



ILS ONT RÉUSSI  
LIEGE AIRPORT !



**Editeur responsable** : Luc Partoune, Liege Airport

Bât. 44, 4460 Grâce-Hollogne

**Rédaction** : Jean-François Ernst

**Coordination** : Christian Delcourt

**Crédits photo** : Jean-Claude Dessart, Jean-Luc Deru, SPW, Belga, Crahay, Pierre Havrenne

**Design** : [www.crd.be](http://www.crd.be)

**Impression** : Snel sa

Imprimé sur papier respectueux de l'environnement.



© Liege Airport - Jean-Claude Dessart

## Ils ont réussi Liege Airport !

Lorsqu'André Cools prit la décision d'assumer personnellement la présidence de la société amenée à gérer et développer ce qui à l'époque s'appelait l'aérodrome de Bierset, la plupart sinon tous ont été surpris. Lui le Ministre d'Etat, ancien président de parti, lui qui avait tout connu dans sa longue carrière politique se risquait dans une aventure à laquelle peu de monde croyait. Pourtant ce qui n'était qu'un rêve correspondait à une vision forte à laquelle toutes les forces politiques, économiques et sociales de la région liégeoise adhèreraient progressivement : faire de l'aérodrome de Bierset un aéroport de fret. La recherche de nouveaux projets en vue de reconvertir notre région en crise trouvait, dans cet aéroport, un espoir énorme de construire du neuf afin de relancer la mécanique économique.

Traumatisée par une crise sans fin dans l'industrie, par une Place Saint Lambert symbole d'une faillite des finances publiques et d'un manque cruel de vision, Liège désespérait. L'aéroport cristallisait dès lors toutes les promesses. Le consensus politique autour de ce projet fut assurément la clef de voûte de la réussite de ce qu'est aujourd'hui Liege Airport. La stratégie claire, audacieuse et inchangée pendant ces vingt années a contribué à une success story reconnue par tous.

Et puis il y a eu toutes ces femmes et ces hommes qui ont cru dans ce projet, qui ont consacré du temps, qui se sont « mouillés » pour apporter leur contribution à ce qui est devenu aujourd'hui le premier aéroport belge au niveau du cargo.

Sans ces personnes qui, de près ou de loin, ont participé par leur expertise, leur travail ou leur conviction à la réussite de Liege Airport, nul doute que cet aéroport aurait conservé sa physionomie de champ d'aviation qu'il avait quand l'Etat belge le remit à la Région Wallonne en 1989.

Au-delà des performances, c'est une belle histoire humaine qui marquera à jamais les esprits car elle permet de briser les clichés tant rabâchés d'une Wallonie en déclin, d'une Wallonie à la traîne, de Wallons fainéants. Ici c'est une Wallonie gagnante, une Wallonie ouverte sur le monde, une Wallonie entreprenante et une Wallonie en marche.

Ce document, j'ai souhaité qu'il retrace ces 20 années exceptionnelles en donnant la parole à ceux et celles qui les ont façonnées, les ont vécues de près, les ont portées. Au travers de leurs témoignages parfois inédits, vous allez lire cette épopée contemporaine qu'il nous a été donné de vivre en seulement 20 ans. Liege Airport est devenu ce qu'il est notamment grâce à eux. Je les remercie en son nom.

Que ce document puisse vous donner ce plaisir du souvenir d'une belle histoire de développement régional. Qu'il nous donne aussi la force et la conviction de la poursuivre car de grandes perspectives de croissance s'ouvrent à nous aujourd'hui. A nous de les saisir et de les transformer demain en réelles opportunités pour le bien-être de notre région.

Luc Partoune  
Directeur général

<b>1990</b> Création de la sa SAB	<b>1994</b> Développement des vols passagers	<b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)	<b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT	<b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP
-----------------------------------	--	--	--	--



Une photo où on peut distinguer Jean Gol, alors Secrétaire d'État à l'économie régionale wallonne, (4<sup>e</sup> en partant de la gauche), Michel Foret, conseiller de cabinet (4<sup>e</sup> en partant de la droite), et André Pahaut, Vice-Président de la Sabena (premier en partant de la droite) au sein d'un groupe posant devant un avion Sabena qui effectuait les premières lignes régionales wallonnes.

## I. Les prémices

Comment une cabane en bois perdue sur les hauteurs de Liège au milieu d'un aérodrome militaire a-t-elle pu se transformer en un pôle mondial de développement majeur pour le cargo ? Pour répondre à cette question, il faut remonter au milieu des années '70, période durant laquelle les premières graines sont semées comme l'explique **Michel Foret** : « *J'étais jeune conseiller dans le Cabinet de Jean Gol, alors Secrétaire d'État dans le Gouvernement qui vit la première expérience de régionalisation de notre pays. Il avait en charge des compétences relatives à l'économie régionale et, parmi celles-ci, figurait la compétence relative au trafic aérien et aux aéroports régionaux. Quand je dis un aéroport, je devrais plutôt parler d'un cabanon, sans être péjoratif. Mais c'était vraiment un petit baraquement. C'est à ce moment-là que des Liégeois, qui font partie de la Jeune Chambre Économique de Liège, dirigés par Jean-Claude Lahaut, réalisèrent un travail sur les aéroports régionaux. De manière assez convaincante, ils mirent en avant l'intérêt pour Liège de développer un aéroport et des lignes régulières pour passagers. Jean Gol fut immédiatement séduit par ce concept et il me chargea en tant que collaborateur de l'étudier.* »

Le 3 mai 1976 à l'instigation du **Ministre Jean Gol**, l'aérogare civile de Liège-Bierset est inaugurée et s'ouvre la ligne Liège - Charleroi - Londres qui sera suivie d'une liaison vers Paris. André Pahaut, ancien Vice-Président de la Sabena, se souvient : « *J'étais Directeur Commercial à la Sabena quand on nous a demandé de mettre en place cette première tentative. Je ne peux pas dire que ce fut une réussite. Les avions étaient rarement remplis. Jean Gol en était conscient, mais il me répétait toujours que l'on prouve le mouvement en marchant !* »



- 2003** Début des travaux du terminal passagers
- 2005** Inauguration du nouveau terminal passagers
- 2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa
- 2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport
- 2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m



Jean Gol, alors Président du PRL, ici avec Luc Partoune et le Ministre des Transports André Baudson, a joué un rôle politique important dans le projet de développement de l'aéroport de Liège. © SPW

**Lily Portugaels**, journaliste de La Libre Belgique et de la Gazette de Liège, raconte : « *Je me rappelle avoir acheté le premier billet pour ce vol vers Londres. André Cools, Jean-Pierre Grafé et Jean Gol étaient des précurseurs concernant l'avenir de l'aéroport. Nous étions Liégeois avant toute autre considération dans ce dossier. Si l'unanimité politique liégeoise était bien réelle, il n'en était pas de même dans la capitale. Ainsi, quand je voulais faire paraître un article sur Liege Airport dans les pages nationales de la Libre Belgique, il y avait toujours des réticences à surmonter.* »

De février à octobre 1981, la base est fermée pour permettre la réfection de la piste de manière à pouvoir accueillir des avions gros porteurs. Quelques initiatives furent prises par Melchior Wathelet, alors Ministre Président de la Région wallonne. Parmi celles-ci, l'autorisation de l'installation à Bierset d'Air Exel, compagnie de vols réguliers vers Paris, Lyon, Nice et Londres ainsi que le développement d'activités charter par TEA, compagnie aérienne appartenant à un Liégeois Georges Guttelman.

Au niveau du transport de passagers, en 1994, à la faveur des excellents contacts entretenus avec **André Pahaut**, Vice-président de la Sabena et Président du comité de direction de la Sobelair, l'idée de mettre en place le départ de vols charters depuis Liège s'est concrétisée.

**André Pahaut** : « *J'ai obtenu un accord de principe de mon Conseil d'Administration et nous avons fait réaliser par le CIRIEC de l'Université de Liège une étude de marché portant sur la zone comprenant la Province de Liège, celle du Limbourg, la région de Maastricht et celle d'Aix La Chapelle. En avril 1994, nous avons inauguré 4 lignes : Palma, Alicante, Malaga et les Iles Canaries* », rappelle non sans fierté André Pahaut qui ajoute : « *Aujourd'hui il en existe 21 et le transport charter est passé de 45.000 passagers en 94 à plus de 355.000 en 2009. Pour un aéroport destiné principalement au cargo, ce n'est pas si mal !* »

<b>1990</b> Création de la sa SAB	<b>1994</b> Développement des vols passagers	<b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)	<b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT	<b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP
-----------------------------------	--	--	--	--



André Cools

*« A l'époque, j'étais plus favorable à l'idée de développer du transport de passagers. Il faut reconnaître qu'André Cools, Jean-Pierre Grafé et Jean Gol avaient fait le bon choix. Même si les deux activités peuvent être complémentaires. »*

José Happart, Président de Liege Airport

## II. La régionalisation

La loi de réforme institutionnelle de 1988 régionalise de nombreuses compétences dont celle relative aux aéroports régionaux qui, auparavant, dépendaient de la Régie des Voies Aériennes.

André Cools, à l'époque Ministre de la Région wallonne, de manière visionnaire, était déjà convaincu que l'aéroport et toute la zone aux alentours pouvaient devenir un pôle cargo et logistique.

**José Happart**, Président de Liege Airport : *« A l'époque, j'étais plus favorable à l'idée de développer du transport de passagers. Il faut reconnaître qu'André Cools, Jean-Pierre Grafé et Jean Gol avaient fait le bon choix. Même si les deux activités peuvent être complémentaires. »*

**Amand Dalem**, Ministre de la Région Wallonne chargé des Transports et donc des aéroports, rappelle : *« Concernant la région liégeoise, j'ai pris trois décisions majeures à l'époque: la première d'arrêter le projet de Transport Automatisé Urbain. Trop coûteux à l'époque. Avec l'espace budgétaire ainsi dégagé, j'ai pu relancer les travaux de la Place Saint Lambert et réaliser les premiers investissements nécessaires pour l'aéroport (aérogare et bâtiments administratifs). J'étais impressionné par l'unanimité politique régionale sur ce dossier. »*

**Jean-Pierre Grafé**, Vice-Président de Liege Airport : *« Il y a 20 ans, peu avant de nous quitter le 18 juillet 1991, notre ancien et premier Président, André Cools, me faisait partager sa vision et sa conviction de ce que l'avenir de l'aéroport de Bierset résidait prioritairement dans le transport du fret aérien. »*

De façon anecdotique, au printemps 1989, grâce à une initiative du Commandant Dumonceaux, la société de messagerie express EMS, rencontrant quelques difficultés à Zaventem, a mené pendant quelques jours des opérations de nuit à Bierset. Cette action était organisée en partie par Niky Terzakis qui, plus tard, deviendra responsable du choix de déménagement de TNT de sa plate-forme de Cologne vers Liège.

Pour entrer dans une logique de gestion dynamique et professionnelle des aéroports, le Gouvernement wallon décidait de confier celle-ci à des structures de « type privé » qui, en utilisant des techniques modernes de gestion, devaient en assurer le développement et la promotion. C'était une démarche innovante pour l'époque.



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--

Paul Bolland, Gouverneur de la Province de Liège, devant l'ancien terminal passager lors du départ du Tour de France cycliste en 1995.



Meusinvest se voyait confier la mission de créer la Société de développement et de promotion de l'Aéroport de Liège Bierset (en abrégé la S.A.B). Ce fut fait le 30 avril 1990. André Cools, voulant marquer ainsi sa conviction politique en la réussite de ce projet en prit la présidence. Il fut accompagné dans cette logique dès le début par Jean-Pierre Grafé et Michel Foret, tous deux Vice-Présidents.

« *On ne savait pas très bien où on allait mais on y allait !* » Régis Jehasse

□ **Régis Jehasse**, à l'époque Directeur Général de Meusinvest devient l'Administrateur Délégué de la SAB et Pierre Huriaux, le Directeur général. « *Je crois que nous avons eu l'intelligence de ne pas faire tout et n'importe quoi et de partir sur un schéma industriel* », explique Régis Jehasse. « *Nous avons commandé une étude, financée par la Région, à un consortium d'entreprises - Bouygues, la Société Nationale d'Investissement (SNI) et Tractebel - pour évaluer la faisabilité de développement de l'aéroport. Cette étude a démontré que pour développer l'aéroport, il fallait d'une part, se concentrer sur le fret, avec un complément sur le trafic charter passagers, et d'autre part, y adjoindre ce que les experts estimaient être un complément naturel et indispensable : le développement d'un zoning logistique en amont. C'est ainsi qu'est né le « village fret ». Meusinvest, a donc mené les deux projets en parallèle. En fait, on ne savait pas très bien où on allait, mais on y allait !* »

Historiquement, le consensus de tous les partis traditionnels et de leurs leaders liégeois, tant dans la majorité que dans l'opposition, a été une des clefs du succès de Liege Airport au cours de ces 20 ans.

