





Le Message du Président du Conseil d'administration

L'année 2020 restera singulière dans l'Histoire. Pour le secteur d'activités des aéroports, la pandémie marquera sans doute un tournant à bien des égards.

L'aéroport de Charleroi a dû réduire ses activités à leur plus simple expression courant du printemps 2020. Après une légère reprise durant l'été, la deuxième vague de la pandémie a refermé toute perspective d'embellie pour les derniers mois de l'année. Qui pouvait imaginer un tel scénario?...

Partenaire loyal, la SOWAER a tout de suite été sur la balle pour aider BSCA. Dès avril 2020, le régime d'aide relatif à la suspension des redevances sollicité par la SOWAER pour soulager la trésorerie de BSCA a été accepté par la Commission européenne. Ce fut le premier régime d'aide COVID en matière aéroportuaire dans l'Union européenne!

Au moment d'écrire ces quelques lignes, le Gouvernement wallon a mandaté la SOWAER pour pérenniser les activités de BSCA via une recapitalisation et une aide directe pour couvrir les coûts fixes. La SOWAER est et restera aux côtés de BSCA pour sortir de cette crise.

En matière de perspectives, les travaux de l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi ont continué à avancer à un rythme soutenu malgré les adversités dues notamment à la pandémie. La SOWAER pourra donner « les clés » de la piste allongée à BSCA en 2021 comme convenu. Ces travaux permettront un certain renouveau pour l'aéroport avec des horizons nouveaux en perspectives.

En ce qui concerne l'aéroport de Liège, la pandémie a accéléré l'e-commerce de manière fulgurante. Par ailleurs, le fret sanitaire a également participé à l'explosion des activités vu que le cap du million de tonnes de marchandises transportées a été franchi à Bierset. Cette performance permet à Liege Airport de dessiner des perspectives à horizon 2040 avec un nouveau Master Plan adopté fin décembre 2020. La SOWAER assurera – aux côtés de Liege Airport – sa part de responsabilité dans l'implémentation de ce Master Plan avec notre vision de durabilité. En effet, le développement des installations passera par des actions de développement durable fortes et structurantes. Les nombreuses questions soulevées par les autorités locales avoisinantes et les citoyens sont stimulantes à cet égard.

Enfin, l'année 2020 fut compliquée pour les équipes. Je tiens à souligner la résilience de celles-ci malgré les adversités dues à la situation. En effet, malgré la crise, les différents objectifs assignés notamment par le Contrat de gestion ont été atteints. Par ces quelques mots, le Conseil d'administration tient à remercier particulièrement l'ensemble des collaborateurs pour ces bons résultats!

Vincent Urbain

Une stratégie et une vision pour l'avenir des aéroports wallons

Le potentiel de croissance identifié pour les aéroports de Liège et Charleroi et la volonté de s'inscrire dans une logique de développement durable réfléchi et encadré a amené la Wallonie, en 2001, à la constitution de la SOWAER.

Désignée par le Gouvernement wallon comme un outil stratégique, durable et opérationnel, la SOWAER est chargée de gérer et développer les deux infrastructures aéroportuaires afin de permettre aux sociétés de gestion d'affecter leurs moyens humains et financiers à leur développement commercial.

Ces programmes d'investissements s'inscrivent dans une perspective réfléchie de développement des aéroports qui prend en considération les potentialités de développement économique, mais également la préservation de la qualité de vie des citoyens.

C'est ainsi qu'un vaste programme de mesures environnementales destinées aux citoyens proches des aéroports a été mis en œuvre. Celui-ci a été établi sur base de plans d'exposition au bruit et de plans de développement à long terme des deux aéroports.

A l'aube de nos 20 ans, la stratégie et la vision que nous voulons construire pour les années à venir se veut encore plus ambitieuse, plus structurée, plus ancrée et plus visible dans tous les métiers de l'entreprise. **«Rêver et bâtir ensemble, avec compétence et sourire, le développement durable des aéroports de demain»** fait partie de notre ADN. Une plus grande «professionnalisation» au travers de nos missions via cette stratégie nouvelle permettra à la SOWAER de démontrer encore mieux son expertise dans le paysage aéroportuaire. ||





O1

NOS
MISSIONS

I. La gestion de participations pour le compte du Gouvernement wallon

La SOWAER n'est pas seulement l'outil d'exécution de la stratégie aéroportuaire, elle est un acteur à part entière de la réflexion et un partenaire actif des sociétés de gestion.

La SOWAER est un actionnaire important dans les sociétés de gestion des aéroports de Liège et de Charleroi Bruxelles-Sud ainsi que dans les sociétés de gestion des aéroports de Saint-Hubert et de Spa.

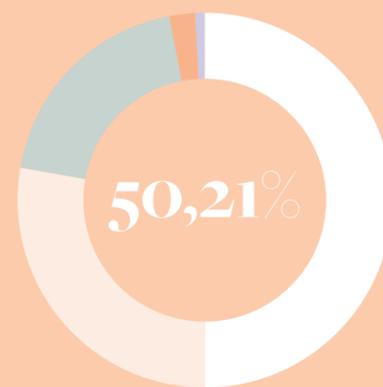
A ce titre, elle participe activement à la définition et au suivi de la stratégie de développement, conformément aux décisions du Gouvernement wallon; elle formule également des propositions quant aux programmes d'investissements et aux actions permettant de faire des aéroports des leviers essentiels du secteur du transport et de la logistique.

En 2020, la SOWAER a diligenté une procédure de notification d'un régime d'aide aux aéroports wallons dans le cadre de l'Encadrement temporaire adopté par la Commission européenne le 19 mars 2020 en vue de faire face à la crise de la Covid-19.

La mesure permet à la SOWAER de suspendre provisoirement la facturation des redevances trimestrielles de concession liées à la mise à disposition des infrastructures aéroportuaires aux sociétés de gestion des aéroports wallons.

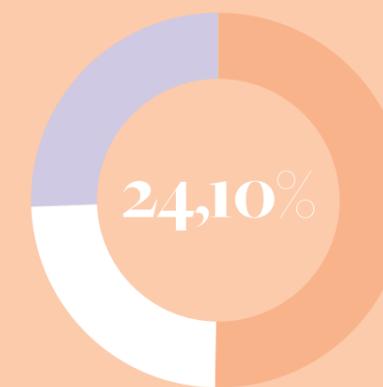
Elle a pu être activée pour l'aéroport de Charleroi, en grande difficulté financière en 2020 en raison de la crise du COVID 19, entraînant une diminution substantielle des redevances aéronautiques.

Le dialogue entre la SOWAER et le Gouvernement, d'une part, et entre la SOWAER et les sociétés de gestion aéroportuaires, d'autre part, est permanent. II



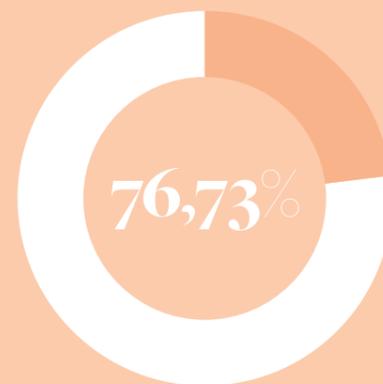
Actionnariat de BSCA:

- SOWAER 50,21%
- Belgian Airports 27,65%
- SAMBRINVEST 19,16%
- IGRETEC 2,32%
- SABCA 0,67%



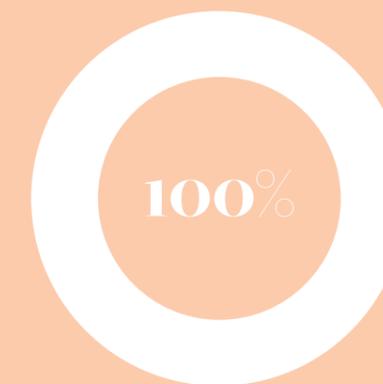
Actionnariat de Liege Airport:

- SOWAER 24,10%
- NEB Participations 50,36%
- Aéroports de Paris Management 25,54%



Actionnariat Société de gestion de l'aérodrome de Saint-Hubert:

- SOWAER 76,73%
- Autres coopérateurs 23,27%



Actionnariat Société de gestion de l'aérodrome de Spa:

- SOWAER 100%

II. Les investissements en développement et en entretien des infrastructures aéroportuaires

La SOWAER réalise des investissements d'infrastructures et de gros entretiens permettant le développement de l'activité aéronautique.

La SOWAER assume la charge financière des investissements relatifs à la rénovation des équipements de navigation aérienne et l'installation de nouveaux équipements comme les radars de sol.

Enfin, la SOWAER doit garantir la conformité des infrastructures à la réglementation en évolution permanente. Dans ce cadre, suite à la certification «EASA» des aéroports wallons, des travaux de mise en conformité ont été planifiés.

Les sociétés de gestion quant à elles, réalisent les investissements à caractère commercial.

La SOWAER, forte de sa surface financière, peut, si les sociétés de gestion en font la demande, financer ces investissements, notamment au travers de leasings.

Le premier programme d'investissements, qui avait débuté en 2001, arrive à son terme. Il avait pour but de permettre à nos aéroports d'atteindre une taille critique. Le nouveau programme qui a été défini en collaboration avec les sociétés de gestion va leur permettre de poursuivre leur croissance.

Par ailleurs, les sociétés de gestion réalisent également des investissements commerciaux tels que l'extension du terminal passagers à Charleroi, des halls fret et des immeubles de bureau à Liège.

A. INVESTISSEMENTS ET ENTRETIENS À BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

Avec une vocation prioritaire pour le transport passagers, le trafic n'a cessé de croître ces dernières années à l'aéroport de Charleroi, à l'exception de l'année 2020 qui a connu un record historiquement bas avec 2.558.046 passagers. La crise Covid 19, avec son impact sur le secteur aérien, a fortement dégradé les volumes de trafic partout dans le monde. Pour Charleroi, cela représente une baisse de 69% du trafic de voyageurs par rapport à l'année 2019.

Néanmoins, les investissements se poursuivent pour permettre à l'aéroport de reprendre son envol dès la fin de cette terrible crise.

