

Procès-verbal du Comité d'accompagnement de l'aéroport de Charleroi du 22 juin 2022

Présents :

- Monsieur **Frédéric DEFRISE**, Président du Comité - représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant suppléant du Ministre Adrien DOLIMONT
- Monsieur **Nicolas THISQUEN**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Thibaut de VILLENFAGNE**, représentant suppléant de la SOWAER
- Monsieur **Patrick LAMBRECHTS**, représentant effectif de BSCA
- Monsieur **Boris PUCCINI**, représentant suppléant de la Ville de Fleurus
- Monsieur **Michel LONGUEVILLE**, représentant effectif de la Ville de Sombreffe
- Madame **Sophie RENAUX**, représentante suppléante de la Ville de Courcelles
- Madame **Séverine LACOUR**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi

Excusés :

- Madame **Caroline TAQUIN**, représentante effective de la Ville de Courcelles
- Monsieur **Mathieu PERIN**, représentant effectif de la Ville Les Bons Villers
- Madame **Anne MATHELART**, représentante suppléante de la Ville Les Bons Villers
- Monsieur **Gianni GALLUZZO**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Evêque

Absents :

- Monsieur **Annibale MOSCARIELLO**, représentant effectif de la Ville d'Anderlues
- Madame **Larissa DAVOINE**, représentante effective de la Ville de Binche

Assistent à la réunion :

- Monsieur **Stéphane CHERTON**, Ingénieur SOWAER
- Monsieur **Marc CANIVET**, Directeur Sowaer-Environnement Charleroi
- Madame **Bénédicte GRANDGAGNAGE**, Conseiller communication Sowaer

Début de la réunion : 10h00

1. Approbation du procès-verbal du 19 novembre 2021

Le procès-verbal n'amenant aucune remarque, celui-ci est approuvé à l'unanimité.

2. 5^{ème} révision des zones de bruit et rectification technique des PDLT

Monsieur Denis LEMERCINIER informe le Comité que, suite à la 5^{ème} révision des PEB et à la rectification technique des PDLT, les nouvelles zones de bruit ont été adoptées par le Gouvernement wallon en date du 28 avril 2022 et entrées en vigueur le 17 juin 2022 (publication au Moniteur belge du 16/06/2022).

Les hypothèses de travail, résultats et nouvelles cartes des zones ont été exposés lors d'une présentation que les membres du Comité trouveront en annexe.

A noter que :

- 2 nouvelles communes sont intégrées aux zones du PDLT : Binche et Chapelle-Lez-Herlaimont ;
- le PDLT rectifié a une incidence sur les conditions relatives à l'octroi des mesures d'accompagnement d'application dans le PEB. Ainsi :
 - pour les habitations qui changent de zone de PDLT ou qui intègrent le PDLT, les mesures d'accompagnement s'appliquent aux personnes qui sont propriétaires au plus tard le 17 juin 2022 ;
 - pour les habitations qui ne changent pas de zone de PDLT, les mesures d'accompagnement s'appliquent toujours aux personnes qui sont propriétaires au plus tard au 13 juillet 2004.

Questions relatives à ce point :

- Le Président du Comité souhaite savoir quel est l'impact budgétaire de ces révisions. Monsieur LEMERCINIER précise qu'une estimation est en cours, celle-ci ne pouvant se faire que sur base du dénombrement de biens repris dans les nouvelles zones de bruit, lesquelles viennent seulement d'être publiées au Moniteur belge.
- Monsieur Boris PUCCINI demande s'il est possible d'obtenir le détail des rues impactées par un changement de zone sur le territoire de la commune de Fleurus. Madame Séverine LACOUR précise que cette demande a déjà été faite par le service urbanisme de la Ville de Fleurus et que ce listing sera bien transmis. Monsieur le Président du Comité précise que les cartes des zones seront intégrées dans un logiciel de cartographie (exemple : WalOnMap sur le site du SPW) et donc, les localisations pourront être plus aisées. Monsieur Stéphane CHERTON ajoute que les nouvelles zones de bruit sont disponibles via le logiciel DIAPASON depuis le 17 juin 2022 (site SOWAER : www.sowaer.be), lequel permet de visualiser les quartiers par rapport à celles-ci.

3. Explication des différentes procédures de vol

Monsieur Stéphane CHERTON expose au Comité les différentes procédures de décollage et d'atterrissage (sens habituel et sens inversé d'utilisation de la piste), les CDO (Continuous Descent Operation) et fait le point sur l'utilisation de la piste allongée (Voir présentation jointe en annexe).

- Au niveau du sens d'utilisation de la piste :

Le sens habituel est utilisé lorsque les vents sont orientés secteur Sud-Ouest, soit la majorité du temps. Dans ce cas, lors du décollage vers Jumet, les avions restent à l'intérieur des zones de bruit jusqu'à une altitude de 5.000 pieds. A partir de cette altitude, moyennant accord du contrôle aérien, ils peuvent virer et prendre la direction souhaitée en fonction de leur destination.

En ce qui concerne les atterrissages (côté Fleurus), les avions s'alignent sur l'ILS (Instrument Landing System) généralement au niveau de Boignée en vue de se positionner sur un « tobogan » de descente de 3°. Lors des atterrissages, les avions se situent donc tous à une même altitude après alignement sur la pente de descente.

Le sens inversé est quant à lui utilisé en cas de composante vent Nord-Est pour des raisons de sécurité. Cela représente 10 à 20% du temps en fonction des années. Toutefois, des pics mensuels peuvent être observés notamment au printemps (par exemple : 30% de vols en sens inversé en mars 2022). Les statistiques à ce sujet peuvent être consultées sur le site de l'ACNAW (www.acnaw.be).

Le pourcentage de vols en sens inversé est pris en compte lors de la révision triennale du PEB.

Lors des décollages vers Fleurus, les avions prennent un léger cap sur la gauche pour prendre de l'altitude et éviter ainsi les zones les plus peuplées dont notamment le centre de Fleurus. Dans ce cas, le trafic aérien peut être plus perceptible par la population, les avions survolant des zones moins fréquemment concernées.

- CDO :

Les méthodologies de reporting quant à l'utilisation de cette procédure sont très diverses d'un aéroport à l'autre. Il est donc difficile d'évaluer le pourcentage d'utilisation de cette procédure. Toutefois, ce point est abordé lors de chaque CEM (Collaborative Environmental Management), lequel étudie la possibilité d'un reporting standardisé.

- L'allongement de la piste et son utilisation :

Tous les travaux ne sont pas encore terminés. La piste allongée ne sera donc complètement opérationnelle que courant 2023.

A ce jour, la piste allongée est principalement utilisée pour les vols longs courriers. Elle est également utilisée progressivement par certains appareils dits « medium » (tels que les Boeing 737), les ordinateurs de bord de ces appareils étant en cours d'adaptation finale (nouveaux paramètres à intégrer au niveau du logiciel de gestion de vol FMS).

- Quid pour l'avenir ?
Il y aura plus de vols mais ceux-ci seront de moins en moins bruyants grâce aux avancées technologiques.
L'aéroport de Charleroi est un des aéroports dont la flotte est la plus moderne.

Questions relatives à ce point :

- Monsieur Boris PUCCINI revient sur l'augmentation de 10 à 20% de décollage en sens inversé et souhaite savoir si la pose d'un sonomètre fixe supplémentaire au niveau du village d'Heppignies est envisagée ? Le Ministre avait proposé la réalisation de mesures sonores supplémentaires et de revoir le réseau de sonomètres fixes, qu'en est-il ?

