



Comité Liège Air Propre
(CLAP)

Dossier de presse.

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

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

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

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

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

Connaissez-vous l'existence du CLAP ?

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

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

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

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

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

Le développement aéroportuaire, un enjeu de santé publique.

Les pollutions aériennes, une réalité incontestable passée sous silence jusqu'ici.

Parmi les nombreuses nuisances générées par l'activité de Liège-Airport, insistons sur la production abondante de microparticules et de gaz à effet de serre. Ces microparticules mieux connues du grand public sous le nom de « particules fines » ou PM sont de taille très petite (< 10 µm pour les PM10) et les plus dangereuses sont même inférieures à 2,5 µm (PM2.5) (1 µm = 1 millionième de mètre ou 1 millième de millimètre). Ces microparticules sont émises en très grand nombre par le charroi routier, les camions et les aéronefs, principalement :

- Lors des démarrages et surtout pendant les phases d'accélération/décélération.
- Mais aussi lorsque l'avion roule au sol : savez-vous qu'en moyenne 4 % de son réservoir sont consommés sur le Taxi-Way pour se rendre de son parking au début de piste ? Les riverains directs de l'aéroport constatent d'ailleurs, trop fréquemment, une odeur de kérosène imbrulé, odeur qui n'est cependant que la preuve de la présence des autres polluants dans l'air qu'on leur fait respirer
- Et encore, certains avions sont incapables d'atterrir à pleine charge. S'ils ont décollés avec les réservoirs pleins et que suite à un problème technique ils doivent vite revenir au sol, ils n'ont d'autre choix que de s'alléger en vidant une partie de leurs réservoirs ! Dans ce cas, plusieurs centaines, voire plusieurs milliers de litres sont déversés dans la nature. Les Boeing 747, sont presque tous équipés de ce système de délestage de carburant (fuel damping en anglais).

Ces microparticules sont aussi appelées suies lorsqu'il s'agit de résidus de la combustion des carburants fossiles, et plus particulièrement du diesel et du kérosène, deux hydrocarbures issus du pétrole. Quelle que soit la technologie du moteur, diesel classique pour les camions, ou turbine à réaction pour les avions, pour délivrer une grande puissance le moteur ne peut pas être alimenté par un mélange pauvre et alors une quantité croissante de résidus imbrûlés est expulsée dans l'environnement.

Notons que les moteurs d'avions ne peuvent être équipés de filtres à particules ou de pots catalytiques, et ce malgré les efforts et avancées technologiques des motoristes. Les nouveaux moteurs, certes plus propres, n'équiperont que les nouveaux avions. On parle cependant en décennies avant que les modèles anciens, plus polluants, soient retirés du service !

En plus des suies, la combustion des hydrocarbures produit aussi :

- des NOx (oxydes d'azote), toxiques ;
- des COV (composés organiques volatiles) dont les benzènes ainsi que les hydrocarbures aromatiques polycycliques HAP, classés soit cancérigènes, soit mutagènes, soit très nocifs ;
- du CO (monoxyde de carbone), toxique ;

- des SO_x (oxydes de soufre) dont le dioxyde de soufre SO₂ responsable des pluies acides ;
- du CO₂ (dioxyde de carbone ou gaz carbonique) et de la vapeur d'eau.

Le CO₂ et la vapeur d'eau sont des gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique.

Les effets de l'aviation sur le réchauffement climatique sont de loin supérieurs à ses seules émissions de CO₂.

Les NO_x, les COV et les résidus d'hydrocarbures réagissent avec la lumière pour produire de l'ozone troposphérique – la troposphère est la couche d'air comprise entre le sol et ± 12.500 m d'altitude – c'est-à-dire, en pratique, dans tout l'air respirable qui nous entoure !

L'activité de l'aéroport augmente de manière significative, les gaz à effet de serre, la concentration des microparticules dans l'air et contribue à la formation de SMOG sur Liège.

Si la dilution de ces microparticules dans l'air est possible, leurs retombées sont inéluctables !

Ces microparticules se retrouvent sur nos champs, nos cultures, dans nos nappes phréatiques.

