

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège du 16 décembre 2021

Présents :

Invité :

- Monsieur **Laurent JOSSART** (Directeur général de Liege Airport)

Membres :

- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- Monsieur **Christian DELCOURT**, représentant de Liege Airport
- 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 **François LEJEUNE**, représentant suppléant 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
- Madame **Marie Léonie COLPIN**, représentant suppléant de la commune de Faimés
- Monsieur **Henri CHRISTOPHE**, représentant effectif de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher
- Madame **Sophie THEMONT**, représentante suppléante de la commune de Flémalle
- Madame **Christine SERVAES**, représentante effective de la commune de Juprelle
- Monsieur **Joseph SIMONE**, représentant effectif de la commune d'Oupeye
- Monsieur **Francis DEJON**, représentant effectif de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse
- Monsieur **Vincent GERDAY**, représentant suppléant de la commune de Verlaine
- Monsieur **Philippe MORDANT**, vice-président et représentant effectif de la commune de Donceel
- Madame **Gisèle MAGNO**, secrétaire du Comité, SOWAER-Environnement Liège

Membres invités :

- Madame **Virginie DEFRANG-FIRKET**, représentante effective de la commune de Neupré
- Madame **Laura IKER**, représentante effective de la commune d'Esneux
- Monsieur **François-Hubert du FONTBARE**, représentant suppléant de la commune de Braives

Excusés :

- Madame **Géraldine DESILLE**, représentante effective du Ministre Jean-Luc CRUCKE
- Monsieur **Frédéric JACQUET**, représentant effectif de Liege Airport
- Monsieur **Nicolas THISQUEN**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Thibaud SMOLDERS**, représentant effectif de la commune d'Awans
- Monsieur **Etienne CARTUYVELS**, représentant effectif de la commune de Faimés
- Madame **Isabelle SIMONIS**, représentante effective 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 **Isabelle THOMSIN**, représentante suppléante de la commune d'Herstal
- 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 **Sébastien HERBIET**, représentant effectif de la commune de Nandrin

Début de la réunion : 14h15.

Monsieur GERDAY arrive en réunion à 14h40.

Monsieur LEJEUNE quitte la réunion à 15h16.

La réunion a lieu en visioconférence.

Le président présente le nouveau directeur général de Liege Airport Monsieur Laurent Jossart qui a pris ses fonctions le 1^{er} décembre 2021. Monsieur Jossart se dit très sensible aux matières économiques, mais également environnementales. Il travaillera sur les différentes problématiques, relayées notamment par ce Comité, telles que les émissions de CO2, la mobilité et les nuisances sonores.

Le président accueille au sein du Comité deux nouvelles communes invitées (survolées à moins de 5.000 pieds), à savoir Nandrin et Braives.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du 22 septembre 2021

Monsieur LEJEUNE, Madame THEMONT et Monsieur du FONTBARE signalent qu'ils ne sont pas en mesure de l'approuver vu qu'ils n'étaient pas présents à ce comité.

Le procès-verbal du 22 septembre 2021 est approuvé à l'unanimité par le reste du Comité.

2. Demande de la commune de Crisnée d'intégrer le Comité

Le président rappelle que le Ministre de tutelle a proposé d'élargir le comité d'accompagnement aux communes wallonnes survolées à moins de 5.000 pieds qui souhaiteraient l'intégrer.

Renseignements pris auprès de la SOWAER qui dispose du logiciel DIAPASON (suivi des trajectoires des avions), il ressort que la commune de Crisnée n'est pas concernée par ces survols à moins de 5.000 pieds.

L'arrêté du Gouvernement wallon, du 21 décembre 2018 relatif à la création du comité, prévoit en son article 2 que « *Le comité peut inviter toute personne susceptible d'apporter des éléments d'information à ses délibérations.* »

Le président propose aux membres du comité d'adopter une décision de principe quand des communes souhaitent intégrer le comité alors qu'elles ne sont pas survolées à moins de 5000 pieds. La décision de principe serait de les intégrer sur base de la « condition BIS » suivante : il doit s'agir de **communes wallonnes limitrophes à minimum une commune concernée par le PDLT**. Ce sont 5 communes qui sont concernées par cette condition BIS dont la commune de Crisnée.

Monsieur JAVAUX est favorable à ce principe dans la mesure où le rôle de ce Comité est de créer un espace d'accès à l'information aux communes qui sont sollicitées par leurs citoyens.

Monsieur PHILIPPIN partage l'avis de Monsieur JAVAUX. Les mandataires communaux sont des relais d'informations auprès des citoyens. Certaines décisions doivent être expliquées de manière pédagogique par la transparence et la science. Pour la première fois dans le dossier des aéroports, des pouvoirs locaux ont été en justice contre la situation actuelle. L'audience devait être rendue le 7 décembre.

Monsieur LEMERCINIER précise que l'arrêté instaurant le Comité prévoyait l'intégration des communes concernées par le PEB. Il a ensuite été élargi aux communes concernées par le PDLT. Et dernièrement le Ministre de tutelle a effectivement décidé de l'élargir aux communes survolées à moins de 5000 pieds et ce, afin de répondre aux demandes des communes qui n'en faisaient pas partie. A son estime, aucune sanction n'est prévue dans l'arrêté en cas d'intégration de communes supplémentaires. La limitation aux communes concernées par le PEB avait pour seule vocation de faciliter les échanges entre un nombre raisonnable de participants. Il propose que la commune de Crisnée soit invitée à participer au Comité en attendant d'avoir la position officielle du Ministre de tutelle.

Le président propose de soumettre au ministre de tutelle la demande de Crisnée et la proposition de « condition BIS » dans le cas où celle de base n'est pas remplie (survolée à moins de 5000 pieds), à savoir être une commune wallonne limitrophe à minimum une commune concernée par le PDLT. Un courrier en ce sens lui sera adressé.

3. Divers

- Les statistiques relatives aux plaintes "bruit" des riverains

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

Questions et remarques relatives à ce point :

- Monsieur DELCOURT précise que fin novembre 2021, l'aéroport était à plus de 1.300.000 tonnes. On devrait donc terminer l'année aux alentours de 1.400.000 tonnes. Par ailleurs, il serait plus pertinent de donner le nombre de mouvements d'avions cargo plutôt que le nombre total de mouvements, les mouvements passagers et ceux liés à la petite aviation étant en diminution.
- Monsieur JAVAUX constate que ce sont les vols en sens inversé qui créent le plus d'émois chez les citoyens. En avril 2020, 60% de vols inversés ont été enregistrés avec une météo estivale et des citoyens vivant davantage les fenêtres ouvertes. D'autant plus que les citoyens étaient confinés par suite des mesures sanitaires COVID-19. De nouveaux publics et quartiers se sont manifestés massivement à ce moment-là alors que la commune a jusque là toujours été soutenante pour l'équilibre entre la qualité de vie des riverains et les emplois générés par l'aéroport. Or les plans de bruit ont été établis sur base de 15% de vols en sens inversé. Le dépassement de la « norme » est donc important.

Monsieur DELCOURT rappelle que le % pris en compte dans les plans de bruit est calculé sur base d'une moyenne annuelle. Le PEB qui est en cours de révision est défini sur base du % annuel réel.

Bien que Monsieur JAVAUX fût dans les commissions parlementaires au moment de l'adoption des plans de bruit à la suite de l'ouverture de l'aéroport, il n'est aujourd'hui plus d'accord avec cette moyenne annuelle des vols en sens inversé. En effet, si des nuisances sonores importantes sont concentrées durant les mois où il fait chaud, d'avril à juillet, et de surcroît dans des villages qui ne sont pas dans les plans de bruit alors que le % en vols inversé est en dessous de la « norme » le reste de l'année où l'ont vit à l'intérieur des maisons, la qualité de vie des citoyens va être impactée et des recours en justice risquent d'être introduits tant par les citoyens que par les communes. Le CLAP est un mouvement de citoyens et non un mouvement de communes. Jusqu'à il y a 2 ans, les citoyens de sa commune étaient à 90% pour le développement de l'aéroport et 10% pour la qualité de vie. Sur ces 2 dernières années, la tendance est totalement inversée depuis le confinement et le développement de l'aéroport. Ce qui se passe sur sa commune a également lieu dans d'autres communes. Il est bourgmestre depuis 15 ans : il a vécu 13 ans avec des vols en sens inversé qui tenaient la route, mais depuis 2 ans c'est ingérable.