Monsieur Stéphane CHERTON précise qu'il ne s'agit pas d'une augmentation de 10 à 20%, mais bien d'un pourcentage du temps sur une année complète durant lequel la direction du vent est de Nord-Est. Il n'y a pas d'évolution à la hausse concernant ce sens inversé, les chiffres montrent un pourcentage assez stable depuis plusieurs années.

En ce qui concerne les sonomètres fixes, 2 se situent actuellement à proximité d'Heppignies : le F119 à Ransart et le F106 à Wangenies.

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE ajoute que le réseau actuel de sonomètres fixes est établi depuis maintenant plusieurs années. Le sonomètre F119 supplémentaire a été placé car préconisé lors de l'EIE sur l'allongement de la piste. Au niveau européen, l'aéroport de Charleroi est l'un des aéroports le mieux équipé en ce qui concerne la vérification du bruit.

La localisation des sonomètres se situe au droit des trajectoires habituelles de vol, lesquelles n'ont pas été modifiées depuis de nombreuses années.

Toutefois, le groupe de travail technique mis en place par le Gouvernement wallon est en train d'évaluer le réseau de sonomètres fixes et un retour devrait être fait par rapport à cela.

Quant à la proposition du Gouvernement wallon de réaliser des mesures de bruit ponctuelles à la demande des communes dont le territoire s'étend au-delà des zones du PDLT, les modalités pratiques de mise en œuvre de ces mesures sont en cours d'élaboration.

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE ajoute que des mesures sonores complémentaires sont également réalisées tous les 3 ans dans le cadre de l'application du principe d'égalité. A cet effet, des mesures sonores sont réalisées dans le jardin de riverains volontaires situés à la périphérie des zones de bruit de telle sorte à vérifier in situ si la zone de bruit théorique dans laquelle ils se situent correspond à la situation réelle.

4. BSCA : reprise de l'activité aéroportuaire

Monsieur Patrick LAMBRECHTS présente la situation actuelle de l'aéroport de Charleroi, et confirme la reprise de l'activité aéroportuaire à un niveau équivalent, voir supérieur, à celui d'avant la crise sanitaire, soit 2019 (voir présentation jointe en annexe).

En termes d'activité, 3 à 4 rotations par jour et par avion ont lieu à l'aéroport de Charleroi. Cela correspond à +/- 82 départs/jour à cette période de l'année, soit 10% de vols supplémentaires par rapport à la même période en 2019.

Au niveau du type d'avions présents sur l'aéroport, les vieux avions bruyants ont été remplacés par une flotte plus moderne.

Par rapport aux retours tardifs, les avions basés à l'aéroport de Charleroi sont autorisés à atterrir après 23h00 pour autant que l'heure d'arrivée de ceux-ci était programmée avant 23h00 et que le retard ne soit pas imputable à la compagnie.

Actuellement, il y a effectivement plus de retours tardifs. Cela s'explique en partie par le fait que les territoires de l'Ukraine et de la Russie sont interdits de survol. De ce fait, des avions hors BSCA sont déviés plus vers le Sud, ce qui sature davantage le ciel et a des répercussions sur l'ensemble du trafic aérien.

Questions relatives à ce point :

- Monsieur Boris PUCCINI revient sur les retours tardifs en signalant que le 16/06, un avion prévu à 23h00 a atterri à 1h00.

Monsieur Patrick LAMBRECHTS confirme cette situation et explique que, si l'aéroport interdit l'atterrissage de l'avion, celui-ci devra être dirigé vers Bruxelles ou Liège. Cela signifie qu'il faut ramener les passagers et l'équipage à Charleroi (nécessité de trouver bus, taxis,...). Le lendemain matin, l'équipage doit regagner l'avion afin de l'amener à vide à l'aéroport de Charleroi, ce qui engendra un retard de 2 heures entre l'heure de départ prévue et l'heure réelle de départ. Ce retard se répercutera tout au long de la journée et engendra à nouveau un retour tardif.

Monsieur Nicolas THISQUEN précise que cette situation n'agréée ni BSCA, ni le SPW, ni même la SOWAER dont les travaux de nuit en cours sur le site aéroportuaire dépendent de l'heure d'arrivée du dernier avion.

Aussi, au-delà des désagréments que cela entraîne pour les riverains et utilisateurs des aéroports, l'engorgement du ciel et les conditions exceptionnelles actuelles qui perturbent les horaires de vols constituent une véritable problématique qui s'étend bien en dehors de nos frontières. L'ensemble des acteurs concernés à l'échelle européenne analysent et étudient toutes les pistes pour en réduire l'impact au maximum, la notion de ciel unique européen étant un des éléments majeur.

Monsieur Stéphane CHERTON ajoute qu'actuellement, l'Europe est également traversée par un front orageux, ce qui a nécessité des détours et des retards consécutifs afin d'assurer la sécurité des vols en utilisant des routes évitant les turbulences.

5. Démantèlement et recyclage des avions : état d'avancement du dossier

Monsieur Nicolas THISQUEN fait état de l'avancement de ce dossier via la présentation que les membres du Comité trouveront en annexe.

Il propose également que ce point soit systématiquement inscrit à l'ordre du jour des prochains Comités. Monsieur le Président du Comité et les membres présents marquent accord sur cette proposition.

Pour rappel, le Gouvernement wallon a inscrit ce projet de démantèlement et de recyclage des avions dans le cadre du Plan de Relance de la Wallonie (PRW).

Ce projet comporte 3 volets :

- au niveau environnement : le but est de pouvoir recycler 95 à 98% des matières qui composent l'avion. En effet, les usines de recyclage d'avions actuellement en fonction ne prennent pas en compte certaines matières et ne recyclent donc que 75 % de l'appareil ;
- Au niveau formation : ce centre, unique en Belgique, sera une source pour le développement de l'emploi mais aussi pour la recherche. Des centres de recherches et des universités seront donc associés au projet ;
- la digitalisation : tout le processus devra être certifié et suivi de manière digitale.

La gouvernance est assurée par la SOWAER et BSCA.

Au niveau du timing, l'industriel doit être désigné pour le 30 juin au plus tard (2 industriels se sont portés candidats). La mise en service de ce centre de démantèlement devrait être effective en 2026.

Au niveau des infrastructures, un accord a été passé avec la SONACA pour l'acquisition d'un terrain sur leur site servant actuellement de parking. Une bretelle d'accès permettant de greffer le site de démantèlement au taxi nord devra être réalisée (travaux gérés par la SOWAER).

Le hangar de démantèlement pourra accueillir maximum 2 avions.

Monsieur Nicolas THISQUEN propose que l'industriel retenu pour ce projet soit invité lors d'un prochain Comité afin d'expliquer le processus complet de démantèlement et de recyclage.

Questions relatives à ce point :

Ce point n'amène aucune question.

6. Divers

- Monsieur Boris PUCCINI souhaite savoir si une présentation des différentes procédures de vols, des explications sur les trajectoires via Diapason ainsi que de l'ensemble des mesures environnementales mises en place peut être faite lors du Conseil communal ou au Collège ?