De nombreux riverains se plaignent d'avoir des résidus gras noir sur leurs toitures, leurs Velux, leurs panneaux photovoltaïques, leurs jardins et potagers mais aussi d'avoir la surface de leurs étangs ou de leurs pièces d'eau irisée par les résidus d'hydrocarbures. Des fermiers déplorent le même phénomène à la surface des grands bacs servant d'abreuvoirs à leur bétail.

En hiver, de nombreux avions doivent être dégelés ou déglacés pour permettre le bon fonctionnement des instruments. Pour cela, des tonnes de glycol antigel sont aspergés à la lance sur les avions. Tout ce glycol se retrouve sur le tarmac. Les projections peuvent aussi être entraînées par les vents à plus de 200 m sur les surfaces herbeuses. A l'heure actuelle, nous ne savons pas si les eaux de ruissellement chargées en glycol sont dûment recueillies et traitées dans une station d'épuration. On peut en effet se poser la question car du glycol en grande quantité se retrouve dans les eaux du Geer au-delà de Waremme.

Enfin, mentionnons les autres polluants engendrés par l'activité de transport autour de l'aéroport : Le bruit, les vibrations, la pollution de l'air, l'usure des pneumatiques, l'usure du revêtement routier et les poussières des plaquettes de freins.

Impacts sur la santé des personnes.

Pour l'Organisation Mondiale de la Santé, et nous la citons : **«La pollution de l'air est le principal risque environnemental pour la santé dans le monde».**

La seule pollution de l'air extérieur, toujours selon l'O.M.S., génère discrètement **4.200.000 décès annuellement**, soit 350.000 décès chaque mois, et ce, même en faisant abstraction de l'air intérieur – lieu de travail ou domicile, pouvant être contaminé par le radon, les perturbateurs endocriniens, les toxines tabagiques, l'amiante, les solvants,... Nous nous permettrons la relation avec le gros million de morts imputable à la très médiatisée pandémie de COVID-19, de décembre 2019 à octobre 2020, soit trois fois moins.

La combustion des hydrocarbures produit des microparticules ou matières particulaires – les PM. La toxicité des PM dépend de leur composition et de leur taille. A partir d'un calibre inférieur à 10 millièmes de millimètre - les PM 10 donc - elles pénètrent les voies respiratoires inférieures jusque l'arbre bronchique. Les particules inférieures à 2,5 millièmes de millimètre - les PM 2.5 - atteignent les sacs alvéolaires et passent dans le sang vers les organes, au départ des alvéoles.

Des pneumologues et allergologues observent un effet direct de ces microparticules sur les pathologies de type asthmatique et bronchique comme pour les pathologies liées au tabagisme.

Cette pollution chimique par microparticules impacte la santé des populations riveraines et survolées, des usagers de l'aéroport mais aussi ... du personnel sur place !

Concrètement que peut-on constater ?

Les **benzènes** sont tous **cancérogènes** et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont ultra-nocifs.

Les **NOx** (oxydes d'azote), sur le court terme, irritent les voies respiratoires, ce qui aggrave les affections respiratoires préexistantes chroniques, comme l'asthme. Ils sont mis en cause pour le poids insuffisant du nourrisson et pour le risque majoré de mort subite. Sur le long terme, ils contribuent aux maladies respiratoires ou cardio-vasculaires, surtout l'infarctus myocardique, asthme et allergies pédiatriques, avec atteinte de l'immunité qui touchent de plus en plus les populations adultes à des âges toujours plus avancés.

Ces maladies immunologiques typiques ou immuno-dépendantes comprennent l'asthme avéré invalidant, la bronchite asthmatiforme, les gripes (au sens de refroidissements, pas l'influenza saisonnière), des eczéma, la toux sèche, des infections dans la sphère O.R.L., des éruptions cutanées, une hypersensibilité aux allergènes courants de l'alimentation.

Depuis 2013, il est scientifiquement établi que les **particules en suspension** (ou particules fines PM) sont **cancérogènes** : cancers pulmonaires et vésicaux. On observe également les mêmes affections engageant l'immunité que celles causées par les NOx.