- A la demande de Madame DEFRANG-FIRKET, Monsieur de VILLENFAGNE précise que certains mois sont plus propices aux vols en sens inversé, comme celui du mois d'avril. Ceux-ci sont essentiellement liés aux conditions météorologiques, et plus précisément à l'orientation des vents.
- Monsieur PHILIPPIN relève qu'en 2004, on était à 8% de vols inversés en moyenne sur l'année et alors qu'aujourd'hui on est à près de 30%. A cette augmentation s'ajoute celle des gros porteurs qui peuvent notamment voler de nuit. Par conséquent, les autorités subissent des pressions des riverains, du monde associatif, mais également de certains pouvoirs locaux. Il est persuadé que ce problème ne pourra se résoudre que par la science et la transparence. Actuellement le réseau comporte 16 sonomètres dont 13 sont situés du côté des décollages en sens habituel et 3 du côté des décollages en sens inversé. Il plaide pour un rééquilibrage du nombre de sonomètres afin d'objectiver la situation. Cela permettra de démontrer à certains moments qu'il y a un problème (par exemple par rapport au type d'avion utilisé) et à d'autres moments qu'il n'y a pas de problème. Il souhaite savoir si d'une part, la question des sonomètres va être revue et d'autre part, quel jugement a rendu le Tribunal le 7 décembre dernier.

Monsieur de VILLENFAGNE précise que la question liée au réseau de sonomètres a été étudiée dans le cadre de l'étude d'incidences menée par Liege Airport en vue de son renouvellement de permis (qui doit encore être complété). Par ailleurs, à l'occasion de la note d'orientation sur la 5^{ème} révision des PEB, le Gouvernement wallon a décidé de mettre en place un groupe de travail technique. Ce groupe de travail a livré un premier rapport d'activités au 1^{er} octobre 2021. Parmi les priorités de ce groupe de travail, il est prévu une évaluation de la localisation du réseau de sonomètres existant.

Quant au contentieux ouvert auprès du Tribunal de 1^{ère} instance de Liège, Monsieur de VILLENFAGNE informe le comité quant à la première décision rendue par le Tribunal, celui-ci ne se prononçant pas encore sur le fond. Il a accueilli les

135 requêtes de riverains, mais a déclaré irrecevables les 7 requêtes en intervention volontaire émises par les communes au motif qu'elles ont été introduites tardivement. Pour le reste, le Tribunal a souhaité qu'une série de données environnementales en lien avec l'aéroport soient communiquées aux requérants.

Monsieur LEMERCINIER confirme les dires de Monsieur de VILLENFAGNE. En date du 18 novembre 2021, le Gouvernement wallon a pu examiner le premier rapport du groupe de travail technique. Il a demandé que l'évaluation du réseau de sonomètres soit une des priorités de 2022 de ce groupe de travail.

Monsieur MORDANT signale qu'il fait partie d'une des 7 communes qui ont introduit une requête en intervention volontaire. Le fait que leurs requêtes soient jugées irrecevables n'est pas bien grave dans la mesure où l'intérêt de cette action était de pouvoir entamer un dialogue et d'avoir accès à certains documents. Il précise qu'il y a surtout eu un problème de timing de la part des avocats, les décisions de collèges et conseils communaux datant de mai et de juin 2021. Les pouvoirs communaux n'aiment pas introduire une action en justice. Sur le fond, il y a plus à gagner à discuter ensemble. Il remercie le comité en place de pouvoir dialoguer. Comme Monsieur JAVAUX, il constate que les plaintes ont augmenté sur ces 2 ou 3 dernières années. Ce n'est pas amusant pour un bourgmestre de se faire alpaguer par les citoyens. Un bourgmestre n'est pas là pour ennuyer l'aéroport dans son développement. Il veut simplement être entendu en tant que pouvoirs locaux. Il souhaitait clarifier l'action en justice des communes. Celles-ci veulent être entendues par les gestionnaires de l'aéroport. Les communes sont les mieux placées pour leurs donner des indications.

- Monsieur LEJEUNE souhaiterait savoir si le fait d'avoir davantage de gros porteurs n'a pas une incidence, en plus du bruit, sur la pollution de l'air via la retombée des hydrocarbures. Les citoyens se sont plaints dernièrement d'odeurs de kérozène sur la commune d'Awans après le passage des avions.

Monsieur de VILLENFAGNE rappelle qu'une station de mesures de la qualité de l'air est installée sur le site de l'aéroport depuis plusieurs années. Les rapports de mesures réalisés par l'ISSeP concluent tant qu'à présent qu'il n'y a aucune corrélation entre l'activité de l'aéroport et une détérioration de la qualité de l'air. On est dans des données similaires à l'agglomération liégeoise. La déclaration politique régionale (DPR) prévoit l'instauration d'un monitoring permanent de la qualité de l'air aux abords des deux aéroports régionaux. Dans ce cadre, la SOWAER a reçu un premier accord de principe de la part du Ministre de tutelle pour mettre en place ce monitoring. Il y aura donc probablement d'autres stations de mesures qui vont s'ajouter à l'avenir à celle existante. La SOWAER est en train de négocier un partenariat avec l'ISSeP pour élargir ce monitoring aux deux aéroports.

Monsieur DELCOURT considère que ce point pose la question du ressenti des personnes et de l'objectivation des mesures réalisées par l'ISSeP. L'incidence du carburant utilisé pour le vol des avions est insignifiant par rapport aux autoroutes et routes. L'objectivation de la situation n'enlèvera rien au ressenti de certains riverains. Quand on voit le nombre de plaintes par rapport au nombre de plaignants, cela paraît peu. D'autant plus quand on sait que certains riverains ne demandent pas de réponse à leurs plaintes, mais uniquement la comptabilisation

de celles-ci dans les statistiques. Ils portent plainte pour porter plainte. Quand on compare le nombre de plaintes par rapport à celui de l'aéroport de Zaventem, à savoir environ 1.000 plaintes sur 1 an pour l'aéroport de Liège contre 90.000 plaintes à Zaventem, cela permet de contextualiser. Ce sont les décollages des avions qui font le plus de bruit pour les riverains. Or des communes comme Saint-Georges ou Verlainne concernées par ces décollages (en sens normal) le sont environ 30% de moins lors des décollages en sens inverse. Ni le Gouvernement ni Liege Airport ne peuvent agir contre les principes physiques qui obligent les avions à décoller ou atterrir face au vent.

- Etat d'avancement de l'étude de mobilité

Monsieur de VILLENFAGNE rappelle que cette étude est dirigée par le SPW Mobilité & Infrastructures dont les premières ébauches ont été présentées au comité en septembre 2021.

Le bureau STRATEC, mandaté pour réaliser cette étude, a clôturé la phase 1 de diagnostic. Il est en train de finaliser l'évaluation des impacts au niveau des différents scénarios de mobilité autour de la zone aéroportuaire. Une série d'entretiens ont été menés avec certaines administrations communales. Un comité d'accompagnement de l'étude aura lieu le 26 janvier 2022. Le SPW Mobilité & Infrastructures vient de lancer les invitations aux 12 communes concernées par le périmètre d'étude, à savoir : Crisnée, Awans, Ans, Liège, Seraing, Saint-Nicolas, Grâce-Hollogne, Flémalle, Saint-Georges, Verlainne, Donceel et Fexhe-le-Haut-Clocher.

- Courriers « mobilité » aux Ministres HENRY et CRUCKE

Le Président rappelle que les échanges de courriers (*joints en annexe*) ont été transmis par mail au Comité. Seul le Ministre CRUCKE a répondu au Comité et a relayé notre demande auprès du Ministre HENRY. Monsieur HENRY n'a pas encore répondu au courrier du 26 octobre 2021.

Le président propose que l'on adresse un courrier de rappel au Ministre HENRY en l'invitant au prochain comité, lui ou un de ses représentants.

- Etat d'avancement de la rectification du PDLT, la révision du PEB et le groupe de travail technique

Monsieur LEMERCINIER rappelle, à la suite de la révision du PEB menée par le SPW, il avait été décidé d'utiliser un nouveau logiciel (IMPACT) afin de remplacer l'ancien logiciel devenu obsolète. Il a donc été jugé nécessaire de procéder à une rectification matérielle du PDLT afin d'utiliser ce nouveau logiciel pour la définition du PDLT. Cette rectification ne pouvait avoir lieu qu'après modification de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit via l'adoption d'un décret. En date du 18 novembre 2021, le projet de décret a été adopté en 3^{ème} lecture par le Gouvernement wallon. Il a été présenté à la Commission du Budget du Parlement le 6 décembre 2021. La Commission a proposé que le projet de décret soit approuvé par le Parlement wallon en séance plénière qui se tiendra le 22 décembre prochain. Dans la foulée, les arrêtés modifiant les zones du PDLT et du PEB pourraient être présentés au Gouvernement wallon début janvier 2022. Les arrêtés devraient être adoptés début 2022.