□ Le Gouverneur honoraire **Paul Bolland** insiste sur cette union sacrée : « *Lors de mon tout premier discours devant les forces vives liégeoises en tant que nouveau Gouverneur de la Province, au Palais des Congrès le 26 novembre 1990 à la tribune du Grand Liège, j'ai classé le développement de Liège-Bierset parmi les priorités essentielles du combat à mener pour l'avenir du Pays de Liège, un aéroport eurorégional d'avenir, porte d'accès vers le monde extérieur, d'importance économique et humaine fondamentale. Cette priorité, je l'ai toujours située au centre d'un projet plus global qu'en vieux joueur de cartes j'ai symbolisé en parlant d'un « carré d'as », les quatre atouts majeurs de nos infrastructures de transports et de communications: les accès autoroutiers, le fleuve avec le Port Autonome, le rail avec notamment le dossier du TGV cher à Pierre Clerdent et, bien sûr, l'air avec Liege Airport.* »

- 1990** Création de la SAB
- 1994** Développement des vols passagers
- 1996** Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)
- 1998** Implantation du centre de tri de TNT
- 1999** Accords de partenariat et financier avec ADP



*La période de 1991 à 1994 a été une période de grands travaux financés par la Région avec le soutien du FEDER. Ces années étaient prometteuses, porteuses d'avenir, mais pas suivies d'effets immédiats sur le plan commercial.*

Luc Partoune

© SPW

« J'ai été sollicité en tant que spécialiste du transport », précise **Jean-Marie Becker, Administrateur Délégué de Logistics in Wallonia**. « La Direction de la SAB à l'époque, m'a dit : nous avons une très belle zone logistique, comment pouvons-nous attirer les entreprises ? » Je me suis occupé de convaincre des sociétés de transport, TTS en premier lieu, et ensuite la société Weerts, de s'établir sur le site de Liege Logistics. Dans le même temps, on a commencé à travailler également pour l'établissement d'une superficie réservée au multimodal. »

Cette étude, publiée au printemps 1992, recommandait donc de faire de Liege Airport le premier aéroport full cargo en Europe, sur base de ses atouts naturels : une ouverture H24 grâce à sa situation hors centre urbain, situé à la croisée d'un réseau autoroutier exceptionnel, proche de marchés importants que sont les Pays-Bas, l'Allemagne et disposant de terrains permettant d'assumer une réelle capacité de développement.

L'étude recommandait également de développer des créneaux secondaires comme les vols charters profitant de sa localisation eurégionale.



Francis Hambye  
© SPW

**Francis Hambye**, Secrétaire général du MET en 1989, a soutenu l'idée d'un aéroport full cargo. Pour lui, tout était à construire : « Dès 1989, à peine nommé Secrétaire Général du MET, j'ai constaté que le National avait terriblement sous-investi dans les aéroports régionaux. Dans le cadre de Liège, j'ai toujours soutenu l'idée d'un aéroport full cargo lié à une zone de développement en matière de logistique. Ne serait-ce que la situation géographique de Liège dans le « triangle d'or » poussait à cette constatation. Mais il y avait aussi les projets de transports multimodaux, la proximité de l'Université et de ses « spins off »,... bref de nombreux atouts.

*Les travaux à réaliser étaient importants pour nous : signalisation aux normes internationales, routes et courbes à construire en fonction du charroi spécifique, etc. »*






<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--



*«Maintenant, nous sommes sollicités directement. Cela ne s'est pas fait en un jour. J'ai participé à plus de 80 foires et autres symposium depuis 1994 ! En 10 ans, nous avons réalisé notre challenge et en 20 ans dépassé nos espoirs les plus fous ! »*

Béatrice Camus,  
chargée des relations publiques


 Le Commandant **Philippe Dumonceaux**, issu de la Régie des Voies Aériennes (RVA) : *« Il faut savoir qu'avant la régionalisation, les aéroports civils belges dépendaient de la Régie des Voies Aériennes. Cet organisme gérait les aéroports aussi bien du point de vue commercial et exploitation que du contrôle aérien. Pour les responsables que nous étions, que ce soit de la SAB ou moi de l'administration, il a fallu mettre en place toute une nouvelle structure. Avec, bien entendu, tous les inconvénients que cela pouvait engendrer. Ainsi, certains agents de la ex-RVA allaient devoir travailler pour la SAB et d'autres changer d'administration et passer du fédéral au régional. Gérer tous ces problèmes sociaux n'a pas été facile. Il a fallu pour chacun s'adapter et quand des habitudes sont ancrées depuis plus de 30 ans, ce n'est pas toujours évident. Mais globalement, je trouve qu'avec la bonne volonté de tous, cela s'est très bien passé. »*



Le Commandant  
Dumonceaux

© Liège Airport - Jean-Claude Dessart

La Région Wallonne a donc octroyé l'aéroport pour 50 ans à la SAB dans un contrat cadre avec pour mission de le gérer, de promouvoir, d'attirer des investisseurs et de le développer dans une logique de transport cargo prioritaire, mais aussi des vols charters. La période de 1991 à 1994 a été une période de grands travaux financés par la Région avec le soutien du FEDER (Fond Européen de Développement et de Reconversion). Ces années étaient prometteuses, porteuses d'avenir, mais pas suivies d'effets immédiats sur le plan commercial.

 **Béatrice Camus**, chargée des relations publiques depuis la création de l'aéroport : *« Nous partions de rien. Nous devons absolument faire connaître l'aéroport à nos clients potentiels et avec l'aide d'Alain Decors, qui avait réalisé l'étude de faisabilité, nous avons commencé à nous rendre dans les foires internationales. La première se tenait à Singapour. Quel souvenir ! À l'époque nous n'avions que des plans du futur aéroport à montrer ! Nous y avons rencontré les responsables des plus grands aéroports, dont le Président du cargo des Aéroports et Ports de New York. Il nous a pris en amitié et mis en relation avec de nombreux autres contacts par la suite. Les premières foires, je me rappelle que nous nous installions près des espaces réservés aux pauses-café, étant certains ainsi de pouvoir attirer des visiteurs. Quel chemin parcouru ! Même mes amis étaient plus que sceptiques sur cette aventure. »*

- 1990** Création de la sa SAB
- 1994** Développement des vols passagers
- 1996** Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)
- 1998** Implantation du centre de tri de TNT
- 1999** Accords de partenariat et financier avec ADP



Riccardo Baldini, Directeur général d'Agusta Aerospace Services et Amand Dalem, Ministre du Transport de la Région wallonne, lors de la signature du contrat avec Agusta.

Le 29 juin 1991 a eu lieu la pose de la première pierre du Centre Agusta de Distribution de Pièces de rechange. La construction de ce centre rentre dans le cadre plus vaste de la collaboration issue du contrat pour la fourniture de 46 hélicoptères Agusta de type A-109 à la défense nationale. Un investissement de 405 millions de francs belges avec à la clef la création de 50 emplois. Agusta est ainsi la première société à s'implanter dans la zone aéroportuaire avec l'obtention de la concession de 30 ans renouvelables d'une zone de 13.000 mètres carrés qui pourra être portée à 23.000 à la demande d'Agusta. Ce contrat de concession domaniale a été signé le 31 août 1990 entre Amand Dalem, Ministre du Transport pour la Région Wallonne et Riccardo Baldini, Directeur Général d'Agusta Aerospace Services.

En juillet 1991, André Cools est assassiné alors qu'il se rendait au Conseil d'Administration de la SAB. L'assassinat d'André Cools a clairement constitué un frein dans le développement de la société. En novembre 1991 Jean-Pierre Grafé, Vice Président depuis le début, assume la Présidence ad intérim.

### Un Liégeois dans l'avion

Particulièrement attaché à l'aéroport de Liège, Daniel Donnay a transformé son rêve d'enfant en réalité : devenir pilote d'avion ! *« Je n'y étais pas prédestiné puisqu'au départ je travaillais comme conducteur de travaux dans l'entreprise familiale. A 20 ans, je me suis inscrit au Royal Motor Union Aviation. Alors que je venais d'obtenir ma licence professionnelle, on m'a proposé de devenir pilote pour une société privée cargo s'installant au Zaïre. L'objectif pour moi était de me faire la main »*



Accumulant un bon millier d'heures de vol, Daniel Donnay était embauché par la société Publiair qui lançait les vols Liège-Londres. *« Ensuite, je suis entré à TEA comme pilote saisonnier, ce qui m'a laissé du temps pour organiser des cours théoriques pour pilotes. Cette école a connu un réel développement dans les années '90. Nous avons formé une bonne centaine de pilotes que l'on retrouve dans de nombreuses compagnies. »* L'histoire entre l'aéroport de Liège et Daniel Donnay se poursuivait avec l'arrivée de TNT : *« M. Terzakis m'a engagé en tant que directeur des opérations aériennes. Aujourd'hui, je continue à travailler pour TNT comme consultant free-lance dans un rôle d'instructeur pour B747. »*



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--



Régis Jehasse et Luc Partoune accompagnent Jean-Claude Marcourt, alors chef de cabinet, et Laurette Onkelinx, Ministre de l'Emploi et du Travail, à l'occasion du passage à 36 heures de Liege Airport.

### III. Le décollage.

Dès 1990, le Président André Cools, prend directement une série de contacts grâce à son carnet d'adresses. Paul Genton, ancien responsable de la stratégie commerciale de la Sabena et alors Directeur Général de l'Aéroport de Genève, est venu conseiller l'équipe en place. Il a permis à Liege Airport de faire ses premiers pas dans le domaine du cargo. « *La réflexion sur le développement des aéroports régionaux était d'actualité partout en Europe à cette époque. Le but était d'éviter le développement de mastodontes dans des centres urbains. Pouvoir dérouter des lignes vers d'autres aéroports posait moins de problèmes d'un point de vue environnemental* », explique **Paul Genton**.

La stratégie full cargo impliquait l'ouverture 24 heures sur 24 de l'aéroport et a donc dû être accompagnée par des mesures environnementales qui, à l'époque, ne faisaient pas partie des préoccupations premières par rapport au redéploiement économique du bassin liégeois. Elles avaient été sous-estimées par tous et à l'époque ne constituaient pas un souci pour les riverains habitués aux vols militaires.

**Jean-Claude Marcourt**, Vice-Président de la Région wallonne : « *A la demande d'André Cools, j'ai rejoint le cabinet du Ministre des Affaires économiques pour suivre le dossier sidérurgique mais cela impliquait aussi la reconversion et le redéploiement du bassin liégeois. Et c'est à cette époque - en 1989 pour être précis - que l'Exécutif régional wallon a décidé d'un programme d'investissement et puis qu'a été créée la SAB. Depuis lors, j'ai, quelle qu'ait été ma fonction, accompagné le développement de Liege Airport en apportant, chaque fois que possible, ma pierre à l'édifice.*

*Aujourd'hui, Liege Airport est un atout pour faire venir en Wallonie non seulement des industries actives dans le domaine aérien mais aussi d'autres. Ainsi, des sociétés comme Johnson & Johnson ou Skechers ne seraient pas venues s'installer en Wallonie s'il n'y avait pas eu Liege Airport.* »

- |                                |  |  |  |  |
|--------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|--------------------------------|--|--|--|--|



Des avions TNT sur le tarmac de l'aéroport de Bierset. Le rêve se transforme en réalité.