On a démontré que dans les milieux où sont présents les NOx et les PM, l'asthme invalidant s'installe chez 30 % d'enfants supplémentaires par rapport à ceux grandissant dans un milieu dépourvu de ces substances. Ces particules fines contribuent et sont à l'origine de maladies respiratoires ou cardio-vasculaires. De plus, elles portent atteinte à la croissance neurologique pédiatrique et peuvent favoriser l'apparition de diabète.

Dès que la concentration d'**ozone** dépasse 180 microgrammes par mètre-cube lors des pics estivaux, en fonction de la sensibilité individuelle et en fonction du degré d'activité physique, donc de la ventilation des bronches, on constate :

- une diminution des fonctions physiologiques respiratoires jusqu'à 30 %
- l'aggravation des symptômes chez les personnes souffrant de maladies respiratoires chroniques, surtout pédiatriques
- irritations ophtalmiques et oto-rhino-laryngologiques
- toux, asthme, douleur thoracique, malaise, étouffement, migraines, nausées, vertiges

Le **dioxyde de soufre** (SO₂) irrite les voies respiratoires dont les symptômes sont la toux, l'inconfort respiratoire et l'asthme.

Pour information, l'Agence Wallonne pour l'Air et le Climat (AwAC) ainsi que l'Université de Mons modélisent les retombées des polluants atmosphériques dangereux et les mesurent en µg/m³. Mais pour les polluants les plus dangereux, elles les expriment en picogrammes – c'est-à-dire en millièmes de microgramme – admissibles dans notre environnement quand il s'agit de limiter les effets néfastes sur notre santé.

En conclusion, respirer l'air à proximité d'un aéroport à haute activité multiplie le risque de développer une maladie chronique respiratoire invalidante ou une maladie grave et ce, dès le plus jeune âge.

Conséquences psychologiques.

L'aéroport de Liège, étant le seul aéroport belge à fonctionner la nuit, une partie importante des nuisances consiste en une pollution sonore. Celles-ci induisent **des troubles du sommeil** que certains Liégeois subissent déjà maintenant, mais beaucoup plus de personnes à l'avenir : insomnies avec sommeil dérégulé (endormissement perturbé et réveil prématuré), sommeil insuffisamment réparateur (bruit parasitant les différentes phases). Le sommeil diurne compensatoire peut enclencher un cercle vicieux.

Joséphine (Loncin, Ans) :

« Je ne sais jamais dans quel état je vais me réveiller. J'ai l'impression que l'avion traverse ma chambre. Impossible de laisser les fenêtres ouvertes et depuis peu il m'est impossible de dormir même avec les boules Quies car elles me font mal aux oreilles. Je souffre de fatigue chronique et de modification de l'humeur. Je constate aussi une baisse de motivation, de ma capacité de concentration et de mémorisation ».

- 1) **Catégorie accident.** La somnolence induit des risques d'accidents de travail, de roulage ou d'autres catégories d'accident avec des conséquences/invalidités plus ou moins dommageables ou plus ou moins permanentes sur la santé, les périodes d'incapacité de travail, les pertes d'emplois...
- 2) **Souffrances personnelles.** Chaque être humain a besoin quotidiennement de suffisamment de « sommeil réparateur ».

De nombreuses études montrent les conséquences diverses et importantes sur le comportement d'une personne privée de sommeil réparateur :

- tout d'abord, mauvaise humeur, impatience, difficulté de concentration, troubles cognitifs ;
- mais aussi, impact sur le bien-être, motivation altérée, perte de vitalité, dégoût de la vie pouvant mener jusqu'à la dépression ;
- l'OMS dit même : « *Les troubles du développement et de l'éducation de la petite enfance causés par le bruit peuvent avoir des effets à vie sur les résultats scolaires et la santé.* »

Delphine, 32 ans, (Visé) :

« J'ai 32 ans et je ne pensais pas que ce trafic allait avoir un tel impact sur ma santé psychologique : Depuis le mois d'avril, j'ai l'esprit préoccupé et je vais au lit avec la boule au ventre de ne pas pouvoir avoir une nuit reposante ce qui occasionne du coup une fatigue et un stress permanents pour les journées où je dois malgré tout rester productive au travail. J'ai des angoisses quand j'ouvre l'application "Flight Radar" à me demander combien d'avions vont survoler mon domicile la journée et la nuit ? Etant à la base une personne dynamique et joyeuse, je suis devenue stressée et négative. Je pleure et je pense même à aller consulter un psychologue afin qu'il puisse m'aider à vivre avec les pensées négatives. »

- 3) **Conséquences relationnelles.** Une personne fatiguée, usée, en manque de discernement, de ressources et de moyens va davantage adopter un comportement négligent, irritable, agressif, cela peut générer des conflits, du recours à la violence physique... Tout cela pouvant mener à terme à davantage de tensions professionnelles, familiales ou conjugales.