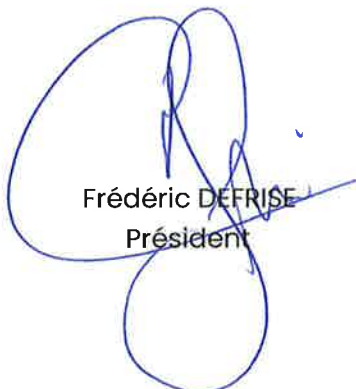
Monsieur Nicolas THISQUEN répond par l'affirmative, le rôle de la SOWAER étant d'informer de façon tout à fait objective tant les conseils que les collèges communaux qui en font la demande. Une réunion avec les riverains peut également être organisée. La SOWAER attend donc un retour de la Ville de Fleurus en vue de l'organisation de cette présentation.

- Suite aux explications reçues quant aux retours tardifs, Monsieur le Président du Comité souhaite savoir si une communication est prévue sur les sites internet BSCA/SOWAER ? Monsieur Patrick LAMBRECHTS répond qu'actuellement non, mais cela peut être envisagé avec la SOWAER. Monsieur Nicolas THISQUEN confirme également la possibilité d'une communication.

- Madame Sophie RENAUX souhaiterait savoir si le service SOWAER-Environnement Charleroi a enregistré plus de plaintes depuis la reprise de l'activité aéroportuaire ? Monsieur Marc CANIVET précise qu'il n'y a globalement pas d'augmentation à ce niveau.

Monsieur Nicolas THISQUEN ajoute qu'en 2021, 42 plaintes ont été enregistrées pour le site de Charleroi. Bien que ce chiffre ne soit pas à minimiser, cela reflète malgré tout un certain climat de sérénité et s'explique sans doute par la politique environnementale menée jusqu'à alors.

Fin de la réunion : 11h45



Frédéric DEFRISE
Président



Séverine LACOUR
Secrétaire

**SO
WA
ER**



Pour des demains durables

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

22 juin 2022





ORDRE DU JOUR

- 1. Approbation du PV du Comité du 19 novembre 2021**
- 2. 5^{ème} révision des PEB et rectification technique des PDLT**
- 3. Explication des différentes procédures de vol**
- 4. BSCA : reprise de l'activité aéroportuaire**
- 5. Démantèlement et recyclage des avions : état d'avancement du dossier**
- 6. Divers**




1. Approbation du PV du Comité du 19 novembre 2021



2. 5^{ème} révision des PEB et rectification technique des PDLT





Rectification technique du Plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi et 5^{ème} révision du plan d'exposition au bruit

PDLT ET PEB

- ▶ Mise en place de deux plans de bruit :
 1. **Plan de développement à long-terme – PDLT** : fixe les limites maximales du développement de l'aéroport.
 2. **Plan d'exposition au bruit – PEB** : doit strictement être contenu dans les courbes du PDLT et détermine l'accès aux mesures d'accompagnement.

Rectification technique du Plan de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi

▶ **Rectification technique du PDLT avec le nouveau logiciel Impact**

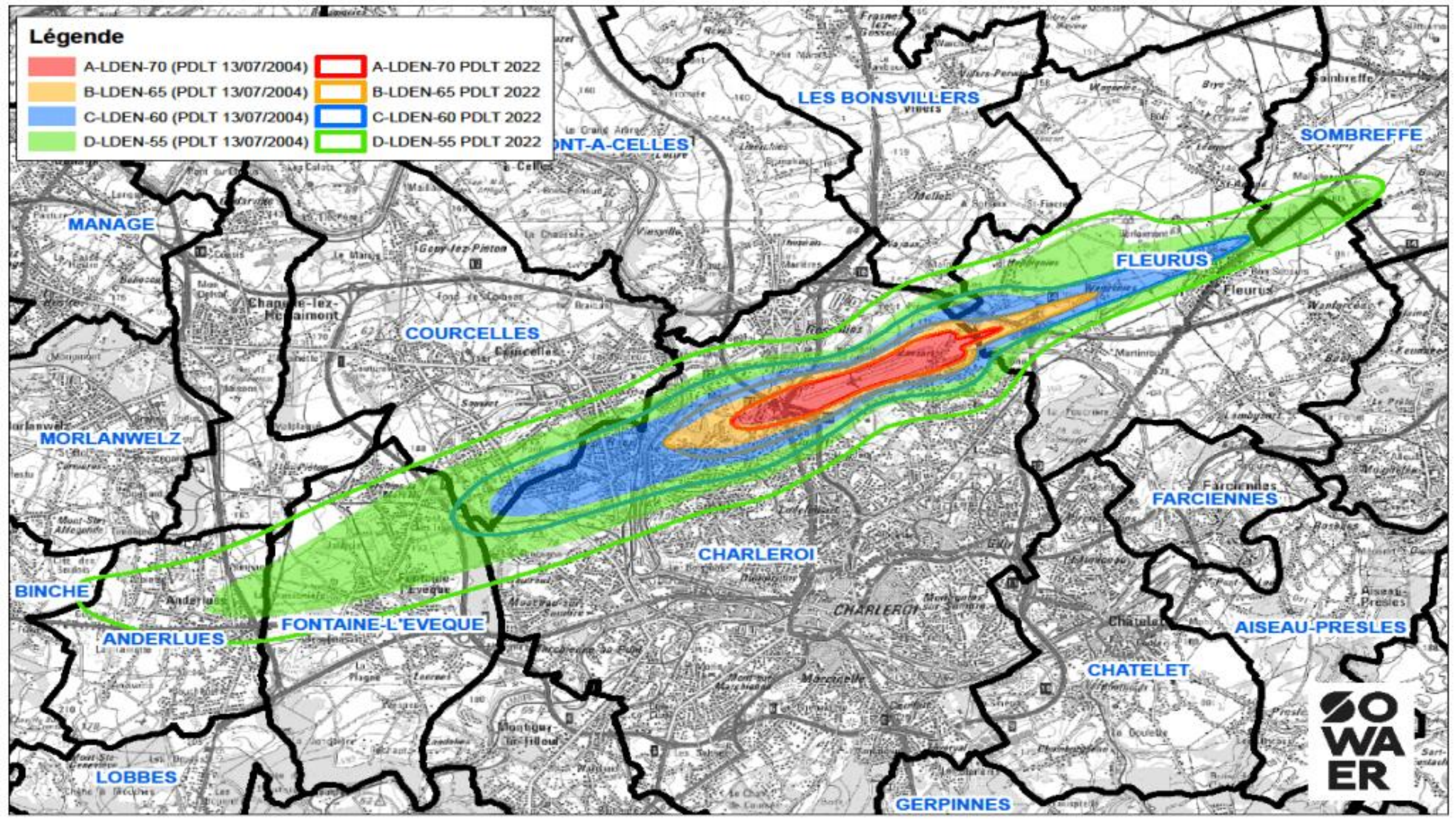
- ▶ Adoption par le Gouvernement wallon le 28 avril 2022.
- ▶ Publication au Moniteur belge le 16 juin 2022
- ▶ Entrée en vigueur le 17 juin 2022
- ▶ Les hypothèses initiales utilisées en 2004 ont été maintenues et intégrées dans le logiciel « Impact » plus performant que le logiciel de 2004.
- ▶ Deux nouvelles catégories de personnes éligibles aux mesures d'accompagnement si droits acquis sur l'immeuble avant le 17 juin 2022 :
 - si soumises à un changement de zone au PDLT.
 - si nouvellement intégrées dans le PDLT.

