

# Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège du 11 juin 2021

## Présents :

### Invité :

- Monsieur **Arnaud CALLEWAERT**, responsable du service technique de Liège à la SOWAER

### Membres :

- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- Monsieur **Christian DELCOURT**, représentant de Liege Airport
- Monsieur **Nicolas THISQUEN**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Thibaut de VILLENFAGNE**, représentant suppléant de la SOWAER
- Monsieur **Jean-Michel JAVAUX**, représentant effectif de la commune d'Amay
- Monsieur **Grégory PHILIPPIN**, représentant effectif de la commune d'Ans
- Monsieur **Thibaud SMOLDERS**, représentant effectif de la commune d'Awans
- Madame **Valérie HIANCE**, représentante effective de la commune de Bassenge
- Monsieur **Johan ANCIA**, président et représentant effectif de la commune d'Engis
- Monsieur **Etienne CARTUYVELS**, représentant effectif de la commune de Faimés
- Monsieur **Henri CHRISTOPHE**, représentant effectif de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher
- Madame **Isabelle SIMONIS**, représentante suppléante de la commune de Flémalle
- Monsieur **Salvatore FALCONE**, représentant effectif de la commune de Grâce-Hollogne
- Madame **Bojana VISIC**, représentante effective de la commune d'Herstal
- Madame **Christine SERVAES**, représentante effective de la commune de Juprelle
- Monsieur **Vincent LESAGE**, représentant effectif de la commune de Liège
- Monsieur **Hubert JONET**, représentant effectif de la commune de Verlaine
- Monsieur **Jean-François RAVONE**, représentant effectif de la commune de Villers-le-Bouillet
- Monsieur **Philippe MORDANT**, vice-président et représentant effectif de la commune de Donceel
- Madame **Gisèle MAGNO**, secrétaire du Comité, SOWAER-Environnement Liège

## Excusés :

- Madame **Géraldine DESILLE**, représentante effective du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- Monsieur **Frédéric JACQUET**, représentant effectif de Liege Airport
- Monsieur **Joseph SIMONE**, représentant effectif de la commune d'Oupeye

## Absents :

- Monsieur **Francis DEJON**, représentant effectif de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse

Début de la réunion : 14h15.



### **1. Approbation du procès-verbal de la réunion du 19 mars 2021**

Le procès-verbal du 19 mars 2021 est approuvé à l'unanimité par le Comité.

### **2. La protection de la biodiversité aux abords de l'aéroport**

Le président donne la parole à Monsieur CALLEWAERT pour présenter la biodiversité aux abords de l'aéroport de Liège (présentation jointe en annexe).

Au total, près de 130 hectares sont consacrés à la protection et au renforcement de la biodiversité sur la plateforme aéroportuaire dont 18 hectares au niveau des zones tampons qui borderont les zones d'activités économiques.

#### Questions et remarques relatives à ce point :

- Monsieur RAVONE souhaite savoir si on a une idée de l'impact des retombées des avions sur cette biodiversité ainsi que l'impact des plantes invasives telles que la renouée du Japon (déjà présente le long de l'autoroute) et ce, afin de ne pas réduire à néant les beaux projets tels que repris dans la présentation.

Monsieur CALLEWAERT précise que lors de la mise en œuvre des projets menés par le SOWAER, les spots de renouées du Japon sont d'office localisées et traitées conformément à la réglementation. Quant aux retombées de kérosène, ce point est en train d'être examiné dans le cadre de l'étude d'incidences lancée par Liege Airport.

- Monsieur JAVAUX souhaite insister sur l'imperméabilisation des zones au-dessus de l'aéroport ainsi que sur les autoroutes réalisées par l'AIDE pour ramener les eaux vers les stations d'épuration situées le long de la Meuse qui font que, lors d'événements qui ont eu lieu le week-end passé mais qui sont de plus en plus nombreux, la commune d'Amay notamment ramasse d'énormes quantités d'eau en bas dans la vallée. Il a demandé au Gouvernement wallon une réunion avec les différents intervenants pour la rétention d'eau. Ce sont beaucoup de terres agricoles transformées qui renaient avant l'eau. Dans les événements qui ont eu lieu ce week-end, il a été constaté que l'inondation a suivi le chemin du gros collecteur pour ramener à la station d'épuration qui draine 4 ou 5 communes situées sur le dessus. La commune d'Amay a souhaité attirer l'attention sur l'importance d'avoir des bassins d'orage, des haies, des plantations et surtout de planter des espèces qui pourront retenir les eaux en haut.

Monsieur CALLEWAERT confirme que tous les projets réalisés par la SOWAER sont étudiés et dimensionnés en tenant compte de l'évacuation des eaux. Tous les bassins d'orage réalisés jusqu'à présent tiennent compte de notes de calculs actualisées avec les nouvelles données météorologiques et ce, afin de faire face notamment à des crues exceptionnelles.

### **3. Plaintes des riverains pour nuisances sonores**

Le président donne la parole à Monsieur de VILLENFAGNE afin de faire le point sur les plaintes enregistrées à la SOWAER de janvier à avril 2021 (présentation jointe en annexe).

#### Questions et remarques relatives à ce point :

- Monsieur LESAGE pense savoir que l'étude d'incidences prend en compte une moyenne de 30% de vols en sens inverse. Or selon les % repris sur les 3 derniers mois de cette année (avec 63% pour le mois d'avril), on dépasse largement ces 30%.

Monsieur de VILLENFAGNE précise que, en réalité, c'est le plan d'exposition au bruit (PEB), et non l'étude d'incidences, qui intègre certaines hypothèses au niveau du développement du trafic et des chiffres liés au trafic existant. La 5<sup>ème</sup> révision du PEB en cours se base sur 30% de vols en sens inverse. Il convient d'éviter de tirer des conclusions hâtives quant aux statistiques présentées sur les 4 premiers mois de l'année. Le mois d'avril est un mois particulier au niveau météorologique chaque année. Lorsqu'on tirera le pourcentage de vols en sens inverse sur les 12 mois de 2021, il y a de fortes chances que l'on soit davantage en deçà des 30%. Sur ces dernières années, les chiffres tournent autour de 25-26% d'utilisation de vols en sens inverse.

Monsieur LESAGE souhaite ajouter que des dépassements de 50% ont également été observés certains mois les années précédentes et que la moyenne de 30% sera donc dépassée ces mois-là.

- A la demande de Monsieur DELCOURT, Monsieur de VILLENFAGNE informe le comité que le Gouvernement wallon a décidé de lancer la 5<sup>ème</sup> révision du PEB qui doit elle-même être précédée d'une rectification matérielle du plan de développement à long terme (PDLT). Cette rectification est nécessaire au vu du logiciel utilisé en 2004, au moment de l'adoption du PDLT, qui est devenu obsolète. Il ne tient pas compte notamment de l'évolution des flottes des avions. De sorte qu'un nouveau logiciel mis à disposition par Eurocontrol (l'organisme européen chargé du contrôle aérien) va modifier à la marge les courbes du PDLT tout en conservant les hypothèses de 2004. L'avant-projet de décret permettant cette rectification du PDLT a été approuvé par le Gouvernement wallon en première lecture le 3 juin 2021. La rectification du PDLT sera suivie de la révision du PEB qui tient compte du trafic réel mais également des prévisions de développement de l'aéroport à 10 ans. Cette révision du PEB devrait aboutir à un élargissement du PEB qui va ouvrir un droit à de nouvelles mesures d'accompagnement en faveur des riverains concernés par ces extensions. Le gouvernement wallon a émis des estimations budgétaires à ce sujet à hauteur de 30 à 43 millions d'euros afin de renforcer la protection des riverains concernés par la révision du PEB.
- Monsieur JAVAUX revient sur les vols en sens inverse. Les communes subissent une énorme pression des riverains pour adhérer à la CLAP. On entend trop souvent que le PEB sera révisé à la marge alors que Monsieur de VILLENFAGNE vient de donner une réponse plus complète. Certains pilotes expliquent qu'ils préfèrent utiliser la piste en sens inverse dans certaines conditions et indépendamment des conditions météorologiques. Toutes les communes qui se manifestent aujourd'hui sont celles qui jusque-là étaient moins impactées. Il souhaiterait savoir quelle est la base légale qui autorise les 30% de vols en sens inverse et qui justifie qu'au-delà d'un certain pourcentage on doive indemniser les riverains ? Le chiffre de 30% est déjà important et le sera davantage avec l'augmentation des vols. Par ailleurs, il se pose la question de savoir si le nouveau PEB ne va pas à nouveau exclure des communes qui sont concernées par les vols en sens inverse à raison de 5 ou 30%. Certains villages de la commune d'Amay sont aussi touchés que Saint-Georges-sur-Meuse lors de vols en sens inverse.

Monsieur LEMERCINIER précise que le pourcentage de vols en sens inverse retenu pour la définition du PDLT en 2004 se base sur les statistiques des mouvements de l'époque. Ce PDLT intègre une exploitation maximale de l'aéroport dans le but de fixer la limite de son développement. Pour rappel, SKEYES, qui dépend du fédéral, gère la navigation aérienne tout



en assurant la sécurité aérienne tenant compte des conditions météorologiques. Comme expliqué par Monsieur de VILLENFAGNE, la rectification du PDLT conserve les hypothèses adoptées en 2004. Le projet de modification de décret, adopté en première lecture la semaine passée, est actuellement soumis aux différents organismes (, ACNAW, CESE). Quant à la 5<sup>ème</sup> révision du PEB qui est en cours, elle se base sur 30% de vols en sens inverse qui correspond au pourcentage réel de l'année de référence prise en compte. Il rejoint le constat de Monsieur JAVAUX par rapport au fait que le cabinet est de plus en plus interpellé par des citoyens qui sont situés en dehors du PDLT actuel et ne peuvent donc bénéficier des mesures d'accompagnement. On pourra y voir plus clair sur qui aura droit à des mesures que lorsque le PDLT aura été rectifié et le PEB révisé.

