

Grâce-Hollogne, le 13 octobre 2022

Un recours pour sauver 5.000 emplois et en créer 9.000 de plus!

1. Introduction

Liege Airport vit une success story depuis quelques années avec notamment :

- Doublement des volumes de cargo sur les 5 dernières années
- 10.000 emplois directs et indirects tel que confirmé par l'ULG
- 1.410.000 tonnes de fret aérien en 2021

Les ambitions de l'aéroport ont été reprises dans un Business Plan 2020-2040 avalisé à l'unanimité par son conseil d'administration en décembre 2020 et les représentants de nos actionnaires (RW, ADP et NEB) :

- 2.450.000 tonnes en 2040
- Un master plan avec des investissements de plus de 600 millions sur 20 ans
- Croissance très significative de l'emploi

C'est dans ce cadre que nos équipes ont lancé la procédure de renouvellement du permis d'environnement il y a près de 2 ans.

Nous étions confiants quant aux contours du nouveau permis à divers égards :

1) Soutien inconditionnel de la Région Wallonne depuis plus de 20 ans. Le Gouvernement wallon a jusqu'à présent toujours soutenu ses deux aéroports, Liège et Charleroi. Ce soutien, associé et conditionné également au respect d'un cadre environnemental strict, a été reflété dans de nombreux décrets. Les deux aéroports sont considérés comme des fleurons et vantés dans toutes les missions économiques à l'étranger.

Ce soutien est reflété par ailleurs dans la « *Déclaration de politique régionale 2019-2024* » :

« Les aéroports wallons constituent des viviers d'emploi importants et des pôles de développement majeurs dans la dynamique d'amplification de l'économie wallonne que le Gouvernement entend soutenir. Il agira de manière à concilier développement économique et création de nombreux emplois dans et autour des aéroports avec les objectifs de protection de l'environnement, de la santé publique et de la qualité de vie des habitants. »

Le Gouvernement a financé depuis 20 ans une politique environnementale volontariste et de loin parmi les plus ambitieuses et abouties en Europe. Des montants supérieurs à 400 millions d'euros ont été investis afin de racheter des habitations ou les insonoriser selon le principe "1 euro dans les infrastructures et 1 euro dans l'environnement".

2) Approbation en décembre 2020 par le Conseil d'administration de Liege Airport, comprenant les représentants de la Région wallonne actionnaire, d'un plan de développement ambitieux (Master Plan et Business Plan 2020-2040).

Il est important de noter que les développements ainsi envisagés sur l'aéroport et les nouvelles infrastructures valorisent les terrains dédiés par la Région Wallonne

et sont planifiés en totale adéquation avec le plan de secteur. Il ne s'agit pas d'extensions proprement dites ou de construction sur des terrains agricoles. De même, le plan approuvé s'inscrit dans le Plan de Développement à Long Terme (inséré dans la loi du 18/07/1973 sur le bruit par un décret wallon du 29/04/2004) balisant le développement maximum de l'aéroport dans le cadre des politiques environnementales prévoyant un maximum de 175.000 mouvements d'avion (vols) à comparer à près de 40.000 en 2021.

3) Lancement par la Direction de l'aéroport de Liege Airport d'un master plan environnement ambitieux et volontariste reposant sur 6 piliers : réduire les gaz à effet de serre, veiller à la qualité de l'eau et des sols, améliorer la mobilité, s'assurer de la qualité de l'air, réduire les nuisances sonores, protéger la biodiversité sur le site. Des mesures concrètes sont déjà en place, comme l'introduction proactive au 01/01/2023 d'un nouveau mécanisme de redevances d'atterrissage afin d'inciter financièrement les compagnies aériennes à effectuer des vols de jour avec des aéronefs affichant de bonnes performances acoustiques.

4) Enfin, contacts réguliers et constructifs avec l'administration wallonne et les fonctionnaires technique et délégué dans le cadre de l'instruction du dossier de renouvellement de permis.

Liege Airport a obtenu fin août dernier son nouveau permis d'environnement, pour une durée de 20 ans¹. C'est une bonne nouvelle !

Les matières environnementales sont complexes et les conditions d'exploitation du permis, en ce compris les obligations et impositions environnementales, sont reprises dans un document de 245 pages. Nous sommes en accord avec la grande majorité des impositions malgré que certaines seront très pénalisantes pour l'aéroport en matière de ressources et de moyens à mettre en place. Par contre, nous avons un souci majeur avec deux contraintes imposées à notre exploitation.