Communes PDLT

ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CHARLEROI	CHARLEROI	CHARLEROI	ANDERLUES
FLEURUS	FLEURUS	COURCELLES	BINCHE (Nouveau)
		FLEURUS	CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT (Nouveau)
		FONTAINE-L'EVEQUE	CHARLEROI
		LES BONS VILLERS	COURCELLES
			FLEURUS
			FONTAINE-L'EVEQUE
			LES BONS VILLERS
			SOMBREFFE

Légende

- | | |
|--|---|
|  A-LDEN-70 (PDLT 13/07/2004) |  A-LDEN-70 PDLT 2022 |
|  B-LDEN-65 (PDLT 13/07/2004) |  B-LDEN-65 PDLT 2022 |
|  C-LDEN-60 (PDLT 13/07/2004) |  C-LDEN-60 PDLT 2022 |
|  D-LDEN-55 (PDLT 13/07/2004) |  D-LDEN-55 PDLT 2022 |



5ème révision du Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Charleroi

▶ Révision du PEB avec le nouveau logiciel Impact

- ▶ Adoption par le Gouvernement wallon le 28 avril 2022.
- ▶ Publication au Moniteur belge le 16 juin 2022
- ▶ Entrée en vigueur le 17 juin 2022
- ▶ Utilisation du logiciel « Impact » plus performant que le logiciel de 2004: au profit des riverains.
- ▶ Fondée sur les données relatives à l'exploitation actuelle de l'aéroport et sur les hypothèses d'exploitation à dix ans.
- ▶ Pas de révision à la baisse des courbes précédentes : niveau d'accompagnement des riverains égal ou supérieur.

Hypothèses de travail

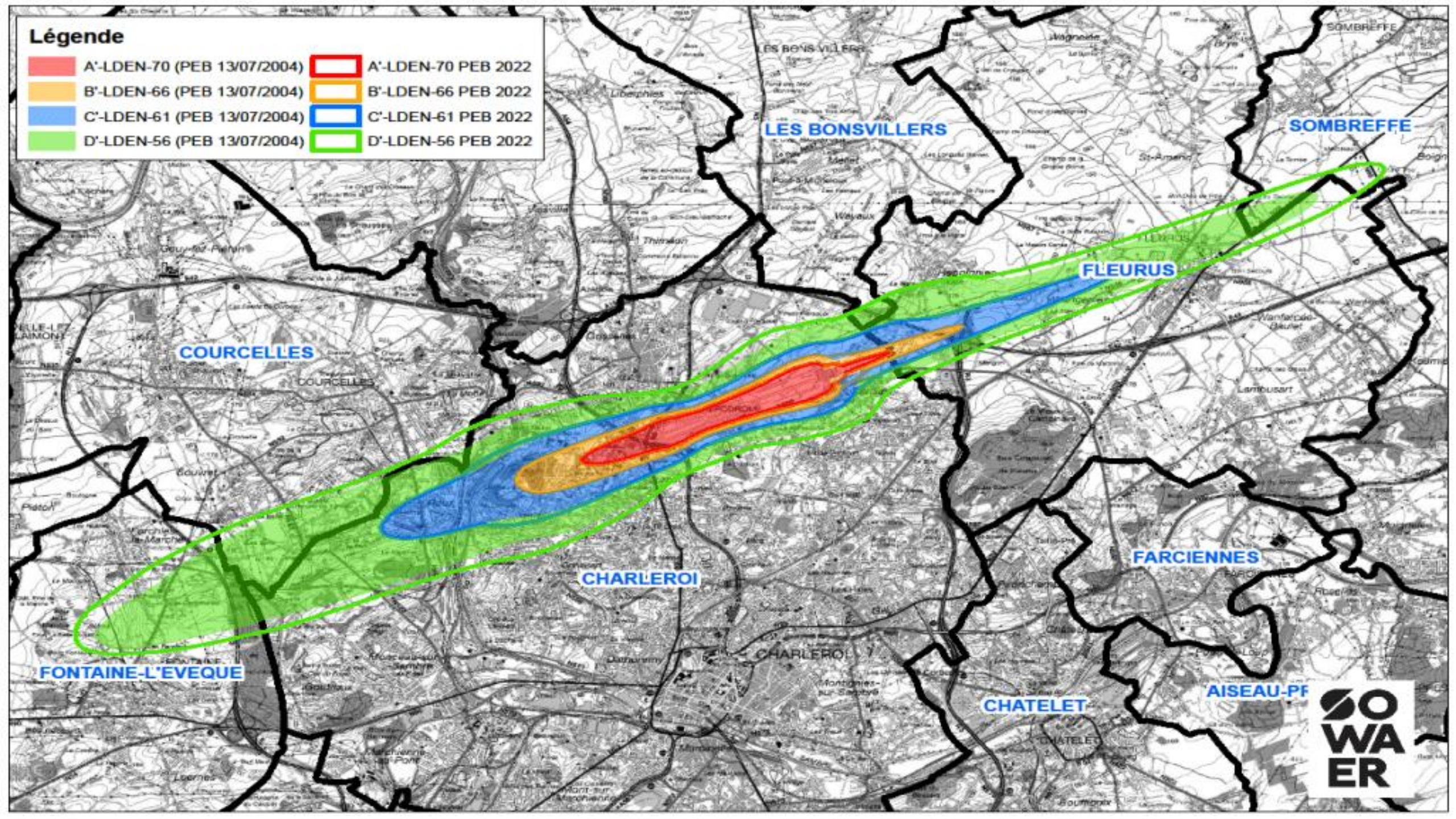
- ▶ **Relief** : relief du terrain de l'aéroport implanté dans le modèle de calcul.
- ▶ **Conditions météorologiques** : moyennes annuelles (2016, 2017 et 2018) relevées sur l'aéroport par SKEYES.
- ▶ **Piste** : situation 2018 : configuration initiale de la piste .
perspectives à 10 ans : piste allongée de 650m
- ▶ **Trajectoires** : sur base des plots radar de 2018 transmis par SKEYES.
- ▶ **Procédures de pilotage** : fournies par l'application IMPACT avec prise en compte de la charge maximale au décollage des principaux types d'avion.
- ▶ **Flotte et nombre de mouvements quotidiens** : statistiques relatives à l'exploitation 2018 et perspectives à 10 ans de l'aéroport fournies par BSCA avec prise en compte de 20% de vols inversés.

Résultats

- Les courbes adoptées sont issues de l'union des courbes des Plans d'Exposition au Bruit adoptés en 2004 et des courbes issues de la 5^{ème} révision.
- Les zones du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Charleroi sont identiques ou plus grandes que celles arrêtées par le Gouvernement en date du 27 mai 2004.
- Certaines habitations intègrent les zones D' et C' et peuvent prétendre aux mesures d'accompagnement.
- Les zones du Plan d'Exposition au Bruit révisées sont comprises dans les limites des zones du Plan de Développement à Long Terme rectifié.
- La SOWAER est chargée de la communication et de la mise en œuvre, dont la campagne de mesures sonores dans le cadre du principe d'égalité.

