

ST-HUBERT / AÉRODROME

AUBANGE / MOBILITÉ

# L'aérodrome n'est pas mort

## La Région accepte de soutenir le renouveau de ce bel outil

Alors qu'Idélux devait se retirer de la gestion de l'aérodrome de Saint-Hubert, la Région wallonne vient de décider qu'elle soutiendrait son exploitation. Elle va financer cinq emplois temps plein. Désormais, il va falloir mettre en place une nouvelle structure de gestion.

Quand en août dernier, l'intercommunale Idélux a annoncé qu'elle se retirait de la gestion de l'aérodrome de Saint-Hubert, vu les recours et plaintes de riverains qui ne permettaient pas de redéployer ce site, ce fut la douche glaciale. Mais Jean-Luc Henneaux, bourgmestre de Saint-Hubert, n'accepta pas de lâcher ce dossier. Soutenu par Elie Deblire, président d'Idélux et le député Dimitri Fourny, il travailla d'arrache-pied pour qu'une solution soit trouvée, notamment auprès du ministre régional André Antoine.

### LE TRAVAIL N'EST PAS ENCORE FINI

« Un appel entendu, lance Dimitri Fourny. Sans contribution extérieure, c'est-à-dire de la Région, la reprise était intenable pour la Ville. Et ce jeudi, le gouvernement wallon a présenté une note où la Ville serait aux commandes de la gestion - elle reprendrait les 70 % des parts d'Idélux, pour 30 % à la Sowaer, la société wallonne des aéroports -, la Région s'engageant à reprendre cinq des huit emplois temps plein de l'aérodrome, tandis que la ligne de crédit de la Sowaer serait maintenue et mise à disposition de la nouvelle structure à mettre en place pour gérer l'aéro-

drome. »

Voilà donc de nouvelles perspectives positives pour redémarrer dans de bonnes conditions, même si le travail n'est pas encore fini. La Ville va en effet devoir finaliser un business plan à faire valider par la Sowaer. Dans ce nouveau concept, l'activité de voltige aérienne va disparaître. « On a essayé d'ouvrir la porte pour trouver des solutions, mais sans résultat. C'était l'activité la plus dommageable, car bruyante. De Tenneville à Ste-Ode, le ras-le-bol était grandissant. Les locataires de gîtes et de campings en avaient assez », poursuit Dimitri Fourny.

Côté financier, Elie Deblire note que le déficit 2013 se situera à 250.000 euros, pris en charge par la Ville (50.000), la Province (100.000), comme la Région. « Mais j'ai aussi demandé à Idélux de ne pas laisser tomber l'outil le 31 décembre, date de clôture des contrats. La Sowaer ne mettra pas un euro dans les frais de fonctionnement. Il faut donc qu'on puisse assurer la transition, en termes d'assurance, de chauffage, de surveillance, etc. Par ailleurs, Idélux qui est propriétaire de deux halls construits avec des deniers Infra-sports en restera propriétaire et les louera à l'avenir, même à un prix modique. »

### « UNE AVANCÉE SIGNIFICATIVE »

Certains avions - il y a une centaine d'aéronefs sur place, selon le bourgmestre - ont déjà quitté les lieux, mais un redéploiement devrait les attirer à nouveau. Pour le bourgmestre borquin, c'est un



Cinq des neufs emplois actuels seront maintenus.

■ D.M.

heureux épisode qui se conclut. « J'ai l'impression qu'on m'épiait pour voir si le 31 décembre, j'allais trébucher. Ce dossier me préoccupait depuis août. Le chantier est encore à finaliser mais l'avancée est significative. On a mis autour de la table tout le monde et les utilisateurs sont prêts à s'impliquer, suite à une réunion qui les avait regroupés fin septembre, de laquelle est né un groupe de travail. »

Pour le bourgmestre, il y avait trois solutions quand Idélux a annoncé son retrait : soit trouver un repreneur miraculeux, soit obliger la Sowaer à respecter son bail emphytéotique, soit fédérer tous les utilisateurs en collaboration avec la commune. C'est finalement un mix des deux derniers points qui a eu lieu. Désormais, il va falloir mettre en place une structure juridique. « Je

pense à une société de gestion pour les bâtiments et l'entretien des pistes, et une ASBL ou coopérative essentiellement composée d'utilisateurs pour la gestion du trafic (NDLR : petite aviation, ULM, hélico et vol à voile, l'image de marque de l'aérodrome). » L'objectif à moyen terme est de réduire le déficit global à environ 100.000 euros, la Région maintenant cette subvention, tandis qu'il faut investir dans différents domaines avec la Sowaer. Cela représente un million d'euros.