- Monsieur FALCONE constate également que, ces derniers temps, le service environnement de sa commune est également de plus en plus interpellé par des riverains qui sont situés en dehors des zones concernées. Les vols en sens inverse peuvent certainement expliquer ces plaintes. Il faut donc s'attendre à des réactions de plus en plus importantes de la part des citoyens de Grâce-Hollogne.
- Monsieur JAVAUX reconnaît que les nuisances sonores actuelles sont encore assez vivables. Ce que pensent les citoyens, c'est que 30% de vols inversés sur 100 vols, c'est vivable, mais 30% de 4.000 vols (arrivée d'Alibaba), ça ne l'est plus. Nos services environnement reçoivent de plus en plus de plaintes pour des vols en journée et pas nécessairement la nuit. Lors de l'enquête publique sur le nouveau permis environnement, on risque d'avoir une explosion des remarques de citoyens qui jusque là ne s'étaient pas encore manifestés, mais vont anticiper le futur.
- Monsieur LEMERCINIER confirme que l'étude d'incidences pour le renouvellement du permis de l'aéroport est en cours. Le bureau d'études va être amené à devoir se prononcer sur le volet des nuisances sonores inscrit dans le périmètre de l'étude d'incidences. Par ailleurs, le PEB est revu tous les 3 ans en fonction du trafic réel et des projections de développement de l'aéroport à 10 ans.
- Monsieur de VILLENFAGNE présente au comité le tableau du pourcentage des vols en sens inverse depuis 2004 (graphique joint en annexe). On constate que les 30% de vols en sens inverse pris en compte dans la révision actuelle du PEB est maximaliste puisque seules deux années (2013 et 2018) ont atteint ce pourcentage. Sur les 2 dernières années, on est en deçà des 30%.
- Monsieur DELCOURT rappelle que l'aéroport de Liège enregistre moins de mouvements d'avions. Il entend bien la différence entre le fait que les législations sont respectées (au niveau PDLT, PEB, trajectoires, ...) et le ressenti des citoyens. A partir de mars 2022, il rappelle qu'il y aura 70% de vols de nuit en moins. Fedex va délocaliser 25 avions sur Paris, ce qui engendrera une perte de 700 emplois. Concomitamment, on constate une augmentation des vols de jour. Pour la première fois depuis que l'aéroport existe, on est quasi à une égalité entre le nombre de vols de jours et le nombre de vols de nuit. Ce qui confirme le ressenti des riverains qui entendent beaucoup plus de vols de jours d'autant plus que ce sont de gros porteurs. Or on ne va pas demander à l'aéroport d'arrêter les vols de jour. Cette augmentation des vols de jour est en cours et l'aéroport pense qu'elle va continuer. En résumé, les vols de nuit vont diminuer dès 2022 tandis que les vols de jour, avec des gros porteurs qui font plus de bruit, augmentent.



- Monsieur MORDANT souhaite avoir une réponse qui a déjà été posée au cabinet du Ministre et pour lequel il n'y a pas encore de certitudes. Il s'agit de l'aspect mobilité. La commune de Donceel est traversée par 2 nationales et est inquiète quant à l'impact du plan de développement de l'aéroport à l'horizon 2040 sur la mobilité. Le ministre lui avait expliqué qu'il n'y avait aucun plan budgétaire prévu pour le développement des infrastructures en matière de routes, etc. En bon père de famille, il serait pourtant logique d'obtenir un accord pour dégager les moyens nécessaires pour l'accès mobilité. Pour les communes survolées par les avions, il souhaiterait au minimum obtenir un bien-être au sol. La commune de Fexhe-le-Haut-Clocher est également impactée. Il souhaiterait que la SOWAER soutienne cette demande des communes pour obtenir un minimum de budget. Il souhaiterait que ce point soit envoyé comme une question du Comité nécessitant une réponse.

Monsieur CHRISTOPHE rejoint la demande de Monsieur MORDANT sur l'urgence à réfléchir et résoudre le problème de mobilité. La situation sur sa commune ne s'arrange pas : il a pu mesurer une réelle augmentation du trafic routier. Il souhaite savoir si la liaison Crisnée-Bierset verra le jour ou non et si oui dans quel délai. La seule réponse qu'il a obtenu du Ministre HENRY suite à une question parlementaire, c'est que la commune n'avait qu'à bloquer les routes pour les véhicules qui alimentent l'aéroport de Liège. Il trouve cette réponse un peu facile. En tant que bourgmestre de la commune de Fexhe, il souhaite jouer « win win » avec l'aéroport de Liège et collaborer à l'extension de l'aéroport qui est inévitable dans des conditions qui seront définies entre les différentes parties.

Le président propose de formaliser cette question dans un courrier à adresser à Monsieur le Ministre qu'il signera en tant que représentant du comité.

Monsieur LEMERCINIER précise que la problématique de la mobilité en dehors de la zone aéroportuaire dépasse largement les compétences du seul ministre des Aéroports. Les décisions devront être concertées entre les différents acteurs concernés dont la composante budgétaire devra être abordée.

Monsieur MORDANT insiste sur l'importance d'avoir une cohésion du Gouvernement wallon au niveau d'un plan mobilité autour d'un développement aussi important que l'aéroport de Liège. Si au sol, les citoyens sont bien, ils supporteront plus facilement ce qui se passe dans les airs.

Monsieur de VILLENFAGNE précise que le sujet de la mobilité et de l'accessibilité autour de l'aéroport est un sujet qui intéresse manifestement le comité puisqu'il avait déjà été évoqué lors du dernier comité et ce, suite à l'interpellation de Monsieur CHRISTOPHE notamment. Il propose que ce point soit inscrit à l'ordre du jour d'une prochaine réunion du comité dans la mesure où une étude globale de mobilité, dirigée par le SPW, est actuellement en cours sur le site de l'aéroport et aux alentours afin de préciser les besoins actuels et futurs en termes de mobilité. Ce sera également l'occasion pour la SOWAER avec ses partenaires (SOFICO, SPW Mobilité & Infrastructures, ...) de présenter les différents projets dont des nouvelles infrastructures qui sont déjà en cours sur la partie nord de l'aéroport et bientôt sur la partie sud. Cela permettra d'apporter un éclairage sur ce point aux membres du comité.

Monsieur JONET a souvent l'impression que l'on met la charrue avant les bœufs et qu'on essaie d'endormir les communes sur le point de la mobilité qui est abordé à chaque réunion. Il est important d'inscrire ce point lors de la prochaine réunion du comité et surtout d'avancer. Si Donceel et Fexhe ont de gros soucis de mobilité, c'est également le cas dans d'autres communes au niveau des routes régionales, mais également au niveau du trafic autoroutier qui est de plus en plus important.



Le Président confirme que ce point sera inscrit au comité du mois de septembre 2021. Le comité essaiera de faire régulièrement le point par la suite.

#### 4. Divers

- Le Président passe la parole à Monsieur CHRISTOPHE qui souhaite aborder un point Divers. Il est prévu de mettre 250 sonomètres au premier semestre 2022. Il souhaiterait connaître les endroits où seront posés les sonomètres afin de répondre à ses citoyens qui l'interpellent et qui souhaitent que le bruit soit mesuré sur la commune de Fexhe. Il a interrogé la cellule DIAPASON, mais il n'a pas encore reçu de réponse.

Monsieur de VILLENFAGNE précise que la cellule DIAPASON est composée de 2 personnes qui gèrent en permanence le réseau de 16 sonomètres fixes autour de l'aéroport de Liège. Dès que le Gouvernement wallon aura adopté la 5<sup>ème</sup> révision du PEB (après la rectification du PDLT qui devrait avoir lieu d'ici fin 2021), la prochaine campagne de sonomètres mobiles pourra être lancée en 2022 afin de vérifier si le niveau sonore généré par l'aéroport correspond aux nouvelles courbes du PEB. Monsieur CHRISTOPHE va renvoyer à Monsieur de VILLENFAGNE son mail pour qu'il puisse y répondre. Monsieur CHRISTOPHE informera ses citoyens de la réponse apportée via le bulletin communal.

Monsieur LESAGE souhaite savoir si cette campagne de mesures sonores prendra en compte une partie des vols inversés, notamment la période où les vols inversés sont importants.

Monsieur de VILLENFAGNE répond qu'il faut prendre en considération une période représentative de l'activité habituelle de l'aéroport de Liège. Madame MAGNO précise que, les campagnes de mesures sonores s'étalant sur plusieurs mois, plusieurs mesures ont lieu durant des périodes avec vols en sens inverse. On s'assure que le pourcentage de vols en sens inverse, pour les localisations concernées par cette procédure, permet de cerner la situation annuelle moyenne.

