

Brussels Airport prêt à supprimer un vol de nuit sur dix



JEAN-LUC FÉMAL

Les vols de nuit sont limités à 16 000 par an à Zaventem. Dans les fails, ils sont plus nombreux.

■ En pleine négociation pour son indispensable permis, l'aéroport tend une main aux riverains... sans renoncer à son quota de vols de nuit. Explications.

La démarche peut paraître étonnante. Alors qu'il rappelle que les vols de nuit sont "indispensables" à Brussels Airport et qu'une partie des 14 000 emplois liés à l'activité cargo serait menacée en cas de fermeture nocturne de Zaventem, Arnaud Feist, le CEO de l'aéroport, est prêt à... réduire ces mêmes vols prévus entre 23h et 6h du matin. "Cela ne nous empêchera pas de croître", annonce le patron.

Faut-il voir un revirement de la direction de Brussels Airport jusqu'ici très attachée à ses vols nocturnes? Pas vraiment. En fait, l'aéroport joue gros dans les prochains mois puisqu'il doit renouveler son permis d'environnement. Sans ce précieux sésame, délivré par les autorités flamandes, plus aucun avion ne pourrait ainsi décoller depuis les pistes de Zaventem. Il est très peu probable qu'on en arrive à un tel scénario, mais certaines restrictions pourraient être inscrites dans ce permis "à durée illimitée", comme cela a été le cas récemment à l'aéroport de Liège.

D'aucuns rêvent ainsi de réduire drastiquement l'activité de l'aéroport, qu'ils estiment trop polluant et nuisible pour les riverains. Et même de le fermer la nuit, comme l'ont décidé des pays européens récemment.

Doubler l'activité cargo en dix ans

À Zaventem, on marche donc sur des œufs. Et on prend les devants. L'aéroport vient ainsi de publier une étude "indépendante" de 800 pages déterminant l'impact de son activité sur l'environnement. Le CEO tient aussi à donner des garanties. "Il n'y aura pas de nouvelle jetée ni de nouvelles pistes: on demande simplement de pouvoir continuer avec nos infrastructures actuelles qu'on veut optimiser pour améliorer le confort des passagers", insiste M. Feist. L'aéroport l'affirme aussi: il n'est pas demandeur de davantage de créneaux horaires (slots) de nuit, dont le nombre est actuellement limité à 16 000 par an. Ni même de réelle croissance du nombre de mouvements totaux à l'aéroport, qui passeraient de 234 000 en 2022 à 240 000 dans dix ans.

Ce qui n'empêcherait pas l'aéroport d'accueillir six millions de passagers en plus par rapport à son record de 2019 (26,2 millions de voyageurs) et de... doubler son activité cargo dans ce même laps de temps. "Les avions sont plus grands qu'il y a vingt ans et leur taux de remplissage va continuer à s'améliorer", justifie le CEO. En moyenne, un avion décollant de Zaventem accueillait 77 passagers en 2000, contre 135 l'année dernière. Selon les prévisions de l'aéroport, ce chiffre grimpera à 155 en 2032. La nouvelle génération d'avions-cargos serait également plus efficace tout en étant moins polluante.

Restent ces fameux vols de nuit. Arnaud Feist est conscient qu'ils sont menacés et il tend la main aux riverains. Avec une subti-

lité. *“On peut diminuer les vols de nuit sans toucher au quota du nombre de slots”,* insiste M. Feist. Chaque année, les vols de nuit sont ainsi plus nombreux que ceux initialement autorisés. Il n'est pas rare qu'un avion dont le décollage est prévu, par exemple, à 22h45 (horaire de jour) ait quelques minutes de retard, ce qui le fait passer en horaire de nuit. Même si ces dépassements doivent être justifiés, les autorités belges sont plutôt permissives, contrairement à certains de nos voisins. *“À Francfort (où les vols de nuit sont interdits, Ndlr), si un avion se présente sur la piste à 23h01, on ne l'autorise pas à décoller et les voyageurs sont débarqués. Même si c'est un Airbus A380 avec 400 voyageurs à bord.”*