- 4) **Conséquences sur la santé et les maladies psychosomatiques.** Le citoyen reçoit des messages contradictoires. En effet, d'une part, le citoyen reçoit quotidiennement des messages l'invitant à prendre ses responsabilités en réduisant rapidement son impact sur la planète (lié aux changements climatiques qui ne sont plus à démontrer) et d'autre part, les décisions gouvernementales se prennent dans le sens contraire ! Le citoyen se retrouve face à une situation de non-sens, d'incohérence, d'incongruence, d'impuissance et donc de dissonance cognitive qui peut induire angoisse, stress et anxiété.

Xavier (Faimés) :

« Je ressens un grand sentiment d'impuissance face au fait que certains veulent faire rentrer du pognon au détriment de milliers de foyers... ça couplé au fait que nos maisons ne valent plus un clou ! »

Cet état physique induit dès lors un taux anormal de cortisol (communément appelée hormone de stress) avec les nombreuses conséquences préjudiciables de ce stress sur la santé dont les maladies psychosomatiques contribuant à hypertension artérielle, morbidité cardio-vasculaire, diabète, surpoids, obésité, asthénie (faiblesse musculaire), retard de croissance chez l'enfant, hyperacidité gastrique et ulcère gastro-duodéal, œsophagite de reflux... La liste est non exhaustive malheureusement.

Christine, 59 ans et Tony, 70 ans (Fontaine – Horion-Hozémont) :

« Nous prenons des somnifères pour dormir. Nous souffrons de tensions musculaires, de nervosité, d'intolérance au bruit en général. Nous sommes fatigués et vite énervés, incompris vis à vis de personnes qui ne sont pas concernées par le bruit et prônent l'emploi. Nous ne savons plus faire de projets de rénovation dans notre maison vu que l'on ne sait pas si on restera,... Cela fait 28 ans que nous habitons ici, mais on ne nous a jamais dit que c'était pour installer cette saloperie d'aéroport nocturne. On est vraiment pris pire que du bétail ! »

- 5) **Médications.** Le citoyen aura recours à des médications traitant le mal-être initié par son insomnie et son stress. Cette pharmacopée a évidemment un coût considérable à l'échelle tant individuelle que collective. Le stress étant devenu, à l'instar du mal de dos, un fléau atteignant toutes les strates et tous les âges de la société. Nous nous limiterons ici aux traitements courants des conséquences neuropsychologiques d'un sommeil problématique :

- 1° **sédatifs et anxiolytiques (calmants, tranquillisants).** Effets secondaires indésirables pouvant se cumuler : sédation exagérée / somnolence / troubles de la mémoire et de la concentration / inaptitude à la conduite d'un véhicule / confusion / accoutumance – tolérance / dépendance / ...
- 2° **hypnotiques ou inducteurs du sommeil (courte durée d'action).** Effets secondaires strictement identiques aux 1° ci-dessus, auxquels s'ajoutent : somnambulisme, amnésie, hallucinations.
- 3° **antidépresseurs.** Les effets indésirables partagés par les différentes classes de ces médicaments sont : fréquents troubles sexuels, tremblements, sudation excessive, symptomatologie associée au sevrage – même non brutal – à savoir agitation paradoxale, agressivité, tendance suicidaire.

Témoignages de riverains.