- Dans la présentation sur les plaintes de 2021, Monsieur FALCONE relève une augmentation de gros porteurs par rapport à 2020 qui est à l'origine d'une partie des plaintes des riverains. Il souhaite savoir d'une part, si on peut réguler le nombre de gros porteurs, voire le limiter pour que les nuisances restent acceptables et d'autre part, si l'aéroport va remplacer par d'autres compagnies les vols de nuit qui vont en partie disparaître en 2022.

Monsieur DELCOURT relève que l'on est dans un flux contradictoire. D'une part, un flux de repli de Fedex qui, avec ASL et d'autres compagnies, opèrent une grande partie de ses vols intra européens (à l'intérieur de l'Europe) la nuit. Cela fait 25 ans qu'il y a des vols de nuit sur l'aéroport de Liège. Ces vols de nuit vont effectivement diminuer à partir de mars 2022. D'autre part, un flux d'augmentation des vols de jour avec des gros porteurs en cours depuis environ 2 ans.

A titre personnel, il lui semble que présager que le départ d'une partie de la flotte de Fedex va entraîner automatiquement une attribution de ces créneaux horaires à d'autres compagnies, n'est pas si simple. En effet, l'aéroport a des contraintes au niveau du nombre de parking avions, au niveau des halls de fret pour la marchandise en transit mais également au niveau opérationnel. Il y a une série de contraintes qui font qu'aujourd'hui l'aéroport, avec les flux qu'il a, est sous une tension très forte. Cette tension s'exerce aussi sur tous les acteurs qui doivent traiter les colis : les douaniers, les manutentionnaires, les truckers, ... Il s'agit d'une vue de l'esprit de croire que si le nombre de gros porteurs augmente de jour, mais qu'on a des places pour la nuit, on pourrait prendre DHL, UPS, ... Monsieur DELCOURT

pense, à titre personnel, que c'est théoriquement possible, mais pratiquement impossible. Il pense que l'on devrait travailler ensemble sur la régulation du nombre de mouvements, sur le type d'aéronefs, et surtout sur le type d'aéronefs de nuit. Ce n'est cependant pas à Liege Airport seul d'annoncer aux compagnies aériennes ce qui est accepté ou pas alors que le paysage européen libéralisé les acceptera dans un autre aéroport en Belgique ou ailleurs en Europe. Il est important de travailler politiquement et commercialement sur la manière d'aborder les compagnies aériennes pour ne pas y aller frontalement. Il est important que le Gouvernement wallon définisse ce qu'il veut ou ne veut pas au niveau des avions. Ce n'est pas à Liege Airport de définir les conditions. En 2018, Liege Airport a annoncé au Gouvernement wallon qu'il avait un opérateur chinois majeur en logistique qui souhaitait s'installer à l'aéroport de Liège. Le Gouvernement wallon a accepté la venue de cet opérateur. Il précise que leur entrepôt sera terminé en septembre 2021. La problématique posée par Monsieur FALCONE est intéressante. Elle ouvre un champ de questions importantes sur le plan opérationnel, technique, ... Il rappelle que l'aéroport de Liège est aujourd'hui sous fortes tensions car il y a davantage de marchandises à traiter. Il faut mettre tout en œuvre pour continuer à assurer une qualité de services qui fait la réputation de l'aéroport de Liège afin d'éviter que la compagnie ne quitte l'aéroport et ne ruine cette réputation. Sur les 5 premiers mois de 2021, l'aéroport est à plus de 40% de fret. Si l'aéroport de Liège fonctionne bien, il générera des dividendes plus importants pour les actionnaires qui sont essentiellement publics, mais d'un autre côté il y a un débat sur le type d'aéronefs, les horaires, ...

Monsieur FALCONE précise d'une part qu'il intervient au sein du comité en tant que mandataire des citoyens de sa commune qui vivent parfois mal la situation. Il est parfaitement conscient qu'il devra interpeller d'autres niveaux de pouvoir. Et d'autre part, le remplacement de FEDEX de nuit leur a été annoncé lors d'une réunion il y a quelques mois avec des organisations syndicales dans le cadre de la délocalisation de FEDEX.

- Modification au niveau des représentants :
  - La commune d'Oupeye ajoute un suppléant, à savoir l'échevin Monsieur Christian BRAGARD ;
  - La commune de Flémalle interchange les places de ses membres. Madame Isabelle SIMONIS est reprise en tant qu'effectif et Madame Sophie THEMONT en tant que suppléante.
- Le prochain comité est fixé au mercredi 22 septembre 2021 à 14h00. Cette réunion sera suivie d'une visite de l'aéroport et des zones d'activités économiques si les conditions sanitaires le permettent. Madame Gisèle MAGNO reviendra vers les membres en août prochain afin de connaître les personnes intéressées par cette visite.

Fin de la réunion : 15h35.



**SO  
WA  
ER**



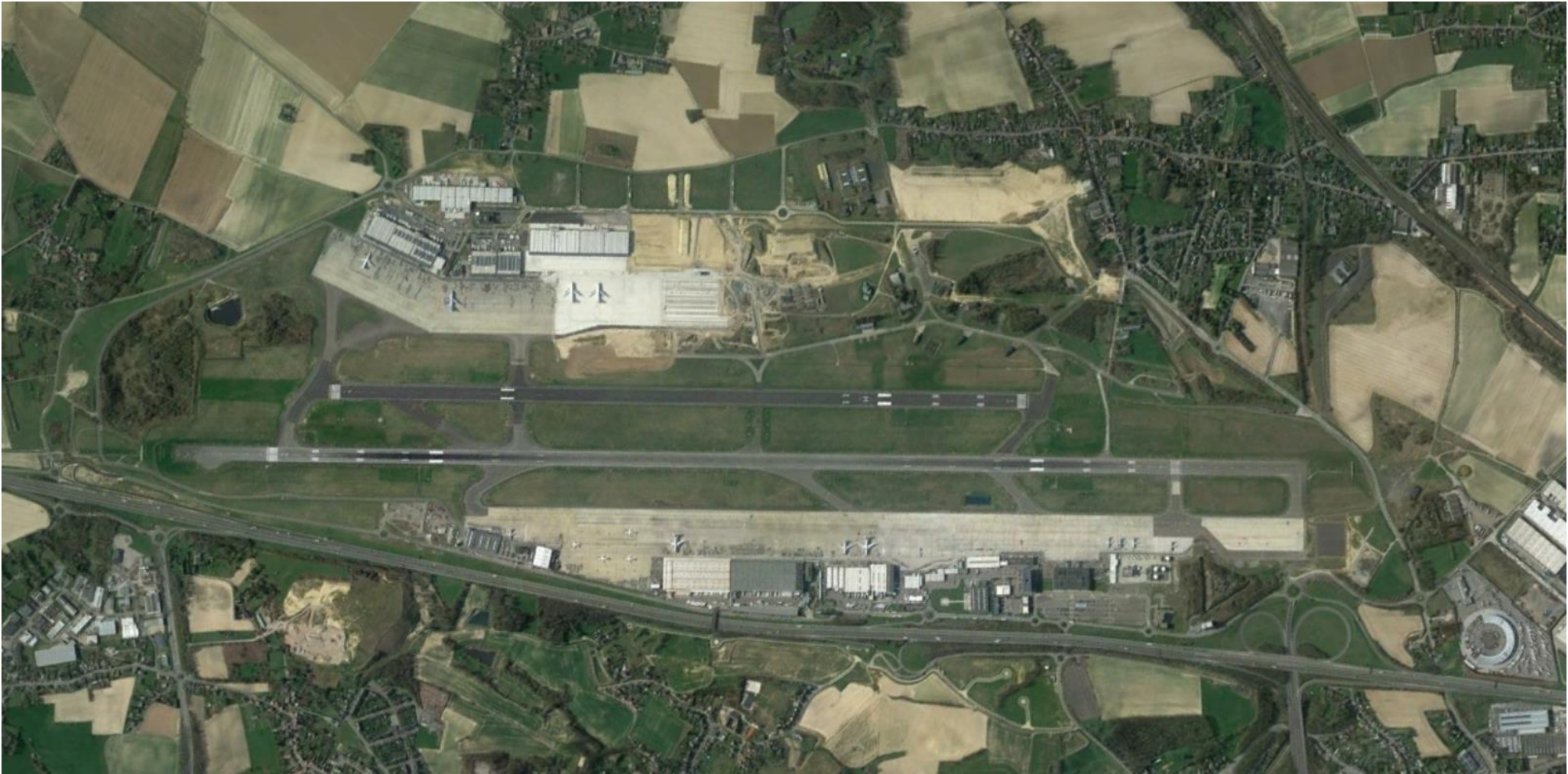
# Pour des demains durables

La biodiversité à  
l'aéroport de Liège





# Configuration de l'aéroport et de ses abords



# Gestion des fauches sur le site aéroportuaire



# Prairies peu fauchées : un milieu qui se raréfie



# Anciennes sablières en airside



# Faune protégées sur le site : quelques exemples



Crique à ailes bleues



Collète lapin (des sablières)