Travaux terminés en 2020 Remplacement des machines de détection d'explosifs standard 3

En 2005-2006, lors de l'attribution des marchés de fourniture des équipements de détection d'explosifs (appelé EDS pour Explosif Detection System), il n'existait pas de standard commun européen pour certifier ces équipements.

Chaque fabricant faisait dès lors appel à un laboratoire indépendant pour tester leurs machines.

En 2009, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile a fixé le procédé d'évaluation des machines. Pour les équipements EDS déjà en service, chaque Etat a eu la possibilité de valider ou non, les évaluations. De plus, la réglementation a prévu que tous les aéroports devront être équipés de machines EDS de norme 3, d'ici le 1^{er} septembre 2020.

Ces travaux ont ainsi débuté en mars 2019 et se sont achevés fin mai 2020.

Extension de la capacité de stockage de kérosène au parc pétrolier Nord

Le parc pétrolier existant à l'aéroport de Charleroi est composé de 3 cuves de 600 m³ chacune. En vue d'augmenter la capacité de stockage du parc pétrolier, BSCA a sollicité l'aide technique de la SOWAER afin de construire un quatrième réservoir de 600m³ en vue d'augmenter la capacité à 2.400m³ et d'intégrer le financement dans le cadre du leasing conclu en 2006.

Les travaux ont débuté au second semestre 2019 et se sont achevés en septembre 2020.

Réparations revêtement hydrocarboné sur le taxiway Nord

Dans le cadre de la veille permanente des infrastructures, il a été constaté que le revêtement hydrocarboné du taxiway Nord était ornieré et se dégradait (fissurations) entre les bretelles Novembre 4 et Mike 6 ainsi que sur la bretelle Novembre 5. Les travaux de réparation ont consisté en un raclage/pose du revêtement hydrocarboné sur le taxiway afin de supprimer les ornierages et autres déformations constatées.

Les travaux ont débuté en août 2019 et se sont achevés en juin 2020.

Rénovation du taxiway Sud et dalles P1-P2

Des réparations du taxiway Sud et des dalles de parking avions P1 et P2 situées au Sud du domaine aéroportuaire, principalement utilisés par l'aviation générale, ont été réalisés compte tenu de leur vétusté.

Les travaux ont débuté en août 2017 et se sont achevés en juin 2020.

Enduit réjuvenant sur piste et taxiway Nord

Les aéroports de Charleroi et de Liège sont confrontés à une problématique de dégradation des revêtements hydrocarbonés de certaines infrastructures stratégiques. Une solution technologique innovante a été mise en œuvre, sous la forme d'un enduit dit «réjuvenant», c'est-à-dire qui permet de renourrir le revêtement, de le protéger, et de le préserver pour plusieurs années supplémentaires. Les axes concernés à l'aéroport de Charleroi sont la piste et le taxiway Nord entre N1 et N4.

La technique consiste à appliquer une fine couche d'émulsion bitumineuse avec du sable. L'émulsion pénètre dans les pores de l'enrobé et constitue une couche superficielle qui entraîne un rescelllement des granulats, afin d'éviter qu'ils se désolidarisent avec le temps, une amélioration de l'étanchéité du revêtement, une protection accrue aux UV et une augmentation de la rugosité du revêtement.

Les travaux ont débuté en septembre 2020 et se sont achevés en septembre 2020. →



Travaux en cours

Rénovation des installations de balisage du taxiway Nord et de la dalle de stationnement des avions Nord – Phase 2

Suite à un audit portant sur les installations de balisage aéroportuaire, il a été préconisé de procéder à la rénovation et à la fiabilisation du balisage des taxiways et des aprons de l'aéroport.

Les travaux réalisés dans cette deuxième phase consistent principalement au renouvellement global des circuits d'alimentation des installations de balisage du taxiway nord compris entre les bretelles Novembre 5 et Mike 6 ainsi que de la dalle nord.

Allongement de la piste à 3.200 m

Conformément à la décision du Gouvernement Wallon de juin 2014, la piste doit être allongée de 650m, en vue de porter sa longueur à 3.200m, ce qui permettra d'accueillir des appareils de type B777, A310, A330, ... En effet, les 2.550m de piste existante ne permettent pas d'accepter, sans limitation de poids, tous les aéronefs amenés à opérer sur l'aéroport.

Avec une position de départ située plus à l'Est qu'actuellement, les avions opérant actuellement sur l'aéroport auront un impact environnemental moindre en termes de gêne sonore et des masses admissibles au décollage plus importantes.

L'étude aéronautique visant à définir la programmation technique de l'allongement à 3.200m s'est clôturée en avril 2015. La demande de permis unique a été approuvée par le Gouvernement Wallon en date du 25 octobre 2018.

Les travaux ont débuté le 7 janvier 2019 et devraient s'achever au second semestre 2021.

Réalisation d'une interface entre AMS et ALCS (Commande de balisage)

Développé par skeyes et basé sur l'intégration du traitement des données,

le système AMS (Airport Movement System) permet de rassembler et de traiter des informations provenant des plans de vol, du radar sol combiné au système de multilatération, du système de balisage d'un aéroport (barre d'arrêt et segment de circulation) ainsi que des informations venant des agents de handling et des compagnies aériennes.

Actuellement, l'AMS met à jour en temps réel toutes les données relatives à un vol à chaque phase de mouvement de l'avion et diffuse l'information vers toutes les positions de travail d'une tour de contrôle et vers les autres opérateurs concernés comme le centre CANAC de skeyes, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes, les handlers, Eurocontrol, etc.

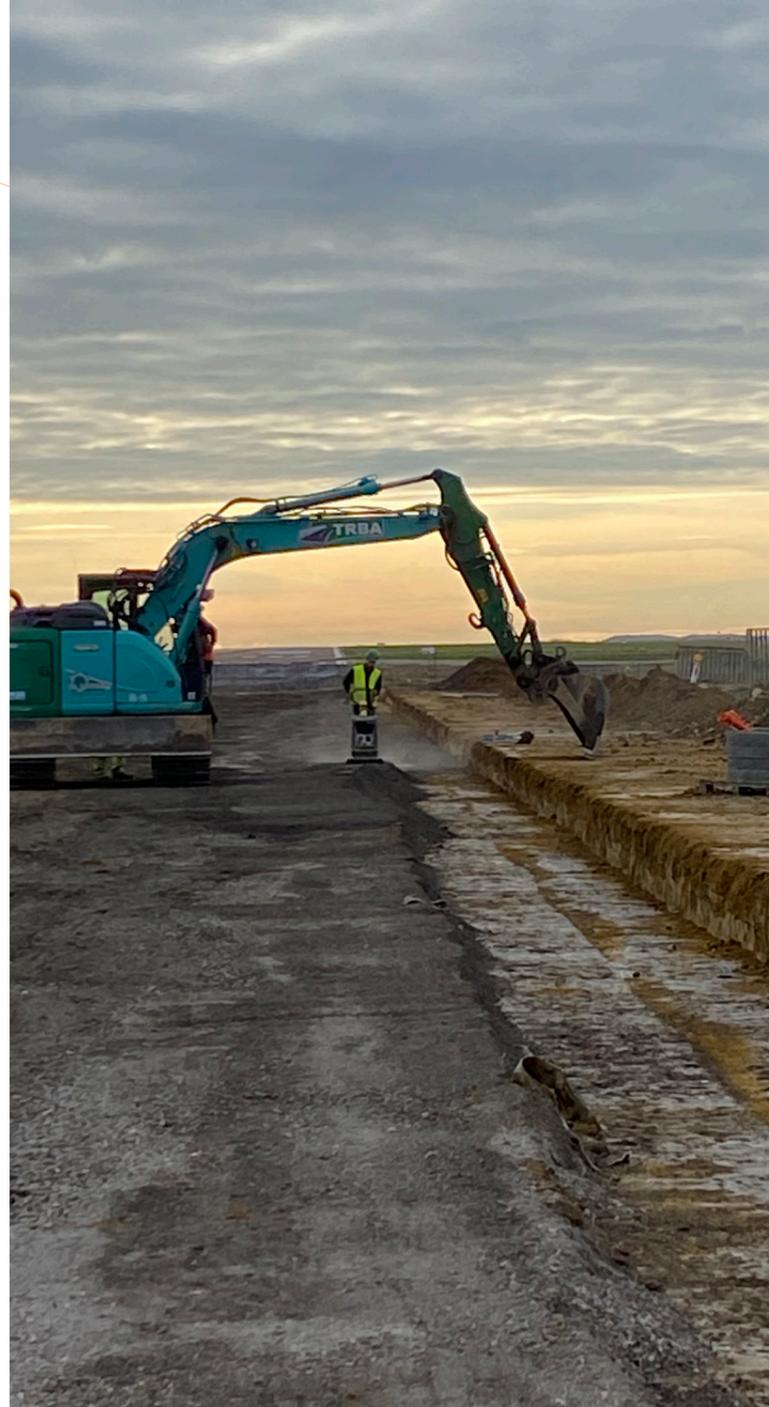
Suite à l'installation en cours du radar de Charleroi, le système AMS de chaque aéroport va intégrer les données provenant des radars sol combinés au système de multilatération.

Afin d'assurer un niveau de sécurité maximum, y compris en cas de mauvaises conditions météorologiques, l'AMS doit être couplé au système ALCS (Airfield ground Lighting Control & monitoring System – commande du balisage). En effet, le contrôle automatisé des barres d'arrêts, intégré dans l'AMS, aide à prévenir les incursions de piste et émet une alerte au cas où un avion dévie de la route prévue.

Afin de permettre la communication entre l'AMS et l'ALCS, il est nécessaire que chaque système crée son interface de communication leur permettant d'échanger des informations.

Rénovation des installations de balisage de la piste – 2ème phase

Suite à un audit portant sur les installations de balisage aéroportuaire, il a été préconisé de procéder à la rénovation et à la fiabilisation du balisage de la piste, ce y compris des équipements de protection de celle-ci.



Compte tenu de la difficulté de réaliser des travaux le long de la piste tout en garantissant 100 % de l'exploitation de l'aéroport, ces travaux ont été phasés. Les travaux consistent principalement au renouvellement global des circuits d'alimentation des installations de balisage (régulateurs, chambres et tubages compris).