Tolérance zéro

Cette tolérance zéro (*“à quelques exceptions près”*) devrait également s'appliquer chez nous, estime M. Feist. *“Pour les atterrissages, c'est plus compliqué: on ne peut pas dévier un avion en plein vol pour l'empêcher d'atterrir chez nous, mais on peut imaginer un système d'amende.”*

Selon les calculs de l'aéroport, de telles mesures permettraient *“d'éliminer”* près de 1 600 vols de nuit par an, soit 10% de l'ensemble des mouvements nocturnes actuels. De quoi apaiser quelque peu le sommeil des riverains. *“Nous sommes favorables à de telles mesures, mais nous ne pouvons pas les imposer sans l'aval des autorités belges, conclut le patron. Nous avons fait cette proposition au ministre fédéral en charge du dossier, Georges Gilkinet (Écolo) en mars dernier et il y était favorable.”*

Par ailleurs Brussels Airport est revenu

dans le vert, pour la première fois depuis l'apparition du Covid, avec un gain net de 16 millions d'euros l'année dernière.

Ce profit intervient après deux années noires, au cours desquelles l'exploitant de l'aéroport a subi une perte cumulée de quelque 240 millions d'euros en raison de l'impact de la crise du coronavirus. *“Le bénéfice de 2022 est encore limité,*

mais nous voyons à nouveau la lumière au bout du tunnel”, souligne M. Feist. La pandémie de Covid-19 s'est encore ressentie à l'aéroport au début de l'année 2022. *“La première partie de l'année a été marquée par le port de masques buccaux et des restrictions de voyage”,* rappelle le CEO. *“À partir de juillet, la situation s'est rétablie, pour retrouver des dispositions plus normales.”*

19 millions de passagers

L'aéroport a finalement enregistré près de 19 millions de passagers, soit le double par rapport à 2021. Mais la fréquentation reste inférieure de plus d'un quart par rapport au record de 2019. *“Les vols touristiques et de visite familiale ou de proches ont bien repris. Mais c'est plus compliqué pour les vols d'affaires intra-européens, avance le patron. Les mentalités ont changé avec la crise du Covid et on s'attend à ce que cette tendance devienne structurelle. Les gens ne se déplacent plus pour une réunion de deux heures à Francfort, par exemple.”*

Notons enfin que les vols professionnels intercontinentaux tiennent, par contre, bien la route, particulièrement sur les destinations africaines qui restent l'une des valeurs sûres de l'aéroport.

Raphaël Meulders

“À Francfort, si un avion se présente sur la piste à 23h01, on ne l'autorise pas à décoller et les voyageurs sont débarqués.”



Arnaud Feist
CEO de Brussels Airport

L'aéroport va se passer du gaz pour chauffer son terminal

Ce sera “la plus grande installation zéro carbone” de Belgique. D'ici quatre ans, Brussels Airport prévoit de remplacer ses immenses chaudières au gaz alimentant les bâtiments de son terminal et des alentours.

L'idée est que le chauffage du hall de départs, celui des arrivées, ainsi que les différentes jetées et bâtiments proches n'émettent plus de CO₂ d'ici 2027. *“Le remplacement de cette installation par une alternative innovante sans gaz permettra de réduire d'environ 70 % les émissions totales de CO₂ de l'aéroport”,* explique le patron Arnaud Feist qui souligne que Brussels Airport, en tant qu'exploitant, a déjà atteint la neutralité carbone pour ses propres émissions depuis 2018. Les émissions restantes sont compensées, souligne l'aéroport. Zaventem veut aller plus loin et compte ainsi respecter ses engagements: ne plus émettre de CO₂ dans le ca-

dre de ses activités propres à l'horizon 2050 au plus tard.