Osmie bicolore



Ecaille chinée



Crapaud calamite



Triton palmé



Orthétrum  
bleuissant



Sphinx de  
l'épilobe

# Flore protégée



Jasione des montagnes

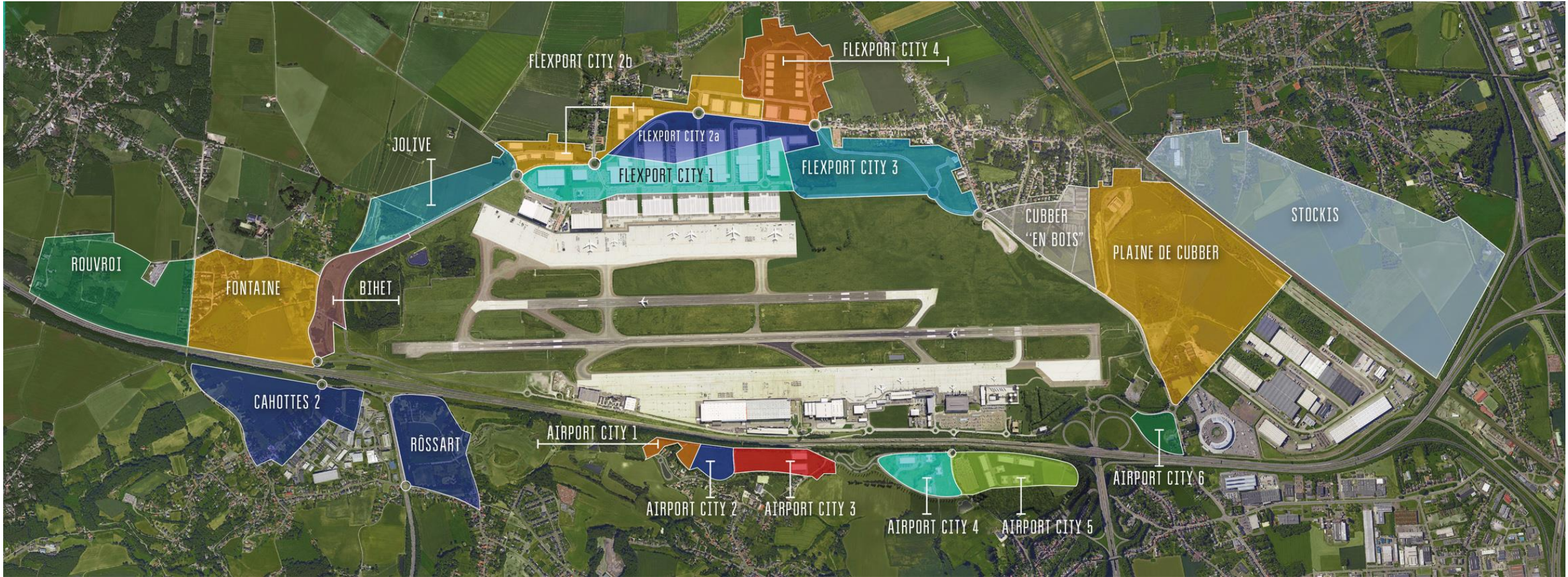


Épipactis à larges feuilles



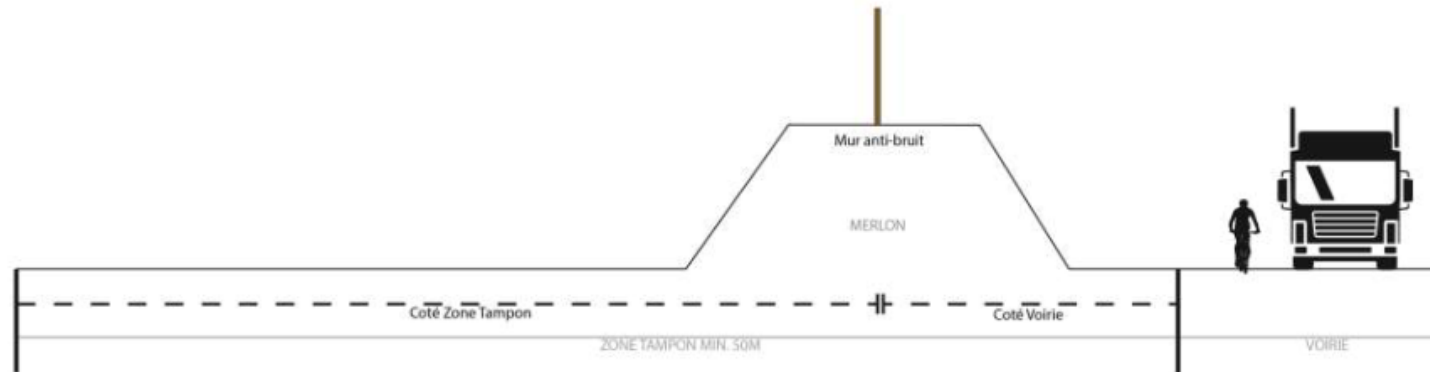
Erythrée petite Centaurée

# Zones d'activités économiques autour de l'aéroport



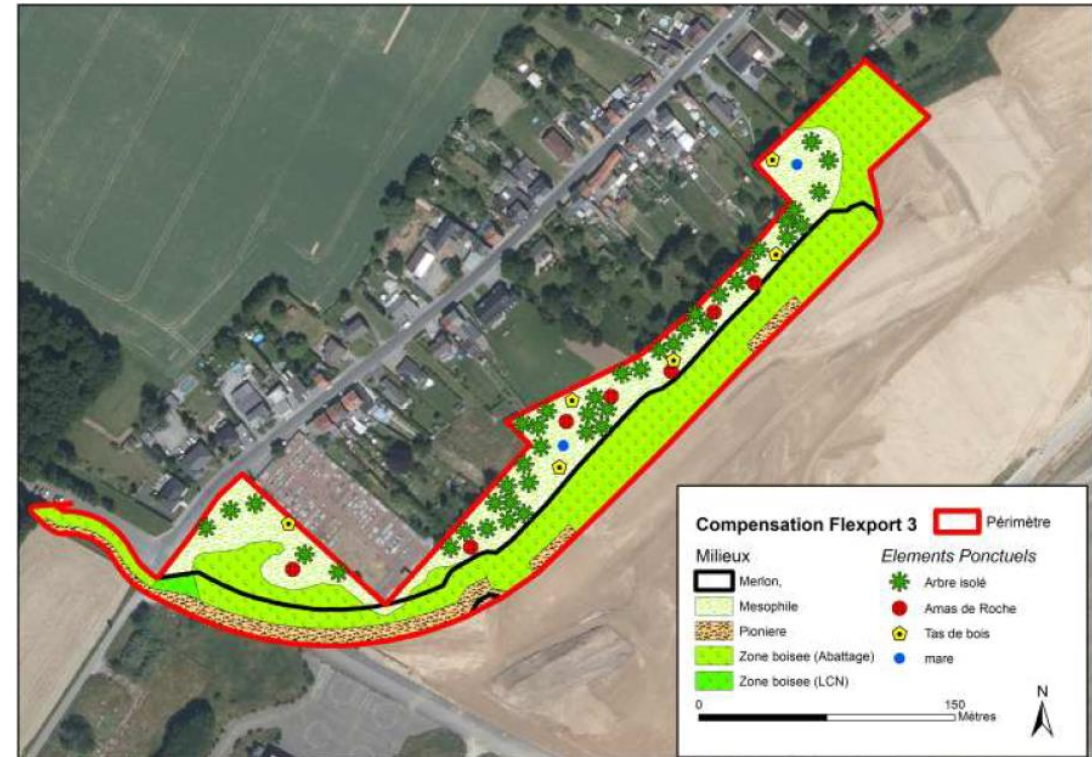
# ZAE : Zones tampon imposées par le plan de secteur


COUPE DE PRINCIPE ZONE TAMPON 50M





# Aménagement des zones tampon pour la biodiversité



-  Milieux ouverts (13,2 ha)
  - Pelouses sèches (6 ha)
  - Prairies mésophiles (7,2 ha)
- Milieux fermés (2 ha)
- Milieux sableux (1,2 ha)