En date du 1^{er} octobre 2021, le groupe de travail technique a remis au ministre de tutelle son premier rapport. Le point est également passé au Gouvernement wallon. Celui-ci a confirmé le mandat confié au groupe de travail et lui a demandé de poursuivre ses travaux avec 3 points principaux. Le premier point concerne la révision de l'arrêté sanctions : le Gouvernement a invité le Ministre à lui présenter dans le courant du premier trimestre 2022 un projet de modification de l'arrêté sanctions. Le second point concerne le fait que SKEYES doit continuer à se pencher sur l'étude des départs en piste 04. Le troisième point concerne l'aéroport de Charleroi sur la révision du quota-count. Par ailleurs, plusieurs points ont été jugés prioritaires comme l'évaluation du réseau de sonomètres, la poursuite des études relatives aux différentes trajectoires ainsi que la possibilité de supprimer ou de déplacer les vols les plus bruyants vers des créneaux horaires où ils seraient susceptibles d'être moins dérangeant pour les riverains. A partir de 2022, le groupe de travail technique devra remettre des rapports semestriels, soit 2 rapports par an au lieu d'une fois par an.

Monsieur PHILIPPIN revient sur le second point pour savoir si les départs en sens inversé seront dorénavant actés et ne seront pas diminués. Pour la première fois, 7 pouvoirs locaux ont été en justice. Ce sont des actes politiques qui ne sont pas anodins. Si un moment donné, les vols inversés devaient devenir la norme, les pressions des citoyens sur les bourgmestres seront telles que les recours divers et variés vont s'institutionnaliser.

Monsieur LEMERCINIER précise que ce qui a été demandé à SKEYES, c'est d'analyser la possibilité de départs vers la droite **lors de l'utilisation de** la piste 04 en vue de diminuer les impacts environnementaux (pollution, bruit, ...).

- Etat d'avancement du renouvellement du permis d'exploitation de l'aéroport de Liège

Monsieur DELCOURT rappelle que Liege Airport est dans la demande de renouvellement du permis unique de l'aéroport, permis d'environnement et permis d'urbanisme avec une étude d'incidences y liée. Cette demande a été introduite le 28 septembre 2021 auprès de la commune de Grâce-Hollogne. Le 20 octobre 2021, les fonctionnaires technique et délégué ont remis un avis d'incomplétude sur le dossier. Liege Airport doit répondre à une série de questions posées par les fonctionnaires. C'est plutôt courant dans ce genre d'étude. Parallèlement, comme l'a dit Monsieur de VILLENFAGNE, Liege Airport a reçu les premiers résultats de l'étude de mobilité autour de l'aéroport menée par le bureau STRATEC. Ils ont été présentés au comité de pilotage dont fait partie Liege Airport. Le planning a été revu en conséquence. Les compléments d'informations seront normalement rendus début février 2022. L'avis de complétude devrait être rendu début mars 2022. L'enquête publique devrait avoir lieu en mars-avril 2022 et durera 30 jours. La décision des fonctionnaires technique et délégué devrait être rendue en août 2022.

- Etat d'avancement de la restructuration des activités de FEDEX

Au préalable, Monsieur JOSSART souhaite paraphraser un grand homme français, du moins par la taille. Il ne dira pas « Je vous ai compris » car c'est un peu prématuré, mais « Je vous ai entendu » au niveau des doléances. Il a également lu avec attention les derniers procès-verbaux du comité où transparait la grande inquiétude des bourgmestres et des mandataires politiques face à l'insatisfaction des habitants de leurs belles communes.

Il y a quelques jours, il a rencontré FEDEX dans le cadre de ses nouvelles fonctions. Il souhaite confirmer quelques données. Il y a quelques mois, FEDEX a lancé une procédure de réduction des effectifs dans le cadre de la loi Renault. Les négociations avec les partenaires sociaux se sont finalisées cette semaine. Les réductions d'emplois s'opéreront au travers de différentes



modalités telles que les licenciements secs, des prépensions, des pensions et autres. Les partenaires sociaux ont énormément travaillé pour limiter le nombre de licenciements secs. FEDEX restera le plus gros employeur sur le site de l'aéroport de Liège. Il prévoit de passer par une réduction d'emplois, de 1800 personnes à 1200-1300 personnes. Les activités de FEDEX seront malheureusement amputées d'environ 500 emplois. A partir du 28 mars 2022, les activités de FEDEX seront réduites. Les opérations de FEDEX se feront toujours 24h sur 24. Cependant elles seront limitées à la période du « jour 1 au jour 5 », à savoir du lundi au vendredi. Concrètement, il n'y aura plus de vols FEDEX le samedi et le dimanche.

Monsieur DELCOURT rappelle qu'il y aura environ 22 à 23 avions de nuit en moins sur les 40 actuels. Cette réduction des vols de nuit aura un impact sur le tonnage transporté et donc sur les activités de l'aéroport. Durant le mois d'avril 2022, nous devrions y voir plus clair sur l'impact au sol et sur la gestion des opérations au sol (pistes et parkings avions).

Monsieur JOSSART précise que les volumes de l'aéroport devraient rester relativement stables en 2022 par rapport à 2021. Les activités de FEDEX seront compensées par les activités d'autres opérateurs via des vols de jour et de nuit. Depuis la première fois dans l'histoire de l'aéroport, on devrait arriver à une parité entre vols de jour et de nuit.

- Réponses aux questions posées à CAINIAO par le comité

Lors du dernier comité, les membres du comité ont été invités à transmettre les questions qu'ils se posaient quant à « L'arrivée d'Alibaba ». Elles ont été communiquées à CAINIAO qui y répondra (en français) lors de la prochaine réunion du comité.

- Question sur la confidentialité des informations communiquées au comité

Le président mentionne que ce point est un peu flou dans le règlement d'ordre intérieur.

Le comité est un lieu d'échanges d'informations et de communication afin de permettre notamment aux pouvoirs locaux de mieux informer leurs citoyens.

Participer au comité permet également d'avoir des informations en primeur notamment sur des études en cours non finalisées, soit des informations incomplètes. Il convient donc d'observer un devoir de réserve et de prudence par rapport aux informations communiquées telles qu'elles aux citoyens voire à la presse.

Il est également important de maintenir la confiance entre les membres et la qualité des débats pour ne pas entraîner de retenue de l'information.

Si des membres du comité souhaitent communiquer des éléments, le président les invite à s'adresser à lui ou directement à la SOWAER ou Liege Airport si les informations/documents émanent de ceux-ci.

A la demande de Madame DEFRANG-FIRKET, Monsieur de VILLENFAGNE précise que si une commune souhaite communiquer des informations émanant de la SOWAER auprès de ses citoyens, elle peut directement adresser sa demande à Madame MAGNO qui pourra notamment fournir des informations plus ciblées par rapport à la commune.

Monsieur DEJON fait part de son malaise par rapport à ce qu'il vient d'entendre sur la communication vis-à-vis de la population. Il considère qu'il s'agit d'une matière environnementale qui est de libre accès à la population. Par conséquent, lorsqu'il y a des



procès-verbaux de réunions, les citoyens pourraient y accéder sans difficulté, même contre le gré du président. Garder par devers les membres du comité certaines informations paraît de nature à nuire à la nécessaire neutralité qu'on doit avoir dans la situation entre la population et les instances.

Le président attire l'attention de Monsieur DEJON sur le fait que toutes les informations ne sont pas liées à une matière environnementale. Si on prend l'exemple de CAINIAO qui va répondre aux questions du comité prochainement, certaines informations pourraient être liées au secret des affaires.

Monsieur DEJON déclare que le président ne dissipe pas son malaise quant à cette question.

Dans le cas où les procès-verbaux seraient rendus publics, le président propose que ceux-ci soient anonymisés. En d'autres termes, que le nom des intervenants n'apparaisse pas sur ceux-ci.

- Prochaines réunions du comité

Le président informe le Comité que les prochaines réunions auront lieu aux dates suivantes :

- Le vendredi 11 mars 2022 à 14 heures,
- Le vendredi 10 juin 2022 à 14 heures.

Le président souhaite aux membres du comité de passer de bonnes fêtes de fin d'année.

Fin de la réunion : 15h42.

Two handwritten signatures in blue ink. The first signature is a stylized, cursive name, possibly 'J. Dejon'. The second signature is also cursive and appears to be 'J. Dejon'.