Déplacement de la cabine de détente gaz de la SONACA

Un poste de détente de gaz alimentant la SONACA est actuellement à une distance de la piste de l'aéroport de Charleroi telle qu'il constitue un obstacle pour celle-ci au regard de la réglementation en matière de sécurité aéronautique. Afin d'apporter une solution à cette problématique, les travaux nécessaires à entreprendre sont les suivants:

- Création d'un nouveau poste de détente gaz raccordé au réseau FLUXYS;
- Réalisation d'une nouvelle canalisation gaz entre le nouveau poste de détente et le hall de la SONACA;
- Désaffectation de l'actuelle station de détente gaz et la mise hors service de l'ancienne canalisation
- Création d'un nouveau poste de détente gaz raccordé au réseau FLUXYS;

Rénovation du système de détection d'incendie des sous stations électriques

Plusieurs cabines électriques et sous station de balisage sont présentes sur le site de l'aéroport de Charleroi. En cas d'incendie dans une de ces installations, l'information doit pouvoir être communiquée le plus rapidement possible au service des pompiers de l'aéroport pour limiter les dégâts et leurs conséquences. Le projet en cours d'étude prévoit l'installation d'un nouveau système de détection de toutes les cabines et sous-stations avec un rapatriement des alertes et des alarmes chez les pompiers du

site aéroportuaire.

Réparations structures en béton aux parkings voitures P1 et P5

Dans le cadre de la veille des infrastructures de la SOWAER, il a été constaté la présence de dégradations aux bétons de structure des parkings P1 et P5.

Les études ont dès lors été lancées afin d'envisager les travaux de réparation de la structure béton (éclats, fissures, perte du recouvrement des armatures,...), l'hydrofugation des bétons exposés aux intempéries et la mise en place des nouveaux joints de dilatation.

Etudes en cours

- Réparations des caniveaux en béton sur la piste et les dalles avions
- Rénovation des bâtiments S6 (ancienne aérogare Sud) et S7 (bâtiment abritant les écoles d'aviation (BFS, New CAG), la douane ainsi que le bureau du service technique de la SOWAER
- Rénovation de l'éclairage des dalles des parking avions
- Réalisation d'un centre de tours virtuelles
- Rénovation des installations de balisage du taxiway sud
- Remplacements des équipements de balisage installés en sous-station
- Rénovation des groupes électrogène en sous-stations électriques C3 et C4
- Rénovation des installations haute tension des bâtiments de la SABCA II

B. INVESTISSEMENTS ET ENTRETIENS SUR L'AÉROPORT DE LIEGE

Liege Airport a décidé, depuis plusieurs années d'axer son développement sur l'activité fret. Il est, depuis 2009, premier aéroport belge dans ce secteur et 6ème au niveau européen. L'année 2020 a été une année record avec 1.120.643 tonnes de fret transportées.

Les investissements qui sont réalisés sont de deux types bien distincts:

- La rénovation et la réparation des pistes et des infrastructures existantes en vue de garantir l'exploitation du site;
- La création de nouvelles aires de stationnement ainsi que l'aménagement de taxiways.

Ces investissements vont permettre de pérenniser les infrastructures existantes, de poursuivre la croissance de l'aéroport tant dans le domaine du fret que de l'activité passagers.

Travaux terminés en 2020

Tour de contrôle – Rénovation salle Data

Dans le cadre de l'installation du radar de sol et de l'upgrade technologique de CANAC 2, SKEYES a sollicité la SOWAER pour l'installation de nouveaux racks informatiques dans la tour de l'aéroport de Liège. Les deux salles informatiques existantes étaient saturées, il a été convenu de créer une nouvelle salle informatique.

Les travaux ont débuté en juillet 2017 et se sont achevés en janvier 2020.

Extension de la zone fret Nord – Création de 6 nouveaux postes de stationnement avions et extension du taxiway Delta

En avril 2016, la Société de gestion a sollicité la SOWAER pour la réalisation des études en vue de la création de 6 nouveaux postes de stationnement avions, l'extension du taxiway Delta et le déplacement du surpresseur d'eau au Nord de l'aéroport de Liège.

Les travaux proprement dit ont débuté en octobre 2018 et se sont achevés en juillet 2020.

Modification de l'échangeur n°4 de Flémalle

L'origine du projet provient de la nécessité de démolition du pont de la sortie d'autoroute de la commune de Flémalle, compte tenu de son état de détérioration mais également dû au fait que de nombreux oiseaux nichaient sous le pont, ce qui constituait un risque important pour l'aéroport. Ces travaux ont été réalisés en mars 2013 par le SPW. Depuis lors, le tronçon de la rue de l'aéroport compris entre le giratoire « Bihet » et la tour de contrôle était devenu, pour des raisons de sécurité et à la demande des services de police, un sens unique.

Les études techniques ont été réalisées par la SOWAER et le SPW, et le chantier ayant pour but de modifier la sortie d'autoroute et de remettre à double sens de circulation de la rue de l'aéroport s'est déroulé en 2019 et terminé début 2020.



Réparation de revêtements (postes de stationnement sud – shoulders et chambres de visite – voirie de service - ...)

Dans le cadre de la veille permanente des infrastructures, il a été constaté des dégradations de revêtements qui pouvaient présenter un danger pour l'exploitation aéroportuaire.

Les travaux ont débuté en octobre 2019 et se sont clôturés au premier semestre 2020.

Tour de contrôle – Restyling des locaux

Considérant un certain état de vétusté des locaux de la tour de contrôle mis à disposition des contrôleurs aériens, il a été décidé de procéder à un rafraichissement de ceux-ci. Les travaux concernaient la rénovation des faux-plafonds, des revêtements de sol, des peintures murales et la création de salles de repos, ...

Les travaux ont débuté en mai 2019 et se sont achevés en décembre 2020. ➔



Travaux en cours

Rénovation de la pompe secondaire du pipeline à Glons

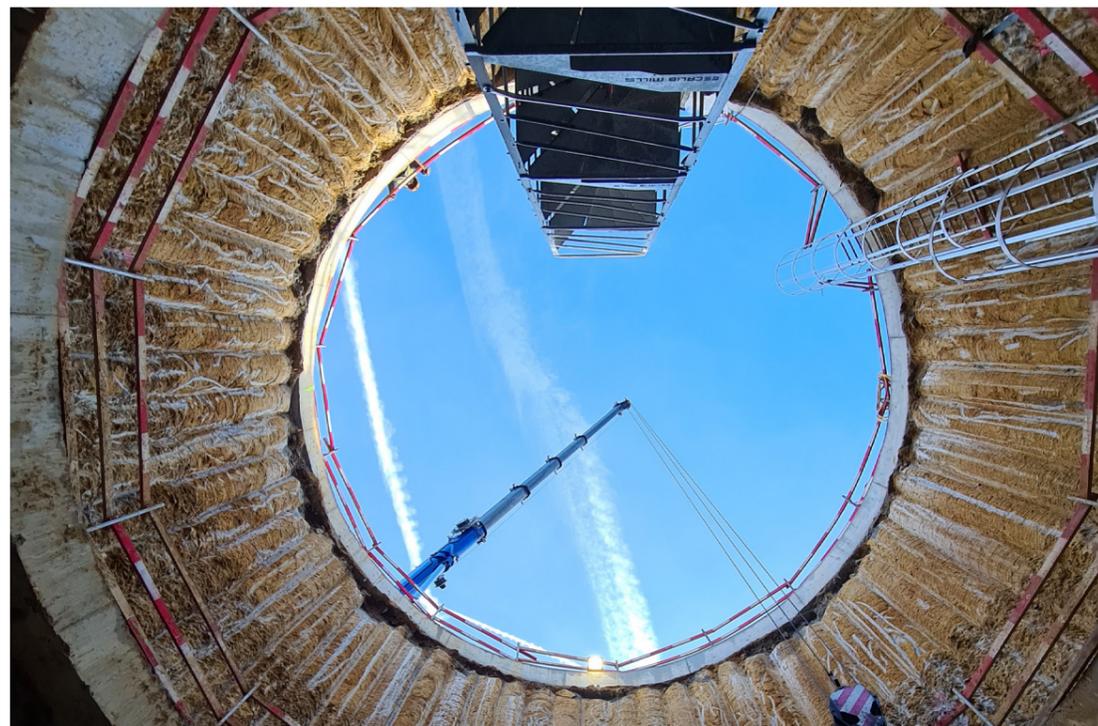
Le parc pétrolier de l'aéroport de Liège est alimenté en carburant aviation au travers d'un pipeline de 4 pouces de diamètre entre Glons et l'aéroport de Liège. Actuellement l'ensemble de l'installation est dimensionné pour être exploité à une pression maximale de 50 bars.

Aujourd'hui, cette pression est assurée à Glons, dans les installations de la Belgian Pipeline Organisation (en abrégé BPO), par une pompe principale et une pompe secondaire (ou de secours). Les deux pompes ne peuvent pas fonctionner en simultané.

Suite à un audit des installations, il a été décidé de procéder au remplacement de la pompe secondaire qui date des années 1950 et d'optimiser son débit maximal afin qu'elle puisse atteindre un débit équivalent à la pompe principale. De la sorte, la nouvelle pompe devra fonctionner comme pompe principale. La pompe principale actuelle deviendrait la pompe secondaire (ou de secours).

Réalisation d'une interface entre AMS et ALCS (Commande de balisage)

Développé par skeyes et basé sur l'intégration du traitement des données, le système AMS (Airport Movement System) permet de rassembler et de traiter des informations provenant des plans de vol, du radar sol combiné au système de multilatération, du système de balisage d'un aéroport (barre d'arrêt et segment de circulation) ainsi que des informations venant des agents de handling et des compagnies aériennes.



Actuellement, l'AMS met à jour en temps réel toutes les données relatives à un vol à chaque phase de mouvement de l'avion et diffuse l'information vers toutes les positions de travail d'une tour de contrôle et vers les autres opérateurs concernés comme le centre CANAC de skeyes, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes, les handlers, Eurocontrol, etc.

Suite à l'installation en cours du radar de Charleroi, le système AMS de chaque aéroport va intégrer les données provenant des radars sol combinés au système de multilatération.