La mise en œuvre du nouveau permis mènerait à la suppression de nombreux emplois et menacerait le business model de Liege Airport. Par conséquent, Liege Airport a déposé, le 15 septembre 2022, un recours devant le Gouvernement wallon portant sur les dispositions du permis unique du 26 août 2022 édictant des restrictions d'exploitation.

La conférence de presse va couvrir les thèmes suivants :

- Quelles sont les conditions d'exploitation considérées par l'aéroport comme non acceptables et non équilibrées ?
- L'impact du nouveau permis sur les activités de l'aéroport de Liège et de son écosystème
- L'importance du secteur aérien en Région Wallonne
- Les évolutions technologiques dans le secteur aérien et mise en perspective par rapport aux contraintes imposées par le nouveau permis
- Timing des procédures de recours

¹ Ce permis autorise uniquement la continuité de l'activité et régularise le parc à conteneurs. Tout nouvel investissement ou projet, compris ou non dans le Master plan et dont l'EIE et soumis à autorisation administrative, devra faire l'objet d'une demande aux autorités compétentes et pourra, le cas échéant, après évaluation de son impact, se voir appliquer des conditions spéciales complémentaires.

2. L'impact du nouveau permis sur les activités de l'aéroport de Liège et de son écosystème

Quelles sont les conditions d'exploitation qui ne sont ni acceptables ni équilibrées pour l'aéroport ?

Les deux conditions problématiques – ajoutées sans aucune concertation avec l'aéroport ni, à notre sens, sans véritable motivation technique – sont :

- Un maximum 50.000 mouvements d'avion par an (aéronefs de > 34 tonnes ou 19 sièges) ;
- Une réglementation complémentaire en matière de bruit des avions, avec l'introduction d'un indicateur de quantité de bruit des mouvements d'avions pendant la nuit, à savoir la tranche horaire 23h00 à 06h00, et une réduction de 5% par an à partir de 2024. Le nouveau permis a comme conséquence une réduction rapide et progressive des vols de nuit. Une réduction de 80% après 20 ans s'assimile à une fermeture de nuit de l'aéroport.

Pourquoi les vols de nuit sont indispensables à Liege Airport ?

L'ouverture de l'aéroport de Liège 7j/7 et 24h/24 est une condition essentielle de notre succès présent et futur. A titre d'exemple, en 2021, 86% des vols opérés par Fedex étaient des vols de nuit et 30% des vols opérés par les autres compagnies aériennes étaient également des vols de nuit.

Pourquoi ?

- Fedex : cela fait partie intégrante de son business model d'expressiste tout comme ses concurrents UPS et DHL
- Pour certains types de marchandises périssables, ces vols de nuit sont indispensables afin d'atteindre les marchés.
- Des vols sont aussi tenus par des horaires stricts (slots aéroportuaires), avec de facto des arrivées de nuit.
- La flexibilité opérationnelle et commerciale est consubstantielle aux activités de cargo aérien et la ponctualité est beaucoup moins élevée que pour les vols passagers.

Il paraît clair que si une compagnie n'est pas en mesure d'assurer un minimum de vols de nuit dans un aéroport, elle pourrait être amenée à partir dans un autre pour y établir sa nouvelle base.

Par ailleurs, le nouveau permis considère l'année 2023 comme année de référence pour calculer les quotas de bruit la nuit et comme base de référence pour les réduire pendant les 20 années suivantes. Il n'est pas tenable pour un opérateur économique de se voir fixer une contrainte et une limitation inconnue et basée sur une référence future. Cela aboutit, au moment de l'octroi du permis, à une condition impossible à chiffrer et incertaine.

L'aéroport est un gros pourvoyeur d'emploi

Aujourd'hui, l'aéroport génère plus de 10.000 emplois directs et indirects, répartis sur 143 entreprises selon une étude SEGEFA / ULiège publiée en juin 2022 et basée sur les activités de l'année 2020. Outre le grand nombre d'emplois créés par l'écosystème de l'aéroport, il convient de souligner la diversité des fonctions (manutentionnaire, électromécanicien, agent de sûreté, contrôleur aérien, douanier, pilote, ingénieur, avitailleur, pompier,

policier, informaticien...) et le fait que 95% des contrats sont à durée indéterminée, 67% des temps plein et 91% des emplois sont dans le secteur privé. En outre, 80% des travailleurs habitent dans la province de Liège.