Mais le bourgmestre a des projets d'autres développements car « le potentiel de l'aérodrome est énorme. Avec des perspectives de développement économique à côté du site. » Mais désormais, il faut finaliser le dossier juridique. ■

JEAN-LUC BODEUX

# Réduire les nuisances des trains

Les usagers de la ligne ferroviaire, Athus-Virton connaissent bien le site Duvi-gneaud, ancien site sidérurgique transformé dans les années 80 en une montagne de ferraille, qui jouxtait la gare de Halanzy. Dans ce quartier devenu au fil des ans résidentiel, ce n'était pas du plus joli effet. En octobre 2010, la société Wilmet, basée à Malonne et spécialisée dans le traitement-recyclage des métaux ferreux et non-ferreux, a racheté cette entreprise. Le traitement des carcasses de voitures a été éliminé, faute d'agrément, tout comme les produits dits blancs (électroménagers), traités via les parcs à conteneurs. Et la « montagne » a fondu.

### 15000 TONNES TRAITÉES PAR AN

Aujourd'hui, Wilmet exerce sur ce site d'environ deux hectares des activités de recyclage de métaux et de stockage d'équipements. Ce sont les seuls matériaux toxiques présents. Ils sont stockés dans des conteneurs spéciaux en inox. « Nous traitons environ 12-15.000 tonnes/an, contre 15 à 18.000 voici trois ans. Un effet de la crise, commente Gaëtan Bigot, chef d'exploitation. Nous collectons des chutes industrielles dans la région de Longwy notamment, pour compenser la perte d'exploitation liée à l'absence des voitures. Et puis, nous acceptons les déchets ferreux des particuliers. Ils proviennent à 60 % de France car depuis août 2011, le paiement en cash y est interdit. » Suite à une exigence de la Région wallonne pour une mise en conformité du site, une demande de permis de régularisation a fait l'objet d'une enquête publique qui

s'est clôturée ce 12 novembre. Pour l'exploitant, il s'agit de répondre à certaines normes en matière d'écoulement et de rejet des eaux tout en améliorant l'impact paysager. L'entreprise a contacté l'architecte Jacques Claude pour établir un cahier de charges qui porte principalement sur la pose d'une dalle de béton étanche, la réalisation d'un réseau interne d'égouttage permettant de recueillir les eaux usées et de les acheminer vers un déboucheur et séparateur d'hydrocarbure, avant traitement en station d'épuration, et sur l'aménagement d'un merlon végétatif.

Dans la foulée d'une pétition déposée à la commune, l'entreprise a décidé d'ouvrir le débat. Parmi les principales critiques, citons le bruit sur le chantier et aux abords. Une riveraine estime que « l'heure d'ouverture estivale (7h) est trop matinale, d'autant plus que les camions sont souvent là à 6h30. » D'autres nuisances s'ajoutent : la poussière, la circulation, les odeurs. Les voisins souhaiteraient donc que l'entreprise quitte les lieux pour un zoning industriel plus approprié. « Nous avons acheté ce site en octobre 2010, avec un permis d'exploiter qui court jusqu'en 2021, justifiera Gaëtan Bigot. Il faut le rentabiliser sur les 8 ans qu'il nous reste. Mais il est clair qu'on veut aussi améliorer les choses. » Après 2021, plus aucune autorisation ne sera sans doute délivrée. Mais il restera à dépolluer le sous-sol, bien imprégné depuis des dizaines d'années... La société Wilmet attend désormais l'aval ou non de la Région. ■

JEAN-LUC BODEUX