**SO
WA
ER**



Pour des demains durables

Comité d'accompagnement
pour l'aéroport de Liège
16 décembre 2021



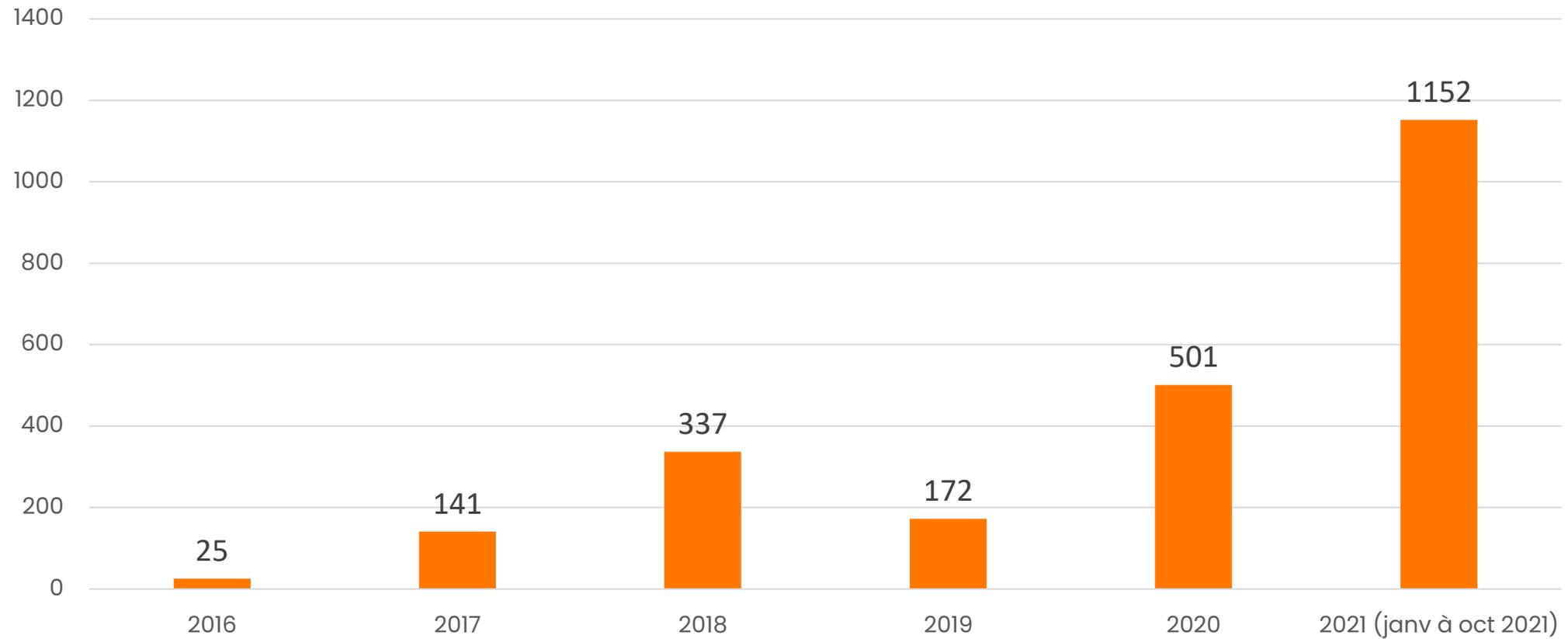


Plaintes « bruit »

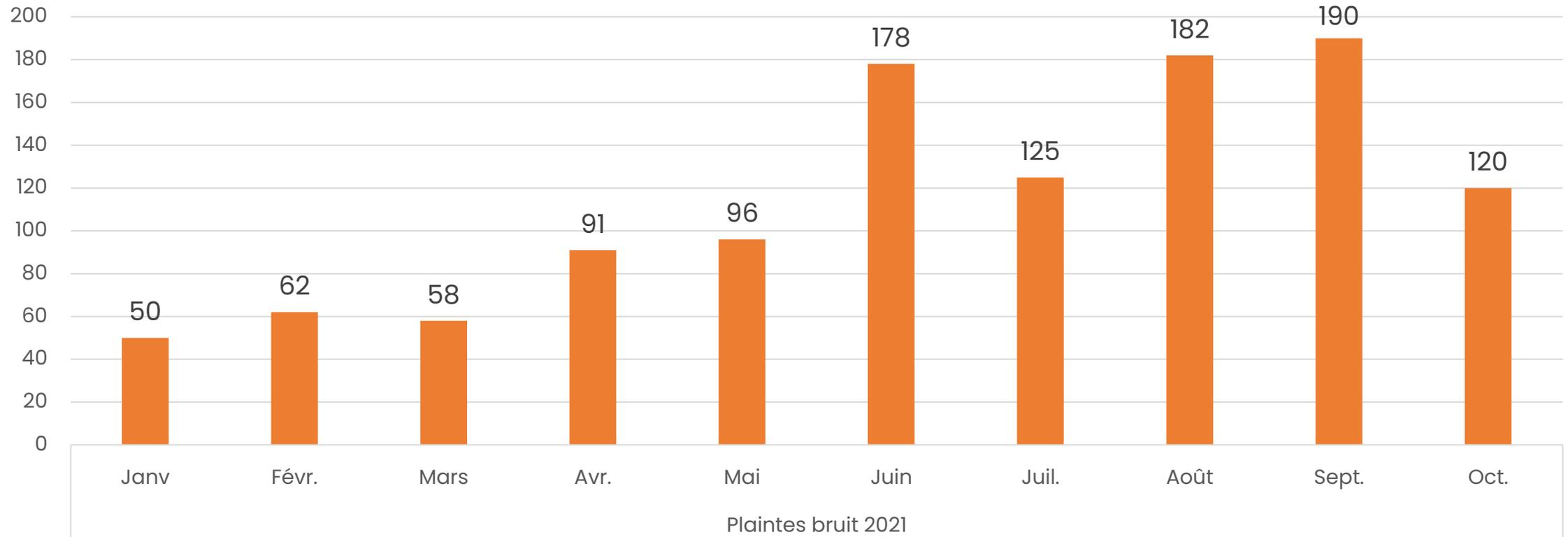
De janvier à octobre 2021



Evolution annuelle des plaintes « bruit »

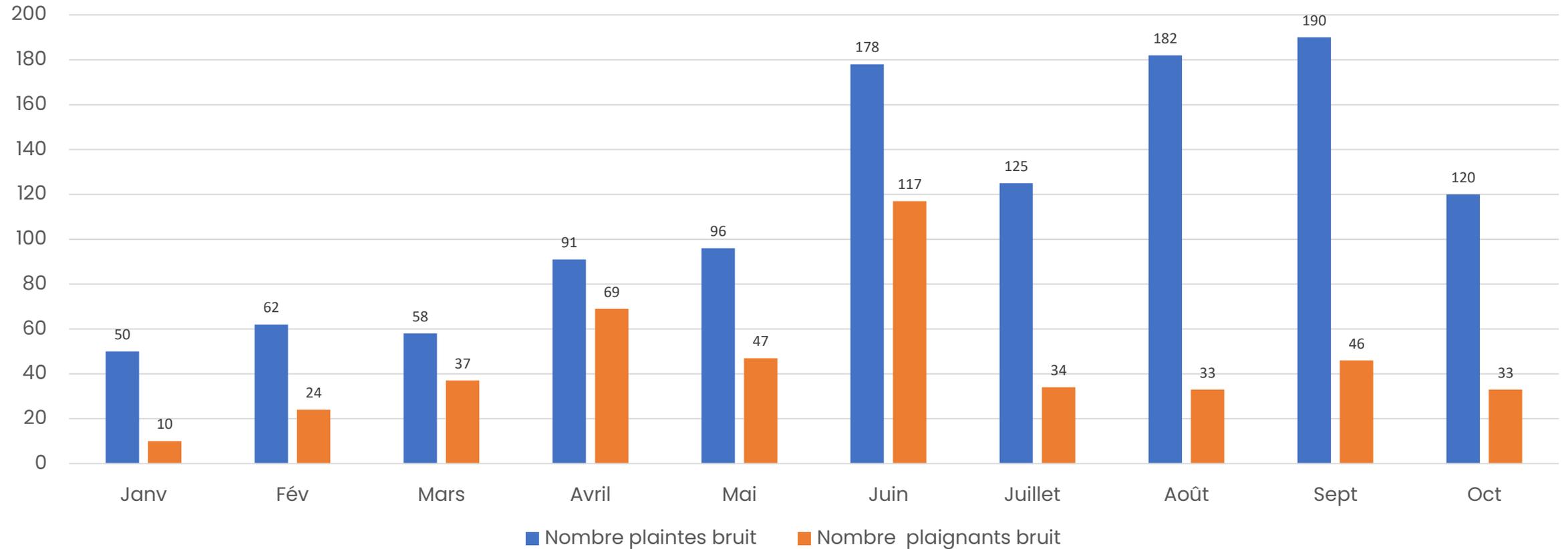


Evolution mensuelle des plaintes « bruit »