Afin d'assurer un niveau de sécurité maximum, y compris en cas de mauvaises conditions météorologiques, l'AMS doit être couplé au système ALCS (Airfield ground Lighting Control & monitoring System – commande du balisage). En effet, le contrôle automatisé des barres d'arrêts, intégré dans l'AMS, aide à prévenir les incursions de piste et émet une alerte au cas où un avion dévie de la route prévue.

Afin de permettre la communication entre l'AMS et l'ALCS, il est nécessaire que chaque système crée son interface de communication leur permettant d'échanger des informations.

Remplacement et mise en conformité de clôtures aéroportuaires

Une partie de la clôture située près du seuil de piste 04R se trouve dans la bande de piste, elle constitue donc un obstacle au sens de la réglementation EASA. Cela fait l'objet d'une non-conformité à remettre en ordre. Pour ce faire, la clôture existante doit être déplacée le long de la rue de l'Aéroport sur un tronçon de 400 mètres environ. Le SPW, direction infrastructures et mobilité, a marqué son accord sur ce déplacement.

Sur un tronçon de 500 mètres environ à l'Ouest de l'aéroport, la clôture existante présente un dévers qui démontre que sa fondation est insuffisante. Afin d'éviter un effondrement total de la clôture à cet endroit, il convient de replacer une nouvelle clôture avec une fondation renforcée.

Etudes en cours

- Allongement de la piste de contingence et création de nouveaux taxiways
- Déplacement de la station 4BIA et du pipeline
- Déboisement à proximité de la zone aéroportuaire et mise en place de mesures de compensation (nouvelles zones boisées pour une surface équivalente)
- Assainissement de la Stapol Velroux et du dépôt Mouton (anciens sites de stockage de carburant et de ravitaillement militaires)
- Bâtiment 44 - Rénovation HVAC (chauffage, ventilation et climatisation) et toiture
- Rénovation des installations de balisage du taxiway alpha
- Remplacements des équipements de balisage installés en sous-stations
- Rénovation des groupes électrogènes en sous-stations électriques B44 et B94
- Rénovation de l'éclairage des dalles de stationnement avions
- Réalisation d'un centre de tours numériques II



C. LES AÉRODROMES

L'objectif de la Wallonie est d'ancrer les aéroports dans leur environnement, notamment dans le but d'améliorer l'attractivité des régions concernées.

En 2008, un accord a été noué avec un partenaire privé pour la gestion de l'aéroport de **Cerfontaine**. Seuls les gros entretiens des infrastructures est à charge de la SOWAER.

En ce qui concerne l'aéroport de **Saint-Hubert**, celui-ci était géré par une société coopérative comprenant la Ville de Saint-Hubert (majoritaire) via une régie communale autonome, la SOWAER et des utilisateurs.

La gestion de l'aéroport était encadrée par un protocole d'accord datant de 2014 avec la Région wallonne prévoyant un appui financier de la part de celle-ci qui se concrétisait par l'octroi de points APE et une intervention dans le déficit de la Société de gestion pendant une période déterminée. Ce protocole d'accord arrivait à échéance en date du 10 avril 2019.

La continuité des aides à charge de la Région wallonne ne pouvant plus être assurée dans le cadre du modèle de gestion mis en place via les accords conclus en 2014, la Ville de Saint-Hubert a accepté de reprendre en propre la gestion de l'aéroport moyennant le soutien de la Région et de la SOWAER. Un nouveau protocole d'accord en ce sens a été adopté en date du 26 avril 2019.

La SOWAER a procédé à l'acquisition des 1.480 parts sociales de la Régie communale dans le capital de la Société de gestion et a été chargée d'entreprendre les démarches nécessaires à sa mise en liquidation dès lors que celle-ci n'exerçait plus aucune activité et n'avait plus d'objet depuis la reprise de la gestion de l'aéroport par la Ville.

En effet, les infrastructures de l'aéroport ont été transférées à la Ville de Saint-Hubert suite à la résiliation amiable du bail emphytéotique du 21 mai 2010, tel que modifié sous seing privé, le 10 avril 2014, de manière à restituer à la Ville de Saint-Hubert les droits consentis par celui-ci à la SOWAER et/ou la Région wallonne et de la restituer dans ses droits de plein propriétaire sur les infrastructures de l'aéroport.

La SOWAER, devenue actionnaire majoritaire de la Société de gestion, ne disposait plus d'aucun droit réel sur les infrastructures de l'aéroport de Saint-Hubert.

La Société de gestion n'avait, par conséquent, plus d'objet ni raison de continuer ses activités.

L'année 2020 a été l'occasion pour le Conseil d'administration de la Société de gestion de mettre à jour les comptes, de désintéresser les derniers créanciers de la Société et de reprendre vvvvrs privés afin de préparer la clôture de l'entité et le remboursement des parts.

En date du 22 décembre 2020, avec l'intervention du Notaire HENRY, l'Assemblée générale de la Société de gestion a prononcé sa liquidation en un seul acte.

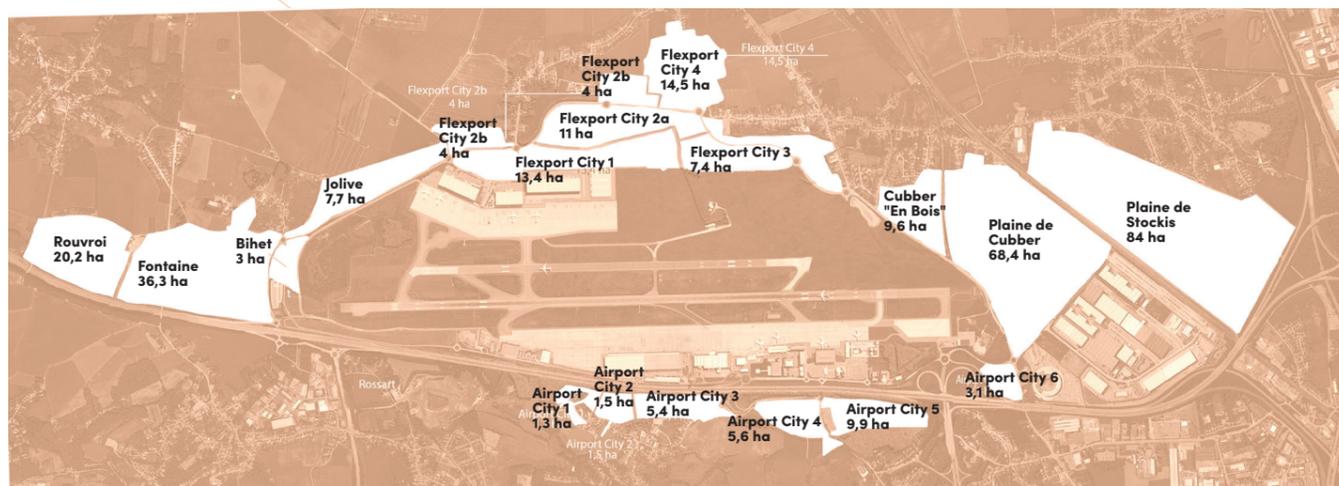
En ce qui concerne l'aéroport de **Spa**, le permis unique du 9 septembre 2019 a été confirmé en l'absence de décision du Gouvernement wallon sur les recours. L'activité étant désormais couverte jusqu'en 2039, la SOWAER et la Société de gestion travaillent à l'établissement d'un plan stratégique pour valoriser l'attractivité de l'aéroport et l'intégrer dans l'écosystème touristique de la région. ||



III. La mise en œuvre et la valorisation des zones d'activités économiques autour des aéroports wallons

Suite à l'essor considérable qu'ils ont pris, les aéroports wallons sont devenus des pôles de développement économique, particulièrement attractifs pour les entreprises. La SOWAER a pour mission de valoriser les terrains voués à l'activité économique à proximité des aéroports régionaux en les équipant afin de permettre le développement de nouvelles activités économiques à proximité de ceux-ci.

Autour de l'aéroport de Liège, ce sont quelque 470 hectares de terrains qui sont en train d'être aménagés en parcs d'activités économiques. Ces travaux d'équipement permettront à terme de valoriser 350 hectares nets de terrains mis à disposition progressivement des entreprises.



Depuis 2015, les premières zones d'activités économiques les plus proches de plateforme aéroportuaire, à savoir: Flexport City au Nord des pistes ainsi que Airport City au Sud de l'E42 sont équipées et accueillent les premiers investisseurs.

Dans ces zones, ce sont près de 17 ha qui sont disponibles et destinés principalement à l'activité de bureaux.

Afin d'assurer la cohésion entre les entreprises qui s'implanteront sur ces terrains et les activités développées par l'aéroport, un partenariat a été conclu par la SOWAER avec Liege Airport dans le cadre de la commercialisation des terrains équipés. Une cellule commerciale a été créée afin de disposer d'un point de contact unique avec les investisseurs potentiels, baptisée **Land in Liege** (www.landinliege.com).

En 2019, un important contrat a été conclu par Liege Airport avec l'investisseur chinois CAINIAO, filiale du groupe Alibaba, actif dans l'E-commerce qui souhaite implanter son hub européen.

Les superficies concernées par l'investissement représentent, dans une première phase, 4,2 hectares en zone aéroportuaire et 7,7 hectares en zone Flexport City 1. Les extensions prévues dans une seconde phase représentent 9,6 hectares en zone Flexport City 2. La mise en œuvre de ce projet a débuté en 2020.

Deux autres investisseurs ont également débuté en 2020 la construction de leurs immeubles de bureaux dans la zone Airport City 4.

Enfin, dans le cadre du programme de cofinancement européen FEDER

2014-2020, la SOWAER, en partenariat avec le SPW-Mobilité & Infrastructures et la SOFICO, a introduit un portefeuille de projets intitulé «ZAE de Liège».

Le Gouvernement wallon ayant retenu tous les projets de la fiche, les jugeant prioritaires pour la Wallonie, en juillet 2016, il leur a attribué des subsides d'un montant total de 34.497.392,56 €. →



Projets	Subsides obtenus
Contournement Nord de l'aéroport	17.274.593,13 €
Réaménagement de l'échangeur n°3 « Liege Airport »	2.938.132,24 €
Déménagement des zones Cubber et Stockis	14.284.667,10 €



La mise en œuvre des projets 1 et 3 (contournement Nord de l'aéroport et Démergement de zones de Cubber et Stockis) ont débuté.