« Depuis janvier 2020, le trafic est dense, il y a beaucoup d'avions en journée et durant la nuit. Ces derniers volent beaucoup plus bas que d'habitude et donc provoquent beaucoup plus de nuisances sonores. Quand j'ai un interlocuteur sur ma terrasse, nous attendons le passage de l'avion pour discuter ou nous devons fortement hausser le ton pour s'entendre. » *Lionel, 31 ans, Borlez*

« Nous subissons le bruit des avions la nuit et cela a nettement empiré ces douze derniers mois. Nous craignons également que la pollution ait suivi la même trajectoire (...). » *Marie, 69 ans, Hognoul*

« Le moment le plus pénible c'est la nuit à des heures souvent irrégulières que ce soit au décollage ou à l'atterrissage. Et ce malgré le changement des châssis il y a 12 ans. J'envisage de transférer ma chambre en façade arrière. » *Carlo, Flémalle*

« Certaines nuits, nous avons l'impression d'avoir une autoroute au-dessus de la tête, je prends des médicaments pour dormir mais je suis debout à 4h du matin grand maximum, pourtant nous avons été mis en zone D' il y a 14 ans. Avec l'allongement de la piste et l'arrivée d'Alibaba, je ne sais franchement pas si je saurai encore fermer l'œil. (...) » *Graciella, 63 ans, Verlaine*

« 40 ans que nous habitons Alleur et déplorons ces décollages et atterrissages à toutes heures du jours et SURTOUT de la nuit de gros avions très bruyants. Priver les citoyens de leur sommeil relève de la torture ! Meubles de jardin couverts de particules noires !!!! » *Brigitte et André, 58 et 65 ans, Alleur*

« J'ai acheté et fait construire ma maison à Faimés pour fuir St-Georges. Quelques années plus tard, le même cauchemar recommence. (...) bien que hors zone, nous en ressentons tous les impacts (...). Cet aéroport se permet tout et semble ne devoir rien respecter pour permettre à une minorité (souvent hors de nos frontières) de s'enrichir aux dépens des citoyens qui eux souffrent. » *Christophe, 38 ans, Faimés*

« Les décisions sont dans les mains de mandataires politiques qui ont des échéances très courtes. Il est certainement plus accrocheur de présenter des projets du type « on va créer des emplois », même si c'est pour très peu de temps. Mais tout ceci va à l'encontre du bon sens en matière sociale et climatique. » *Anne-Sophie, 42 ans, Donceel*

« J'ai constaté une augmentation des vols, surtout de nuit et parfois, toutes les 3 ou 4 minutes. Les avions concernés sont beaucoup plus bruyants et volent très bas. Réveillé très régulièrement, je me lève fatigué et ai l'impression d'avoir mal dormi. J'ai appris que la zone où j'habite n'est pas reprise dans les zones «aménageables» car situées de l'autre côté de la Meuse, alors qu'il est évident que les trajectoires de vol ont bien changé. Je crains de plus en plus l'augmentation des vols lorsqu' Alibaba devrait être installé. Les explications reçues jusqu'à présent ne sont en aucun cas satisfaisantes, elles servent à étouffer le problème. » *Georges, Cheratte-Hauteurs*

« Je ne comprends pas pourquoi nos élus locaux ne nous défendent pas face à toutes ces nuisances grandissantes ! » *Pierre, 34 ans, Fexhe-le-Haut-Clocher*

« Je suis concernée par ces nuisances surtout la nuit je dois fermer mes fenêtres pour pouvoir dormir. Cela a pris beaucoup d'ampleur depuis quelques années. » *Martine, 56 ans, Juprelle*

« A force d'envoyer des plaintes à la Sowaer pour recevoir des réponses qui n'en sont pas, j'ai hélas compris que seule l'action en justice était le moyen de se faire entendre. » *Sophie, 47 ans, Donceel*

« J'habite Loncin depuis 13 ans et je n'ai jamais été autant dérangée par les vols de nuit que depuis environ 1 an (et plus encore depuis le déconfinement). Volent-ils plus bas ? Les moteurs sont-ils plus bruyants ? En tout cas, je crains pour mon potager et pour la santé de mes enfants (...). Je ne sais pas si cela est lié mais chaque avion qui passe me ramène à ces tracas. Nous pensons fortement à déménager (...) » *Mélodie, 37 ans, Ans*

« Depuis 2017 le trafic aérien ne cesse d'accroître (...) ! Le bruit est tellement fort que nous cumulons les nuits blanches malgré les fenêtres fermées et le triple vitrage. On est bien loin des quelques avions par ci par là des années antérieures. » *Julie, 28 ans, Juprelle*

