprès des autorités régionales sur base de l'avant-projet. Le but étant de permettre aux autorités régionales de budgétiser la mise en œuvre des zones à moyen et long termes et d'éviter un arrêt inopiné du projet par manque de moyens financiers.

Parallèlement, un **plan d'expropriation** des biens fonciers et immobiliers a été dressé. Ce plan permet d'une part à l'autorité publique d'inclure les coûts d'acquisition de ces biens et d'autre part, d'anticiper ces acquisitions en entamant une négociation avec les propriétaires suffisamment en amont du démarrage du chantier.

Les demandes d'autorisation ont été introduites auprès des autorités compétentes : demandes de **permis d'urbanisme**, demandes de création de nouvelles voiries publiques, ...

Enfin, lorsque les acquisitions nécessaires ont été réalisées et les entreprises désignées (par marché public avec publication européenne), les travaux de viabilisation ont pu commencer.

La commercialisation peut alors commencer et les premières entreprises peuvent construire leurs bâtiments et s'y installer, créant ainsi de nouveaux emplois.

² Schéma de développement autour de Liège Airport. IDEA CONSULT, BURO 5 et al. 2011.



Illustrations 3D : zones d'activités économiques Nord et Sud

3. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement durable a été intégré par le Gouvernement wallon dès les premiers pas de la politique de développement des aéroports régionaux et a ensuite été intégré de différentes manières dans l'ensemble des phases du processus jusqu'à la mise en œuvre concrète des projets de développement.

Dès le départ, le Gouvernement a souhaité minimiser les impacts des aéroports sur les riverains et les zones d'habitat survolées lors des trajectoires de décollage et d'atterrissage.

Pour ce faire, la Région wallonne a défini un **plan d'exposition au bruit (PEB)**³ destiné à objectiver l'impact sonore des activités aéroportuaires auprès des riverains. Ce plan a défini 4 zones distinctes au sein desquelles différentes actions ont été et sont encore menées aujourd'hui : dans les zones A' et B', les plus proches de l'aéroport, plusieurs solutions ont été envisagées allant de l'insonorisation des habitations à leur rachat par les pouvoirs publics ; dans les zones C' et D', des aides à l'insonorisation des habitations sont d'application. Aujourd'hui les mesures prises dans ce cadre concernent plus de 11 000 immeubles autour de l'aéroport de Liège.

Parallèlement, des **sonomètres permanents fixes et mobiles** ont été installés dans les zones d'habitat proches et permettent de vérifier que les niveaux sonores réels correspondent à la norme. Les données recueillies sont intégrées dans un logiciel de gestion « DIAPASON » permettant d'améliorer les procédures aéronautiques et d'informer les autorités locales et les riverains.

Pour faciliter l'**accès à l'information**, des guichets uniques traitant tous les aspects du programme d'indemnisation des riverains et permettant à ceux-ci de trouver réponses et accompagnement ont été installés dans les aéroports.

Le programme d'environnement de la Région wallonne est aujourd'hui considéré comme l'un des plus complets en Europe et les autorités sont régulièrement consultées par leurs homologues européens pour les aider à solutionner des problèmes similaires.

Afin de garantir le maintien d'espaces verts et de zones naturelles entre les zones d'habitat et les zones d'activité économique, le plan de secteur impose la réalisation de **zones tampon d'une largeur de 50 mètres** plantées d'une bande boisée (au moins 5 rangs) et de pré-fleuri et accueillant un merlon paysager d'une hauteur de 4 mètres surmonté d'un écran antibruit de 2 m de haut (la palette végétale est composée d'arbres et arbustes ligneux, indigènes, sans fructification à baies pour minimiser l'attraction des oiseaux et donc le péril aviaire).



Illustration des zones tampon

Des relevés écologiques sont également réalisés préalablement aux travaux afin de vérifier leur impact sur les **espèces et habitats protégés**. Lorsqu'une infrastructure impacte une espèce ou un

³ Ce plan PEB a servi de base pour identifier les zones du plan de secteur qui ont été modifiées en 2003 (voir point 2).

habitat et qu'elle ne peut être déplacée, des mesures d'accompagnement et de compensation sont mises en place conformément à la Loi de conservation de la nature. Un **Plan de développement de la nature** portant sur l'ensemble des terrains autour de l'aéroport de Liège est également envisagé.

Une attention particulière a été portée sur la **gestion des eaux**. Les zones d'activités économiques étant proches d'importantes galeries de captage souterrain d'eau de distribution publique, des aménagements visant à empêcher toute infiltration d'eaux polluées ont été mis en place et imposés aux entreprises : aucune infiltration des eaux de ruissellement issues des zones de voirie et de manœuvre, contrôle strict de la qualité de toutes les terres d'apport nécessaires aux nivellements, systèmes d'épuration individuelle des eaux usées industrielles et domestiques, bassins d'orage pouvant être fermés lors de pollution accidentelle, ... Afin d'éviter toute inondation, plusieurs bassins d'orage sont installés dans les zones économiques.

Les zones d'activité économique se localisant en partie sur d'anciens terrains de la Force armée belge (bâtiments de maintenance d'avions et d'hélicoptères, groupes électrogènes, station de pétrole, pipeline, ...), des investigations en matière de **pollution des sols** ont été réalisées et des dépollutions ont été et seront encore menées. Au besoin, les travaux à réaliser sont phasés dans le temps.

Une **charte urbanistique, énergétique et environnementale** est soumise à toutes les entreprises s'installant autour de l'aéroport. Outre les aspects purement architecturaux et réglementaires, la charte impose une certaine compacité du bâti et une densification de la zone, la valorisation des eaux pluviales de toiture, l'épuration des eaux industrielles, ... Elle incite également à l'installation de systèmes de production d'énergie renouvelable.

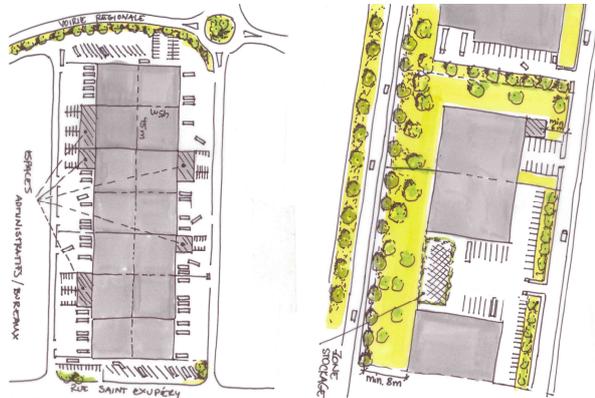


Schéma d'implantation de la charte

Concernant la participation, plusieurs **consultations publiques** ont lieu durant les différentes étapes du projet (voir point 2). En termes de **gouvernance**, une importante **concertation** entre les autorités publiques locales et régionales a été mise en place. Cette concertation permet de trouver des solutions novatrices et consensuelles malgré les intérêts et objectifs divergents (exemple : réduction du péril aviaire par la suppression des plans d'eau attractifs pour les volatiles vs maintien des habitats et espèces protégées dont des plans d'eau).

A terme, la mise en œuvre des 466 hectares bruts de zones d'activité économique devrait permettre de créer près de **11 000 emplois directs et indirects** dépendant des activités liées à l'aéroport.

Enfin, il est important de souligner la volonté du Gouvernement de connecter l'aéroport de Liège au **réseau européen de fret ferroviaire à grande vitesse** (EURO CAREX). Outre le report modal du fret aérien actuellement transporté par camions sur des trains à grande vitesse, ce projet permettra d'augmenter la zone de chalandise de l'aéroport.