© SPW



Didier Reynders lors de l'accueil d'une délégation étrangère à l'aéroport. © SPW

**Didier Reynders**, Vice-Premier Ministre du Gouvernement fédéral : « *En tant que Liégeois, et proche de Jean Gol qui a été l'un de ceux qui a porté l'aéroport sur les fonds baptismaux, c'est un dossier que j'ai suivi dès le début. Ensemble, nous avons eu l'occasion de contacter la compagnie Evergreen, grand groupe Taiwanais, pour essayer de développer à Liège un ancrage Cargo. Nous avons fait venir leurs principaux responsables en région liégeoise pour voir les installations, rencontrer les ministres compétents ainsi que les autorités aéroportuaires.*

*Début des années 90, quand j'étais Président de la Régie des Voies Aériennes, la programmation des investissements en équipement a débuté afin de permettre l'expansion de l'activité civile. Depuis cette époque, ma démarche a toujours été la même : comment développer une activité civile à l'aéroport de Liège en intégrant une politique de préservation à l'égard des riverains.*

La Société Régionale des Transports (SRWT) venait d'être créée, véritable coupole de toutes les sociétés de transports en Wallonie. Comme il fallait aller vite pour réaliser les investissements, une collaboration s'est mise en place avec la SRWT qui a pris en charge toutes les missions d'études et de lancement des marchés de travaux sur l'aéroport.

**Jean-Claude Phlypo**, Administrateur général de la SRWT : « *La SRWT, depuis l'origine, a aidé la petite structure qu'était alors la SAB, en mettant à sa disposition toute une équipe faisant partie de sa direction technique. Nous dédions un certain nombre de spécialistes pour aider à réaliser le cahier des charges, les appels d'offres, à désigner les entrepreneurs et à exécuter le suivi des travaux. J'ai été aussi administrateur de Liege Airport depuis l'origine. Quand on a créé la SOWAER, la Région Wallonne, et notamment Michel Daerden, m'a demandé d'en devenir administrateur. Dans le cadre de ce dernier mandat, c'est la construction de la nouvelle aérogare qui m'a le plus marqué. Je dois reconnaître aussi dans le dossier de Liege Airport la parfaite collaboration avec les ministres successifs ayant détenus les compétences aéroportuaires. Tous partis confondus.* »





<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--



Maurice Semer, à l'époque directeur du Forem Liège, lors de la pose de la première pierre du Forem logistique en 1997.

En 1992, TNT avait entamé une étude de relocalisation de ses activités situées à Cologne où elle subissait beaucoup de contraintes. TNT remit aux autorités de l'aéroport un cahier des charges à remplir pour éventuellement délocaliser ses activités. Une aubaine fabuleuse puisque cette démarche correspondait parfaitement à la stratégie définie. Notre offre fut appréciée par TNT qui décida néanmoins de ne pas y donner suite et de rester à Cologne.

 **Roger Mené**, Président de l'Union des Classes Moyennes, soutint toujours l'idée de développer l'aéroport par les activités de nuit. Il a largement contribué à obtenir l'appui du monde patronal en parallèle avec celui du monde politique unanime: *« J'ai toujours défendu Liege Airport. On critiquait les « futures » nuisances sonores ! Finalement, il n'y a plus que le bruit du travail que l'on critique alors que nous vivons dans une société saturée de bruit. Il fallait, bien entendu, tenir compte des riverains, mais sans l'aéroport et la zone logistique, il était impensable d'assurer la reconversion du bassin liégeois qui périssait. »*

 **Paul Bolland** : *« Après les « drames liégeois » des années 80 (disparition du charbon, écroulement du textile, difficultés de l'acier, catastrophe des finances communales de la Ville de Liège, saga de la Place Saint-lambert), je me suis attaché, avec le Collège et le Conseil provincial, à rendre au « Pays de Liège » une image dynamique et positive », rappelle Paul Bolland. « De là, notamment une politique active et audacieuse en matière de « grands événements » qu'ils soient culturels ou sportifs où Liege Airport joua souvent un rôle... Le plus spectaculaire et le plus remarqué : en 1995 - où la Province de Liège avait pu organiser un passage du Tour de France avec des étapes à Liège, Seraing et Huy - toutes les équipes et tous les journalistes, avec en tête le Directeur général Jean-Marie Leblanc et le nouveau Maillot jaune Miguel Indurain, futur vainqueur du Tour, embarquèrent à Liege Airport pour regagner la France : un beau coup de projecteur médiatique vers le monde entier pour notre aéroport... »*

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



René Piron, alors Président de la Fédération des Métallurgistes Liège-Huy-Waremme, a été l'un des artisans de la paix sociale avec TNT.

Un succès qui est confirmé par **Wim Desmet** : « En tant que fondateur du groupe Neckerman en Belgique et ancien Président de Thomas Cook Europe, je ne peux que me réjouir de ces résultats. Nous avons été parmi les pionniers des vols vacances au départ des aéroports régionaux. Nous étions le numéro un des Tours Opérateurs aériens en Belgique. Au départ, ce n'était pas un pari gagné. Nous avons dû expliquer, même aux responsables de nos agences, les avantages de départ de Liège : taxes aéroportuaires moins élevées, parkings moins chers, etc... Nous avons collaboré de manière très proche et efficace avec l'équipe de Liege Airport. Pour ma part, j'ai toujours insisté sur le développement de l'accueil multilingue à Liège. »



**Bart Brackx** : « Nous avons toujours eu un lien spécial avec Liège », explique Bart Brackx, CEO de TUI Belgium (Jetair, Jetairfly, Jetaircenter). « Depuis les années 80, nous sommes présents dans le centre de la ville avec une agence de voyages ('Royal Tours'). Nos activités dans la partie francophone du pays furent gérées depuis la région liégeoise, et il n'était donc pas surprenant que nos premiers efforts pour promouvoir les départs en vacances des aéroports régionaux se déroulent sur le tarmac de Liège. »

« Nous sommes fiers de constater que nos 17 années de présence à Liege Airport ont contribué à la réussite de l'aéroport et nous serons ravis de continuer à promouvoir Liege Airport comme un point de départ idéal pour nos voyageurs à la recherche du soleil. »

Bart Brackx

Fin 1994, Luc Partoune est nommé Directeur Général. TNT reprend alors contact avec l'aéroport et désigne un consultant extérieur A.T.Kearney qui soumet l'aéroport pendant six mois à un audit approfondi portant sur les capacités de structure et d'investissement et sur la capacité de la région à accueillir TNT.

Tous les acteurs sur le site ont été impliqués dans cette analyse, y compris les syndicats. Ainsi, Louis Smal (CSC) et René Piron (FGTB), responsables syndicaux des métallurgistes liégeois, ont été jusqu'à s'engager à mettre en œuvre une paix sociale vis-à-vis de l'opérateur qui viendrait s'installer sur l'aéroport.



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--

Louis Smal, Secrétaire général de la CSC Métal, en grande conversation avec les représentants de la FGTB José Verdin et Jean Potier, lors d'un petit déjeuner à l'aéroport de Liège. © SPW



**Louis Smal** : « À l'époque, dans un premier temps, René Piron et moi n'y croyions pas trop », fait remarquer Louis Smal. « Mais nous avons vite compris que la volonté de TNT de s'investir à Liège était réelle. TNT est une entreprise qui développe un service rapide. Le facteur « temps » est essentiel pour eux. Le climat social à Liège à l'époque s'était déjà amélioré, mais TNT nourrissait, malgré tout, quelques craintes. René et moi avons, déjà bien avant, opté pour un syndicalisme de négociations et de propositions. Nous avons donc décidé de signer une charte de paix sociale pour cinq ans. Je pense que ce fut un élément de poids dans la prise de décision finale de TNT. »

**Josly Piette**, Président de Meuseinvest, précise : « La CSC avait depuis longtemps mis en place un groupe informel de spécialistes de la logistique. Tous des bénévoles et venant de tous les horizons. Nous étions persuadés du bien fondé de ce projet. Et si nous avons accepté une paix sociale, il faut savoir que nous n'avons rien bradé concernant le personnel. En cas de conflit, il y avait des procédures à respecter et pas de recours à la grève sauvage. »



Josly Piette  
© Meuseinvest - B. Devoghel

## 18.000 candidatures !

À l'époque, le Forem, dirigé par Maurice Semer, a joué également un rôle important en accordant des facilités à la formation et à l'embauche du personnel.

**Maurice Semer** : « En tant que Directeur du Forem, j'étais particulièrement impliqué puisqu'il s'agissait de former en temps et en heure des candidats à un nouveau métier », raconte Maurice Semer. Nous avons donc créé une cellule spécifique et alors que, dans un premier temps, il y avait 600 emplois à pourvoir pour TNT, nous avons reçu la bagatelle de plus de 18.000 candidatures ! Nous avons élaboré un programme de formation spécifique aux métiers de la logistique, installé sur la zone dédiée à cette activité : Forem Logistics. Lorsque TNT a présenté son projet d'accord au Ministre-Président Robert Collignon, je sais qu'un des cinq points à avoir influencé leur décision de venir à Liège était l'intervention du Forem pour le recrutement et la formation. »

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



*Ce qui a déclenché vraiment la « success story », c'est l'arrivée de TNT.*

Robert Collignon

Régis Jehasse, Directeur général de Meusinvest, Marc Focroulle, chef de cabinet de Robert Collignon, John Fellows, CEO de TNT, et Robert Collignon, Ministre-Président de la Région wallonne, en 1996. © Région wallonne

En juillet 1995, Régis Jehasse et Luc Partoune sont invités à Amsterdam par TNT qui, suite à cette étude, leur signifie leur choix de rentrer véritablement en négociation pour se relocaliser à Liège.

**Robert Collignon** jouera un rôle important dans l'aboutissement des négociations : *« En 1994, je deviens Ministre-Président et, en outre, en charge des matières économiques. Nous sommes dans une situation où il y a, d'une part, le développement économique de la Wallonie au travers des PME, mais il y a aussi la restructuration des grandes entreprises. Je dois dire que le développement de Bierset m'intéressait tout particulièrement, mais attirer des investisseurs n'était pas nécessairement facile. Ce qui a déclenché vraiment la « success story », c'est l'arrivée de TNT. José Happart, alors Président de Liege Airport, et Régis Jehasse m'ont annoncé qu'ils pouvaient amener un gros investisseur à Bierset, TNT. En tant que Ministre de l'Economie, j'assure à TNT qu'il y aura une intervention financière très conséquente pour leur installation à Liège. Les rapports avec TNT deviennent vite des rapports de confiance. »*

**Michel Lebrun**, Ministre en charge des Transports de 1994 à 1999, confirme : *« Quand j'ai pris en charge ce département, les habitudes voulaient que, si l'on attribuait un montant à Liège, il devait en être de même pour Charleroi. Ma première décision a été de sortir de cette vision obsolète et d'attribuer à Liege Airport des crédits pour un caisson de décompression indispensable pour les activités de Cargo Airlines. La seconde décision a été de consolider le choix du transport de passagers à Charleroi et du full Cargo à Liège. Il faut dire que j'avais dans mes compétences, les transports, l'aménagement du territoire, l'équipement et les télécommunications. J'étais donc bien placé pour comprendre et mettre en œuvre la synthèse de ce qui se passait à Liège. »*

Parallèlement, Liege Airport, dès fin 1995, est en négociation avec Cargo Airlines, compagnie israélienne spécialisée dans l'importation de produits frais et principalement de fleurs.





<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--



*En décembre 1996 CAL déménage de Cologne et commence ses activités nocturnes avec des Boeing 747 à Liège.*

Luc Partoune et Eitan Ben David, Directeur général de CAL, célèbrent les 10 ans de présence de CAL à Liege Airport.

© Liege Airport - Jean-Claude Dessart


Ainsi, cette période de négociations préfigure ce que va devenir l'aéroport combinant des opérateurs dans le domaine de l'express et du périssable avec des vols charters. En décembre 1996, CAL quitte l'aéroport de Cologne pour Liège et commence ses activités cargo avec des gros porteurs type Boeing 747.

L'aéroport débute alors réellement ses activités 24 heures sur 24.

Cette première activité régulière de nuit a contribué à rendre TNT plus confiant encore en la capacité de Liege Airport de les accueillir.

En février 1996, soit après à peine sept mois de négociations confidentielles, l'accord définitif est signé entre TNT, la SAB et la Région Wallonne.

TNT décide de venir à Liège en laissant une période de deux ans, d'une part à Liege Airport pour construire les parkings avions et mettre en place le parc pétrolier nécessaire, d'autre part, du côté de TNT, de construire leur centre de tri qui constituait un investissement majeur.