De plus, il s'agit pour beaucoup d'emplois créés dans un niveau de qualification dont la Région Wallonne a cruellement besoin dans le cadre de la reconversion rendue nécessaire par la perte de nombreux emplois industriels au cours des dernières années.

Impact du nouveau permis

Les équipes de l'aéroport ont analysé en profondeur les conséquences de ce nouveau permis d'environnement sur les activités commerciales et le volume d'emplois de Liege Airport et de ses partenaires. Nous avons modélisé différents scénarios relatifs à une mise en œuvre du permis et à son impact sur nos activités. Nous avons également vérifié la compatibilité du permis avec le business plan 2020-2040.

La conclusion est sans équivoque : aucun de ces scénarios n'est compatible soit avec les limitations du nouveau permis, soit avec un niveau suffisant d'activité.

Le nouveau permis n'est pas financièrement viable pour Liege Airport et serait désastreux pour l'emploi et dommageable pour ses actionnaires avec :

- une réduction très substantielle de l'activité de fret : une projection de 675.000 tonnes en 2040, soit < 50% aux volumes des années 2021 et 2022 ;
- le départ probable d'entreprises actuellement sur le site, avec pour conséquence la suppression de plus de 5.000 emplois, directs et indirects par rapport à la situation actuelle ;
- le master plan 2020-2040 prévoyait la création de milliers d'emplois mais ce potentiel doit être massivement revu à la baisse avec le permis. Nous estimons la perte de potentiel à 14.000 emplois.
- un avenir financier qui s'assombrit pour Liege Airport avec une perte d'exploitation récurrente dès 2025 et un EBITDA négatif dès 2028;
- une forte perte de l'attractivité commerciale de l'aéroport dans un marché européen très concurrentiel où de surcroît l'aéroport de Liege ne dispose pas de l'opportunité de réduire le risque associé à son activité fret en développant ses activités passager ;
- inquiétude, incertitudes et absence de visibilité chez les clients et les opérateurs économiques basés à l'aéroport ;
- destruction de valeur des zones d'activités économique (ZAE) ;
- il ne peut être écarté d'emblée que la Région puisse un moment, du fait des accords avec certains clients sur l'ouverture H24, être sollicitée dans le cadre d'un préjudice contractuel.

Notre plus gros client, FEDEX (exTNT), est en place depuis 1998 (1.350 emplois directs et 500 emplois chez ASL, son fournisseur de transport aérien). Sa motivation première pour son arrivée à Liège à l'époque était l'ouverture H24 et les garanties formulées à ce propos tant par Liege Airport que par la Région Wallonne². En effet, son business model de fret express est basé sur l'opération de vols pendant la nuit. Selon nous, les contours du nouveau permis ne sont pas compatibles dans un premier temps avec une croissance des

² l'article 4I du master agreement de 1996 signé par la Région indique que cette dernière s'engage, dans le cadre de l'activité de nuit, à ne pas imposer de restrictions plus rigoureuses que celles imposées par l'OACI et l'Union européenne.

activités d'un opérateur de fret express et dans un deuxième temps relativement rapide avec le maintien de ces activités. Si l'aéroport de Liège ne peut plus garantir un volume suffisant d'activités la nuit, les opérateurs, dont les expressistes, vont être forcés à revoir rapidement l'organisation de leurs activités ou à prendre des décisions clairement négatives en termes de volumes d'activités et d'emploi.

Le master plan 2020-2040 de Liege Airport, approuvé en décembre 2020 par son Conseil d'Administration, prévoit 67.000 mouvements à son apogée, 2.450.000 tonnes et aucune limitation des vols de nuit. Les limitations du permis ne sont pas compatibles avec la mise en œuvre de ce master plan.

Le recours porte sur le non-respect d'une approche équilibrée du permis mais aussi sur des motivations techniques

Selon notre analyse juridique, le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif ont adopté des règles spécifiques visant au respect de l'environnement par les activités aéroportuaires (seuils de bruit fixés au §7 de l'article 1^{er} bis de la loi de 1973 et mesures d'accompagnement liées au Plan d'Exposition au Bruit). L'autorité appelée à statuer sur une demande de permis d'environnement portant sur l'exploitation d'un aéroport doit, en respectant la hiérarchie des normes, se conformer à cette option. Les fonctionnaires technique et délégué ne pouvaient donc pas imposer une réduction de bruit en période de nuit.