Légende

 A'-LDEN-70 (PEB 13/07/2004)	 A'-LDEN-70 PEB 2022
 B'-LDEN-66 (PEB 13/07/2004)	 B'-LDEN-66 PEB 2022
 C'-LDEN-61 (PEB 13/07/2004)	 C'-LDEN-61 PEB 2022
 D'-LDEN-56 (PEB 13/07/2004)	 D'-LDEN-56 PEB 2022



Mesures d'accompagnement

▶ **A' & B' :**

- Acquisition ou insonorisation d'immeubles
- Primes de déménagement pour les locataires
- Indemnités pour trouble commercial ou professionnel

▶ **C' :**

- Insonorisation d'immeubles

▶ **D' :**

- Octroi de primes forfaitaires à l'insonorisation

3. Explication des différentes procédures de vol

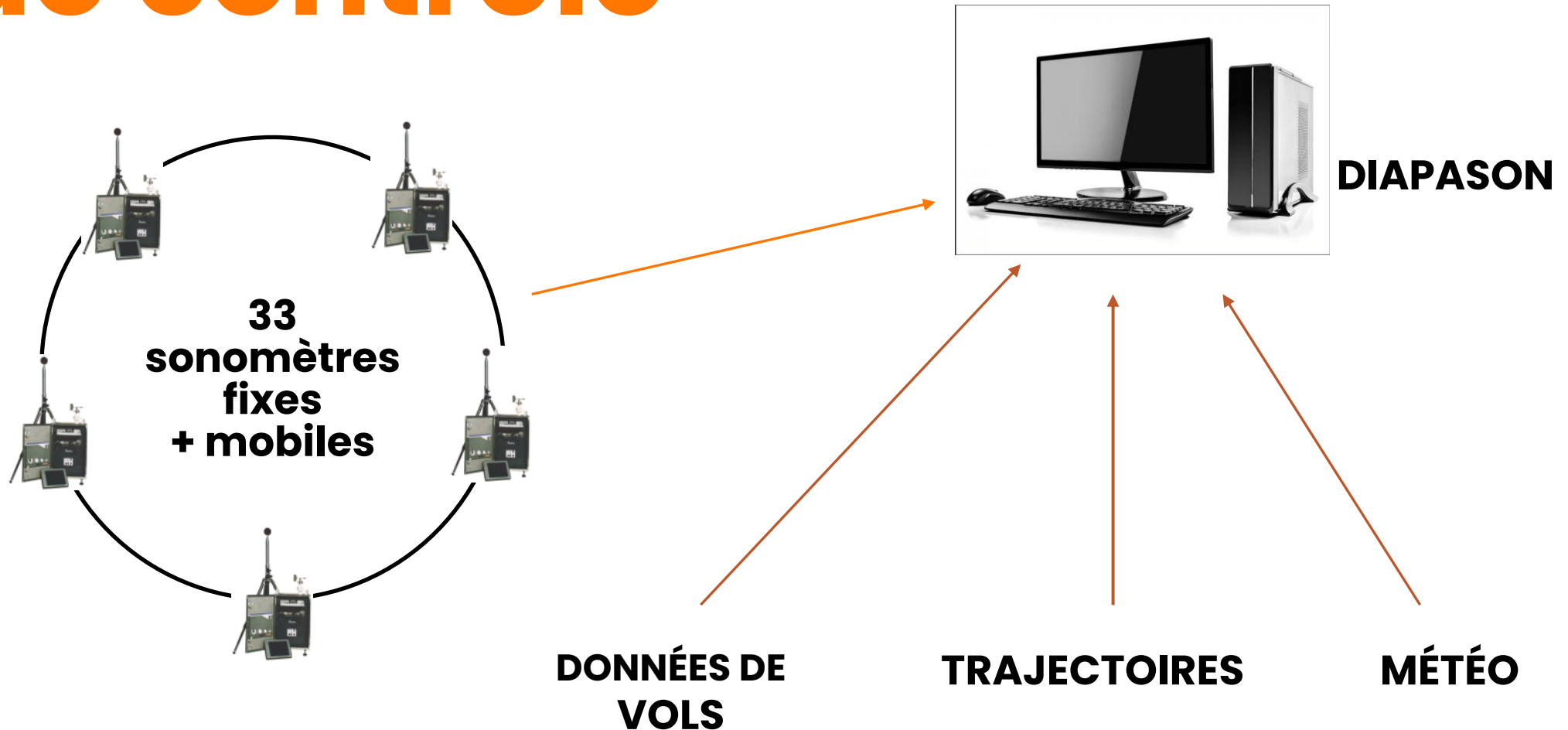


Agenda

- Présentation générale de DIAPASON
- Les 4 procédures de l'aéroport de Charleroi
- Les procédures CDO
- Allongement de la piste



DIAPASON : Outil d'information et de contrôle



Trajectoires et relevés sonométriques accessibles en ligne via www.sowdaer.be

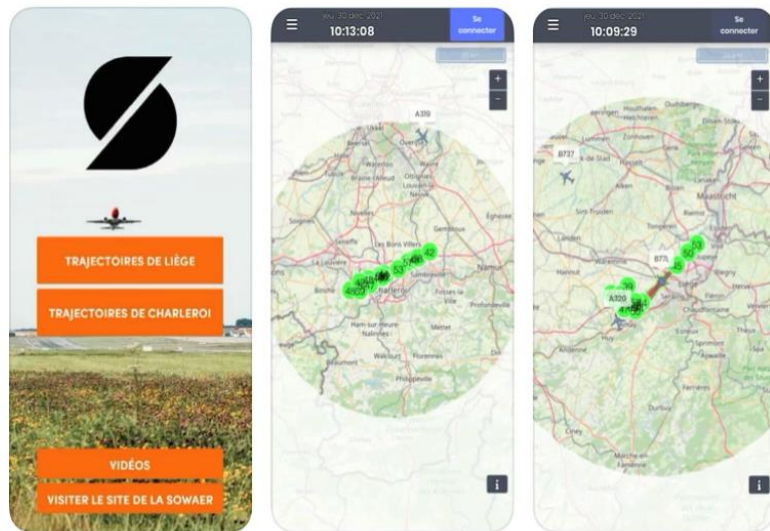
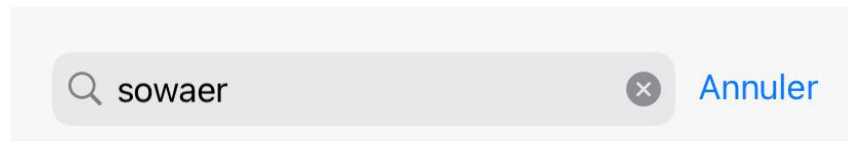
The screenshot displays the SOWDAER website interface, which provides online access to noise monitoring data and flight trajectories. The interface is divided into several sections:

- Top Bar:** Shows the current temperature (16°C), wind speed (2,1m/s), and the date and time (ven. 17 juin 2022 06:39:49).
- Left Sidebar:** Contains navigation options such as "Sélection de données", "Mon habitation", "Stations de monitoring de bruit", "Communes", "Couches", and "Fonds de carte".
- Main Map:** Displays a map of the region around Charleroi, Belgium, showing flight trajectories (B738) and noise contours. The map includes various locations like Les Bons Villers, Wagnelee, Sombrefe, and Courcelles.
- Top Left Graph:** A line graph showing noise levels (Bruit (dB(A)) vs. time (L'Aeq 1s)) for station FT11 on June 17, 2022.
- Top Right Graph:** A line graph showing noise levels (Bruit (dB(A)) vs. time (L'Aeq 1s)) for station FT12 on June 17, 2022.
- Right Panel:** Provides detailed information for the selected aircraft, RYR91XV (Ryanair B738). It includes the aircraft's position (50° 25' 36.07" N, 4° 20' 14" E), altitude (1194 M), speed (424 KM/H), model (B738), and registration (EI-DWY). It also features an "Informations d'approche" section with a diagram showing the Point d'Approche Minimal (PAM) at 1031 m and 67 m from the ground, with an 86° angle.