 **André Van Hove**, conseiller général auprès de la Direction Générale Transport Aérien, qui a œuvré pour défendre les intérêts économiques de la Belgique à l'étranger au-delà des intérêts particuliers de telle ou telle Région, évoque le contexte de cet accord : « *Les instances de la Région et de l'aéroport ont vraiment tout fait pour attirer TNT. Pour nous, au niveau fédéral, cela a été un événement important. Après la disparition de la Sabena en 2001, il fallait combler le vide. C'est le cargo qui s'est imposé et qui a mondialisé notre aviation. Liège avait une longueur d'avance avec un opérateur très performant. Je connaissais d'ailleurs Monsieur Terzakis qui travaillait pour des petites entreprises cargo et j'ai été ravi de le retrouver à la tête de TNT à Liège. La Région Wallonne a été très active dans le cadre de la gestion de ses aéroports régionaux. La Région flamande ferait bien de s'en inspirer.* »



- |                                |  |  |  |  |
|--------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|--------------------------------|--|--|--|--|



Un moment important pour l'aéroport en 1996 avec l'arrivée de CAL. De gauche à droite, Luc Partoune, Yossi Pinrassi, Vice-Président d'Agrexco, Henri Schlitz, Président de la SAB, Arik Nechamkin, Président de CAL, Mordechai Nivon, Président de LACHS, Shlomo Tirosh, CEO d'Agrexco et Alain Decors, directeur commercial SAB.

La venue de la compagnie Cargo Air Lines (CAL) a été le premier grand succès pour l'aéroport de Liège. Shlomo Tirosh, CEO d'Agrexco (principal exportateur de produits frais d'Israël), explique les raisons du choix.

**Shlomo Tirosh** : « Après plusieurs années d'opérations à l'aéroport de Cologne, nous avons dû chercher des alternatives car nous ne sentions plus le même soutien en Allemagne. Lorsque nous avons listé nos besoins et ce que nous recherchions pour notre nouveau centre de distribution, nous sommes arrivés à la conclusion que Liège était la localisation parfaite ! Avec un management jeune, dynamique et innovant, qui a bien compris nos attentes, qui a réagi très rapidement et a toujours trouvé des solutions, la SAB a vraiment fait le maximum pour que Cargo Air Lines devienne la première compagnie cargo importante implantée à Liège. En outre, des éléments aussi importants que le peu de restrictions pour les vols, spécialement durant la nuit, la situation au cœur du marché européen, à proximité des principales voies de transport, ont pesé dans notre choix. »

Shlomo Tirosh se souvient d'une anecdote que le Président de CAL - M. Arik Nechamkin - lui a racontée lors de la signature du contrat entre sa compagnie et la SAB : « M. Nechamkin était un jeune officier de la nouvelle armée israélienne quand le pays se constituait, et durant la guerre, l'armée attendait avec impatience des livraisons d'armes de Belgique. Ces armes étaient fabriquées par la FN à Liège. Aujourd'hui, 40 ans plus tard, je suis heureux d'être ici et de signer cet accord qui aidera Liège à réduire le chômage et, de cette façon, à payer notre dette morale aux citoyens liégeois. »



- 2003** Début des travaux du terminal passagers
- 2005** Inauguration du nouveau terminal passagers
- 2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa
- 2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport
- 2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m



© SPW

Bernard Wesphael, député Ecolo, ici avec un de ses collaborateurs lors d'un petit-déjeuner à l'aéroport, a été très critique au début du développement de l'aéroport.

## Deux succès qui engendrent la contestation

Le démarrage des activités de TNT entraîne une levée de boucliers de la part des riverains qui ne supportent pas les nuisances sonores.

**Michel Lebrun** : « *Quand les accords ont été négociés puis conclus avec TNT, nous avons alors connu une véritable période de haute tension. Certains riverains, manipulés par des groupes écologistes locaux, semblaient littéralement dans la violence et je me souviens d'une réunion à Saint-Georges où j'ai dû être protégé par la Gendarmerie tellement la tension était à son comble.* »

**Bernard Wesphael** : « *Ce dossier n'a pas été facile pour Ecolo dans la majorité arc-en-ciel, mais nous nous sommes loyalement battus afin que les riverains bénéficient de normes sévères pour les protéger des nuisances sonores. Nous pouvons nous féliciter d'avoir jeté les bases d'une véritable administration des nuisances sonores qui montre ses effets aujourd'hui. Nous avons toujours dit que pour un euro investi dans l'aéroport, un autre devait l'être pour les riverains... Nous y sommes mais cela n'empêche qu'il faut rester vigilant !* »

*Quand des centaines de personnes sont employées par TNT, c'est un élément de lutte contre la crise sociale dont nous devons tenir compte. Mais l'avenir du redéploiement économique de la région liégeoise passera bien plus par les filières vertes, la voie d'eau ou encore l'important projet de ligne TGV fret à Bierset. »*

Pour améliorer la gestion de ces nuisances sonores, la Direction de l'aéroport et la Région wallonne contactent la société Atech et le CEDIA de l'Université de Liège, spécialisée dans la problématique de la gestion environnementale des aéroports en France.

- 1990** Création de la SAB
- 1994** Développement des vols passagers
- 1996** Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)
- 1998** Implantation du centre de tri de TNT
- 1999** Accords de partenariat et financier avec ADP



Octobre 2003, le seul incident en 20 ans : la sortie de piste d'un Boeing 747 de la compagnie CAL. © SPW

Une stratégie optimale de gestion du bruit fut alors mise en place comme l'explique **Jean-Pierre Clairbois**, directeur d'Atech : « *Tout d'abord en réalisant un état des lieux du bruit ambiant avec pas moins de 30 points d'étude simultanés qui nous ont permis de modéliser l'impact prévisible. Nous avons aussi cadastré les 60 000 habitations concernées, exclus d'emblée les zones les plus fortement habitées et enfin optimisé le choix des routes en tenant compte des contraintes spécifiquement aéroportuaires. Le choix de la concentration des vols tournant à droite a permis de minimiser le nombre d'habitations exposées dans chaque zone.* »

Pierre Léonard, Colonel en retraite et riverain de l'aéroport, était à la tête de la contestation : « *En mars 1998, l'asbl NET SKY organise une manifestation qui regroupa 6 000 manifestants. Ce fut un véritable succès. Le Ministre Lebrun mit enfin sur pied un organisme chargé de l'indemnisation des riverains souffrant du bruit nocturne des avions. Il est vrai aussi que notre groupe avait été petit à petit « infiltré » par certaines personnes agressives et manipulées. Je déplore les exactions qui ont été commises dans ce cadre.*

*Si je reconnais qu'il y a eu des progrès indéniables en matière de nuisance, ceux-ci n'ont pas été à la hauteur de ce que les riverains espéraient.*

*D'autre part, moi-même, je n'ai jamais été insensible à la problématique de la création d'emplois et je reconnais que Liege Airport et la zone logistique sont une belle réussite mais je reste persuadé que seuls deux tiers des emplois promis ont été effectivement activés. Je suis fier d'avoir été, avec quelques autres, le catalyseur de cette réflexion sur les nuisances environnementales.* »

**Béatrice Camus** : « *Deux semaines avant l'arrivée officielle de TNT, une « nuit test », en conditions réelles, a été organisée. Nous n'avons pas eu une seule contestation. Par contre, le lendemain du lancement officiel de TNT, le standard téléphonique a failli exploser !* »



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--



Après une période difficile avec les riverains, Régis Jehasse et José Happart peuvent maintenant pleinement se consacrer au développement de l'aéroport. © Michel Crahay

Les intérêts des uns et des autres s'entrechoquaient comme le confirme **José Happart** : « Historiquement, le malheur, c'est que certains prétendaient que les travaux réalisés sur le site étaient des travaux inutiles. Ils ont fait le pari que l'aviation civile ne décollerait jamais à Liège et ils ont continué à acheter des terrains près d'une zone militaire, donc bon marché. Ce sont ceux-là qui ont été les plus virulents par après »

Outre les communes de Grâce-Hollogne, de Verlainne, de Saint-Georges et de Flémalle, particulièrement concernées par le développement de l'aéroport, la commune d'Ans était également en première ligne comme l'explique son secrétaire communal **Walter Herben** : « J'ai toujours été très proche de Michel Daerden, Bourgmestre empêché d'Ans. Il m'a demandé de suivre le dossier TNT. Dès que l'information de l'arrivée éventuelle de TNT s'est répandue, des comités de quartier se sont créés proclamant que nous allions connaître une sorte d'apocalypse sonore. L'asbl Net Sky était constituée d'une forte population des habitants de notre commune. À l'époque je recevais pratiquement 50 appels téléphoniques par jour à ce sujet. Le dialogue n'était pratiquement pas possible et il a fallu que la Région, au travers de la SOWAER, mette en place les mesures concrètes d'accompagnement pour que cette contestation se calme. »

*Il fallait mettre en place ce que j'ai appelé un développement économique accompagné.*

Michel Daerden

**Michel Daerden**, Ministre des Pensions du gouvernement fédéral, se remémore des épisodes incroyables : « Pour Ans, avec la contestation, l'histoire de l'aéroport commence mal. Les conseils communaux de l'époque étaient parfois perturbés par des centaines de contestataires. Certains menaçaient même de tirer sur les avions de TNT. Il faut dire que nous avions plus de 2 000 logements concernés. Ce furent des moments difficiles à vivre. Si jamais je n'ai changé d'avis sur la priorité qui devait aller au redéploiement économique de la Région, notamment au travers de Liege Airport et de l'arrivée de TNT, je me suis très vite rendu compte que ce développement ne pouvait se réaliser au détriment des riverains. Il fallait mettre en place ce que j'ai appelé un développement économique accompagné. »



© Liege Airport - Jean-Claude Dessart

<b>1990</b> Création de la SAB	<b>1994</b> Développement des vols passagers	<b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)	<b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT	<b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP
--------------------------------	--	--	--	--



Serge Kubla, à l'époque Ministre en charge de la politique aéroportuaire, n'a pas hésité à mouiller son maillot.  
© Michel Crahay

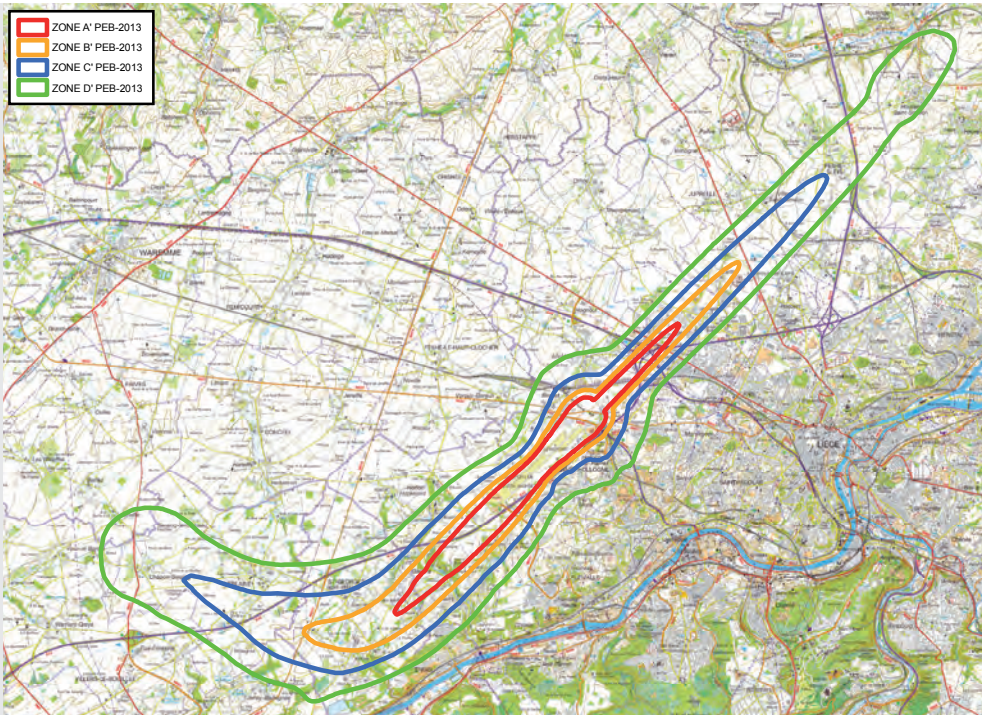
Un accord politique a permis la création de la Société Wallonne des Aéroports (en abrégé la SOWAER).

