

Déplacer l'aéroport de Zaventem? C'est possible



©vadot

L'ECHO - Olivier Gosset - 04/06/16

Extraits. Article complet réservé aux lecteurs inscrits gratuitement

<https://www.lecho.be/dossier/nos12propositions/deplacer-l-aeroport-de-zaventem-c-est-possible/9772348.html>

Le problème des nuisances sonores générées par le trafic de Brussels Airport est probablement insoluble. Et son accès est de plus en plus difficile. La plupart des grandes villes ont résolu ces questions en construisant de nouveaux aéroports plus éloignés. Direction Beauvechain!

Bien qu'agrandi et modernisé régulièrement, Brussels Airport souffre de plusieurs handicaps quasi rédhibitoires. Le premier, et le plus connu, c'est qu'il est situé excessivement près de la capitale belge pour un aéroport de cette taille (23 millions de passagers en 2015). En Europe, à l'exception de Berlin Tegel et de Lisbonne, il n'existe pas d'aéroport proche d'un centre-ville avec un trafic supérieur à 10 millions de passagers par an. D'où les inextricables problèmes sonores qui empoisonnent la vie de dizaines de milliers de riverains bruxellois, quels que soient les routes retenues pour le décollage et les atterrissages d'appareils sans cesse plus nombreux. Rien qu'à ce niveau-là, les quinze dernières années ont sans doute montré qu'une solution équilibrée et satisfaisante pour tous n'était plus envisageable.

Deuxième problème majeur pour Zaventem, qui n'est pas totalement étranger au premier: son accès. Une grosse partie du ring bruxellois est désormais embouteillée en permanence. Troisième entrave: la gestion de l'arrivée et des départs des passagers. Depuis les attentats du 22 mars, la question se pose sur l'opportunité d'imposer des contrôles, mêmes partiels, avant l'entrée dans les bâtiments. Or, le site actuel, avec ses zones de transit pour les véhicules et de dépose des passagers, tous deux assez étriquées, n'offre que très peu de marge de manœuvre à ce niveau. D'où l'idée – à vrai dire récurrente, mais jamais concrétisée – de créer un nouvel aéroport international qui compléterait, puis supplanterait progressivement Zaventem, en récupérant une partie du trafic actuel et en absorbant toute croissance future des vols.

Plusieurs sites ont déjà été proposés par le passé. En 1990, le bureau d'études privé Cerau dévoilait déjà, avec le consultant Guy Moentack, un scénario avec cinq nouvelles implantations possibles, notamment en Hesbaye.

Avec du recul, c'est sans doute celui de l'actuelle base militaire de Beauvechain qui conviendrait le mieux. L'autre option la plus souvent évoquée, la base de Chièvres, fut un moment l'option privilégiée par le gouvernement Verhofsstadt, lors de sa belle période réformatrice. Avant que le projet soit remis au placard.

Rachat de maisons

Chièvres a comme principal inconvénient d'être trop éloigné d'une grosse partie de la Flandre. Ensuite, il faudrait persuader l'Otan et l'US Air Force, ses deux principaux utilisateurs, de plier bagage. Et surtout, on y a beaucoup bâti dans les alentours ces vingt dernières années. Un certain parc Pairi Daiza, notamment, se trouve en plein dans l'axe de la piste principale!

Beauvechain, donc. Le site est à la fois suffisamment proche de Bruxelles pour que des connexions rapides puissent s'y effectuer, tout en étant assez éloigné pour éviter les insurmontables problèmes de survol des zones habitées. Beauvechain n'est évidemment pas une île. Mais **les populations survolées sont (nettement) moins denses que celles qui le sont dans la capitale belge et ses alentours.** Il faut dire que jusqu'il y a 20 ans, l'aéroport militaire abritait encore deux escadrilles de F-16, des appareils pas réellement silencieux.