Un outil encore plus accessible

Une application pour smartphones



La procédure de décollage en sens habituel

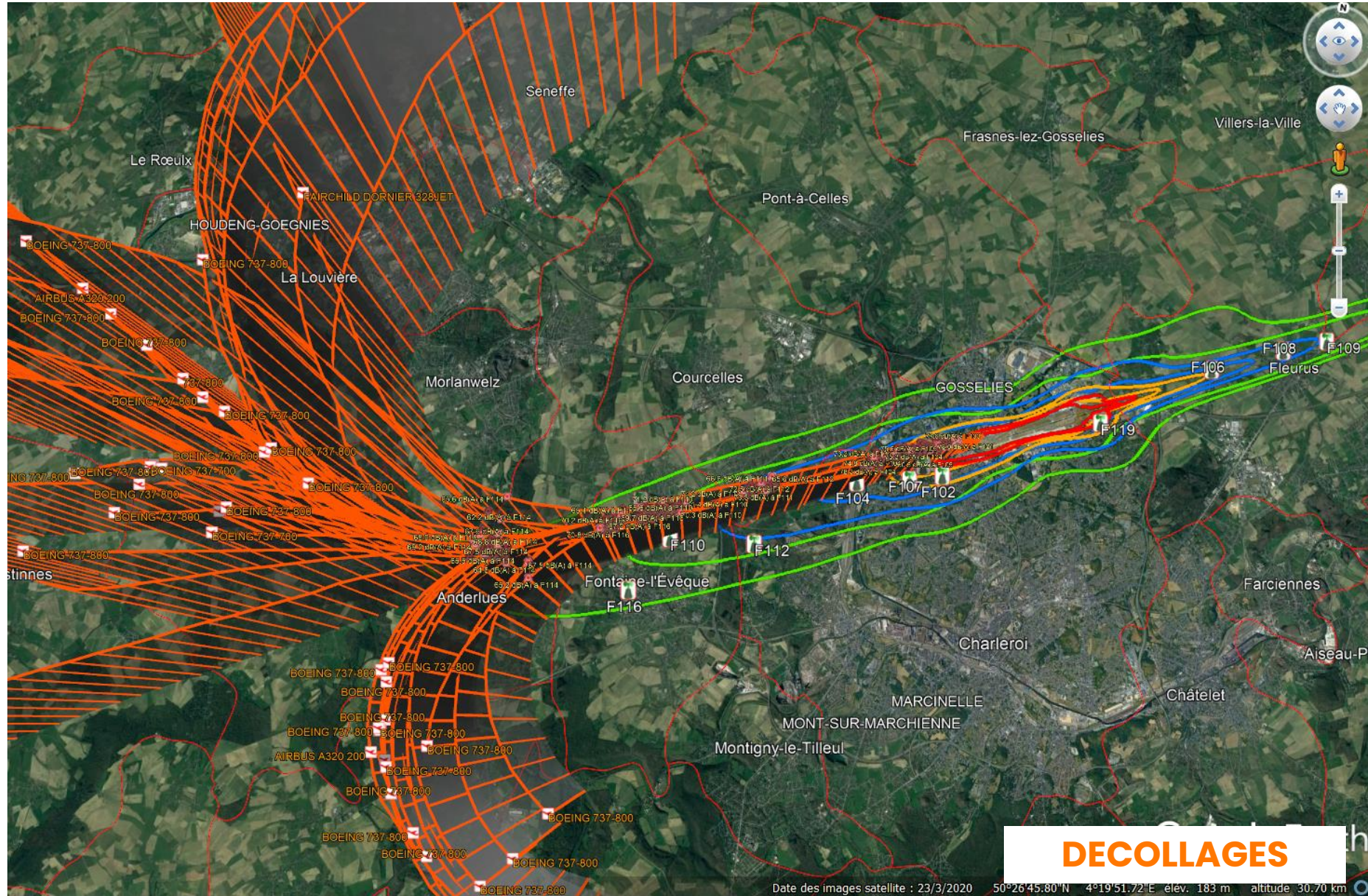
SO 
Vent
secteur
Sud-Ouest



DECOLLAGES

Réacteurs en poussée
pour prise d'altitude

Altitudes plus élevées et
perception à plus grande
distance



La procédure d'atterrissage en sens habituel

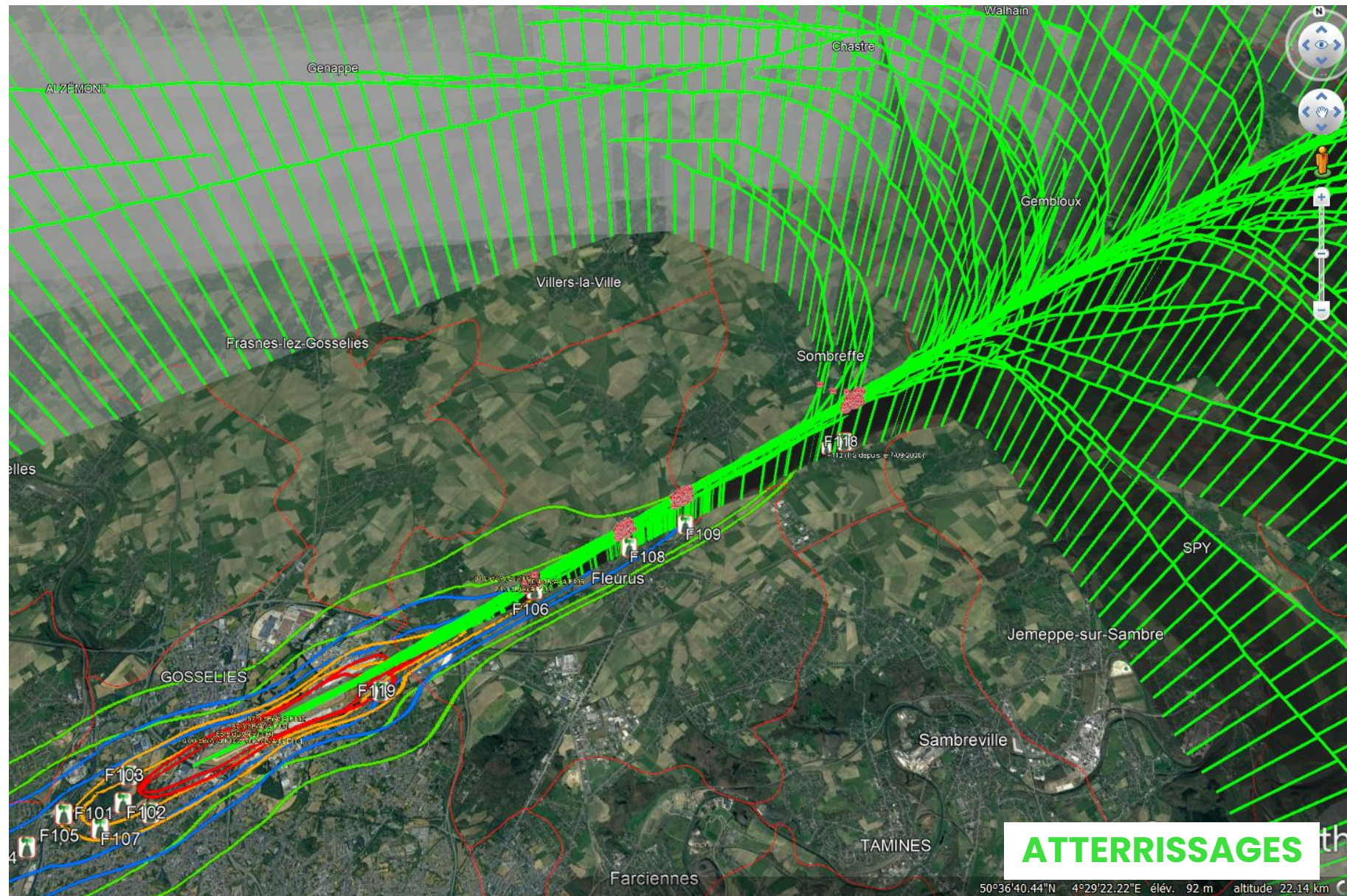
SO 
Vent
secteur
Sud-Ouest



ATTERRISSAGES

Régime réacteurs réduit en
vue interception ILS

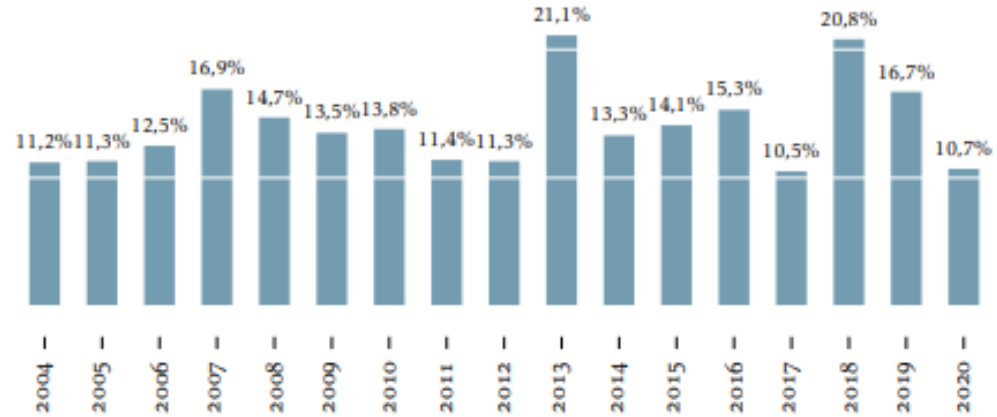
Altitudes moins élevées et
perception localisée à
proximité des trajectoires



La procédure de décollage en sens inversé

NE 
Vent
secteur
Nord-Est

7.6 Évolution du pourcentage de vols en sens inversé



	janv-22	févr-22	mars-22	TOTAL 1 ER TRIMESTRE 2022
D24	2252	2637	2882	7771
D6	79	115	1283	1477
A24	2253	2621	2784	7658
A6	75	130	1318	1523
TOTAL 24 SENS HABITUEL	4505	5258	5666	15429
TOTAL 06 SENS INVERSE	154	245	2601	3000
TOTAL 2 SENS	4659	5503	8267	18429
% INVERSE	3%	4%	31%	16%