**□ Serge Kubla**, ancien Ministre des aéroports, témoigne : « *Quand je suis devenu Ministre, j'ai hérité de cette compétence parce qu'il ne fallait ni un Liégeois, ni quelqu'un de Charleroi, ni un écologiste pour éviter toute suspicion de complaisance. On connaissait à l'époque une bataille juridique très dure. Il est clair que si l'on interdisait les vols de nuit, Liege Airport risquait d'être économiquement condamné. J'ai donc mis en place toute la politique environnementale. Il était impossible de continuer avec une telle contestation.*

*Je me souviens que, lors d'une campagne électorale, la RTBF m'avait emmené passer la nuit chez un riverain pour que je me rende compte du bruit. Nous avons joué à des jeux de société et, cette nuit là, il n'est passé pratiquement pas d'avion ! Ceci dit, je me rendais compte des désagréments que les vols de nuit pouvaient poser sans intervention de notre part. J'ai rencontré les riverains, je les ai reçus à mon cabinet. Nous avons créé un plan extrêmement ambitieux pour résoudre cette problématique des nuisances sonores. Nous avons procédé maison par maison. Ce qui a calmé la fureur des recours systématiques au Conseil d'État. Cette méthode a rencontré l'approbation de la plupart des opposants, à l'exception d'un noyau dur « intellectuellement » contre le dossier. Les écologistes, qui, quand ils étaient dans l'opposition étaient plus que critiques vis-à-vis de l'aéroport, ont dû à leur tour faire face à la grogne une fois dans la majorité. Ils l'ont fait correctement. Il faut dire que quand nous avons négocié le Gouvernement en 1999 c'est le dernier point qui a été négocié, et ni le PS, ni le MR n'étaient en aucun cas prêts à « lâcher » les aéroports. Je pense avoir laissé à mon successeur André Antoine une relative paix juridique lui permettant de penser aux investissements et aux développements. »*



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--



La carte de bruit (plan d'exposition au bruit).

Extrait de la carte n°42 de l'IGN. Map created with ArcIMS - Copyright © 1992-2002 ESRI Inc.

## LES ZONES

Ce travail fut réalisé avant l'arrivée de TNT. Le Gouvernement Wallon avait établi un plan unique en Europe, d'un point de vue environnemental. Il a été annoncé un mois avant l'arrivée des avions de TNT.

Ce Plan d'Exposition au Bruit (en abrégé PEB) répartissait l'environnement de l'aéroport en quatre zones (A,B,C,D) à l'intérieur desquelles la Région Wallonne prévoyait des mesures très concrètes : soit en rachat des habitations (zone A), soit en travaux d'isolation dans les autres zones.

Mais, il n'y avait pas encore de vols de nuits conséquents, réguliers, et avec le nombre de rotations envisagées pour TNT. Les riverains étaient inquiets face à l'inconnu.

Très rapidement, un comptoir pour l'environnement a été fondé pour informer la population de ce qui allait arriver. Ce comptoir était piloté par Vincent Gernay, alors responsable de la communication de Liege Airport, assisté de deux psychologues.

C'est une période d'intenses contestations des riverains, allant du recours à des procédures juridiques aux dégradations et menaces de mort envers les responsables politiques et le management de l'aéroport. Il y eut de nombreuses manifestations visant même à paralyser les activités de l'aéroport.

- 1990** Création de la sa SAB
- 1994** Développement des vols passagers
- 1996** Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)
- 1998** Implantation du centre de tri de TNT
- 1999** Accords de partenariat et financier avec ADP



*« Historiquement, le malheur, c'est que certains prétendaient que les travaux réalisés sur le site étaient des travaux inutiles. Ils ont fait le pari que l'aviation civile ne décollerait jamais à Liège et ils ont continué à acheter des terrains près d'une zone militaire, donc bon marché. Ce sont ceux-là qui ont été les plus virulents par après. »*

José Happart

© Michel Crahay

## DIAPASON

« Dispositif d'Information et d'Analyse des Procédures Aéronautiques et SONores » (en abrégé Diapason) est mis en place dans les cellules SOWAER Environnement chargées de l'information aux riverains des aéroports et géré depuis le siège social de la SOWAER.

Cet outil permet de visualiser les trajectoires des avions, de les localiser par rapport au PEB et au Plan de Développement à Long Terme et de traiter les différentes mesures des sonomètres pour créer un lien entre l'environnement sonore et les données de vols.

C'est un outil essentiel de contrôle de la conformité des activités aériennes par rapport aux procédures définies par le Gouvernement wallon en accord avec Belgocontrol et les principales compagnies actives sur les deux aéroports. C'est aussi un précieux outil de dialogue et d'information qui permet à chaque riverain, s'il le souhaite, de s'informer sur un ou plusieurs vols et sur la conformité de ceux-ci aux règles établies.





- |   |  |   |   |  |
|---|--|---|---|--|
| <b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers | <b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers | <b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa | <b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport | <b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m |
|---|--|---|---|--|



© Jean-Luc Deru

## IV. LES AILES DE LA REUSSITE

L'arrivée de TNT a créé un énorme développement de l'aéroport.

Celui-ci, de quasi inexistant sur la carte européenne, est entré directement dans le top 20. En 2010, Liege Airport devient le premier aéroport cargo de Belgique, se classe huitième en Europe et est présent dans le top 30 mondial.

### TNT

C'est à Liège que se situe la direction du réseau aérien mondial de TNT (GAN, Global Air Network). Celui-ci est constitué de deux entités complémentaires : TNT Euro Hub (le centre de tri) et TNT Airways (la compagnie aérienne), appartenant toutes deux à la Division Express du Groupe TNT qui siège aux Pays-Bas.

Le centre de tri, inauguré le 27 avril 1998, est en activité depuis le 1<sup>er</sup> mars de la même année et a été agrandi en 2007. C'est l'un des plus grands d'Europe avec 75.000 m<sup>2</sup> de superficie utile.

TNT Airways, compagnie aérienne appartenant au groupe TNT, a été créée en 2000 et possède une flotte d'une quarantaine d'avions composée de BAe 146, B737, B747 pour satisfaire toutes les demandes des clients. En 2004, TNT Airways a développé ses activités charters vers différentes destinations de vacances pour le compte de Tours Opérateurs.

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



Serge Kubla et Niky Terzakis, Directeur général de TNT. © Sud Presse Corinne Feron

La maintenance des avions est effectuée depuis novembre 2009 par la société X-air services, détenue à 50% par TNT Airways et 50% par Sabena Technics. La société emploie actuellement 175 personnes.

Le groupe TNT est soucieux de sa responsabilité sociale. Depuis 2002, l'entreprise est un partenaire actif du Programme Alimentaire Mondial (PAM) des Nations Unies. Ensemble, TNT et le PAM ont créé « Moving the world » une initiative commune destinée à lutter contre la faim dans le monde.

En 2007, TNT lance officiellement « Planet Me », un programme environnemental dont l'objectif est la transparence de la société quant à son empreinte carbone, la réduction des émissions de CO2 émanant de ses opérations et l'engagement de ses milliers d'employés à travers le monde à réduire leur empreinte écologique aussi bien à la maison qu'au travail.

**Niky Terzakis**, Directeur général de TNT Airways, revisite l'histoire de l'arrivée de son entreprise en région liégeoise : « Faire venir TNT à Liège était un pari et ce n'était pas gagné d'avance. À l'époque, la Belgique était vraiment en mal de bonnes nouvelles sur le plan économique et le bassin liégeois tout particulièrement qui n'arrivait pas vraiment à sortir du marasme. Ce qui m'a marqué le plus, c'est l'enthousiasme de tous les acteurs de ce projet. J'ai découvert que l'expression « tirer tous à la même corde, dans la même direction et au même moment » prenait vraiment tout son sens à Liège. Bien entendu, il y avait des détracteurs, souvent mals informés des réalités d'une entreprise telle que la nôtre, et il a fallu lutter contre les clichés habituels dans pareil projet. Ainsi, on colportait le bruit que les emplois seraient précaires et à faible valeur ajoutée. C'est totalement faux bien entendu. Nous employons de très nombreux métiers, des manutentionnaires aux pilotes.



- 2003** Début des travaux du terminal passagers
- 2005** Inauguration du nouveau terminal passagers
- 2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa
- 2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport
- 2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m

*TNT et la Région ont pris des risques. Ils ont été payants !*

Niky Terzakis



© Liege Airport - Jean-Claude Dessart

*Nous sommes passés de 600 emplois à 1 800, et 50 % de ceux-ci sont sous le statut d'employés. Nous sommes devenus le hub d'arrivée en Europe le plus important pour les produits à haute valeur ajoutée. D'autre part, notre arrivée a très clairement attiré d'autres investisseurs sur le site et contribué ainsi à la création de nombreux autres emplois. Je suis particulièrement fier d'avoir pu mener, avec d'autres, ce projet à bien. Des paris comme celui-là, on n'en réussit qu'un ou deux dans sa vie.*

*Ce qui a été le plus impressionnant, c'est, en une nuit, de fermer une exploitation à Cologne et de la rouvrir à Liège. Et sans fausse note. Cela n'a pas été le cas partout dans l'histoire aéroportuaire internationale. TNT et la Région ont pris des risques. Ils ont été payants !»*

#### Quelques chiffres pour TNT Liège :

- 1 800 personnes
- 400 tonnes de fret par nuit
- 42 avions
- 75 000 m<sup>2</sup> de superficie utile
- 63 aéroports européens desservis
- 4 aéroports hors Europe (Shanghai, Hong-Kong, Singapour, New-York)

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



José Happart accueille le Roi Albert II chez TNT. © Belga

□ **Jean-Marie Becker** évoque les efforts mis en œuvre pour crédibiliser la démarche socio-économique : « *Quand on a commencé à attaquer TNT mais aussi la zone logistique sur l'idée que ces entreprises ne créeraient que des emplois à faible valeur ajoutée, peu qualifiés et non stables, nous avons tenu un discours plus offensif. Nous avons aussi organisé des manifestations sur le site pour montrer la réalité et nous avons organisé à plusieurs reprises des journées des métiers qui ont chaque fois accueilli des milliers de personnes... Journées des métiers où il y avait de nombreux stands d'information relatifs aux différentes professions liées au transport.* »

□ Pour **José Happart**, il restait malgré tout quelques hésitations sur la stratégie à suivre vis-à-vis de riverains : « *En tant que Président, et Serge Kubla, en tant que Ministre de l'Economie et des Aéroports, nous avons pesé de tout notre poids pour faire passer l'idée que le développement économique était primordial, tout en affirmant aux riverains que de véritables mesures d'accompagnement allaient être prises. Du côté de Serge Kubla, le mérite est d'avoir mis en place ces mesures et de mon côté de m'être véritablement engagé avec un langage très clair et très concret. Etre un homme politique, lorsqu'on croit en un projet, plus encore dans le cas de l'aéroport, lorsqu'on est certain que ce projet permettra le redéploiement économique de toute une région, c'est aussi prendre des décisions impopulaires. Et il faut s'y tenir malgré les critiques, les menaces. Trop souvent, en Wallonie, on a manqué de courage politique.* »



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--

*« José Happart, en tant que Président, et Serge Kubla, en tant que Ministre de l'Economie et des Aéroports, ont pesé de tout leur poids pour faire passer l'idée que le développement économique était primordial. »*

Luc Partoune



Luc Vuylsteke, Président du comité exécutif de la SOWAER, en compagnie de Jean-Pierre Grafé, Vice-Président de Liege Airport, et de Michel Foret, Gouverneur de la Province de Liège. © Liege Airport - Jean-Claude Dessart

## SOWAER

En 2001, la Région crée la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) dans la perspective d'assurer la continuité de la stratégie en matière de développement économique et de développement durable des aéroports. Elle va gérer deux aspects particulièrement importants pour les aéroports. Le premier est la poursuite des investissements sur les deux aéroports wallons, et le second, la mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur des riverains (acquisition et insonorisation). Grâce à cette action, le processus est enclenché concrètement et les tensions vont rapidement s'apaiser, le climat redevenir plus serein. Fin 2009, la SOWAER avançait un bilan impressionnant : 1 283 immeubles acquis, 416 immeubles démolis, 2 632 immeubles insonorisés, 84 immeubles vendus, 439 immeubles loués à des fins privées, 50 immeubles loués à des fins économiques.