Cet investissement constitue une première en Belgique. Une installation de cette envergure (une capacité totale de 21 mégawatts) n'a encore jamais été développée dans notre pays. Mais quelle technologie sera sélectionnée pour remplacer le gaz? *“Nous ne le savons pas encore”,* développe M. Feist. *“Cela peut être une pompe à chaleur ou un autre système. La réalisation de ce projet fait l'objet d'un appel d'offres, durant lequel chaque candidat peut proposer sa propre technique. Le but étant d'arriver à ne plus émettre d'émissions de CO₂.”*

L'objectif est de démarrer la construction en 2025, afin que l'installation de chauffage soit opérationnelle deux ans plus tard. *“On ne fait pas du greenwashing: nos actes sont concrets”,* conclut le CEO.

R. Meu.

Carmeuse au Sénégal, filon incontournable de l'extraction de l'or

■ La princesse Astrid a inauguré, avec les ministres Lahbib et Borsus, la première usine de chaux de l'entreprise wallonne au Sénégal.

Antonin Marsac
à Bandia (Sénégal)

Et je tiens à dire merci à tous les chefs de village d'avoir fait le déplacement jusqu'ici”, lance fièrement le maître de cérémonie, lors de l'inauguration du site de production de chaux de Carmeuse au Sénégal, alors que les enceintes amplifient la puissance des mots. Une inauguration en présence de la princesse Astrid, accompagnée de la ministre des Affaires étrangères Hadja Lahbib (MR) et de son homologue wallon de l'Économie, Willy Borsus (MR). Ils ont donc profité de la mission économique princière pour faire un crochet sur le site de la filiale de Carmeuse, baptisée “Les Chaux de la Téranga” et implantée près de Bandia, un village situé à environ 70 kilomètres de Dakar. *“Et nous accueillons fièrement le chanteur Baaba Maal, la voix officielle du film Black Panther!”*, renchérit l'homme au micro, avec insistance.

“On ne suit pas totalement le programme, mais bon”, nous glisse-t-on en parallèle dans la délégation, avec humour.

“Nous sommes actifs depuis de nombreuses années en Afrique mais il fallait attendre que le marché ait une taille suffisamment critique pour qu'un site de production comme celui-ci puisse voir le jour”, explique Rodolphe Collinet, le président de Carmeuse.

La chaux, jusqu'ici en partie exportée d'Europe, sera désormais produite directement sur place. Si elle est utilisée dans le secteur du bâtiment, de l'agriculture (la chaux est un antifongique non toxique) ou le traitement de l'eau, elle est surtout présente dans le processus d'extraction de l'or en Afrique de l'Ouest. *“C'est environ 90 % de l'utilisation de la chaux produite ici”,* précise le président de Carmeuse. Il faut savoir que pour traiter une tonne de minerais, environ un kilogramme de chaux est utilisé pour, *in fine*, réussir à récupérer environ trois grammes d'or. *“Toutes nos filiales africaines sont gérées par des nationaux, et c'est une fierté pour nous. Je remercie Hassan Koné et tous les collaborateurs de Carmeuse au Sénégal”,* ajoute encore Rodolphe Collinet, avant de s'essayer à quelques mots en wolof.

Fleuron wallon

“Carmeuse est un fleuron de l'industrie belge, wallonne, et un leader mondial dans la production et la valorisation de la chaux. Forte de 150 ans d'expérience, c'est une société qui illustre bien l'excellence industrielle de la Belgique et de son rayonnement à l'international”, lance à son tour Willy Borsus.

“Ce projet de plus de dix millions d'euros – si mes informations sont bonnes – va permettre l'embauche de 55 personnes”, ajoute le ministre, qui lance un regard à l'assemblée officielle. *“Et comme vous le constatez, l'usine tourne déjà à plein régime”,* clôture Willy Borsus, alors que l'usine émet un rugissement rocailleux qui l'invite à quitter la scène.

Et alors que les tambours, danseuses et “faux lions” (des danseurs traditionnels) reprennent leurs pas de fête, la délégation quitte le site, d'où vont également sortir environ 160 000 tonnes de calcaire et 80 000 tonnes de chaux par an (soit environ 250 tonnes de chaux par jour), en direction du reste du pays mais aussi du Mali, de la Guinée et de la Mauritanie. Pour Carmeuse, ça représente environ 15 à 20 millions d'euros de chiffre d'affaires.