En imposant une réduction drastique du bruit nocturne et donc des activités de Liege Airport, le nouveau permis porte atteinte à la caractéristique essentielle d'aéroport de fret exploitable 24H/24. L'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne prévoit que : « l'aéroport de Liège-Bierset est un aéroport dont l'exploitation est autorisée 24 heures sur 24 heures. ». Le nouveau permis remet en cause ce principe fixé par le législateur wallon.

Les arguments sont basés sur l'affirmation de l'existence de nuisances sonores et de santé publique, lancée sans avoir analysé les réels impacts en termes de bruit, sans rencontrer le contenu de l'étude d'incidences sur l'environnement et sans tenir compte des normes de bruit et d'accompagnement liées au P.D.L.T. et au P.E.B.

Le nombre maximum de vols annuels a été fixé à 50.000 de manière tout à fait arbitraire, ce qui n'est pas permis par la jurisprudence. Aussi, il est important de rappeler qu'en 2019, 235.000 vols ont été effectués à BRU et 82.000 à CRL.

3. L'importance du secteur aérien en Région Wallonne

Soyons fier de notre industrie aéronautique en Wallonne et veillons à assurer sa compétitivité

La Wallonie a non seulement développé la logistique comme pôle de compétitivité mais compte également des fleurons aéronautiques tels que Safran, Sonaca, Sabena Aerospace, Sabca, Air Belgium, les aéroports de Charleroi et de Liège... La Région wallonne a joué un rôle important et volontariste dans ce succès avec soit un rôle d'actionnaire, soit de banquier et d'accompagnement. Toutes ces sociétés sont également de grandes

pourvoyeuses d'emploi. Ces succès doivent rester une grande fierté pour notre région. Et elle doit continuer à encourager son développement plutôt que de le freiner.

Liege Airport est devenu ces dernières années un acteur mondial : 5^{ème} en Europe devant des villes comme Londres, Milan, Madrid et Bruxelles (700.000 tonnes en 2021) et 20^{ème} plus grand aéroport de fret au monde. C'est très certainement un motif de grande fierté. Et ce, au sein d'un marché extrêmement concurrentiel. 6 aéroports sont en concurrence directe avec Liege Airport et se disputent le « centre logistique » de l'Europe au niveau cargo aérien (FRA, AMS, CDG, CGN, BRU et LUX). Les limites qui nous sont imposées devraient à minima tenir compte de cette réalité et de la connaissance opérationnelle des marchés visés. Il est important que la Région Wallonne permette à tous les acteurs de rester compétitifs dans un monde où la concurrence est féroce.

4. Les évolutions technologiques dans le secteur aérien

Un quota de bruit trop agressif et trop rapide et la non prise en compte des progrès technologiques

L'aviation bashing auquel nous assistons est disproportionné par rapport au poids réel de l'aviation dans le réchauffement climatique (4% selon les rapports du GIEC). Le secteur aéronautique est engagé fortement dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Le secteur aérien bénéficie d'avancées technologiques qui permettent à la fois de réduire la consommation de kérosène et les émissions (Co2 et Nox) et d'améliorer singulièrement les performances acoustiques des aéronefs :

- On considère généralement dans l'industrie un nouveau modèle d'avion tous les 15 à 25 ans et des améliorations de performance de l'ordre de 20% à 30% :
 - o Moteur (amélioration de performance de 15% à 20%) ET
 - o Avionneur (amélioration de performance de 10%) via concepts innovant de fuselage, matériaux composites plus légers, innovation comme les ailettes (winglet) au bout des ailes des avions, ...
- Exemples :
 - o Un B747-400 émet une quantité de bruit moyenne à l'atterrissage et au décollage de 15 points alors que le modèle plus récent, B747-800, n'émet que 7 points avec une charge utile plus élevée.
 - o Les spécifications concernant la certification des nouveaux avions sont devenues de plus en plus exigeantes concernant le niveau de bruit. Les futurs avions devront être 17 DB en dessous de ceux de 2005, soit une réduction de bruit de plus de 50 fois compte tenu de l'échelle logarithmique.
 - o Les moteurs de CFM (Safran & GE) ³:
 - Version « LEAP » depuis 2016 (737 max & A320 neo d'Airbus) : -15% de consommation par rapport au CFM56
 - Version « RISE » (prévue pour 2035) : remplacera le LEAP et -20% de consommation
- Le futur avion fret d'Airbus – l'A350-F prévu pour 2025 – ou le Boeing B777-8F, la dernière évolution du B777 dont la mise en exploitation est prévue pour 2027, figureront parmi les longs courriers cargo les plus performants.