**Luc Vuylsteke**, alors chef de cabinet du Ministre Serge Kubla, prend les commandes de la nouvelle société d'intérêt public : *« J'ai suivi le dossier de Liege Airport depuis le début. En tant que chef de Cabinet de deux ministres ayant eu le portefeuille de la politique aéroportuaire. Les négociations avec TNT furent passionnantes car au-delà des conventions que nous voulions win-win, il fallait trouver les moyens de réaliser ces investissements. Avec Jean-Claude Phlypo de la SRWT, nous avons mis en place les outils pour accélérer les investissements nécessaires pour accueillir TNT. La SOWAER, par la suite, est intervenue massivement d'un point de vue financier à l'aéroport de Liège puisque, dès 2001, c'est un programme de 250 millions d'euros qui avait été arrêté en vue de permettre la continuité du développement. En parallèle, nous avons joué le rôle de banquier pour le nouveau terminal qui devenait indispensable. Enfin, et ce n'est pas le moindre, nous avons mis concrètement en place la politique d'accompagnement des riverains dans le cadre du rachat des maisons en zone A et de l'isolation dans les autres zones. »*



© Liege Airport - Jean-Claude Dessart

**José Happart** : *« Il est vrai que ce programme environnemental a coûté beaucoup d'argent à la Région, mais il a fait vivre bon nombre de PME travaillant dans le secteur du bâtiment. C'est de l'argent bien investi qui a permis le développement d'activités économiques importantes. »*

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



Jean-Claude Phlypo, Michel Lebrun, Jean-Pierre Grafé et Robert Collignon posent devant une affiche symbolique à Paris au moment des accords avec ADP.

## Aéroports de Paris, un actionnaire de référence

En 1999, les autorités de Liege Airport sont informées qu'un projet d'axe Amsterdam-Bruxelles-Charleroi est en gestation. Ce projet, mené par l'aéroport de Schiphol, avait pour but de renforcer la coopération entre ces trois aéroports de manière à développer à Amsterdam tous les vols longs courriers, à Bruxelles les vols réguliers européens et à Charleroi tous les vols charters.

Face à l'éventualité de la création de cet axe dangereux sur le plan du développement, le Conseil d'Administration de l'Aéroport décide de chercher des alliances. Le choix est fait de contacter les Aéroports de Paris, et ce pour des raisons multiples : facilités linguistiques, non-concurrence, etc.

Aéroports de Paris (ADP), gestionnaire des plates-formes d'Orly, Roissy et du Bourget est un leader mondial dans la gestion aéroportuaire et qui apporte, en plus d'un investissement financier, une expérience certaine en matière de développement, de planification, de plan masse et de réflexion en matière du management. Les responsables d'ADP montrent directement un véritable intérêt à réfléchir à une collaboration.

Paris est aussi un aéroport ouvert la nuit, ayant quelques problèmes avec les riverains. Leur idée était qu'en s'associant à Liege Airport, ils pourraient localiser à Liège une série d'activités de nuit plutôt que de les drainer vers Paris. D'autre part, la décision venait d'être prise d'un arrêt du TGV à Liège. Leur expérience à Roissy avait permis de constater que le TGV n'était pas un concurrent de l'aéroport, mais un complément amenant des clients à l'aéroport.

On pouvait donc imaginer que, dans le domaine du Cargo, le TGV fret pourrait jouer le même rôle. Cette décision a encore renforcé leur volonté de collaboration.



- 2003** Début des travaux du terminal passagers
- 2005** Inauguration du nouveau terminal passagers
- 2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa
- 2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport
- 2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m



L'entrée des Aéroports de Paris dans l'actionnariat de Liege Airport constitue un moment très important. La signature des accords réunissait en 1999 Luc Partoune, Michel Foret, José Happart, Brigitte Millour, le Général Jean Fleury (Président d'ADP), Jean-Pierre Grafé et Alain Falque (Directeur commercial et stratégie d'ADP et Président d'ADPm).

**Alain Falque**, alors Président d'Aéroports de Paris Management, a joué un rôle moteur dans cette coopération : *« Nous avions déjà entendu parler de Liège comme aéroport régional full Cargo et nous pensions effectivement que celui-ci pourrait être un pivot de développement en la matière. On pensait déjà aussi au TGV fret. Le potentiel humain est important pour moi et il est clair que cet élément est rencontré à Liège. Ma collaboratrice Brigitte Millour fut chargée d'approfondir le plan de faisabilité, car, bien entendu, nous souhaitons nous lancer dans des projets économiquement et politiquement viables. Quand je vois le résultat et les excellentes relations depuis 11 ans, je ne changerais pas une ligne à notre décision. D'autre part, je tiens à souligner que, si nous avons apporté une certaine expérience en matière de management à Liege Airport, l'échange n'a pas été à sens unique car ce partenariat nous a aussi permis d'en mener concrètement d'autres à bon port. »*

**Brigitte Millour**, Chef de projet à la Direction de la stratégie des Aéroports de Paris, confirme : *« Je m'étais déjà intéressée à la problématique du fret aérien lors de mon passage à la Communauté Européenne. Deux choses m'ont particulièrement marquée à Liège. D'une part, l'extraordinaire situation pour un aéroport dédié au cargo, et d'autre part, le dynamisme et la réactivité de l'équipe commerciale. »*

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



Les Aéroports De Paris jouent un rôle important dans le développement de Liege Airport.

L'arrivée d'ADPm en 1999 modifie la répartition de la prise en charge des investissements. Ainsi la Région Wallonne n'assume plus les investissements dits commerciaux. Liege Airport va alors développer un nouveau métier en parallèle, celui d'investisseur immobilier en créant des bureaux et des halls, diversifiant ainsi son activité sur les conseils d'ADPm.

Dans le même temps d'autres compagnies viennent s'installer à Liege Airport et le développement se poursuit :

- En 2000, arrivée de la société Kintetsu et création de TNT Airways, première compagnie aérienne cargo belge.
- En 2001, démarrage des vols ATLAS AIR et transporteurs associés.
- En 2002, début de travaux du poste d'inspection frontalier la Flyin' Farm.

Le capital de Liege Airport change avec la cession des parts de Meusinvest à la SLF (Société de Leasing et de Financement) qui devient majoritaire avec 50 %. La SOWAER en détient 25 % et ADPm 25 %. Son capital est augmenté et passe à 15 millions €.

Liege Airport devient donc une structure forte, en capacité de poursuivre son développement.






- 2003** Début des travaux du terminal passagers
- 2005** Inauguration du nouveau terminal passagers
- 2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa
- 2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport
- 2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m



© Pierre Havrenne / Pachacamac

## Le nouveau terminal

D'autre part, l'évolution du trafic « passagers » et les événements du 11 septembre 2001, ont rendu le terminal inadapté en raison des mesures de sécurité nécessaires. Des mesures européennes ont été prises pour sécuriser les aéroports. Il fallait un nouveau terminal. Liege Airport décide de prendre en charge cet investissement, et en confie la création à Philippe Greisch, un architecte de Liège. Celui-ci a conçu un terminal moderne, lumineux, d'une capacité d'un million et demi de passagers et qui rencontre tous les impératifs de sécurité.

 **Philippe Greisch** : « *Le grand souci était de conserver un aspect convivial et de faire de ce nouvel outil une véritable vitrine de l'aéroport. C'est pour cette raison que nous avons utilisé le verre et la pierre. Nous l'avons aussi conçu de manière rationnelle. De façon à ce qu'il puisse s'étendre, voire, le cas échéant, à doubler sa capacité. On ne construit pas une aérogare pour 10 ans. C'est d'ailleurs très valorisant pour un architecte de travailler à un projet qui est aussi dédié à l'avenir. Je précise que c'est le fruit d'une excellente collaboration avec les gestionnaires de l'aéroport et aussi de la SRWT.* »

<b>1990</b> Création de la sa SAB	<b>1994</b> Développement des vols passagers	<b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)	<b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT	<b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP
-----------------------------------	--	--	--	--



Ethiopian Airlines est l'une des nouvelles compagnies de l'aéroport. © Jean-Luc Deru

**Alexis Verougstraete**, ancien Président d'Aviartner, souligne l'importance de la concertation dans le cadre de la construction du terminal : *« J'ai connu toute l'histoire de l'aéroport, de ses prémices à aujourd'hui. Ce qui m'a le plus frappé, c'est depuis le début l'excellente collaboration que nous avons entretenue tant sur le plan opérationnel que sur le plan commercial. A Liège, Aviartner (anciennement Belgavia) prend en charge l'assistance au sol pour compte de tiers. Même dans le cadre de la construction de la nouvelle aérogare, nous avons été consultés. »*

Deux autres grands chantiers ont été mis en œuvre depuis :

- L'allongement de la piste qui a nécessité de nombreuses procédures, notamment une étude d'incidence.
- Le développement de la zone Nord, indispensable, si l'on voulait continuer à développer l'activité Cargo.

Les travaux de la zone Nord ont commencé en 2005, et dès 2007, l'aéroport a pu accueillir de nouveaux opérateurs Cargo dans cette zone. Ainsi, des compagnies cargo majeures sont arrivées à Liège au cours des dernières années. En 2008, l'aéroport a ainsi accueilli Ethiopian Airlines et El Al Cargo. Ces opérateurs choisissent Liege Airport comme principal hub européen pour leurs activités full cargo. Ils seront suivis, en 2009, par Avient qui quitte Vatry. Cette compagnie, tout comme Ethiopian, est active sur les marchés africains.

Ces entreprises confortent aussi le choix stratégique de Liege Airport dans le domaine des marchandises périssables (fleurs, poissons, etc.).



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--



André Flahaut, Ministre de la Défense, détaille le plan de redéploiement des militaires à José Happart et Serge Kubla, alors Ministre en charge des aéroports.

## LES ACCORDS AVEC LES MILITAIRES

Quand Serge Kubla était Ministre ayant les compétences aéroportuaires, grâce à l'intervention de Michel Daerden et à la détermination d'André Flahaut, Ministre de la Défense, d'importants accords ont été obtenus. Ils visaient à obtenir plus de place pour le développement de l'aéroport.

Ainsi, en 2000, les pistes militaires ont été achetées à la Défense et sont devenues civiles à part entière. Un second accord a été pris en 2007 pour déménager l'espace militaire plus au nord.

*« En 1999, bien que Ministre de la Défense, j'étais pourtant sensibilisé au développement de l'aéroport civil de Liège », explique **André Flahaut**. « Bien entendu, d'un point de vue strictement militaire, il existait bon nombre de contraintes. Mais, le bon sens voulait que l'on ne soit plus aussi strict que pendant la période de la guerre froide. Tous les partis politiques liégeois étaient demandeurs. Les membres de mon parti m'ont contacté à de nombreuses reprises à ce sujet. José Happart, bien entendu, mais aussi Jean-Claude Marcourt et Michel Daerden qui a joué un rôle discret, mais important, dans ce cadre. Ce projet ne pouvait se réaliser d'un coup de baguette magique et le Ministre Kubla et moi avons signé une convention qui a permis à l'aéroport de se développer par phases successives, laissant le temps aux militaires de se redéployer. »*

Liege Airport a toujours vécu en bonne intelligence avec l'activité militaire, très précieuse, entre autres, par la gestion de la Tour de Contrôle en journée.

- 1990** Création de la sa SAB
- 1994** Développement des vols passagers
- 1996** Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)
- 1998** Implantation du centre de tri de TNT
- 1999** Accords de partenariat et financier avec ADP



Jean-Claude Van Cauwenberghe, alors Ministre-Président de la Région wallonne, André Antoine, Ministre en charge des aéroports, Michel Daerden et Marie-Dominique Simonet, tout sourire lors de l'inauguration du nouveau terminal en 2005.

© Liege Airport - Jean-Claude Dessart

## Liege Airport et l'international

Dans le cadre de son activité commerciale, Liege Airport a développé de nombreuses initiatives sur le plan international grâce, entre autres, aux missions princières, à l'aide de l'Agence Wallonne à l'Exportation (AWEX) et à une présence dans des foires et salons à l'étranger. Les cibles commerciales sont des compagnies non européennes, n'ayant pas de base en Europe et souhaitant s'y implanter.

Le rôle de l'AWEX est donc très important et son réseau a permis d'établir des contacts un peu partout à l'étranger et particulièrement auprès de ses cibles privilégiées : Afrique, Asie, Moyen-Orient et une fois l'allongement de la piste effectué, l'Amérique Latine.