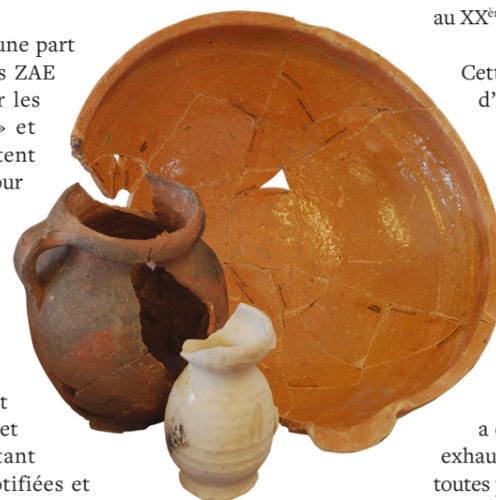
Les études du projet 2, réaménagement de l'échangeur n°3, sont terminés et les travaux de celui-ci doivent débuter prochainement.

Ces projets permettront d'une part d'améliorer la mobilité des ZAE et d'autre part de valoriser les zones dites « De Cubber » et de « Stockis » qui représentent près de 150 ha de terrains pour les futurs investisseurs. Les projets 1 et 2 sont menés respectivement par le SPW-Mobilité & Infrastructures et la SOFICO.

En ce qui concerne le projet mené par la SOWAER (projet 3), en 2020, les marchés tant des phase 1 et 2 ont été notifiées et commandés aux entreprises qui ont remporté les marchés européens lancés par la SOWAER

Les travaux sont en cours et se poursuivent en 2021.

Préalablement à la mise en œuvre de ces zones d'activités économiques, la Direction opérationnelle-Zone Est de l'Agence wallonne du Patrimoine (AWAP) poursuit depuis 2014 des interventions archéologiques. La SOWAER se réjouit de participer à la sensibilisation des citoyens à leur passé.



Depuis l'été 2018, 11 hectares dans le secteur de la zone Fontaine ont déjà été évalués. En effet, le hameau de Fontaine de par sa situation géographique et topographique constitue un facteur d'implantation privilégié pour de nombreuses occupations humaines et ce, depuis le Néolithique jusqu'à l'implantation de l'autoroute E42 et de l'aéroport de Liège au XX^{ème} siècle.

Cette intervention a dévoilé les traces d'une vaste occupation d'époque médiévale, ainsi que les reliquats d'un vraisemblable habitat d'époque rubanée (-5300 à -5000 avant J-C). Par ailleurs, quelques traces d'aménagement du terroir d'époque moderne se sont également révélées dignes d'intérêt. Au regard de l'important potentiel archéologique du site, une campagne de décapages extensifs a été entamée en vue d'une fouille exhaustive de ces vestiges. À ce stade, toutes périodes confondues, un ensemble de 545 faits archéologiques ont d'ores et déjà été repérés en plan et partiellement fouillés. ||



IV. La gestion d'un programme environnemental unique en Europe

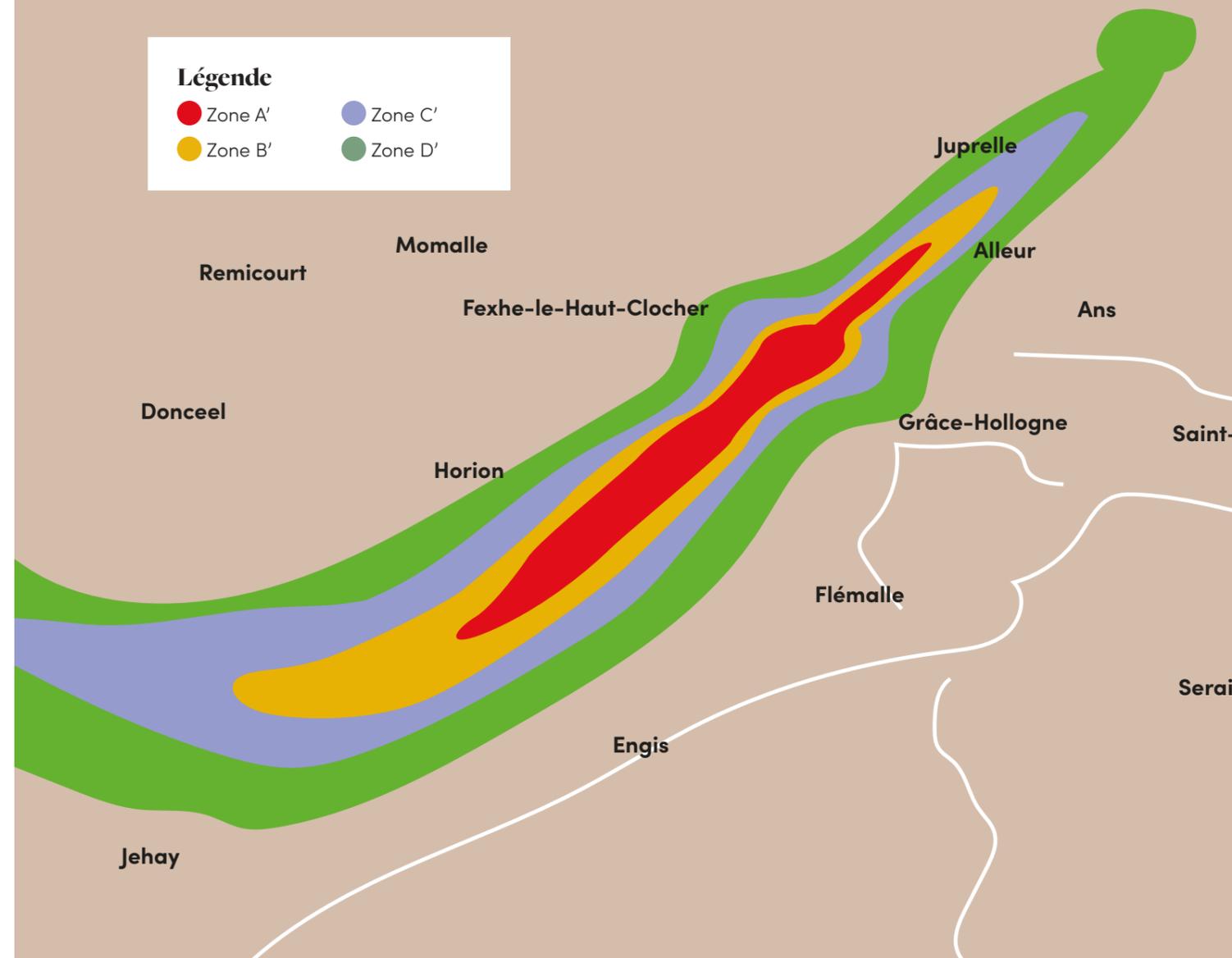
De par la création de la SOWAER, en 2001, la Wallonie a voulu concilier le développement économique des deux aéroports wallons et le préservation du cadre de vie des citoyens.

La SOWAER est le garant de ce programme unique en Europe qui prévoit des mesures à court terme et un dispositif prévisionnel à long terme. Elle est chargée de la mise en application des mesures environnementales, sur base du dispositif prévoyant un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et un Plan de Développement

à Long Terme (PDLT) pour chaque aéroport wallon.

Le plan de développement à long terme (PDLT) correspond au plan qui serait appliqué en cas d'exploitation maximale des aéroports. Il a pour objectifs une planification de l'occupation du territoire conforme au développement souhaité des deux aéroports et une gestion à long terme de l'impact sonore.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) tient compte de la réalité actuelle des niveaux



sonores et d'une projection de la flotte à 10 ans. Il est vérifié tous les trois ans et adapté, le cas échéant, pour tenir compte de l'évolution du trafic.

Les premières simulations relatives à la 5ème révision des PEB ont été réalisées courant 2019 au sein des services du SPW.

En date du 8 octobre 2020, le Gouvernement wallon a adopté une note

d'orientation en vue de procéder à une rectification matérielle du PDLT sur base

des mêmes hypothèses d'exploitation de l'aéroport qu'en 2004. Cette rectification devrait intervenir fin de l'année 2021.

Elle devrait aboutir à une extension à la marge des courbes du PDLT. En outre, le Gouvernement wallon procédera dans la foulée à la 5ème révision du PEB. ➔



Les différentes mesures d'accompagnement des citoyens proches des aéroports (propriétaires de leur immeuble au 13 juillet 2004) peuvent être résumées comme suit:

en zones A' et B':

- rachat ou insonorisation des immeubles
- primes de déménagement octroyées aux locataires
- indemnités pour les personnes qui exercent une activité commerciale ou professionnelle en cas de perte de revenus induite par le développement aéroportuaire

en zones C':

- insonorisation des immeubles

en zones D':

- primes forfaitaires à l'insonorisation des immeubles

Les insonorisations réalisées par la SOWAER en zones A', B' et C' sont assorties d'obligations de résultat.

Des informations complémentaires et des brochures téléchargeables sur ces différentes mesures peuvent être obtenues en consultant le site internet www.sowaer.be ou en s'adressant aux services SOWAER Environnement.

De manière générale, la SOWAER assure la communication des informations auprès des autorités et des organismes compétents, ainsi qu'auprès des citoyens. Ce travail s'opère avec, comme outil central, le logiciel Diapason, spécialement créé pour cette fonction d'analyse et d'information. ||



A. L'INFORMATION AUX CITOYENS

La fonction d'information aux citoyens est primordiale. Elle s'étend à un véritable accompagnement personnalisé pour la constitution des dossiers d'aide. Elle permet aussi l'écoute et le relais de leurs préoccupations vers les décideurs.

Contacts pour l'année 2020

	Demandes d'informations	Plaintes	Total des contacts
Charleroi	1.695	20	1.715
Liège	5.797	507	6.304
Total général	7.492	527	8.019

En 2020, la SOWAER a chargé NEWCOM, institut d'étude de marché indépendant, de réaliser une première enquête de satisfaction auprès des citoyens des deux aéroports wallons.

Cette enquête a permis de mesurer la satisfaction des citoyens qui ont fait appel à la SOWAER pour:

- Bénéficier de travaux d'insonorisation dans leur logement
- Obtenir une prime pour l'insonorisation de leur logement
- Vendre leur habitation
- Introduire une plainte



La satisfaction globale moyenne des citoyens se situe à 7,7/10 et 82% des personnes interrogées se disent satisfaites ou très satisfaites.

