

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Jean-Luc Crucke, Ministre des Finances, du Budget,
des Aéroports et des Infrastructures sportives, concernant
**Le projet d'augmentation de capacité
de la piste principale à Liège Airport**

Monsieur le Ministre,

Les rapports d'activités 2016, 2017 et 2018 de la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) mentionnaient un projet d'augmentation de capacité de la piste principale. Concrètement, il s'agissait de passer de 27 à 40 mouvements/heure. Par conséquent, cela impliquait une modification des procédures de vol et, d'ailleurs, des trajectoires avec un virage à gauche après un décollage vers Huy ont été testés fin 2018.

Il me revient que ce projet n'apparaît plus dans le rapport d'activités 2019 de la SOWAER. Seule une ligne "*augmentation de la capacité de la piste*" apparaît dans le rapport de gestion, sans toutefois chiffrer cette augmentation.

Monsieur le Ministre, que faut-il en conclure? Ce projet est-il abandonné ou l'on ne souhaite pas (ou plus) en faire la publicité?

Je vous remercie d'avance pour vos éclaircissements.

Réponse du Ministre Crucke:

[Janvier 2021]

Dans un cadre prospectif, la SOWAER se doit d'être attentive aux besoins qui pourraient survenir à long terme, en vue d'assurer les meilleures pratiques, tant d'un point de vue environnemental que de développement de la capacité des plateformes aéroportuaires.

Dans ce cadre, une réflexion spécifique et purement théorique, a été diligentée pour évaluer les possibilités d'amélioration des procédures en vue d'augmenter la capacité de la piste principale de l'aéroport de Liège pour éventuellement la porter de plus ou moins 27 mouvements actuellement à environ 40 mouvements, tout en optimisant l'aspect environnemental.

Un groupe de travail, composé de la SOWAER, de Skeyes et de Liège Airport, s'est donc penché sur la question et il est ressorti de ses travaux que cette augmentation de capacité, s'il s'avérait qu'elle soit un jour nécessaire, nécessiterait de procéder à des modifications de procédures de vols, à la création de nouvelles bretelles d'accès au sud de la piste principale depuis le taxiway alpha, à l'amélioration de la gestion de la plateforme, etc.

Il s'agissait je le rappelle, d'un travail interne purement théorique, sans besoin réel à court ou à moyen terme.

Parallèlement aux travaux de ce groupe de travail, Liège Airport a, en juillet 2019, demandé à la SOWAER de relancer les études détaillées pour l'allongement de la piste de contingence afin de pouvoir servir d'alternative valable à la piste principale en cas de travaux et/ou de pannes, et ce afin d'éviter tout impact commercial négatif sur l'activité des gros porteurs qui résulteraient d'une fermeture de la piste principale.

Avec la montée en puissance des opérations gros porteurs sur l'aéroport et avec l'implantation des hubs d'Air Bridge Cargo et de Cainiao, l'allongement de la piste de contingence semble s'imposer, non seulement en raison d'un manque de redondance pour une partie croissante de la flotte, mais aussi pour des besoins de maintenance et l'impact commercial d'une fermeture de la piste principale sans alternative valable.

Comme ces travaux devaient être soumis à une étude d'incidence, qui devait également couvrir les opérations futures, Liège Airport a souhaité inclure dans cette étude les modifications au système de taxiways afin de pouvoir absorber des flux importants venant notamment de la zone nord (actuelle et future).

L'étude d'allongement de la piste de contingence a débuté dans le courant 2019 et prévoit des aménagements au sol au nord de la piste principale. Ces aménagements de taxiways devront permettre d'organiser une fermeture complète de la piste principale pour notamment des travaux de rénovation sans perturber les opérations et garantiront les opérations et la sécurité des vols en tout temps. Ces nouveaux aménagements viseront donc à améliorer la sécurité et la fiabilité des opérations aéroportuaires. Ils n'auront aucun impact sur la capacité maximale de départ de l'aéroport.

Les études de faisabilité pour les travaux susmentionnés sont en cours et ces aménagements pourraient se concrétiser, mais non pas dans une optique d'augmentation de capacité, mais plutôt dans une optique de sécurité et de fiabilité.

Les termes « augmentation de la capacité de la piste » mentionnés dans le rapport d'activité ne cachent pas une nouvelle étude, mais signalent simplement l'aboutissement du projet initié en 2018.