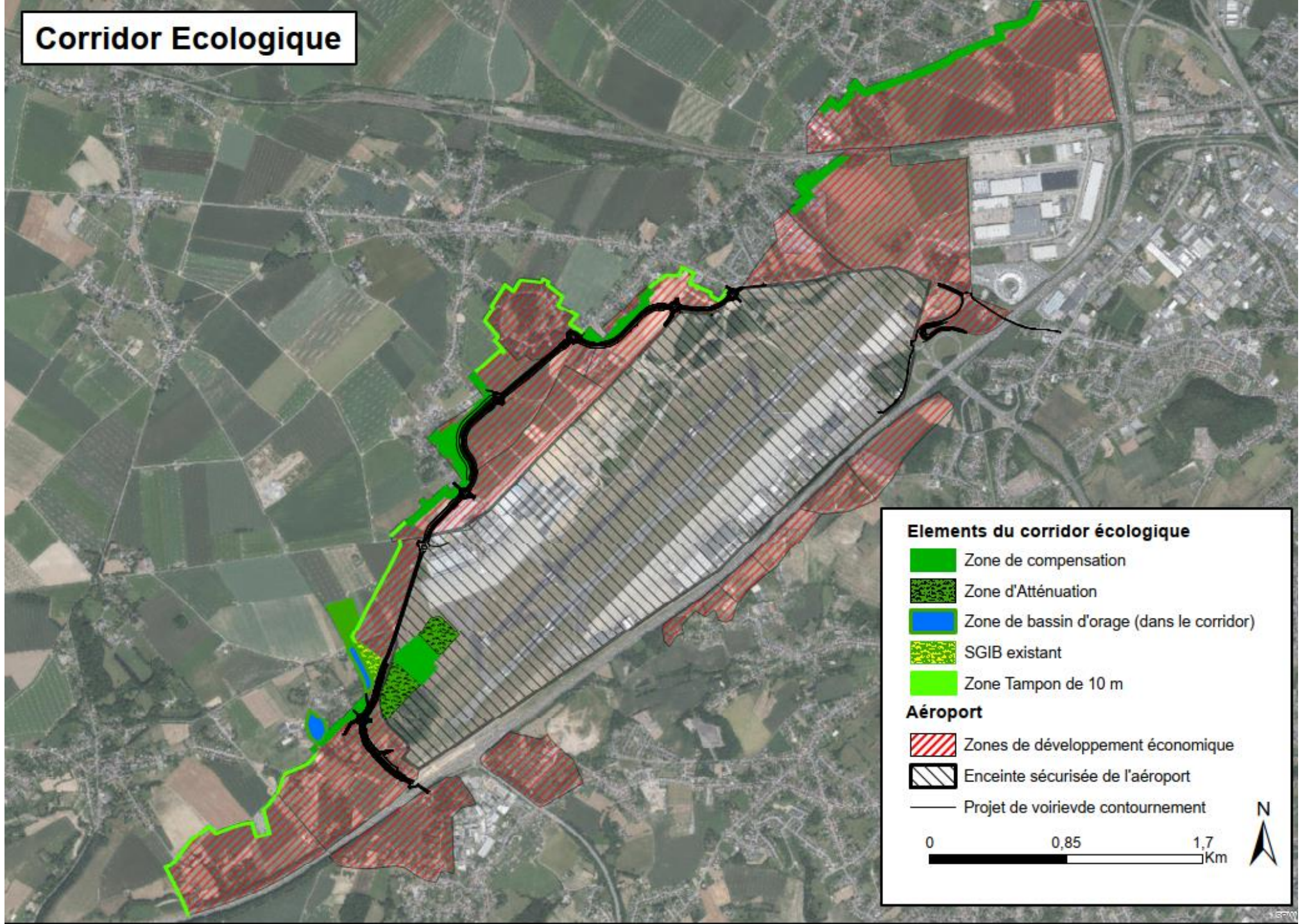
- Mares et ornières
- Tas de bois et de pierres
- Arbres isolés








Source : [desterresetdesoilles.fr](http://desterresetdesoilles.fr)






# Corridor Ecologique

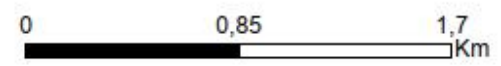


## Elements du corridor écologique

-  Zone de compensation
-  Zone d'Atténuation
-  Zone de bassin d'orage (dans le corridor)
-  SGIB existant
-  Zone Tampon de 10 m

## Aéroport

-  Zones de développement économique
-  Enceinte sécurisée de l'aéroport
-  Projet de voirie de contournement





- 17,8 ha de surfaces intégrées au corridor écologique
- 115 ha de prairies de fauche sur la plaine de l'aéroport

**Plus de 130 ha consacrés à la protection et au renforcement de la biodiversité sur la plateforme aéroportuaire.**

# Autres projets en cours/à venir

- Aménagements paysagers des bassins d'orage
- Plantations d'arbres et de haies
- Projet ruches
- Eco-pâturage
- Projet d'écoquartier à Saint-Georges
- Autres projets à venir (partenariats avec riverains, projets pédagogiques, potager/verger communautaire, hôtel à insectes, ...)





# Conclusions

- Aéroport : opportunité unique de valorisation de la biodiversité
- Sécurité aérienne et biodiversité peuvent aller de pair
- Vision de la SOWAER : développement durable des aéroports