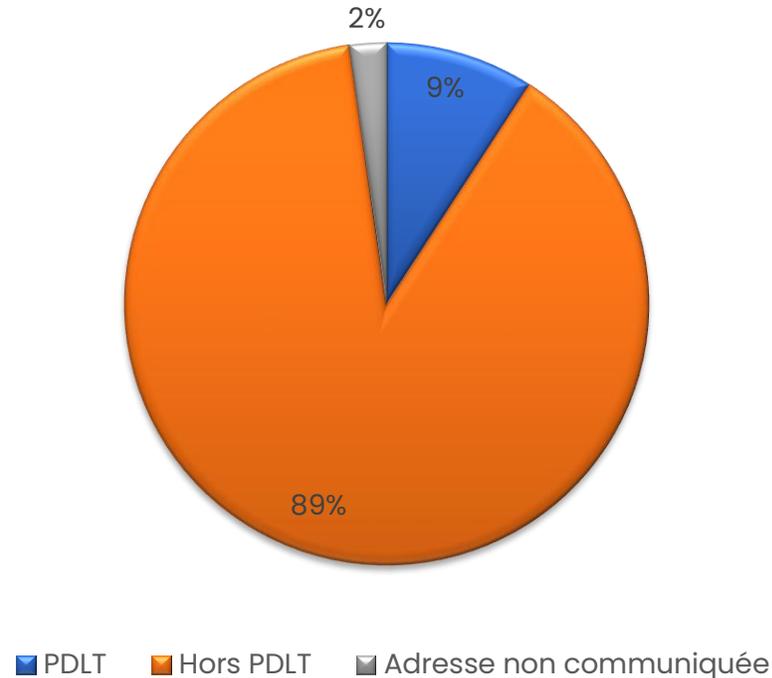


Sur les 10 premiers mois de 2021, 1.152 plaintes émises par 327 citoyens
57% des plaintes (659) émises par 12 citoyens (tous situés en dehors du PDLT)

Evolution mensuelle des plaintes « bruit » et plaignants

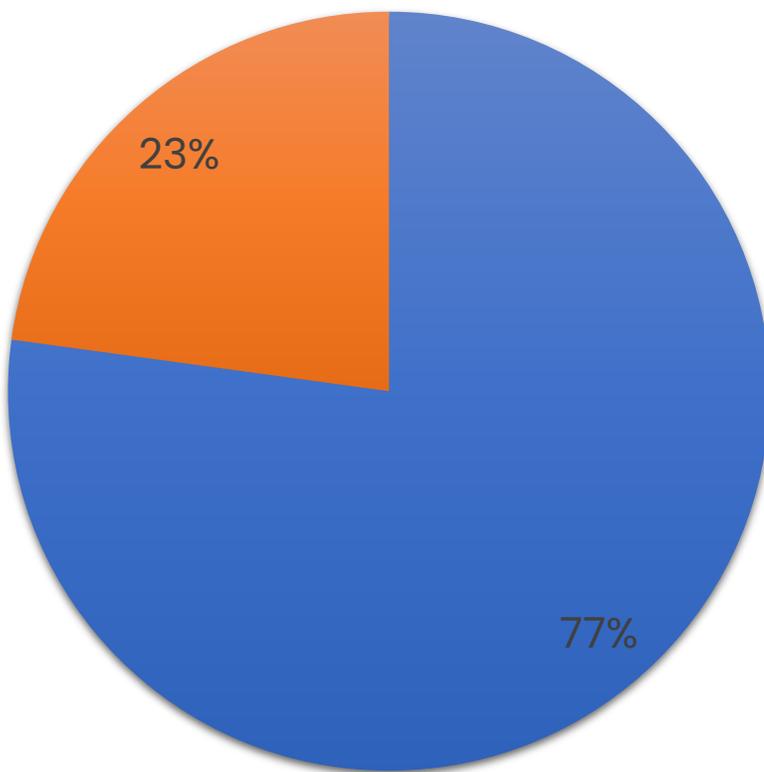


Répartition des plaintes « bruit » par rapport au PDLT



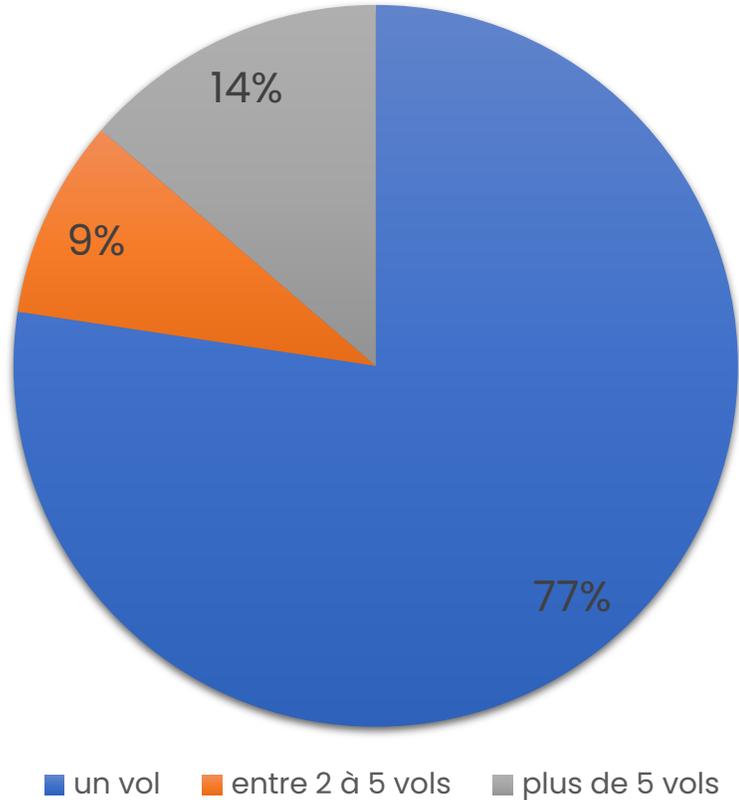
Les 1.074 **plaintes** « hors PDLT » se répartissent sur 53 communes dont 16 sont concernées par le PDLT. Sur les 13 communes où il y a le plus de **plaignants** situés en dehors du PDLT (> à 5), 10 sont concernées par le PDLT.

Répartition des plaintes « bruit » par vols ciblés ou non

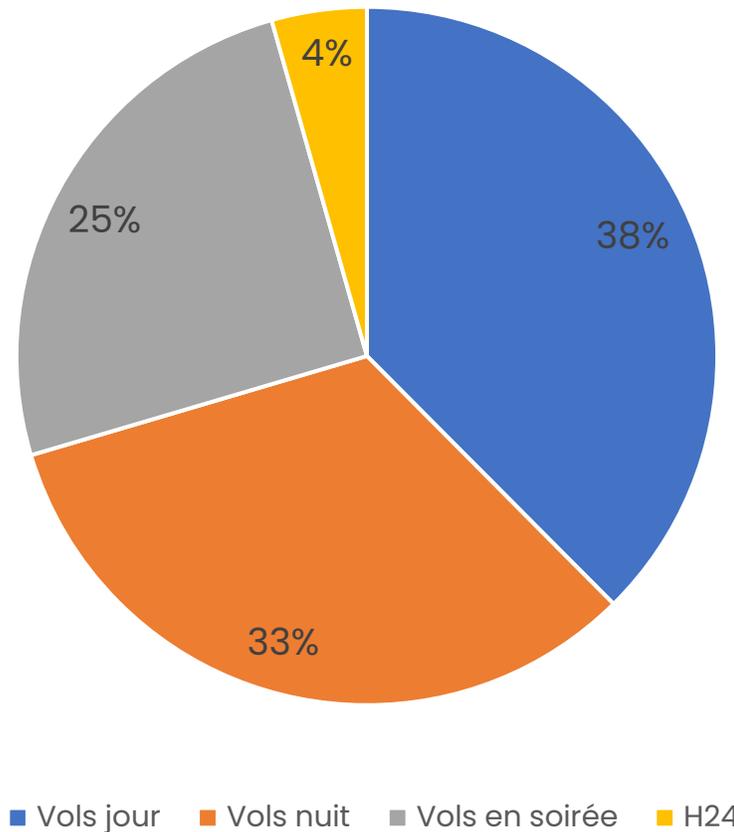


■ Vols ciblés ■ Vols en général

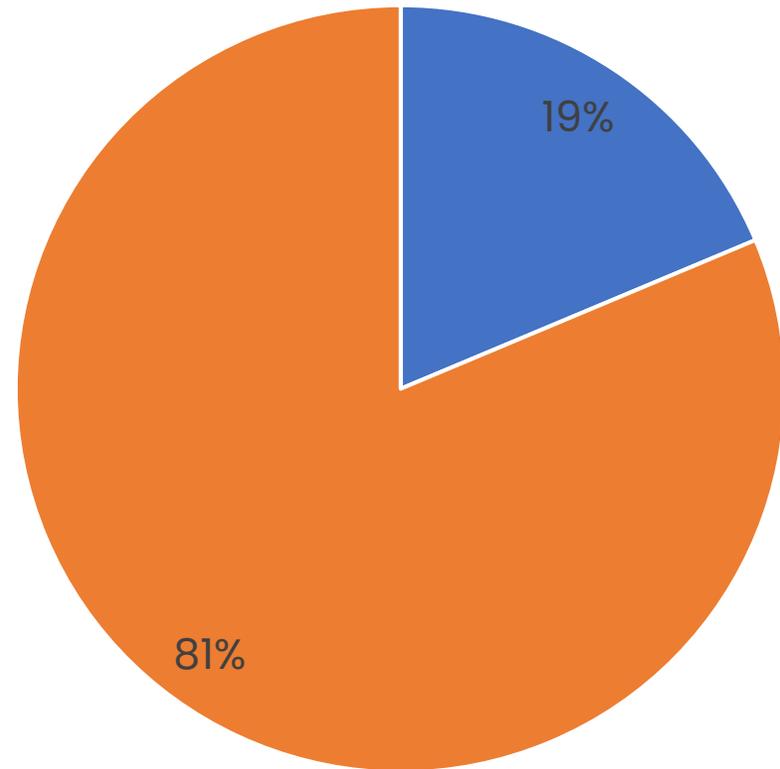
Nombre de vols concernés par les plaintes