**Philippe Suinen**, Administrateur Général de l'AWEX : « L'AWEX a toujours été très heureuse de soutenir Liege Airport dans le cadre de nos missions collectives ou par des soutiens financiers » rappelle Philippe Suinen, Administrateur Général de l'AWEX. « Nous avons mené 32 missions économiques hors Union Européenne avec les responsables de l'aéroport. Indépendamment de celles-ci, à l'occasion de missions princières, j'ai eu de nombreuses fois la possibilité de présenter Liege Airport et son potentiel. Mais je me dois d'ajouter qu'aider l'aéroport permet aussi d'attirer des investisseurs en Wallonie. Les deux facettes de notre mission sont ainsi rencontrées. L'activité de l'aéroport est un élément d'attractivité économique en tant que tel. Et il connaît une notoriété sans cesse croissante. A titre personnel et en clin d'œil, il m'est aussi arrivé à plusieurs reprises de partir en vacances depuis Liège. »



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--

## The “flyin’farm”

La “flyin’farm” offre un outil optimal à tous les opérateurs économiques actifs dans la chaîne de production, de transformation et de distribution de produits alimentaires et d’animaux. Les temps de transfert de produits frais coûtent de l’argent et comportent des risques de perte de qualité. L’essentiel est d’organiser un service rapide, économique et en même temps conforme à toutes les contraintes légales et sanitaires, sans briser la chaîne du froid. Le temps de formalités sanitaires pour l’importation d’animaux vivants ou de produits d’animaux est ainsi réduit au maximum tout en garantissant le contrôle conforme à toutes les normes en vigueur. Il en est de même pour l’exportation.




La « Flyin’farm » bénéficie de l’agrément de la Commission Européenne. L’Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne Alimentaire (A.F.S.C.A.) est habilitée à inspecter régulièrement les opérations pour vérifier leur conformité. Elle organise le service vétérinaire et la prise en charge des formalités de contrôle des marchandises et cargaisons. Le service d’Inspection vétérinaire est dirigé par un médecin vétérinaire qui dispose d’une équipe prête à intervenir 24h/24. En complément de la “flyin’farm”, le service phyto-sanitaire permet d’assurer l’inspection des végétaux. La complémentarité de ces services fait de Liege Airport un des principaux centres nerveux de l’import et de l’export de produits vivants et frais en Europe.

## L’Hôtel Park Inn

L’implantation d’un hôtel de haut de gamme vient compléter la gamme de services pour les pilotes, les hommes d’affaires et les touristes.

Afin d’étoffer son offre de services à la clientèle et de diversifier ses activités, Liege Airport a conclu une convention avec un important groupe hôtelier. En 2007, était ainsi inauguré un hôtel exceptionnel tant sur le plan esthétique que sur le plan acoustique : le Park Inn.

 **Ghislain Lenaers**, Président du Groupe GL : « L’investissement de plus de 11 millions d’euros pour la réalisation de cet hôtel a été judicieux . Malgré la crise, notre hôtel a vu ses parts de marché augmenter de 32%. Nous comptons parmi notre clientèle des pilotes mais aussi des hommes d’affaires et des touristes. En 2009, nous avons reçu du Groupe Rezidor, qui gère pas moins de 380 hôtels dans 60 pays, le titre d’hôtel de l’année. »

- 1990** Création de la sa SAB
- 1994** Développement des vols passagers
- 1996** Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)
- 1998** Implantation du centre de tri de TNT
- 1999** Accords de partenariat et financier avec ADP



Luc Partoune et José Happart sur la piste de l'aéroport. © Liege Airport - Jean-Claude Dessart

## V. L'AVENIR

□ Pour **Jean-Marie Chevallier**, Président d'ADPm et membre du Comité de Direction, Liege Airport peut voir l'avenir en rose : *« L'année dernière, en période de crise, nous avons bien maintenu l'activité. Nous sommes même devenus le premier aéroport belge en matière de fret. Un de nos objectifs est de rattraper Luxembourg qui possède un avantage sur nous, détenir sa propre compagnie de fret Cargolux. Un événement significatif a été la constitution de notre filiale immobilière. Nous souhaitons développer à proximité de l'aéroport des espaces de bureaux pour des sociétés actives dans le secteur tertiaire. Nous y travaillons avec les collectivités locales impliquées. Je suis confiant en l'avenir de l'aéroport. Il faut dire que nous avons établi, en 11 ans maintenant, d'implication dans le management de la société, des relations de grande confiance. À tel point que nous avons envoyé ici un collaborateur de notre département mexicain pour se spécialiser dans le management du fret ».*

□ **Régis Jehasse** : *« Je pense que Liege Airport a atteint une taille suffisante pour assumer elle-même son propre développement. D'autre part, je trouve que, pour la visibilité de l'aéroport, il faudrait ouvrir encore un peu plus de lignes régulières. »*



- 2003** Début des travaux du terminal passagers
- 2005** Inauguration du nouveau terminal passagers
- 2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa
- 2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport
- 2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m



Luc Partoune, Jean-Claude Marcourt, Marie-Dominique Simonet, André Antoine, Michel Daerden, Jean-Claude Van Cauwenberghe et José Happart lors de l'inauguration du terminal passager. © Liege Airport - Jean-Claude Dessart

**José Happart :** « Dès 2012, 2013, nous serons sortis totalement de la crise et, avec l'allongement de la piste, Liege Airport sera véritablement ouvert sur le monde entier. Je prévois d'ailleurs, qu'en 2020, l'aéroport sera saturé et qu'il est dommage de ne pas l'avoir prévu lors du dernier grand plan de secteur. Dans ce métier, il faut prévoir au moins dix ans à l'avance.

*Nous ne sommes plus un pays producteur de matières premières. Notre métier est devenu celui de la logistique et des transports. Mon souhait serait de voir s'installer sur notre site une usine de conditionnement qui permettrait que, quand un avion décharge sa marchandise à haute valeur ajoutée vers 23 heures, cette usine conditionne les produits en utilisant des matières biodégradables, qui, par TGV fret, pourront être livrés à Londres ou à Paris dès le lendemain matin.*

*Liege Airport a été un des combats les plus importants de ma vie et passionnant aussi car, avec les autres projets qu'il a suscités en matière de transport, il a permis de redonner à Liège la place économique qui était la sienne.»*

- 1990** Création de la sa SAB
- 1994** Développement des vols passagers
- 1996** Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)
- 1998** Implantation du centre de tri de TNT
- 1999** Accords de partenariat et financier avec ADP



Michel Foret. © Michel Crahay

L'actualité est maintenant au développement du pôle biogénétique, ce qui réjouit le Recteur de l'Ulg.



© JI. Wertz

**Bernard Rentier** : « Liège comporte maintenant de nombreux pôles d'attractivité. La présence de l'Université en est un, bien entendu, mais pas le seul. Liège Airport, de ce point de vue est particulièrement intéressant pour nous, ainsi que la zone logistique. Notre Université, qui est la seule à avoir en Wallonie un hôpital universitaire, une faculté de médecine et une faculté de médecine vétérinaire a naturellement développé un pôle important en matière de biotechnologie. Malheureusement, la région liégeoise ne compte pas de très grandes entreprises biopharmaceutiques comme on peut en voir dans le Brabant Wallon par exemple.

*L'ensemble du bassin hospitalier liégeois, le GIGA, les entreprises du secteur ne peuvent que bénéficier du développement de la biogénétique à Liège Airport. Nous avons la capacité d'être un véritable hub en termes de tests cliniques, pour la validation des médicaments, vaccins, etc. Le transport de ces matières doit se faire avec beaucoup de contraintes : un conditionnement très spécial, particulièrement sécurisé et respectueux de la chaîne du froid.*

*Le développement de ces activités sur le site de Liège Airport est clairement un plus pour nous mais aussi pour l'aéroport et ne manquera certainement pas d'attirer de nouveaux investisseurs dans ce domaine, comme c'est le cas à Memphis, précurseur dans ce domaine ».*

**Pour Michel Foret**, Gouverneur de la Province de Liège, l'aéroport est aujourd'hui devenu un must : « C'est avec fierté que nous montrons à nos visiteurs étrangers l'aéroport et la nouvelle aérogare qui a un très beau profil. J'ai personnellement accueilli la Reine des Pays-Bas qui est venue en visite d'Etat et qui est partie de Liège Airport, mais aussi le Prince Albert de Monaco et le Roi Albert II. Ils ont pu voir ce qu'était devenu cet aéroport, parti de pistes militaires avec un environnement rural qui aujourd'hui pourtant est devenu source d'emplois, de développements et de relations. Probablement, un des plus beaux liens qui puissent exister entre Liège et le monde. »





<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--

- 1<sup>ère</sup> phase CAREX → à partir de 2015
- 2<sup>ème</sup> phase CAREX → à partir de 2018
- 3<sup>ème</sup> phase CAREX → à partir de 2020



Le réseau ferroviaire à grande vitesse Eurocarex.

## LIEGE CAREX ET EUROCOREX

Des groupes de travail ont été constitués avec Roissy qui, en 2008, aboutissent à la création de LIEGE CAREX et de ROISSY CAREX, des structures de promotion de développement de l'idée d'un TGV fret en relation avec l'aéroport en vue de combiner sur une même plate-forme le transport aérien, ferroviaire et routier.

Le projet CAREX (Cargo Rail Express) consiste à permettre le report du transport camions et vols Cargo, courts et moyens courriers, vers les trains à grande vitesse lorsque ce choix est pertinent. Une alternative pour les distances comprises entre 300 et 800 kilomètres.

L'amélioration du réseau ferroviaire européen à grande vitesse a naturellement amené l'idée de transporter des marchandises de nuit par le rail. Une étude montre que, sur les distances envisagées, le transport par train émettrait 17 fois moins de carbone que le camion et l'avion.

LIEGE CAREX est née le 21 mars 2008. Elle est présidée par Jean-Pierre Grafé. Parmi les organismes portant cette initiative, on trouve des représentants des Ministres de l'Economie et des Transports de la Région wallonne, le GRE (Groupement pour le Redéploiement Economique du Pays de Liège), la SNCB Holding, Infrabel, Logistics in Wallonia, TNT, Liege Airport et la Région wallonne.

Elle s'est intégrée dans EUROCOREX le 25 mars 2009.

EUROCOREX a pour but de fédérer les différents sites Carex existants : Roissy, Liège, Lyon, Amsterdam et Londres tout en restant ouverte aux autres sites en cours de constitution. Afin d'affirmer son caractère européen, EUROCOREX a été constituée sous la forme d'une association internationale sans but lucratif, de droit belge, son siège étant fixé à Bruxelles.

Ce projet de TGV Fret est de la plus haute importance pour le développement de Liege Airport.

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



Jean-Pierre Grafé, ici avec Robert Collignon et José Happart, peuvent se féliciter du succès de l'aéroport.

**Jean-Pierre Grafé :** « En qualité de vice-Président de l'aéroport depuis 20 ans, je suis heureux d'avoir participé dès l'origine à cette évolution réussie et d'avoir pu y contribuer tangiblement en réalisant notamment, comme Ministre des Travaux Publics, diverses infrastructures dont les raccordements indispensables de l'aéroport à notre réseau autoroutier international. »

« Le nouveau projet que je porte et dont la réalisation est prévue pour demain, est la connexion directe de l'aéroport de Liège au réseau européen Cargo-Rail-Express (Eurocarex) qui créera un tout nouveau mode de transport sécurisé et respectueux de l'environnement et ajoutera un atout supplémentaire au développement futur de Liege Airport. »

## Logistics in Wallonia

Au-delà de son développement propre Liege Airport s'est inscrite dans une démarche plus globale au niveau de la région. Elle s'est intégrée dans le « Pôle Transport et Logistique » de Liège qui rassemble l'ensemble des opérateurs impliqués dans la logistique (SNCB, Port Autonome de Liège, SPI+, ULG, les Hautes Écoles).

La volonté était de créer un pôle d'excellence logistique dans la région liégeoise en s'appuyant sur des zonings comme Liege Logistics où se situent des transporteurs routiers, des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises actives dans le secteur. Cette démarche a mis en place ce qui allait devenir plus tard Logistics in Wallonia, un des pôles de compétitivité retenu et développé dans le cadre du plan Marshall.

À la demande de Liege Airport, la Région a marqué, en 2008, son accord pour qu'il y ait une plus grande unité de gestion des missions de sécurité. Celles-ci, autrefois assurées par l'administration, sont assumées maintenant par la filiale Liege Airport Security.