« L'augmentation du trafic aérien des gros porteurs génère beaucoup de bruit. Mais que se cache-t-il derrière ces bruits ?... Des retombées de pollution sur toutes les surfaces survolées. Le kérosène retombe silencieusement sur les espaces agricoles comme sur les jardins privés. Devons-nous cultiver nos légumes, nos céréales dans une serre pour manger sainement ? » *Anne, 60 ans, Faimés*

« J'ai travaillé toute ma vie pour me payer ma maison. Que vaut-elle encore maintenant ? Que vais-je laisser à mes enfants et mes petits-enfants ? » *Roza, 81 ans, Awans*

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

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

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

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

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

et plus précisément,

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

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

- 10) Tolérer que Liège-Airport mette près de 7 ans à établir sa station de mesure de la qualité de l'air affecté par l'activité de l'aéroport, en violation de ses conditions d'exploitation ;
- 11) Tolérer ensuite que l'implantation de cette station de mesure soit seulement représentative de la qualité du fond de l'air (comme le définit la Loi) et non de la pollution que subissent les riverains proches (les habitants de la grande agglomération liégeoise font aussi partie des riverains car les vents dominants poussent dans la cuvette liégeoise les polluants émis sur le plateau de l'aéroport) ;
- 12) Violent la loi qui lui impose de contrôler, forcément correctement, la pollution subie par sa population et d'évaluer les conséquences sur la santé de celle-ci ;
- 13) Tolérer que les rapports établis sur base de l'implantation illégale de la station de mesures et qui sont donc représentatifs de la qualité de l'air frais, soient utilisés pour dire que tout va bien à Liège-Airport ;
- 14) Tolérer que ces rapports servent à l'appui de nouvelles demandes de permis sans aucune critique au sujet de ce que ces rapports représentent dans la réalité ;
- 15) Tolérer que ces rapports trompeurs, soient en plus utilisés pour informer la population (lors d'enquêtes publiques ou bien repris dans des EIE - informer ou tromper ?) ;
- 16) Tolérer que les EIE, qu'elle considère comme représentatives d'une information adéquate de la population, omettent des incidences essentielles, évidentes pour le quidam, et de surcroît, prévues par la Législation (nous parlons ici des émissions de polluants dans l'air liées au nombre de mouvements d'avions, et donc aussi à la quantité de kérosène délivrée, des incidences d'un attentat ou d'accidents majeurs, visant par exemple le parc pétrolier situé en bordure de piste, ou de la chute d'un avion type Heavy sur ce même parc pétrolier ou sur la centrale nucléaire de Tihange) ;
- 17) Tarder à rendre effective le contrôle du bruit en ne fixant la localisation des sonomètres qu'en 2018 ;
- 18) Et donc, tarder à mettre en application son inefficace arrêté-sanction contre le bruit (outre le montant ridicule des amendes, chaque ligne de cette législation constitue une entrave à la constatation et à la répression des infractions. Ces entraves n'ont jamais été vues dans d'autres législations et ne se justifient en rien techniquement, juridiquement ou constitutionnellement parlant) ;
- 19) Dans le cadre récent des lancements du logiciel Diapason, de l'application Aerovision, du site Wallonair.be (qualité de l'air en Wallonie), de ne toujours pas délivrer aux citoyens une information complète ou sous une forme exploitable ;
- 20) Tarder à actualiser ses plans de zones de bruit en adéquation avec l'emballement de l'activité aéroportuaire depuis 2015 ;
- 21) Continuer à, ou laisser des entités dans lesquelles elle a au minimum un pouvoir de contrôle, signer des contrats sans tenir compte de l'obligation qu'elle a, ou que ces entités ont, de réaliser une EIE avant de pouvoir prendre de tels engagements ;

22) Continuer à accepter des dossiers saucissonnés alors que sa propre législation ne le permet plus et que les directives européennes ne l'ont jamais autorisé.

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

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

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

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

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

Le Comité Liège Air Propre

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

Rue Vieille Ruelle 3, 4357 DONCEEL

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

BE51 0689 3843 9762