Depuis 2017, la SOWAER constate une augmentation des plaintes relatives aux nuisances sonores enregistrées auprès des citoyens résidant à proximité de l'aéroport de Liège. En 2020, les plaintes ont pratiquement triplé par rapport à 2019. Par ailleurs, ils perçoivent une augmentation des nuisances sonores ces dernières années, principalement liées aux gros porteurs qui sont en augmentation.

Aussi, afin d'informer au mieux les communes de plus en plus interpellées par leurs citoyens, la SOWAER a pris part à des séances d'information organisées avec le concours des communes, tantôt à destination des collègues communaux, tantôt à destination des citoyens d'une même commune.

En 2020, deux communes aux alentours de l'aéroport Liège ont sollicité ces séances d'information au public. L'une d'entre elles s'est déroulée avant la crise sanitaire liée au COVID-19 et concernait des informations au public, elle a rassemblé au total environ 200 citoyens.

Par ailleurs, les Comités d'accompagnement des aéroports wallons remis sur pied par le Gouvernement en 2019 se sont réunis 3 fois (deux fois sur Liège et une fois sur Charleroi) durant cette année 2020.

L'efficacité du plan d'accompagnement, dont la SOWAER est garante, repose sur un postulat de base: le respect de trajectoires imposées aux aéronefs et de niveaux sonores maxima.

A cet effet, la SOWAER a mis en place un dispositif d'analyse et de surveillance particulièrement complet, basé sur le système Diapason, développé spécialement pour la Société.

Cet outil performant, contrôlé par des organismes indépendants extérieurs et le Service Public de Wallonie, permet, outre une information précise et personnalisée des citoyens, d'identifier les potentialités d'amélioration qui sont ensuite analysées avec les divers intervenants avant leur mise en pratique.

Ainsi, grâce à cet outil, la SOWAER participe à l'amélioration des procédures d'approche et de décollage des aéronefs, en collaboration avec SKEYES, les compagnies aériennes, le SPW, l'ACNAW et les sociétés d'exploitation. →



Les trajectoires de décollage et d'atterrissage ont pu être concentrées, canalisant ainsi l'impact sonore à l'intérieur des zones de bruit.

Les procédures d'approche classiques par paliers intermédiaires sont, dans la mesure du possible, remplacées par la procédure en descente continue, qui permet de réduire considérablement la consommation en kérosène et le dégagement de gaz à effet de serre, mais aussi l'impact sonore au sol. Des groupes de travail spécifiques pour les aéroports de Liège et Charleroi Bruxelles-Sud ont été mis en place afin de bénéficier des avantages environnementaux de cette procédure de descente continue, pour un maximum de mouvements, en tenant compte des spécificités de chaque aéroport. Les procédures CDO pour les aéroports de Liège et Charleroi ont été formalisées dans les AIP le 9 novembre 2017.

Un groupe de travail CEM (Collaborative Environmental Management), a été initié en septembre 2020 pour l'aéroport de Liège, selon la méthodologie prônée par Eurocontrol. Le sujet principal de ce groupe de travail fut en 2020 la systématisation maximale des CDO.

Au sein de la SOWAER, un département centralisé organise, recueille et analyse l'information sur les trajectoires des aéronefs et l'impact sonore engendré par ceux-ci au droit du réseau des 33 sonomètres fixes, fonctionnant 24 heures sur 24, disposés autour des aéroports de Liège et Charleroi, assurant une mesure en continu de chaque mouvement d'aéronef par rapport à l'ambiance sonore générale.

Cette solution s'inscrit dans la continuité du développement de l'outil DIAPASON et dans une volonté

d'informer encore mieux les citoyens. Une version encore plus détaillée sera progressivement déployée.

Des sonomètres mobiles sont également utilisés pour réaliser des campagnes de mesures ponctuelles, notamment dans le cadre du principe d'égalité.

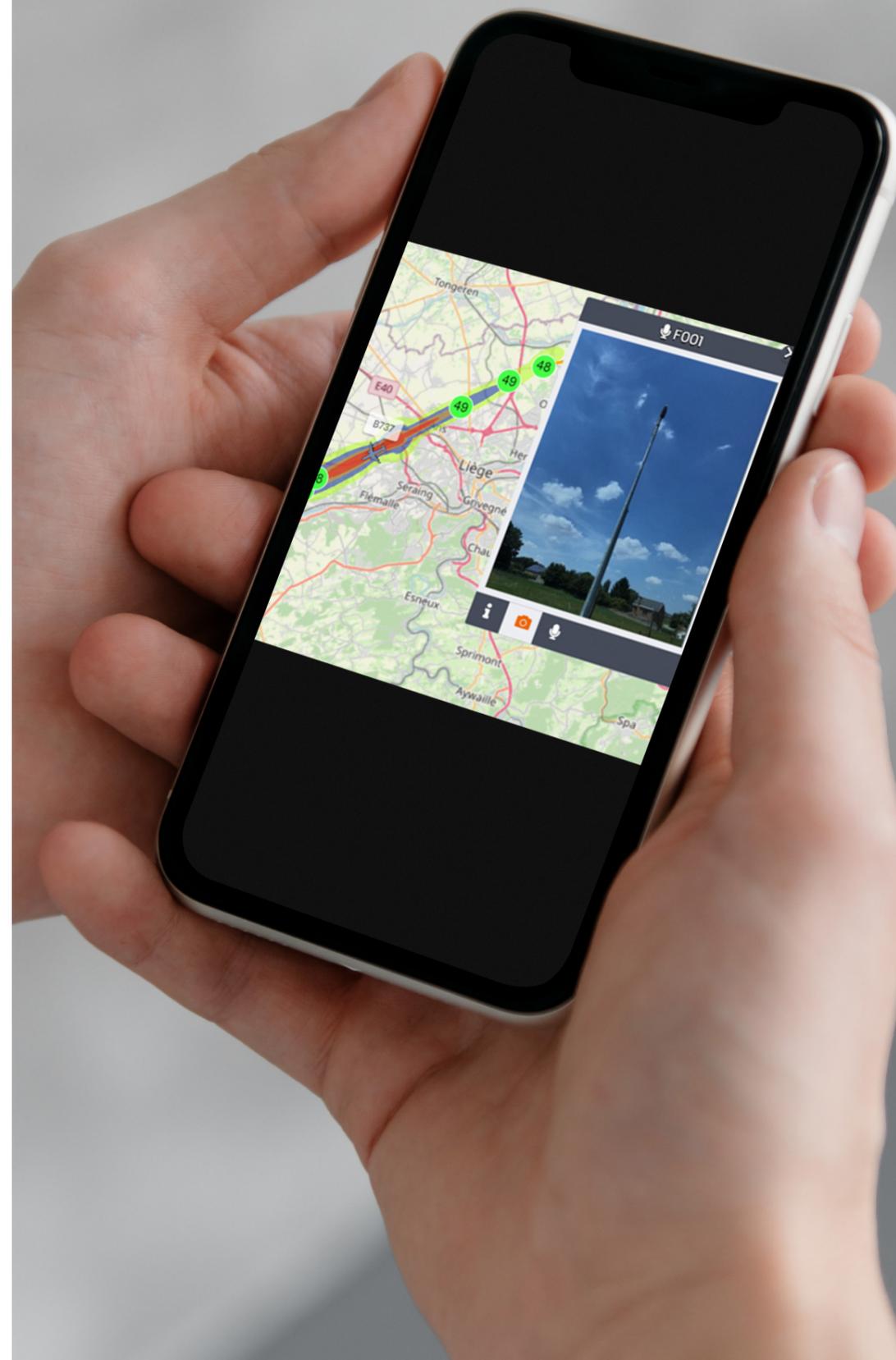
Les résultats de ces campagnes complémentaires permettent de contrôler les divers quartiers analysés.

Au total, fin 2020, en ce compris les précédentes campagnes, ce sont plus de 1.332 mesures ponctuelles de bruit qui ont été effectuées autour des aéroports régionaux.

En 2020, 4 citoyens ont bénéficié d'une mesure individuelle gratuite autour des aéroports wallons. Trois d'entre eux ont été assimilés à une zone de bruit du PEB équivalente aux niveaux sonores enregistrés au droit de leur habitation.

Depuis juillet 2019, à la demande de la SOWAER, l'ISSeP (Institut de Service Public), exploitant des réseaux de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, réalise une surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi. Pour l'ensemble des polluants analysés, aucun apport en provenance des activités aéroportuaires ou des mouvements des avions n'a pu être mis en évidence. ||

Depuis octobre 2020, le site internet de la SOWAER abrite une application qui permet de visualiser en temps réel le trafic aérien autour des aéroports de Liège et Charleroi, ainsi que le bruit associé tel que mesuré par le réseau de sonomètres fixes. L'ensemble des données du mois en cours est également accessible en replay.





B. L'INSONORISATION

Avec une progression spectaculaire du traitement des dossiers, l'application du programme en faveur des citoyens se déroule désormais dans une certaine sérénité.

Le nombre de dossiers traités par la SOWAER démontre l'ampleur du travail accompli:

Zones du PEB	A'	B'	C'	D'	Total
Charleroi ~ clôturés - insonorisation	21	153	859	2.609	3.642
Liège ~ clôturés - insonorisation	70	1.009	1.783	2.728	5.590
Charleroi ~ en cours - insonorisation	6	6	22	541	575
Liège ~ en cours - insonorisation	43	198	165	519	925
Totaux - insonorisations	140	1.366	2.829	6.397	10.732

La SOWAER, en partenariat avec l'ensemble des secteurs de la construction concernés, œuvre à une amélioration constante de la qualité et de la garantie du respect des niveaux d'affaiblissements acoustiques, des matériaux utilisés et de leur mise en œuvre. ||

C. UNE STRATÉGIE DE VALORISATION IMMOBILIÈRE

Le défi de la SOWAER est de gérer un patrimoine de plus de 1.600 (Liège et Charleroi) immeubles et de le valoriser au mieux dans le cadre du développement des aéroports et des zones de développement économique, mais aussi de contribuer au maintien d'un tissu d'habitat cohérent et sécurisant.