**SO  
WA  
ER**



Nous nous engageons pour  
**le développement durable  
des aéroports**





**SO  
WA  
ER**



# Pour des demains durables

Comité d'accompagnement  
pour l'aéroport de Liège  
11 juin 2021



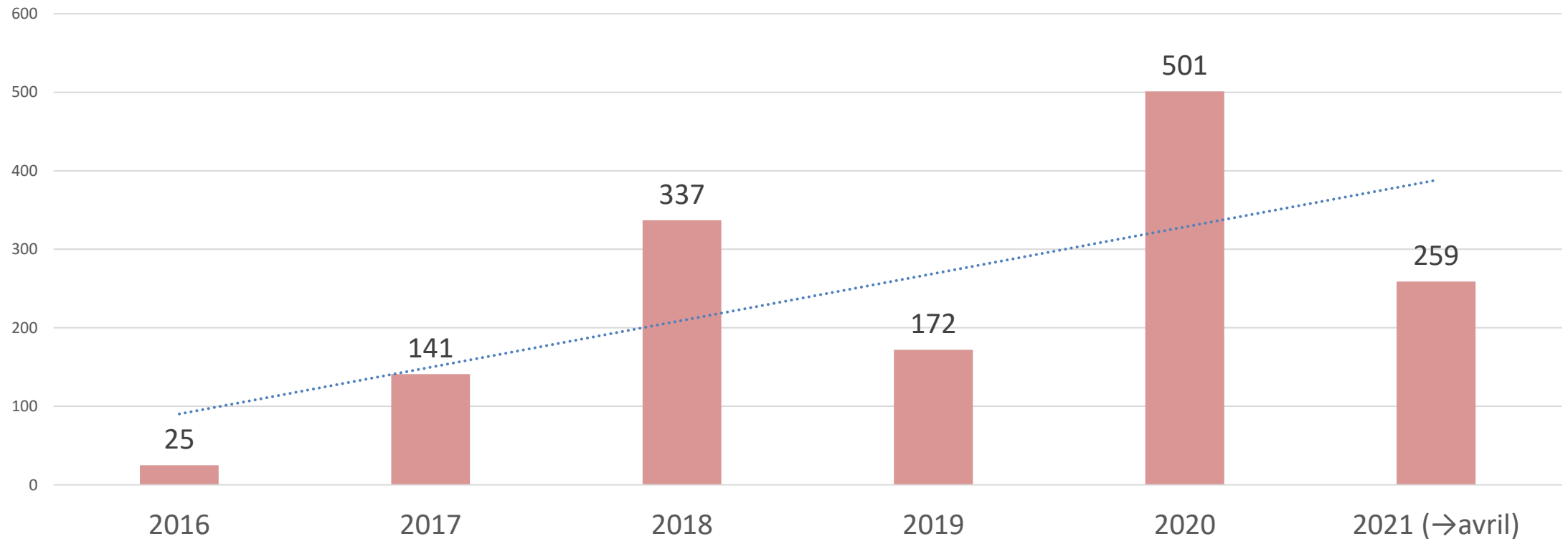


# **Plaintes « bruit »**

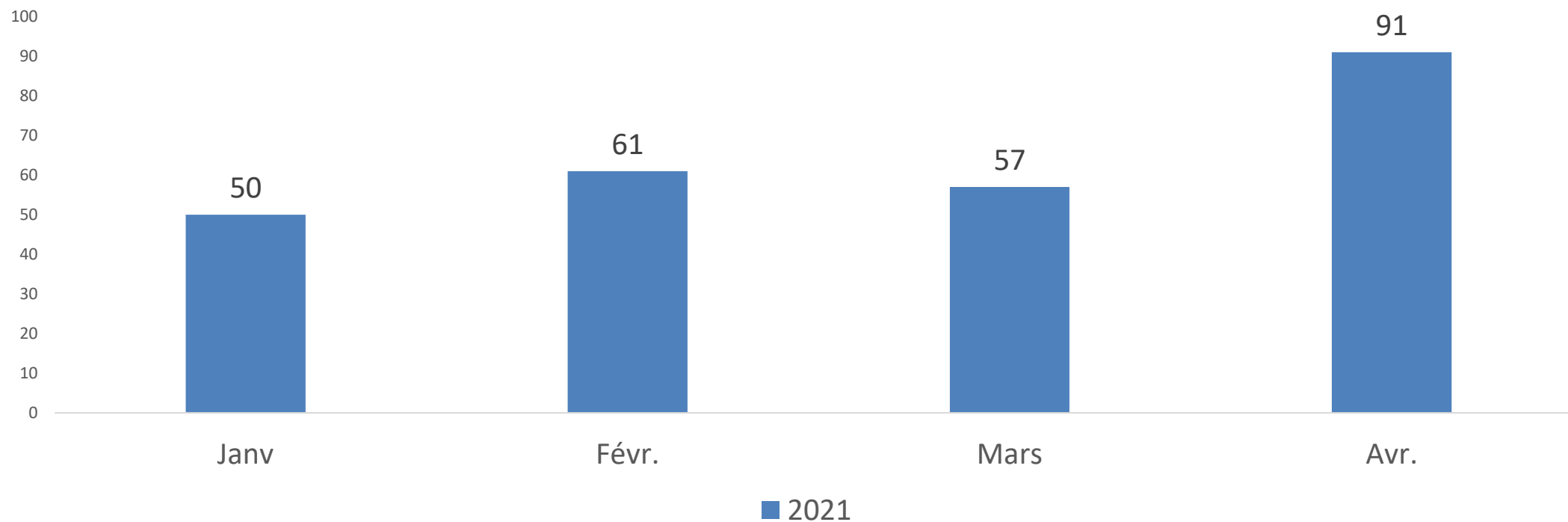
**de janvier à avril 2021**



# Evolution annuelle des plaintes « bruit »

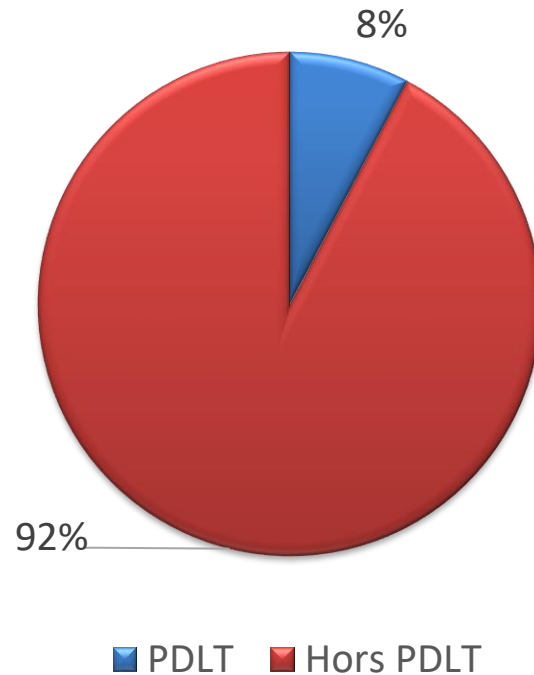


# Evolution mensuelle des plaintes « bruit »



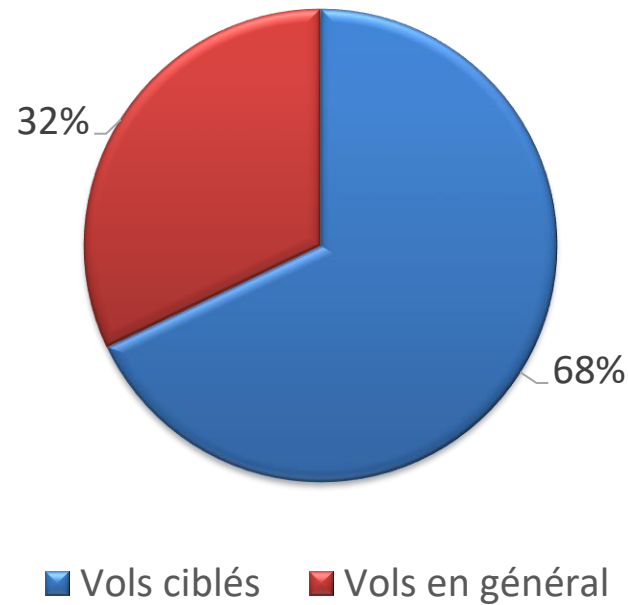
Sur les 4 premiers mois de 2021, 259 plaintes reçues de 123 riverains

# Répartition des plaintes « bruit » en 2021 par rapport au PDLT

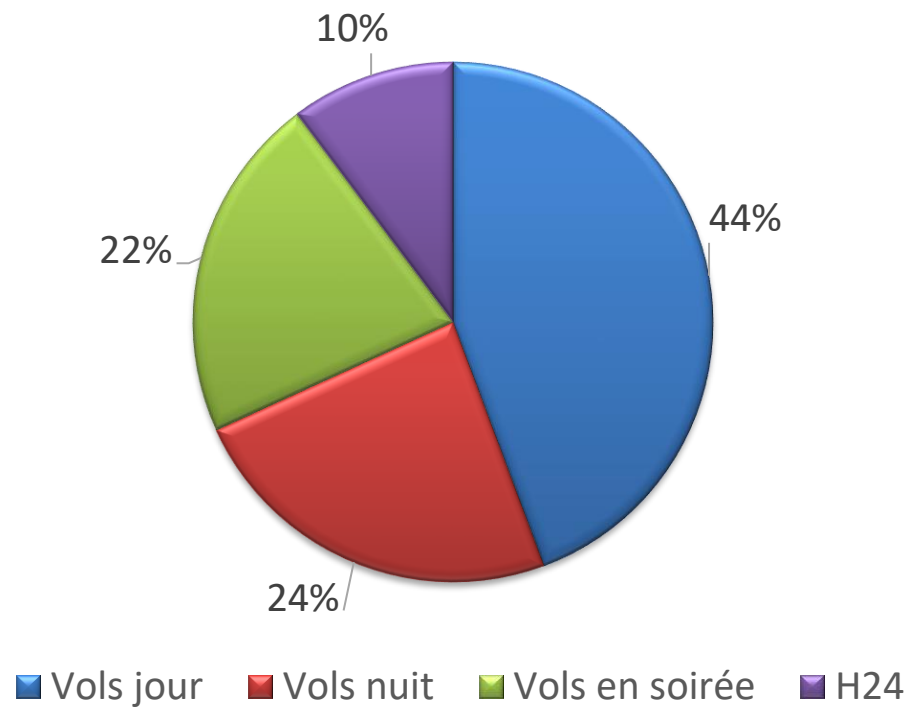


Les 239 plaintes « hors PDLT » se répartissent sur 39 communes dont 15 sont concernées par le PDLT

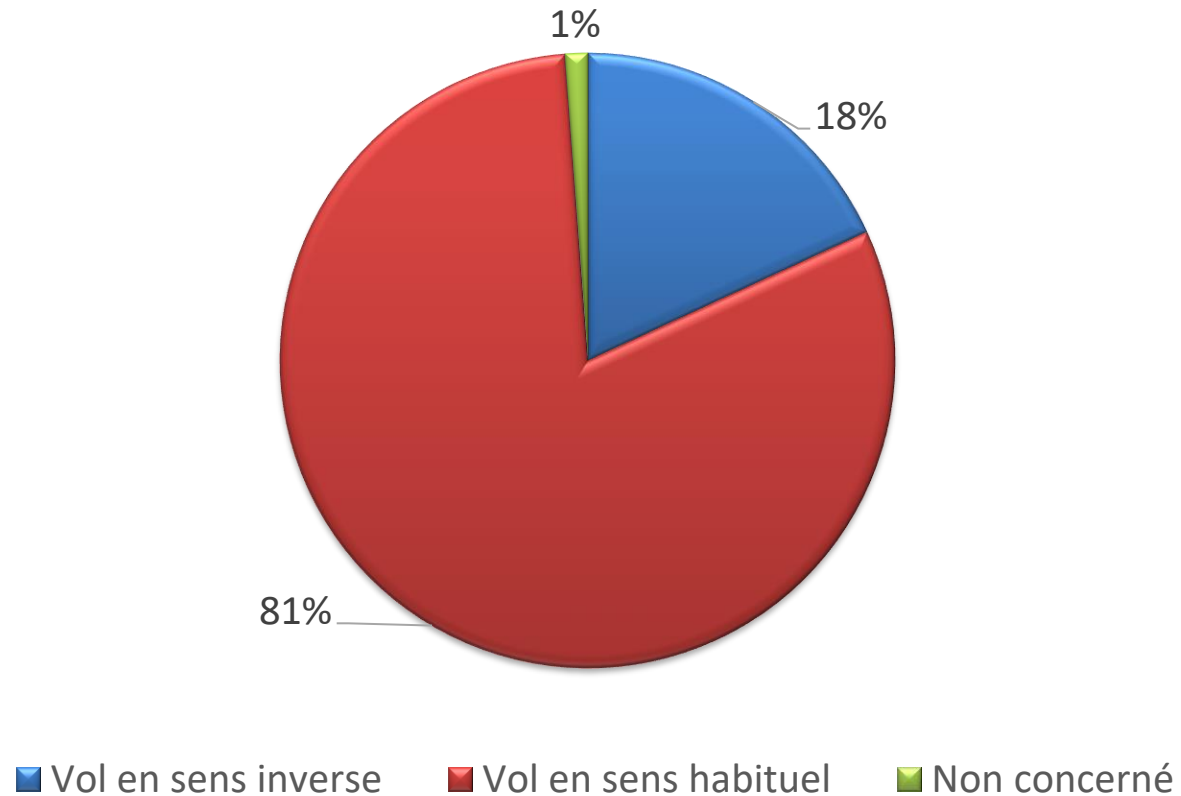
# Répartition des plaintes « bruit » en 2021 par vols ciblés ou non