Répartition des plaintes avec vols ciblés par plages horaires



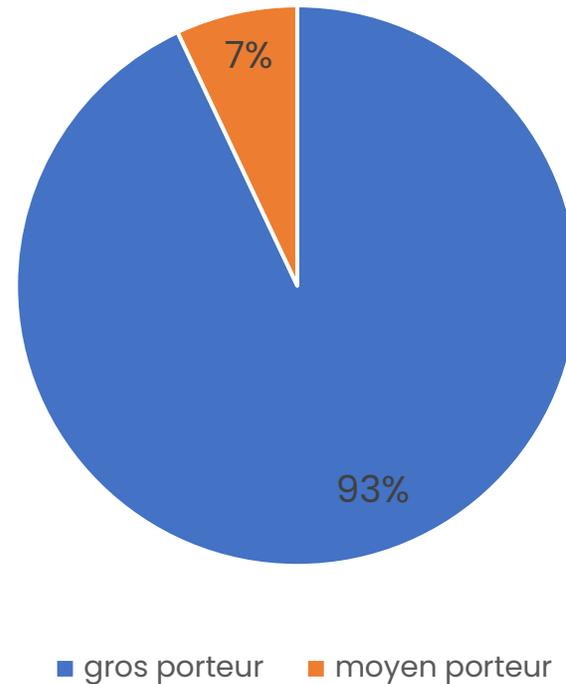
Répartition des plaintes avec vols ciblés par rapport au sens d'utilisation de la piste



■ Vol en sens inverse

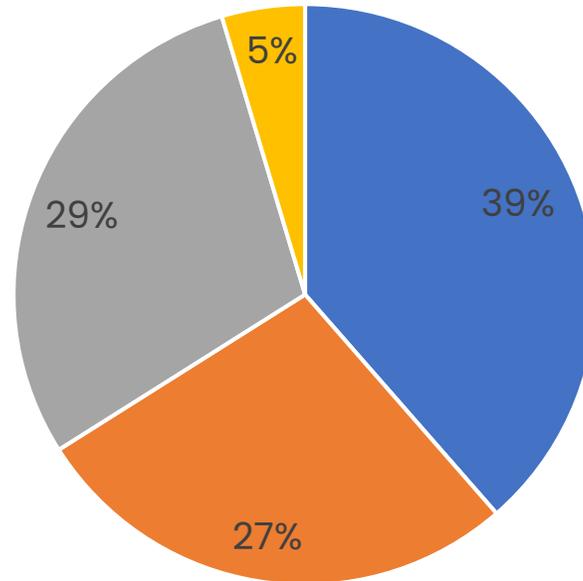
■ Vol en sens habituel

Répartition des plaintes avec vols ciblés par type d'avion



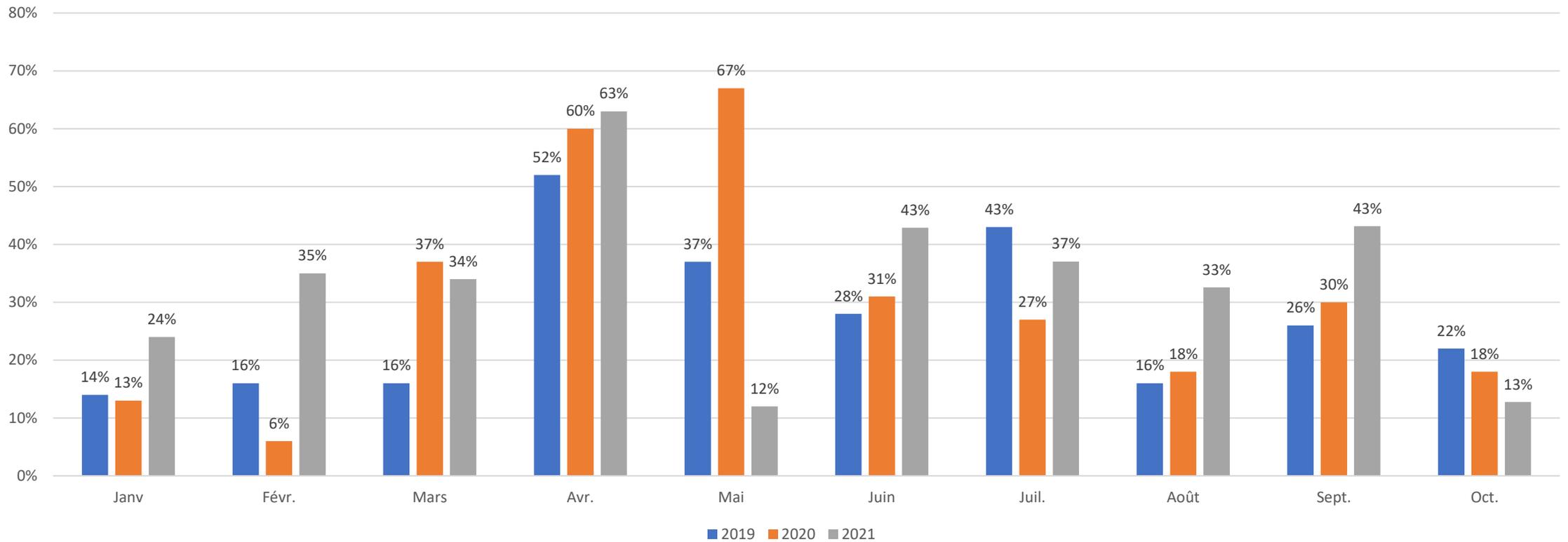
En 2020, en moyenne 41 mouvements gros porteurs sur 24h.
En 2021 (à fin octobre), en moyenne 50 mouvements gros porteurs sur 24h.