Dans ce contexte, la SOWAER a été par le passé régulièrement confrontée à des problèmes récurrents de vandalisme et à la pollution de rues où l'habitat tendait à disparaître. Aujourd'hui, si le risque zéro n'existe pas, la SOWAER a toutefois redoublé d'effort afin de diminuer le nombre d'immeubles inoccupés voués à la démolition ainsi que ceux destinés à la location. Le taux d'inoccupation des immeubles destinés à la location sur Liège était inférieur à 5% en décembre 2020. C'est en réhabilitant un nombre considérable d'immeubles sur ces deux dernières années et en instaurant un suivi régulier des terrains que de nombreuses rues et quartiers ont ainsi repris vie.

De plus, la SOWAER entretient un dialogue étroit avec les communes concernées en vue de dégager les solutions ponctuelles nécessaires. Ainsi, autour de l'aéroport de Liège, deux cellules techniques ont été mises en place en partenariat avec les administrations communales concernées (Saint-Georges-sur-Meuse et Grâce-Hollogne). Ces cellules effectuent principalement des travaux de nettoyage, d'entretien, d'évacuation des encombrants et de déchets de toute nature dans et autour des propriétés acquises dans le cadre des mesures d'accompagnement et contribuent au maintien du cadre de vie des citoyens. Un entretien annuel est également réalisé entre les communes concernées et la SOWAER afin d'établir le bilan de l'année écoulée.

Outre ces actions menées au quotidien, les débats concertés avec les communes et avec les services compétents de la Wallonie ont permis d'arrêter un ensemble de périmètres où les immeubles acquis, anciennement affectés à l'habitat, seront démolis en vue de faire place au développement d'activités compatibles avec le contexte dans lequel elles s'inscrivent.

Afin de participer à la dynamique environnementale actuelle, la SOWAER a lancé une étude complète de plusieurs biens repris dans son patrimoine locatif dans le but d'apporter, à l'avenir, en plus des efforts déjà accomplis, des améliorations orientées concrètement vers la performance énergétique du patrimoine immobilier destiné à la location aux abords des aéroports de Liège et Charleroi. Ce n'est que le début d'une nouvelle stratégie de valorisation immobilière initiée depuis début 2020 par la SOWAER.



D'importants investissements en travaux de réhabilitation ont d'ores et déjà été réalisés. Toutefois, le vieillissement du parc immobilier nous a amené à approfondir notre réflexion sur l'étude et la mise en œuvre d'interventions plus spécifiques susceptibles, d'une part, de pérenniser le patrimoine bâti sur le long terme et, d'autre part, d'avoir un impact positif sur le plan des efforts climatiques de la Wallonie permettant ainsi à la SOWAER d'entrer pleinement dans une nouvelle stratégie de rénovation énergétique.

En 2020, la SOWAER a également décidé de lancer une étude d'aménagement d'un nouveau quartier durable dans un souci d'amélioration du cadre de vie. Ce futur éco-quartier prendra place au sein des zones de bruit en privilégiant la performance acoustique, énergétique et environnementale de l'habitat.

Au quotidien, trois types d'actions peuvent être envisagés en fonction de la localisation du bien en regard du PEB et du PDLT:

- La démolition
- La location à des fins privées et/ou à des fins économiques
- La revente (à des fins d'habitat en-dehors de la zone la plus exposée au bruit, ou à des fins économiques)

Par décision du Gouvernement wallon du 26 octobre 2017, il a été convenu de mettre fin aux contrats de gestion ECETIA/SOWAER et IGRETEC/SOWAER à dater du 31 décembre 2019 et de procéder au transfert des immeubles acquis.

A proximité de l'aéroport de Liège, une première phase de transfert a eu lieu fin 2018 et concernait 798 biens. La deuxième phase a débuté en 2019 pour 714 biens. Un solde de 107 biens a été transféré au premier semestre 2020. ➔



Nombre d'immeubles acquis ou en cours d'acquisition

Zones du PEB	A'	B'	C'	D'	Total
Charleroi ~ clôturés - achats	86	125	0	0	211
Liège ~ clôturés - achats	548	859	89	108	1.604
Charleroi ~ en cours - achats	10	51	0	0	61
Liège ~ en cours - achats	0	119	8	3	130
Totaux - achats	644	1.154	97	111	2.006



Occupation des immeubles acquis

Immeubles acquis	Occupés par leur propriétaire	Loués à des fins économiques	Loués à des fins d'habitation	Inoccupés
Charleroi	2	0	51	31
Liège	0	13	559	30

Les locations sont conformes aux dispositions du décret du 15 mars 2018 relatif au bail d'habitation entré en vigueur le 1^{er} septembre 2018 à savoir la signature d'un bail de résidence principale de trois ans, reconductible par tacite reconduction et pouvant être porté à neuf années, ou un bail de courte durée, respectant les nouvelles dispositions en matière de baux de résidence principale.



Nombre d'immeubles démolis ou en cours de démolition

Charleroi	50
Liège	775

Nombre d'immeubles revendus

Charleroi	99
Liège	184
Total	283

Enfin, en dehors de la zone A du PDLT, la SOWAER poursuit la politique de vente des immeubles qu'elle a acquis dans le cadre des mesures environnementales. Les immeubles sont revendus suivant des procédures assurant la publicité, la transparence et l'égalité de traitement entre les candidats acquéreurs.

Nombre de primes de déménagement versées aux locataires

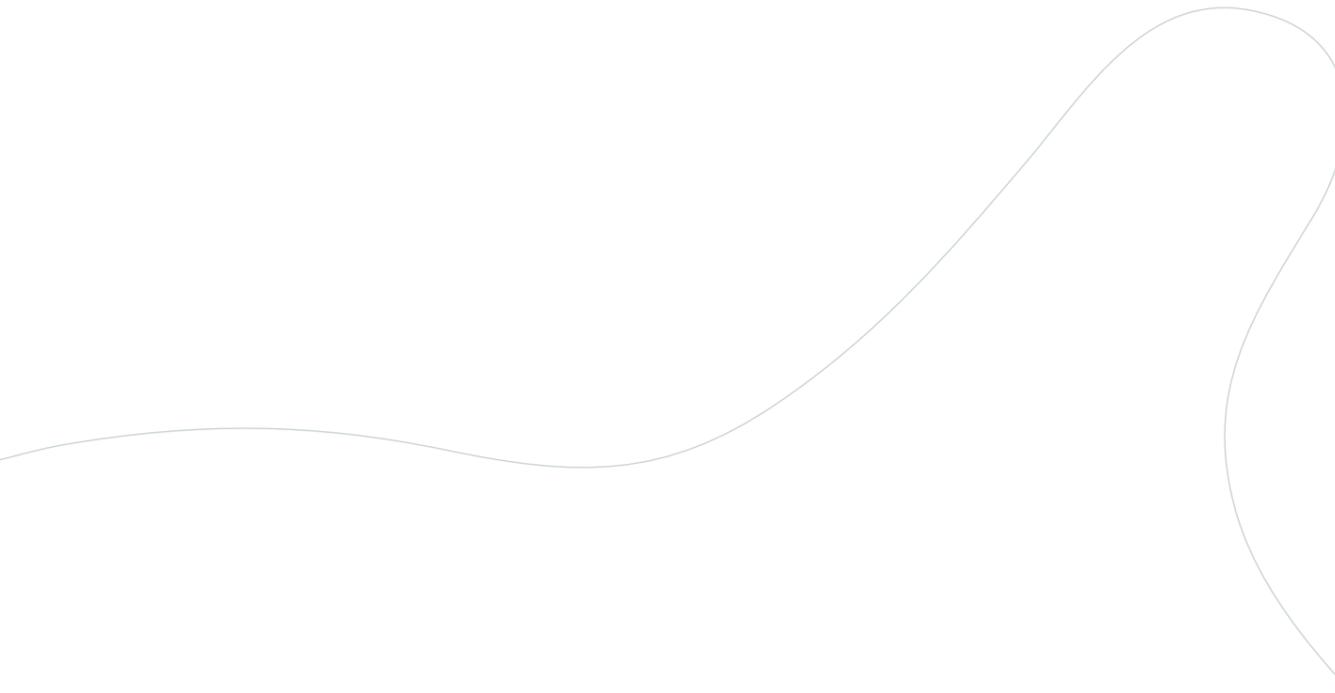
Charleroi	27
Liège	215
Total	242

Nombre d'indemnités versées pour trouble commercial ou professionnel

Charleroi	27
Liège	215
Total	242

Outre la gestion immobilière de l'occupation, la Wallonie a confié à la SOWAER les mesures d'accompagnement des locataires et commerçants situés en zones A' et B' du PEB. Moyennant certaines conditions, ces citoyens peuvent prétendre à une prime de déménagement ou à une indemnité pour trouble commercial ou professionnel II

02



POUR DES
DEMAINS
DURABLES
—
NOTRE ADN



Le développement durable - notre ADN

L'année 2020 a été une année de changements et de défis pour chacun d'entre nous. La crise sanitaire nous a amené notamment à recentrer nos priorités et revoir nos enjeux et nos défis en matière de développement durable. Pour la SOWAER, l'année 2020 a été aussi l'année du lancement d'une véritable stratégie de développement durable visant à limiter nos émissions de CO₂ et, plus largement, de minimiser l'impact de nos activités sur l'environnement

Même si elles n'ont pas été structurées dans le cadre d'un plan ou d'une stratégie de manière formelle, la SOWAER a toujours été attentive aux impacts de ses activités en termes de développement durable et a régulièrement mis en place des actions visant à limiter l'impact de celles-ci et ce, en dehors même de son activité de base relative à la lutte contre le bruit aux alentours des deux aéroports.

Statutairement, la SOWAER est chargée de la « gestion des programmes environnementaux décidés par la Région » dans le cadre des missions déléguées qui lui sont confiées pour le compte de la Région wallonne.



L'intégration environnementale des aéroports est une mission confiée à la SOWAER par le Gouvernement wallon dans le cadre du contrat de gestion. Au-delà des mesures d'accompagnement des citoyens, la SOWAER entend prolonger son action environnementale par la mise en place d'une **stratégie transversale de développement durable**.

