

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,  
à Jean-Luc Crucke, Ministre du Budget et des Finances,  
des Aéroports et des Infrastructures sportives, concernant  
**La création d'une troisième piste à Liège Airport**

Monsieur le Ministre,

Depuis plusieurs mois, certains parlent de la création d'une troisième piste au sein de l'aéroport de Liège. Par ailleurs, la question de l'allongement de la piste de contingence revient également régulièrement.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous confirmer que l'aéroport de Liège ne sera pas doté d'une troisième piste? Des projets existent-ils à ce sujet? Qu'en est-il de la piste de contingence?

Enfin, la piste principale et la piste de contingence pourraient-elles accueillir des avions simultanément ou la piste de contingence sera-t-elle uniquement utilisée lorsque la piste principale sera en travaux ou indisponible?

Je vous remercie.

## **Réponse du Ministre Crucke:**

La politique du Gouvernement wallon, par l'intermédiaire de la SOWAER, consiste à faire des aéroports régionaux des pôles de développement économique et de création d'emplois importants pour la Wallonie mais dans un cadre réfléchi tout en préservant la qualité de vie des riverains et les aspects environnementaux.

Actuellement le programme d'investissement de la SOWAER n'intègre nullement la construction d'une 3e piste et je confirme donc qu'aucun projet n'existe. Je confirme en revanche que, à la demande de la société de gestion LIEGE AIRPORT, la SOWAER étudie un projet d'allongement de la piste de contingence.

Cet allongement est programmé par la SOWAER pour plusieurs raisons:

- 1.** La piste principale n'a plus connu de rénovation globale depuis 2005. Or, on estime la durée de vie théorique d'une telle infrastructure à environ 15 ans. Cette durée de vie peut être prolongée légèrement via un suivi rigoureux de l'infrastructure et des réparations ponctuelles, mais une rénovation globale est à prévoir dans les années à venir.
- 2.** Les travaux de rénovation de la piste principale (renouvellement du revêtement en hydrocarboné, qui implique également l'enlèvement et la repose du balisage encastré) nécessitent de disposer d'une vraie contingence afin de limiter au minimum l'impact de ces travaux sur les opérations.
- 3.** La piste secondaire ne permet pas, dans son état actuel, d'être utilisée comme une véritable piste de contingence. Avec une longueur de 2.340 m, elle est trop courte pour servir de réserve en cas de problème sur la piste principale dont la longueur est de 3.690 m.
- 4.** En effet, la piste de contingence dispose actuellement d'un système d'instruments d'aide à l'atterrissage (ILS) de catégorie I dans un seul sens, alors que la piste principale dispose d'ILS de catégorie III dans les deux sens, permettant ainsi l'atterrissage dans les pires conditions de visibilité.
- 5.** Enfin, la configuration actuelle de l'aéroport est telle que, pour accéder au seuil de décollage de la piste principale à partir des postes de stationnement situés au nord, il est nécessaire de croiser préalablement la piste en usage. Cela pose un gros problème de sécurité. Ce problème pourrait être évité en allongeant la piste de contingence qui, utilisée comme voie de circulation, permettrait d'accéder directement au seuil de la piste principale depuis le Nord, sans croiser la piste en activité.

S'agissant donc d'une piste de contingence, je confirme que le type et la fréquence d'utilisation de celle-ci ne seront pas modifiés. Elle restera donc une piste utilisée en cas de non-disponibilité de la piste principale et les deux infrastructures ne pourront dès lors être en activité simultanément.

L'étude des incidences sur l'environnement pour ce projet est en cours. Elle tiendra compte de toutes les remarques émises par les riverains à la suite de la réunion d'information au public qui a eu lieu le 17 décembre 2019.