Répartition des plaintes liées aux gros porteurs par plage horaire

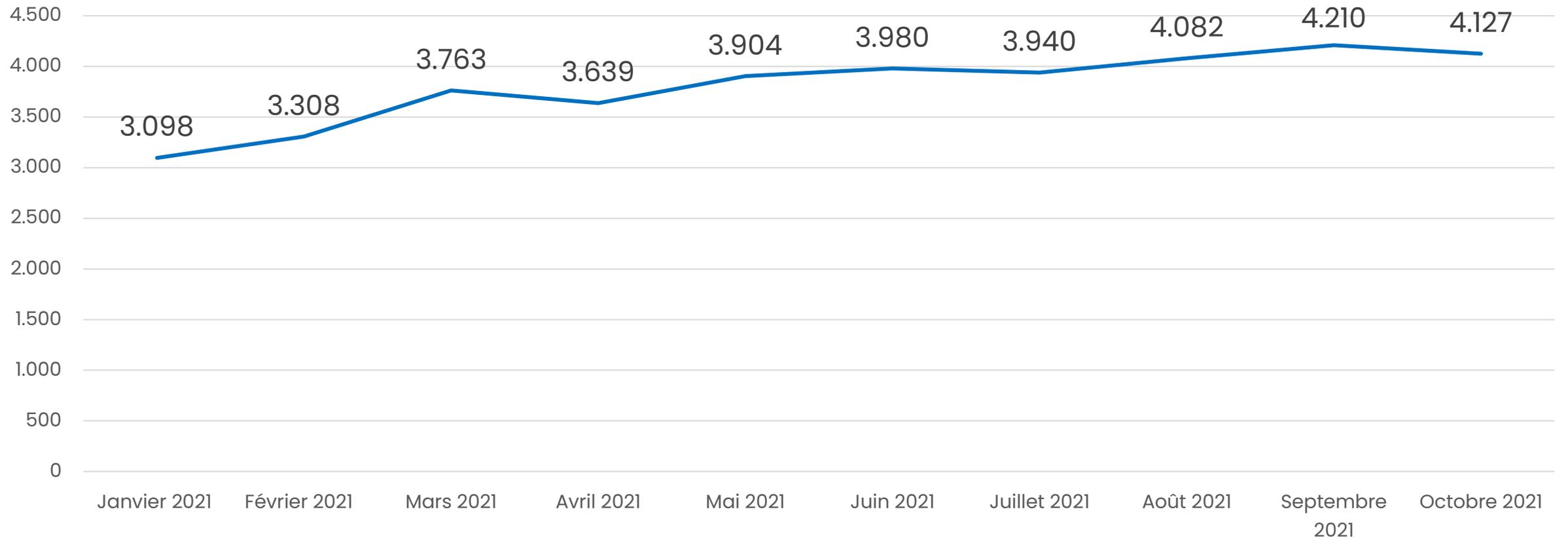


■ journée (7 à 19h) ■ soirée (19 à 23h) ■ nuit (23h à 7h) ■ 24h sur 24h

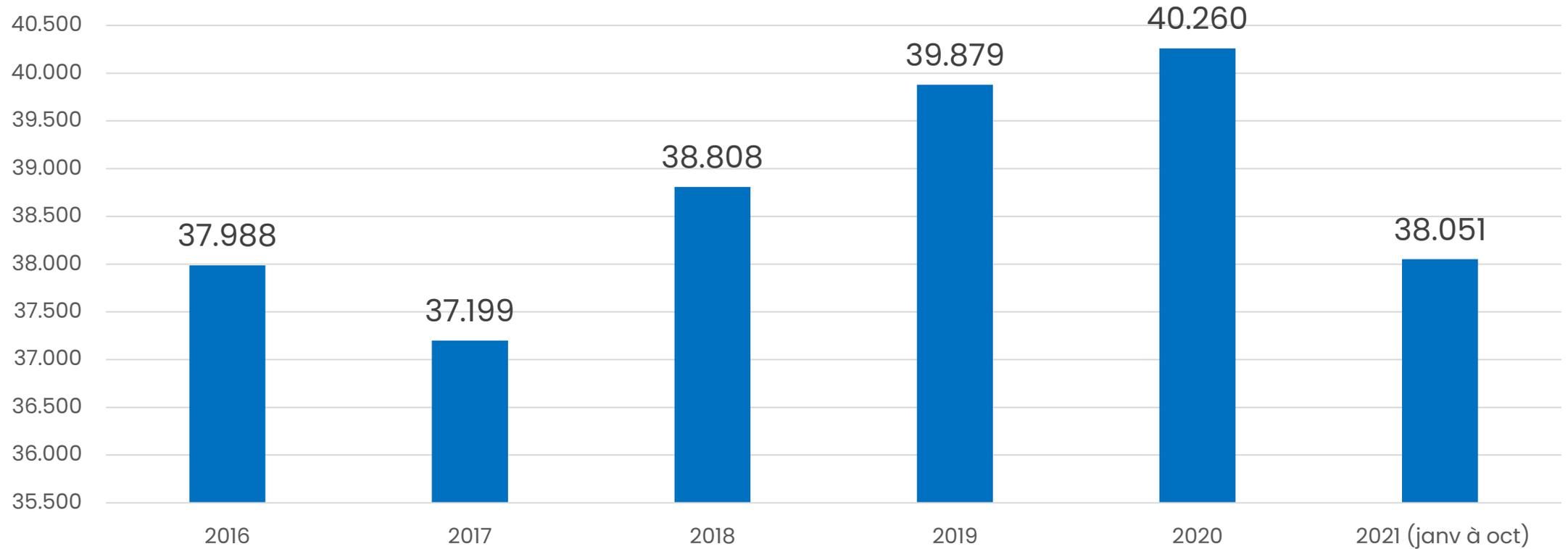
Evolution mensuelle de % de vols en sens inverse depuis 2019



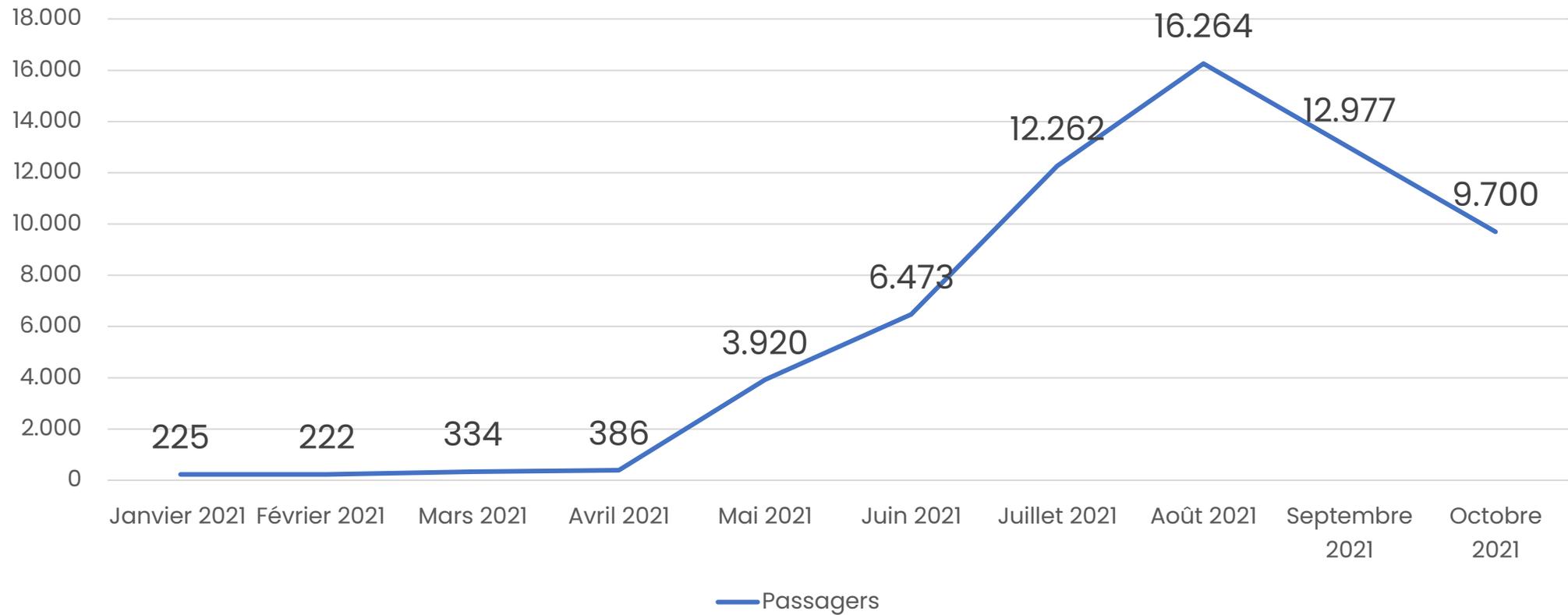
Evolution mensuelle des mouvements d'avions



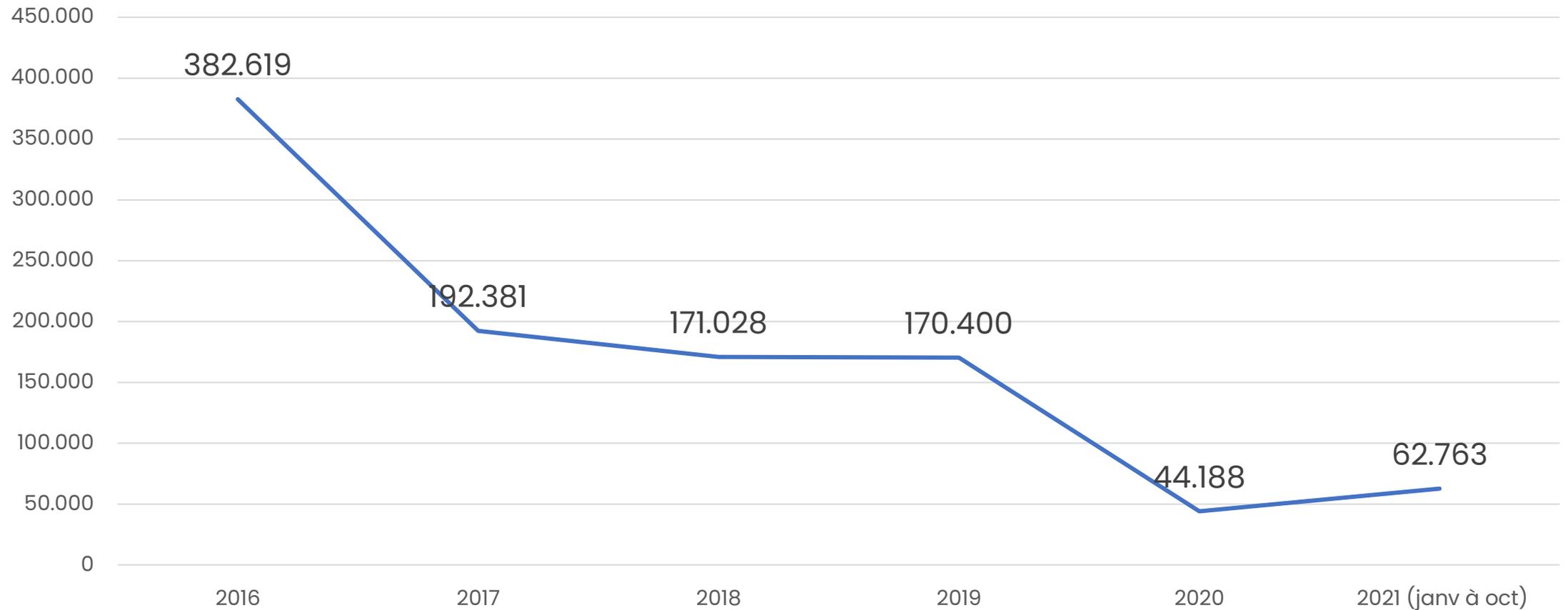
Evolution annuelle des mouvements d'avions