³ CFM International est une coentreprise entre la société américaine General Electric et la société motoriste française Safran Aircraft Engines, anciennement SNECMA2. Le but de cette union est de développer et commercialiser la série de réacteurs d'avions CFM56 et LEAP.

La montée en puissance de l'utilisation des SAF (sustainable aviation fuel) est également prometteuse puisqu'elle sera compatible avec les moteurs existants et neutre en CO₂.

La transition vers des avions cargo moins énergivores et plus silencieux va s'accélérer pour plusieurs raisons :

- la pression environnementale sur les compagnies aériennes ;
- les réglementations européennes (cf. SAF à venir) ;
- l'augmentation prévisible des coûts du carburant ;
- Une résolution de l'OACI de 2017 qui, pour des raisons environnementales, interdit à partir de 2028 la fabrication de nouveaux avions de la génération technologique précédente (« earlier-generation powerplants») (dont les versions cargo A330-200F, 767F and 777F) au profit de la nouvelle génération (dont notamment les versions cargo B777-8F et A350F).

Le plafonnement des vols à 50.000 mouvements par an ne tient pas compte de l'évolution technologique du secteur. Aussi la réduction imposée des vols de nuit (cf. -5% à partir de 2024) se fait à un rythme trop rapide comparé à l'évolution technologique du secteur, à la disposition de nouveaux avions et aux capacités de remplacement de flotte des clients de l'aéroport de Liège.

5. La procédure de recours

La procédure de recours se présente comme suit :

- Dépôt du recours de Liege Airport le 15/09/2022
- Date limite des recours des parties intéressées : 02/10/2022
- 24 recours déposés, dont ceux de plusieurs de nos clients (Fedex, ASL, X-Air Services, Bel Air Cargo et Challenge)
- Instruction du recours par deux fonctionnaires technique et délégué pendant 70 jours et recommandations au Gouvernement wallon (mi-décembre)
- Décision du Gouvernement Wallon dans les 30 jours et au plus tard mi-janvier 2023

6. Conclusions

Suite aux études menées par l'Aéroport de Liège, il est démontré que la mise en œuvre du permis d'environnement impliquerait une réduction très substantielle de l'activité de fret, le départ probable de plusieurs entreprises actives dans l'aéroport et la suppression d'un nombre très important d'emplois directs et indirects. Elle implique donc, concrètement, l'impossibilité de développement, voire l'arrêt rapide – et pas seulement, comme certains le laissent entendre, la réduction progressive des activités de l'aéroport. Dans cette mesure, le permis ne correspond manifestement pas à un compromis adéquat entre les intérêts des riverains et ceux de l'aéroport. Le permis n'assure pas une mise en balance adéquate des intérêts environnementaux et économiques en présence.

Or il est de jurisprudence constante que, quand elle statue sur une demande de permis d'environnement, l'autorité compétente ne doit pas seulement avoir égard au critère de la protection de l'homme ou de l'environnement, mais doit réaliser une balance d'intérêts entre la protection de l'environnement et les intérêts du demandeur de permis.

L'aéroport a donc déposé un recours le 15/09/2022.

Toutefois, Liege Airport ne reste ni sourd au message transmis par le permis ni insensible à l'évolution sociétale mettant davantage en avant les préoccupations environnementales. Notre volonté n'est pas de nous arc-bouter sur notre projet initial, nous voulons rester constructifs, force de propositions et ouverts au dialogue. Nous souhaitons participer à la recherche d'un permis équilibré et contribuer à la formulation de conditions d'exploitation de l'aéroport compatibles avec un équilibre environnemental, social et économique. Ainsi, nous travaillons à élaborer des contre-propositions susceptibles de garantir l'activité et un développement raisonnable de Liege Airport au cours des années à venir, contre-propositions qui sont destinées à être présentées au Gouvernement wallon dans le cadre de la procédure de recours.