# Répartition des plaintes avec vols ciblés par plages horaires

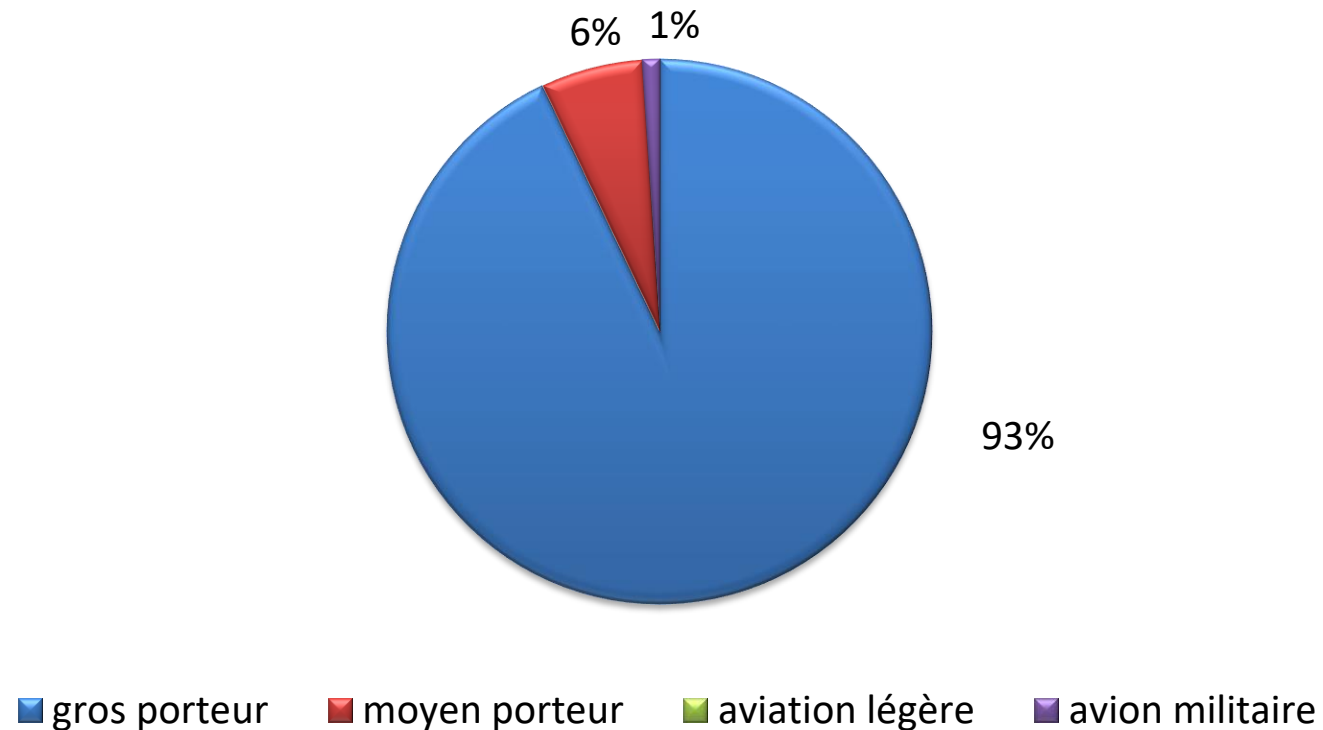


# Répartition des plaintes avec vols ciblés par rapport au sens d'utilisation de la piste





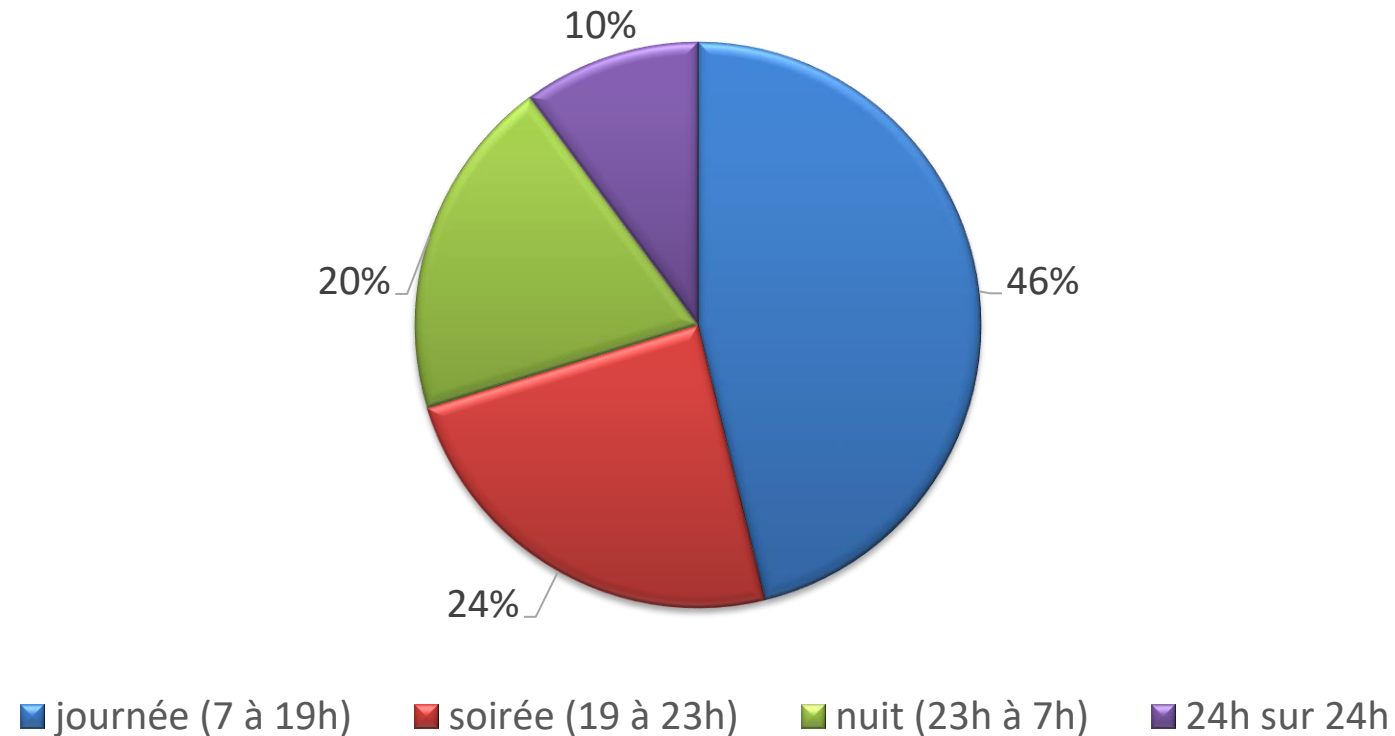
# Répartition des plaintes avec vols ciblés par type d'avion



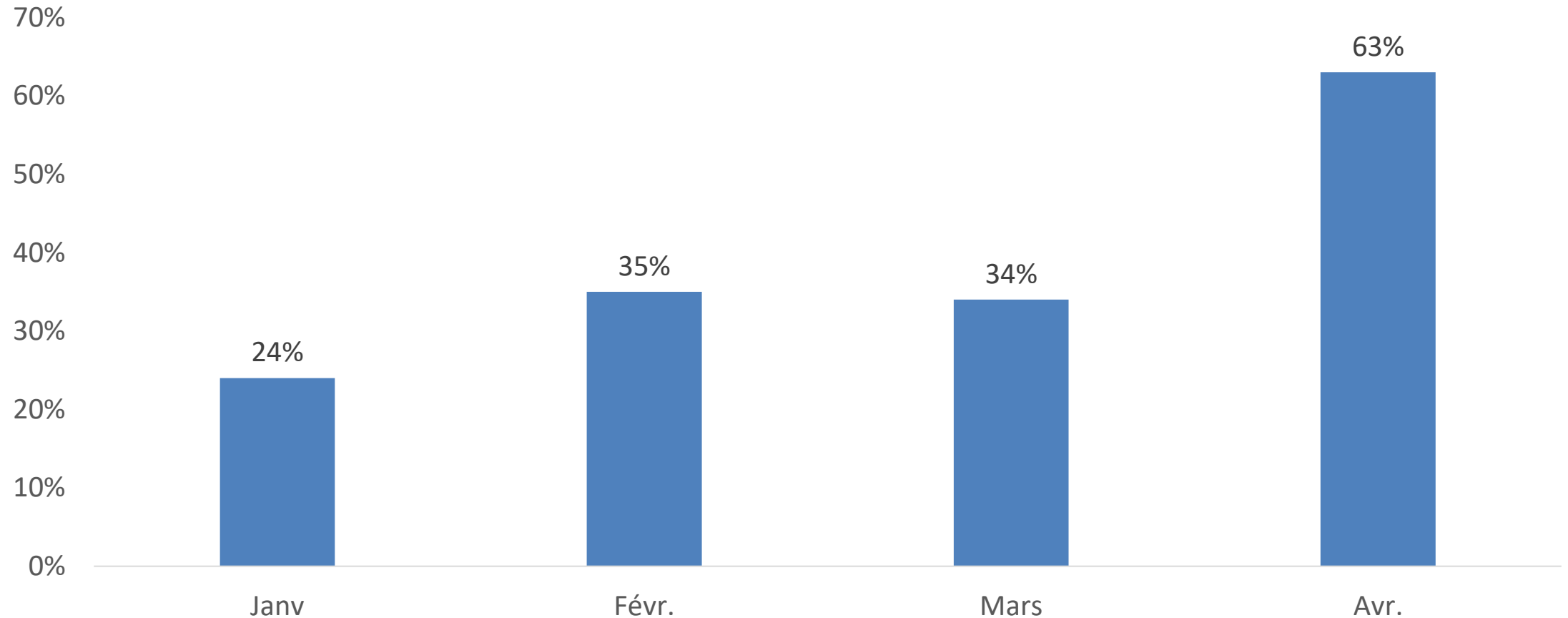
En 2020, en moyenne 41 gros porteurs sur 24h.

Sur les 4 premiers mois de 2021, en moyenne 49 gros porteurs sur 24h.