VARIATION MENSUELLE
AVEC PIC PRINTANIER



La procédure de décollage en sens inversé

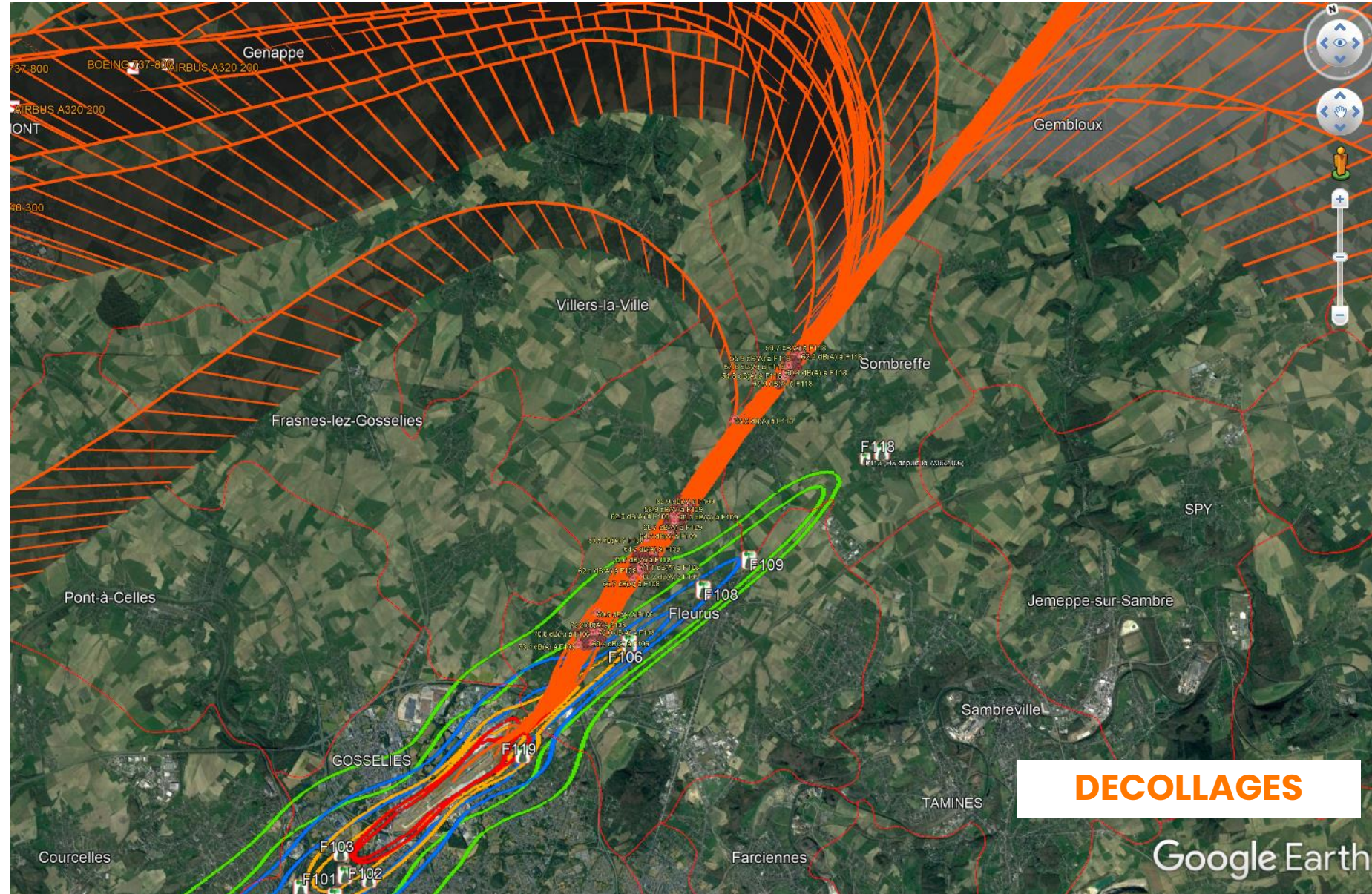
NE 
Vent
secteur
Nord-Est



DECOLLAGES

**Réacteurs en poussée
pour prise d'altitude**

**Altitudes plus élevées et
perception à plus grande
distance**



La procédure d'atterrissage en sens inversé