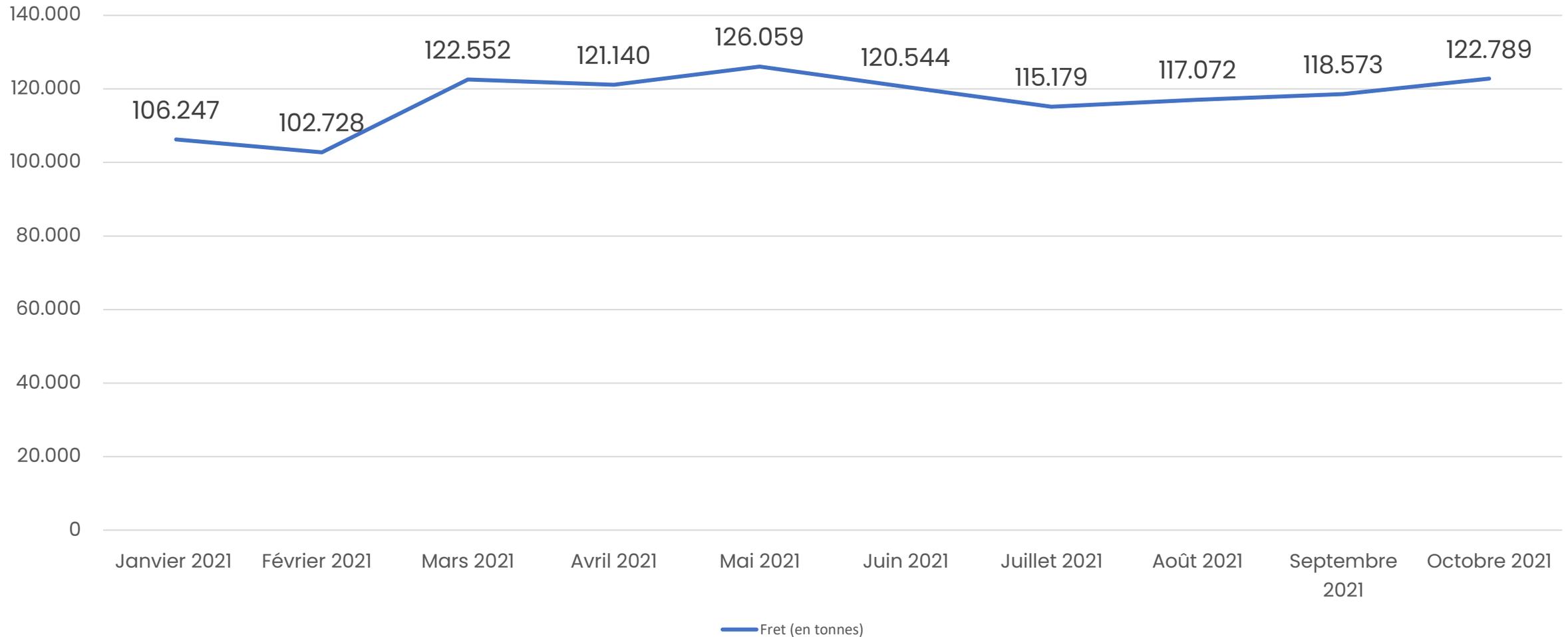
Evolution mensuelle des passagers



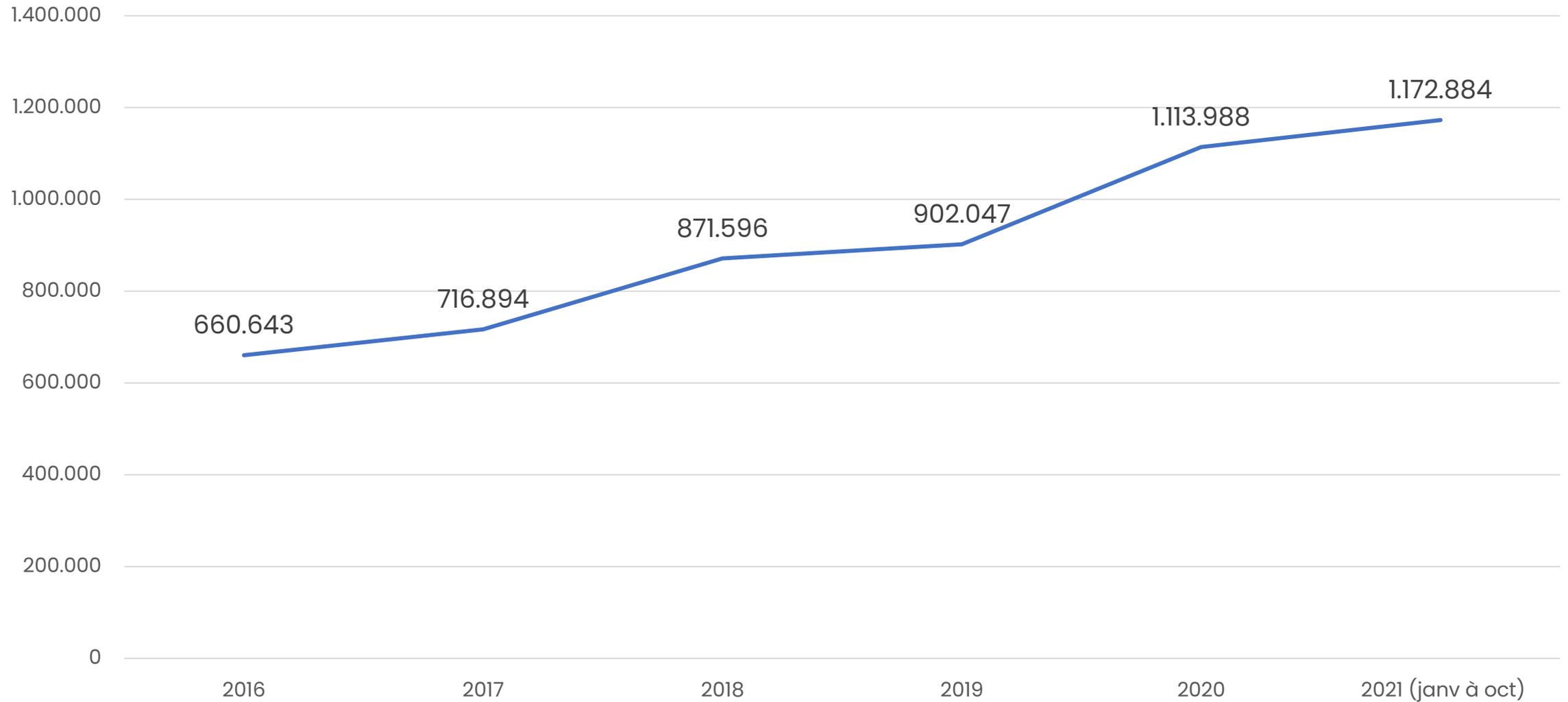
Evolution annuelle des passagers



Evolution mensuelle du fret (en tonnes)



Evolution annuelle du fret (en tonnes)



Traitement des plaintes

- 99% des plaintes des 10 premiers mois de 2021 ont été traitées et 0,7% sont en attente d'informations de la part des riverains pour être traitées (situation au 9/12/2021)
- 94% des plaintes concernent l'aéroport de Liège et 6% des vols militaires ou des vols d'un autre aéroport
- 83% des plaintes traitées concernent des vols qui ont respecté les procédures en vigueur
- 67 plaintes traitées concernent des trajectoires inhabituelles
- 75 plaintes traitées concernent des vols avec dépassement des valeurs cibles au droit du réseau de sonomètres
- 70% des plaintes avec vols ciblés concernent des décollages en sens normal et 14% concernent des décollages en sens inverse

SOWAER

www.sowaer.be

Numéro gratuit : 0800/25 747