Pour ce faire, la SOWAER a désigné en septembre 2020 par marché public de services la société Factor X en vue de:

- la réalisation d'un diagnostic (bilan carbone),
- la réalisation d'un benchmark;
- l'aide à l'élaboration de la Stratégie de Développement Durable;
- l'accompagnement de la SOWAER dans la mise en place de la stratégie et l'élaboration d'un outil de mesure de l'impact environnemental de ses activités;

Sur base des données collectées auprès des différents services et sur les sites, l'année 2020 s'est clôturée avec la présentation d'un benchmark et les premiers résultats du bilan carbone.

L'élaboration de la stratégie de la SOWAER s'est axée dans un premier temps sur un objectif global: la réalisation d'un premier diagnostic des émissions de gaz à effet de serre (GES) globales engendrées par l'ensemble des activités de la SOWAER.

Ce diagnostic vise à définir les marges de manœuvre de la SOWAER en matière de réduction des émissions de GES à court, moyen et long terme. Ainsi, La SOWAER sera en mesure d'évaluer par la suite l'influence climatique de différentes actions et projet d'amélioration, et de progressivement œuvrer à son objectif de réduction, en ayant chaque fois le bilan réalisé en 2020 (données 2019) comme point de référence.

Les fondations de cette stratégie ont été placées lors de cette année 2020 et porteront à l'élaboration et l'instauration d'une véritable stratégie en 2021.

Parallèlement à cette étude et aux travaux et innovations mises en place par les services techniques de la SOWAER, d'autres projets en termes de développement durables ont également été initiés en interne:



Une réflexion sur les consommables

A l'occasion du renouvellement de son marché concernant les fournitures, la Sowaer a réaffirmé sa vision en marquant sa volonté de s'inscrire dans un mode de consommation plus « durable ». Un premier pas a été réalisé avec la mise à disposition, sur l'ensemble des sites, de robinets permettant de mettre un terme aux bouteilles d'eau.

Le verdissement de notre flotte de véhicule

L'année 2020 a aussi été une année de réflexion pour le verdissement de la flotte automobile. La SOWAER a donc décidé de privilégier l'achat de véhicules hybrides pour son parc automobile. Dans ce cadre, des bornes de chargement ont été installées à Loyers.

La mise en place d'un CEM à Liège Airport

Le 23 septembre 2020 s'est tenu la première réunion du comité CEM (Collaborative Environmental Management) à Liège Airport. Cette plate-forme de discussion et de travail réunit les principales parties prenantes

opérationnelles des aéroports: l'exploitant de l'aéroport, les principaux exploitants d'aéronefs, le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) et la SOWAER.

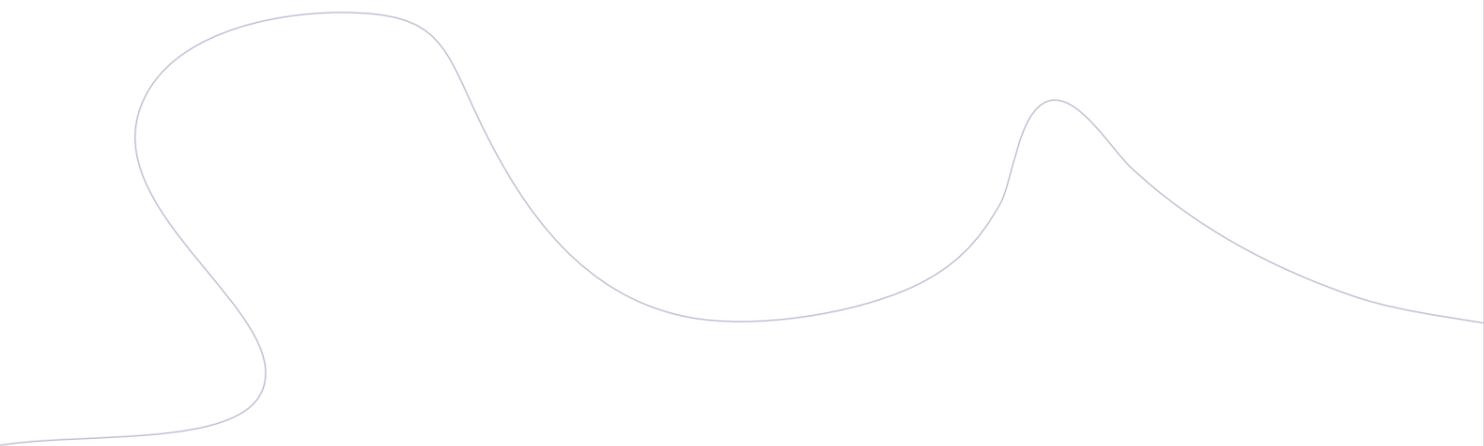
L'objectif est d'identifier l'impact environnemental des obligations opérationnelles et de permettre une réponse coordonnée qui minimise ces impacts tout en maximisant les performances actuelles et futures de l'aéroport. Cette coordination peut, par exemple, réduire la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des compagnies aériennes et améliorer de la gestion du bruit dans les aéroports et aux alentours.

A Liège Airport, les sujets traités pour l'instant sont la CDO (continuous descent operations) et le « reduce engine taxi operation ». II



03

NOTRE ÉQUIPE
—
NOTRE VISION



03

Notre équipe



La SOWAER, c'est une équipe pluridisciplinaire de 70 personnes réparties sur 3 sites (siège social de Loyers, aéroport de Charleroi et aéroport de Liège). Toutes ces personnes mettent leur expertise technique, environnementale, économique et sociale au service des citoyens, des communes, des sociétés de gestion des deux aéroports mais également des sociétés transitant autour des deux aéroports wallons.

Trois valeurs essentielles telles que l'excellence, la créativité et l'esprit d'équipe rythment notre quotidien.

Convaincue que les valeurs ne se décrètent pas mais qu'elles se vivent, la Sowaer veille à ce qu'elles se reflètent dans l'ensemble des processus des Ressources Humaines et dans la manière dont ils sont gérés (leadership).

En 2020, nous avons souhaité nous recentrer et mettre en évidence, par le biais de tout un processus participatif notre identité, notre raison d'être, notre unicité et notre attribution (que fait la SOWAER?).

De cette démarche est née une nouvelle vision « **Rêver et bâtir ensemble, avec compétence et sourire le développement durable des aéroports wallons de demain** ».

Pour être aligné à cette vision, le département des Ressources Humaines s'attèle à professionnaliser et à moderniser ses pratiques afin qu'elles soient le reflet de l'évolution de la société en général.

D'une vision de type «Administration du personnel», la Sowaer se dote, au fil du temps, d'une véritable stratégie en termes de «Gestion des Ressources Humaines». Avec la volonté de proposer une offre employeur globale (au-delà du salaire) qui lui ressemble, qui lui permette d'attirer et de fidéliser ses talents et de s'ajuster à l'évolution de ses missions et des besoins de ses parties prenantes.



Le Conseil d'Administration

Président

- URBAIN Vincent

Vice-Président

- ETIENNE Jacques

Administrateurs

- DENEVE Marc Henri
- DEPAUW Deborah
- GAUTHIER Ludivine
- HANNON Anne-Michèle
- IKER Laura
- KARL Isabelle
- LEVEQUE Laurent
- MARCQ Fabian
- MASSART Anne
- PARTOUNE Luc

Commissaires du Gouvernement wallon

- DESILLE Géraldine (jusqu'au 01/07/2020)
- CAPELLE Laurence (du 01/07/2020 jusqu'au 29/10/2020)
- VALTIN Rudy (depuis le 29/10/2020)
- CAPRASSE Amaury (jusqu'au 29/10/2020)
- HENRY Olivier (depuis le 29/10/2020)

Le Comité de direction

Président

- THISQUEN Nicolas

Directeurs généraux

- BELOT Alain
- DE VILLENFAGNE Thibaut

Commissaires du Gouvernement wallon

- DESILLE Géraldine (jusqu'au 01/07/2020)
- CAPELLE Laurence (du 01/07/2020 jusqu'au 29/10/2020)
- VALTIN Rudy (depuis le 29/10/2020)
- CAPRASSE Amaury (jusqu'au 29/10/2020)
- HENRY Olivier (depuis le 29/10/2020) II

CONCLUSION

La SOWAER n'a de cesse, depuis 20 ans de poursuivre son action visant à l'amélioration continue de l'exécution des missions qui lui sont confiées dans une perspective de développement durable. En 2020, elle a poursuivi ses missions d'accompagnement du développement des aéroports de Liège et Charleroi, avec toujours pour principaux objectifs:

- un rythme soutenu dans le traitement des dossiers relatifs aux mesures d'accompagnement;
- une coordination efficace avec divers organismes impliqués dans le processus;
- une participation importante des entreprises;
- l'affirmation au plan régional, mais aussi international, de la Wallonie et de la SOWAER, comme gestionnaires de référence d'une politique de développement durable en matière aéroportuaire;
- l'apport de biens immobiliers en faveur du développement ambitieux et raisonné des zones d'activités économiques situées à proximité des aéroports.

En vue de professionaliser plus encore sa gestion, la SOWAER a signé, en juillet 2020, avec le Médiateur de la Wallonie, un protocole de collaboration. Nous souhaitons par là renforcer la synergie entre leurs services dans le domaine de la gestion des réclamations. Ce nouveau protocole complète la gestion des

plaintes relatives aux nuisances sonores pour lesquelles l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en Wallonie) agit d'ores et déjà comme organe de médiation.

Pour assurer l'efficacité de son action, la SOWAER entretient une concertation régulière avec de nombreux acteurs et organismes concernés:

- le Cabinet du Ministre de tutelle ainsi que l'ensemble du Gouvernement wallon
- les sociétés gestionnaires des aéroports et les principaux opérateurs aériens présents à Liège et à Charleroi;
- le Service Public de Wallonie (SPW);
- l'ACNAW, autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne;
- SKEYES;
- les communes, avec dans certains cas et à la demande de celles-ci, des actions d'information particulières, tels que des envois d'informations ciblées par courrier ou des séances d'information;
- d'autres aéroports, dans le cadre d'échanges d'expériences;
- l'ARC, Airport Regions Conference, association représentant plus de 30 aéroports internationaux en Europe.
- l'ACI //