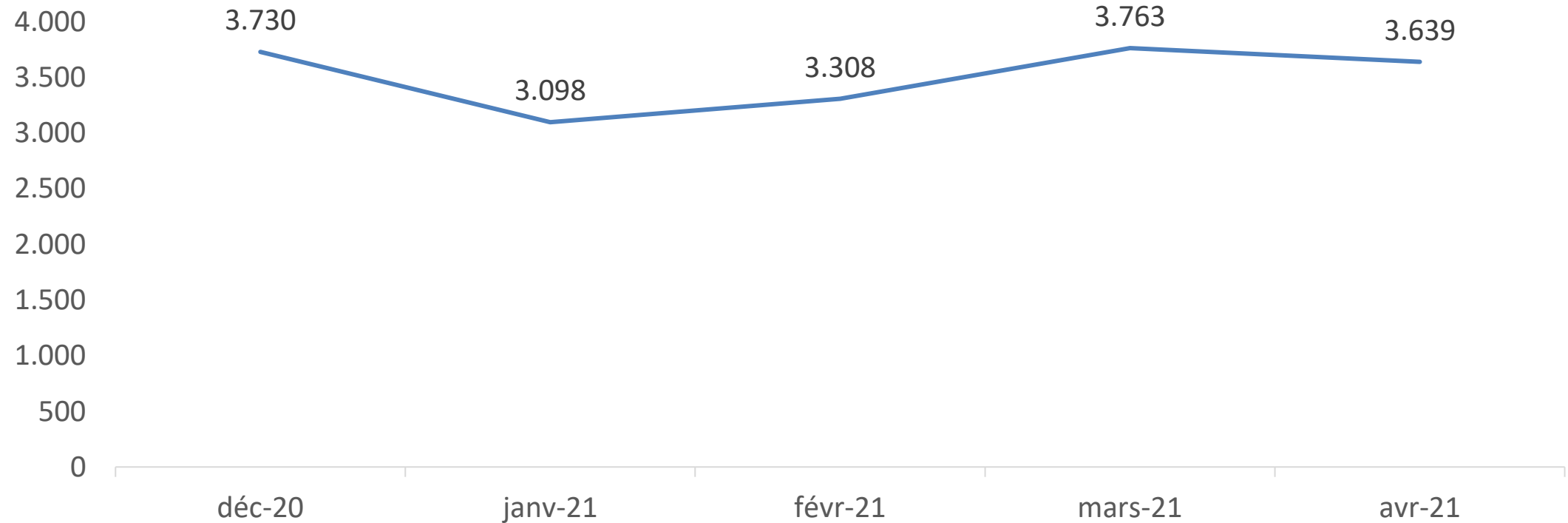
# Répartition des plaintes liées aux gros porteurs par plage horaire



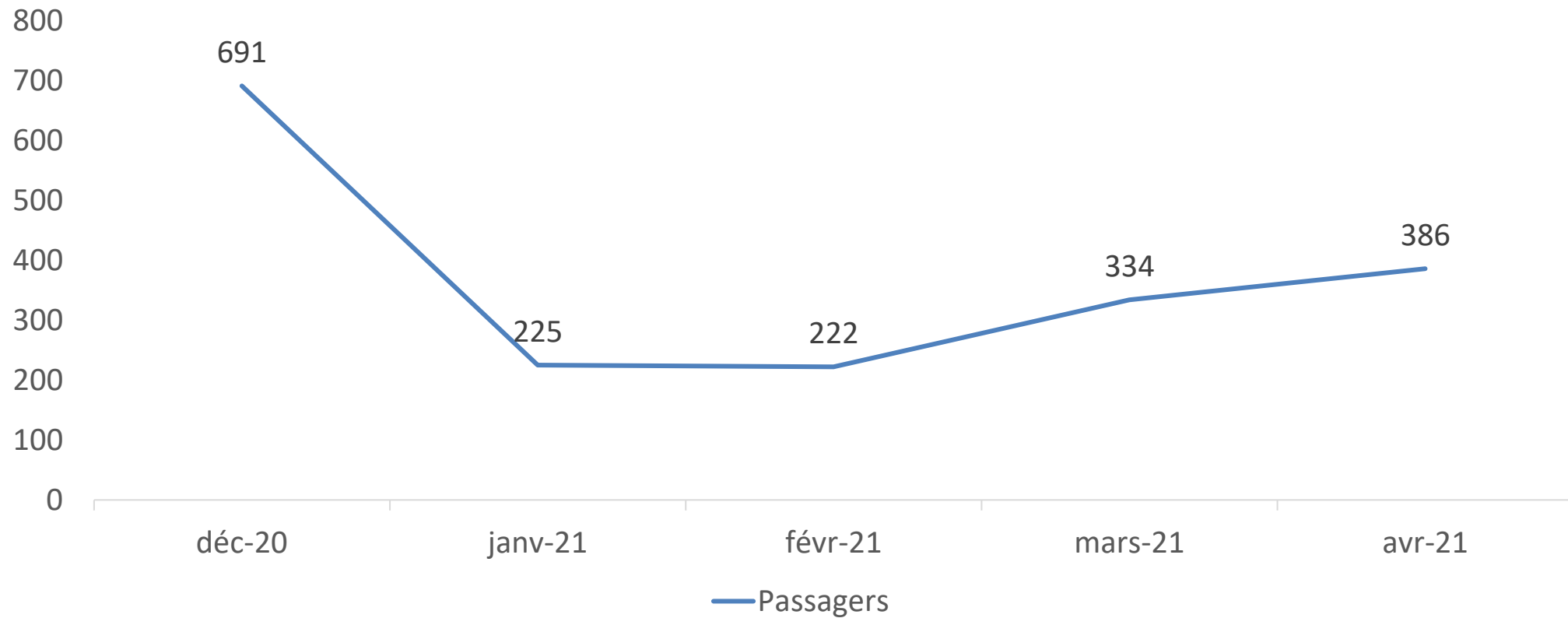
# Evolution mensuelle de % de vols en sens inverse en 2021



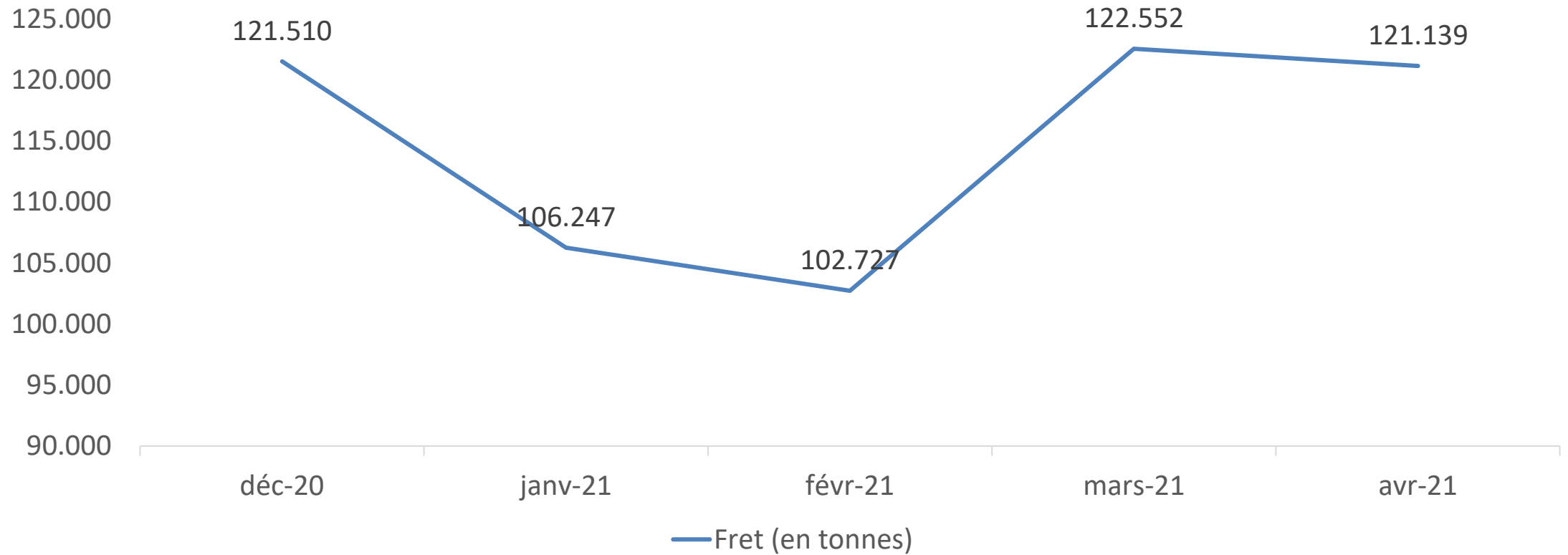
# Evolution mensuelle des mouvements d'avions



# Evolution mensuelle des passagers



# Evolution mensuelle du fret (en tonnes)



# Traitement des plaintes

- 98% des plaintes de 2021 ont été traitées et 2% sont en attente d'informations de la part des riverains pour être traitées
- 99% des plaintes concernent l'aéroport de Liège et 1% des activités militaires
- 91% des plaintes traitées concernent des vols qui ont respecté les procédures en vigueur
- 12 plaintes traitées concernent des trajectoires inhabituelles
- 15 plaintes traitées concernent des vols avec dépassement des valeurs cibles au droit du réseau de sonomètres
- 78% des plaintes avec vols ciblés concernent des décollages en sens normal et 14% concernent des décollages en sens inverse

**SOWAER**

[www.sowaer.be](http://www.sowaer.be)

**Numéro vert : 0800/25 747**  
**infoliege@sowaer.be**





# Evolution du % de vols en sens inversé