Dans sa configuration actuelle, seul le village de Biez, qui fait partie de la commune de Grez-Doiceau, est directement dans l'axe du couloir de vol de la piste principale, à 3,5 km de l'extrémité de celle-ci (pour les décollages). Un plan pour les riverains analogue à celui qui fut réalisé pour Bierset serait mis en place: un rachat pur et simple des maisons trop proches, une isolation sonore de celles qui seraient dans des zones où le bruit serait acceptable. Quant au déménagement des militaires, il ne constituerait pas réellement un gros problème puisque Beauvechain est sous-utilisé, et que la Défense examine par ailleurs l'opportunité de fermer certaines de ses bases aériennes.

Un ingénieur français de Woluwé-Saint-Lambert, Jean-Noël Lebrun, a, lui aussi, étudié le problème dans les détails, dans une étude argumentée de 60 pages. Ses conclusions? A ses yeux, Beauvechain arrive également en tête des meilleures implantations possibles. Notamment parce **les entreprises flamandes ne**

seraient pas (trop) lésées par ce déménagement, la base militaire étant très proche de la Région flamande.

Une gare TGV

Si l'on prend le simple critère de la surface, il ne sera plus jamais possible de recréer en Belgique un équivalent de Zaventem, étant donné l'urbanisation et la densité de population. Brussels Airport s'étend sur 1.245 hectares (à titre de comparaison, Schiphol compte 2.746 hectares), contre 500 hectares environ pour Beauvechain. À cause de la difficulté de trouver des surfaces libres suffisamment importantes, le futur aéroport brabançon serait donc basé sur une configuration simple comprenant deux pistes, même si quelques dizaines, voire centaines d'hectares, pourraient encore être facilement grappillés autour du site.

On repartirait en bonne partie de la base actuelle, qui comporte deux pistes parallèles, dont une plus étroite et moins bien équipée. Il faudrait y adjoindre un nouveau taxiway, plusieurs terminaux passagers/fret et une zone technique (au nord-ouest). Si on voit plus grand, il serait également toujours possible d'édifier une troisième piste parallèle ou encore, de décaler les deux pistes existantes, afin que celles-ci soient plus éloignées l'une de l'autre. Enfin, autre option supplémentaire: refaire la piste dite "allemande", presque perpendiculaire et plus courte, qui n'est plus aujourd'hui praticable.

Au niveau installations, **repartir de zéro permettrait de repenser totalement les questions de sécurité**, avec notamment des possibilités de profilage et de détection initiale avant même l'entrée sur le site. On pourrait établir un premier périmètre de sécurité autour du terminal, avec un filtrage routier des véhicules s'y rendant.

Pour les connexions, **Beauvechain n'est distant que de 7 km de la ligne de trains à grande vitesse Bruxelles-Liège-Cologne**. Une gare TGV pourrait y être créée, avec une liaison rapide avec le nouvel aéroport. Les gares (traditionnelles) de Sint-Joris-Weert et de Wavre sont environ à la même distance. Il serait également envisageable de créer un nouvel arrêt entre les deux villes, qui ne serait plus qu'à 3 ou 4 kilomètres du futur aéroport.

L'accès routier à partir du nord et de l'ouest est aisé à partir de la E40 puis de la N25, qui devrait être quelque peu aménagée pour devenir une véritable autoroute. La liaison dans l'autre sens, à partir de l'E411, n'est pas plus compliquée moyennant certains investissements. Une liaison ultrarapide pourrait être établie avec Zaventem. Et pourquoi pas un métro aérien qui longerait en grande partie l'E40?

Combien tout cela coûterait-il? La construction d'un nouvel aéroport pour 10 millions de passagers par an oscille entre 650 et 900 millions d'euros, suivant l'état des infrastructures de départ. À cet égard, Beauvechain n'est pas trop mal placé. Si on prend l'option cargo en plus, comptez de 150 à 250 millions en fonction de l'étendue et de la qualité des installations. A cela, il faudrait rajouter de l'ordre de 150 millions pour une

gare et une liaison avec la ligne TGV et encore quelques dizaines de millions d'euros pour les aménagements routiers et les expropriations. De grands travaux certes, mais aisément justifiables pour que la Belgique dispose enfin d'installations aéroportuaires qui soutiendraient la comparaison avec Amsterdam, Paris et Francfort.