<b>2003</b> Début des travaux du terminal passagers	<b>2005</b> Inauguration du nouveau terminal passagers	<b>2007</b> Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa	<b>2008</b> Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport	<b>2010</b> Allongement de la piste principale à 3 700 m
---	--	---	---	--

*Je suis certain que le Président, José Happart, et Luc Partoune, le Directeur général, que je félicite pour le travail accompli et cette success story, ne manqueront pas de saisir ces opportunités.*


André Antoine



© Liege Airport - Jean-Claude Dessart

En 2008, Liege Airport n'est plus seulement le nom commercial de la société, mais devient son nom juridique, remplaçant la SAB et marquant ainsi dans les textes l'ancrage liégeois et la langue anglaise utilisée dans le secteur aéroportuaire. Le transport passager a toujours connu une croissance avec de nouvelles destinations régulières, organisées par des compagnies low cost : Belair pour Pristina et Tirana et Jetairfly sur la ligne Tel Aviv.

## En conclusion

 **André Antoine**, Ministre de la politique aéroportuaire de la Région wallonne : « *Le projet de valorisation des zones économiques autour de l'aéroport contribuera encore à accroître l'attractivité de la région liégeoise, tout en constituant une formidable opportunité pour la diversification des revenus pour le secteur aéroportuaire. Quelque 400 hectares seront dédiés au développement économique ! Ils permettront d'amplifier le rayonnement de Liege Airport dans le Transport et la Logistique.*

*L'allongement de la piste à 3.700 mètres, qui sera achevé cet été, ouvrira de nouvelles perspectives à l'égard de la zone Sud-Est asiatique, de l'Amérique Latine et de la Côte Ouest des Etats-Unis. Le projet de création d'une gare TGV pour le transport de fret, tout en rencontrant les objectifs environnementaux de la Région, assurera de nouveaux débouchés et une synergie prometteuse avec l'aéroport.*

*Je suis certain que le Président, José Happart, et Luc Partoune, le Directeur général, que je félicite pour le travail accompli et cette success story, ne manqueront pas de saisir ces opportunités.*

*Pour sa part, la Région wallonne s'efforcera de maintenir un environnement favorable au développement durable. La politique d'accompagnement des riverains sera poursuivie. Tout est donc réuni pour que ces 20 ans ne soient qu'une étape vers d'autres succès. »*

- |                                   |  |  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| <b>1990</b> Création de la sa SAB | <b>1994</b> Développement des vols passagers | <b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL) | <b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT | <b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP |
|-----------------------------------|--|--|--|--|



Luc Partoune, Jean-Claude Marcourt et José Happart, à l'occasion des 10 ans de Cargo Air Lines. © Liege Airport - Jean-Claude Dessart

## VI. Les chiffres

### 530 millions d'euros en 20 ans

Selon l'étude « Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium », publiée en mars 2009 par la Banque Nationale de Belgique (BNB), l'aéroport qui a connu la croissance la plus importante est celui de Liège-Bierset (10% annuellement depuis 1997).

Depuis cette étude qui traite les chiffres 2006, Liege Airport est devenu le premier aéroport cargo en Belgique en 2010, devant Brussels Airport !

Globalement, la croissance du tonnage transporté par voie aérienne via les 6 aéroports belges est de 7,6%, ce qui est bien au-delà des 4,9% constatés pour le « World Air Cargo Trafic ». Cette performance est par ailleurs largement attribuée par l'étude de la BNB à Liege Airport.

En terme d'emploi, et en 2006, le nombre d'emplois directs est de 1.843 personnes et le nombre d'emplois indirects est estimé à 3 094 personnes.

Or, aujourd'hui, le nombre d'emplois directs est de 1 800 personnes uniquement pour TNT ! Si on y ajoute les autres entreprises présentes sur le site, on dépasse les 2 500 emplois directs et les 6 700 emplois indirects !

La croissance du transport de fret par voie aérienne semble avoir un impact particulièrement positif (+20%) pour l'aéroport de Liège, dans la mesure où d'autres aéroports concurrentiels se voient saturés et que Liege Airport pourrait en tirer profit. Suivant la structure des activités qui s'établissent le long des aéroports, l'impact d'une nouvelle croissance pourrait être multiplicateur pour le développement d'activités économiques sur l'aéroport de Liège.

Les investissements publics et privés en infrastructure représentent environ 530 millions d'euros sur 20 ans (voir graphique ci-contre).



**2003** Début des travaux du terminal passagers

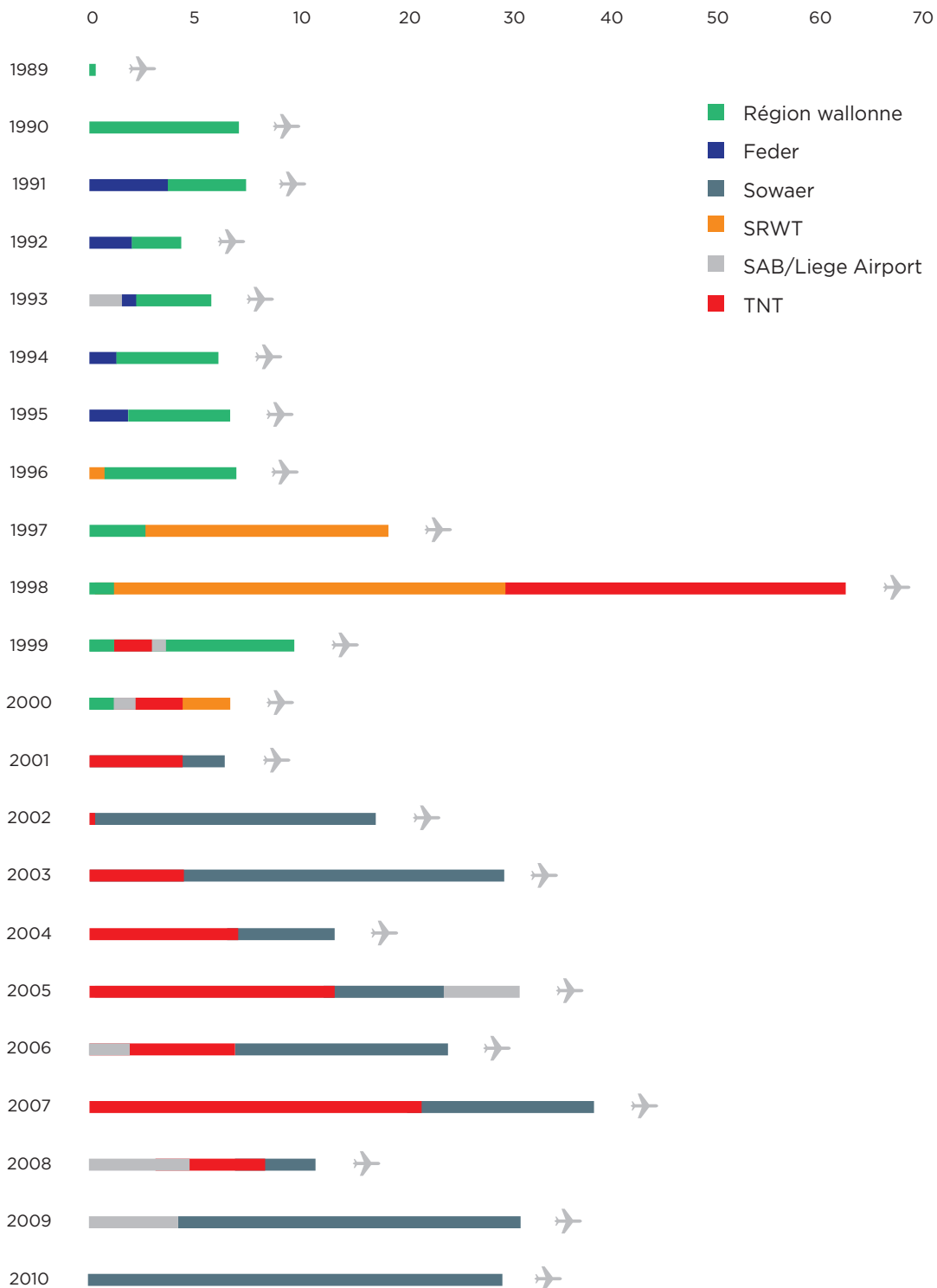
**2005** Inauguration du nouveau terminal passagers

**2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa

**2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport








**2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m

### Les investissements en infrastructures (en millions d'euros)








<b>1990</b> Création de la sa SAB	<b>1994</b> Développement des vols passagers	<b>1996</b> Implantation du hub européen de Cargo Airlines (CAL)	<b>1998</b> Implantation du centre de tri de TNT	<b>1999</b> Accords de partenariat et financier avec ADP
-----------------------------------	--	--	--	--
















**Présidents**

	André Cools †	Président	1990-1991
	Jean-Pierre Grafé	Président	1991
	Alain Van Der Biest †	Président	1991-1992
	Henri Schlitz †	Président	1992-1998
	José Happart	Président	1998-2001
	Régis Jehasse	Président	2001-2004
	José Happart	Président	depuis 2004

**Vice-Présidents**

	Michel Foret	Vice-Président	1990-2001, 2004-2008
	José Happart	Vice-Président	1994-1998
	Jean-Pierre Grafé	Vice-Président	depuis 1993
	Willy Delflys	Vice-Président	2008-2009
	Gilles Foret	Vice-Président	depuis 2010

**Administrateurs**

	William Ancion	Administrateur	1991-1992
	Patrice Bastid	Administrateur	2002- 2005
	Jean Beulers	Administrateur	1992-2002
	Denys Bourguignat	Administrateur	2000-2002
	François Charritat	Administrateur	depuis 2005
	Christian Charvin	Administrateur	1999-2000
	Jean-Marie Chevallier	Administrateur	depuis 2008
	Jean-Gérard Closset	Administrateur	2002-2008
	Robert Collignon	Administrateur	depuis 2002
	Willy Delflys	Administrateur	2002-2009
	Maurice Demolin	Administrateur	1990-1996
	Bertrand Demonceau	Administrateur	depuis 2009
	Jacques Diez	Administrateur	1993-2002
	Jean Dubois	Administrateur	1990-1992
	Alain Falque	Administrateur	1999-2005



**2003** Début des travaux du terminal passagers

**2005** Inauguration du nouveau terminal passagers

**2007** Le 8 novembre 2007, SAB sa devient Liege Airport sa

**2008** Ethiopian et El Al déménagent leur hub européen à Liege Airport

**2010** Allongement de la piste principale à 3 700 m

✈	Jacques Follain	Administrateur	depuis 1999
✈	Gilles Foret	Administrateur	depuis 2008
✈	Bernadette Franzoy †	Administrateur	2002
✈	Fernand Gingoux	Administrateur	1996-2008
✈	Jean-Pierre Grafé	Administrateur	depuis 1990
✈	Mathieu Grosch	Administrateur	depuis 1996
✈	Jean Henrottay	Administrateur	2003-2008
✈	Walther Herben	Administrateur	depuis 2008
✈	Karim Ibourki	Observateur	depuis 2010
✈	Régis Jehasse	Administrateur	depuis 1990
✈	Georges Lambotte	Administrateur	1996-2002
✈	Valérie Leburton	Observatrice	depuis 2008
✈	Denis Leluc	Administrateur	depuis 2005
✈	Michèle Lempereur	Administratrice	depuis 2008
✈	Laurent Léonard	Administrateur	depuis 2002
✈	Bernard Marchand	Administrateur	1991-1995
✈	Fabian Marcq	Administrateur	depuis 2002
✈	Franck Mereyde	Administrateur	2006-2008
✈	Antoine Milatos	Administrateur	depuis 1999
✈	Maurice Mottard	Administrateur	depuis 1996
✈	Gilbert Mottard	Administrateur	1991-1992
✈	Gaston Onkelinx	Administrateur	1991-1996
✈	Luc Partoune	Administrateur	1990-2002
✈	Jean-Claude Phlypo	Administrateur	1990-1996
✈	Jacques Pirmolin	Administrateur	1992-2002
✈	Benoît Remiche	Administrateur	1990-1996
✈	Benoît Rutten	Administrateur	1995-2001
✈	Jules Servais †	Administrateur	1998-2002
✈	Lambert Verjus	Administrateur	depuis 2008
✈	Pierre Verkaeren	Administrateur	1990-1992
✈	Luc Vuylsteke	Administrateur	depuis 2002



**LIEGE AIRPORT S.A.**

B.44  
4460 Grâce-Hollogne  
BELGIUM

Tél. +32 (0)4 234 84 11  
Fax +32 (0)4 234 84 04

[info@liegeairport.com](mailto:info@liegeairport.com)  
[www.liegeairport.com](http://www.liegeairport.com)

Avec le soutien de la  **RÉGION WALLONNE**