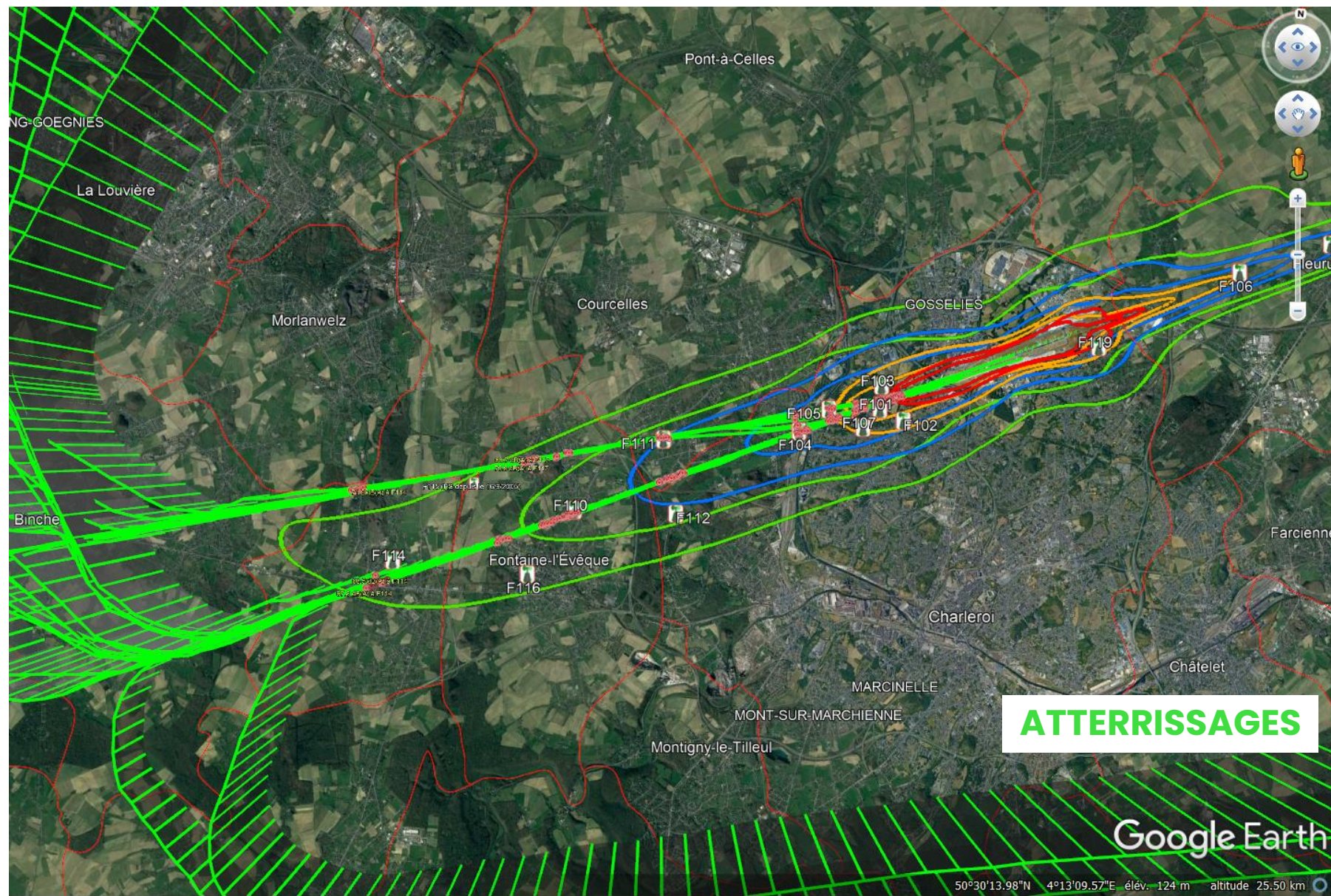
NE 
Vent
secteur
Nord-Est



ATTERRISSAGES

Régime réacteurs réduit en
vue interception ILS

Altitudes moins élevées et
perception localisée à
proximité des trajectoires



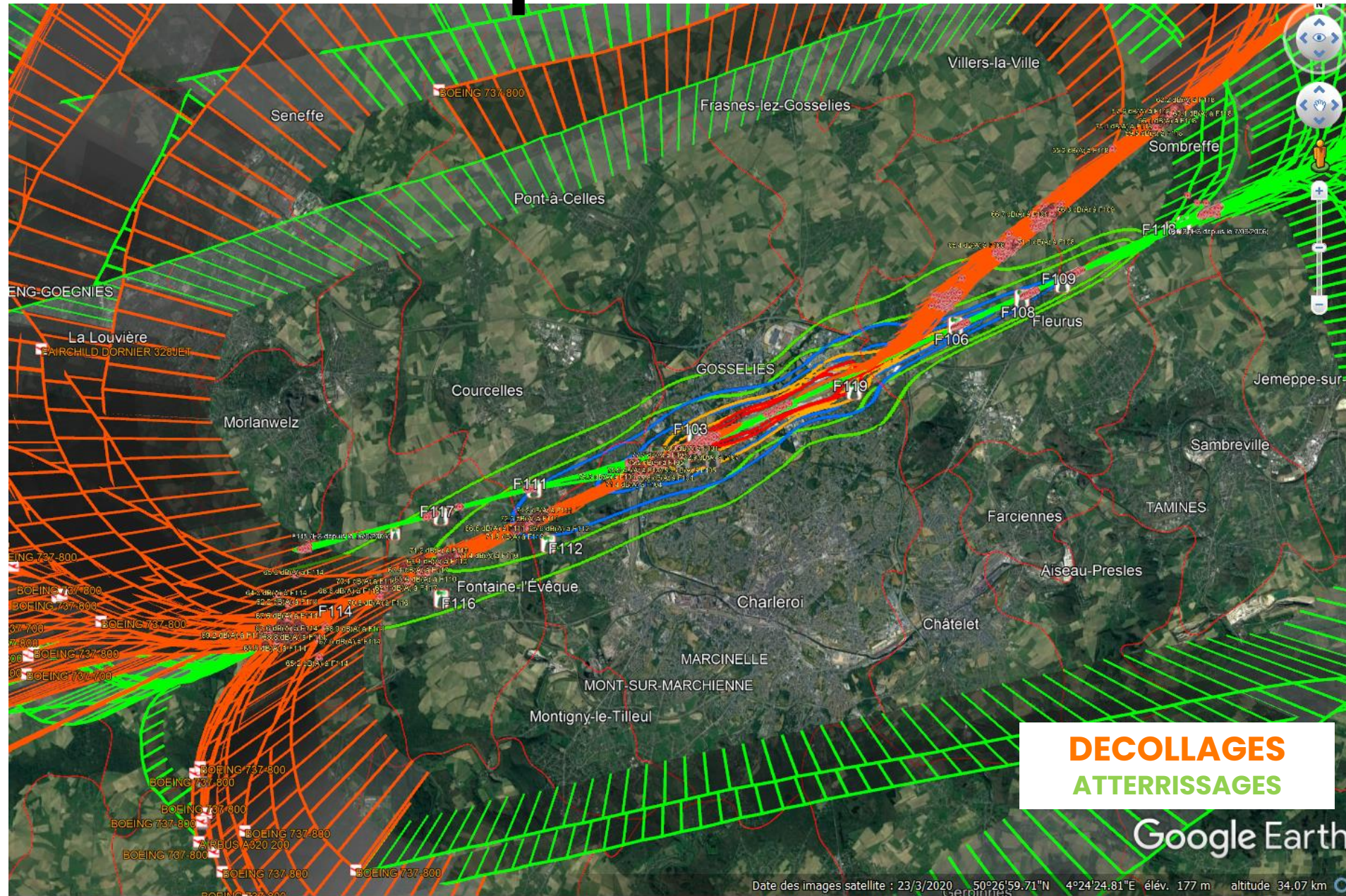
Résumé des 4 procédures

SO 
Vent
secteur
Sud-Ouest

DECOLLAGE
S
ATTERRISSAGES

N
E

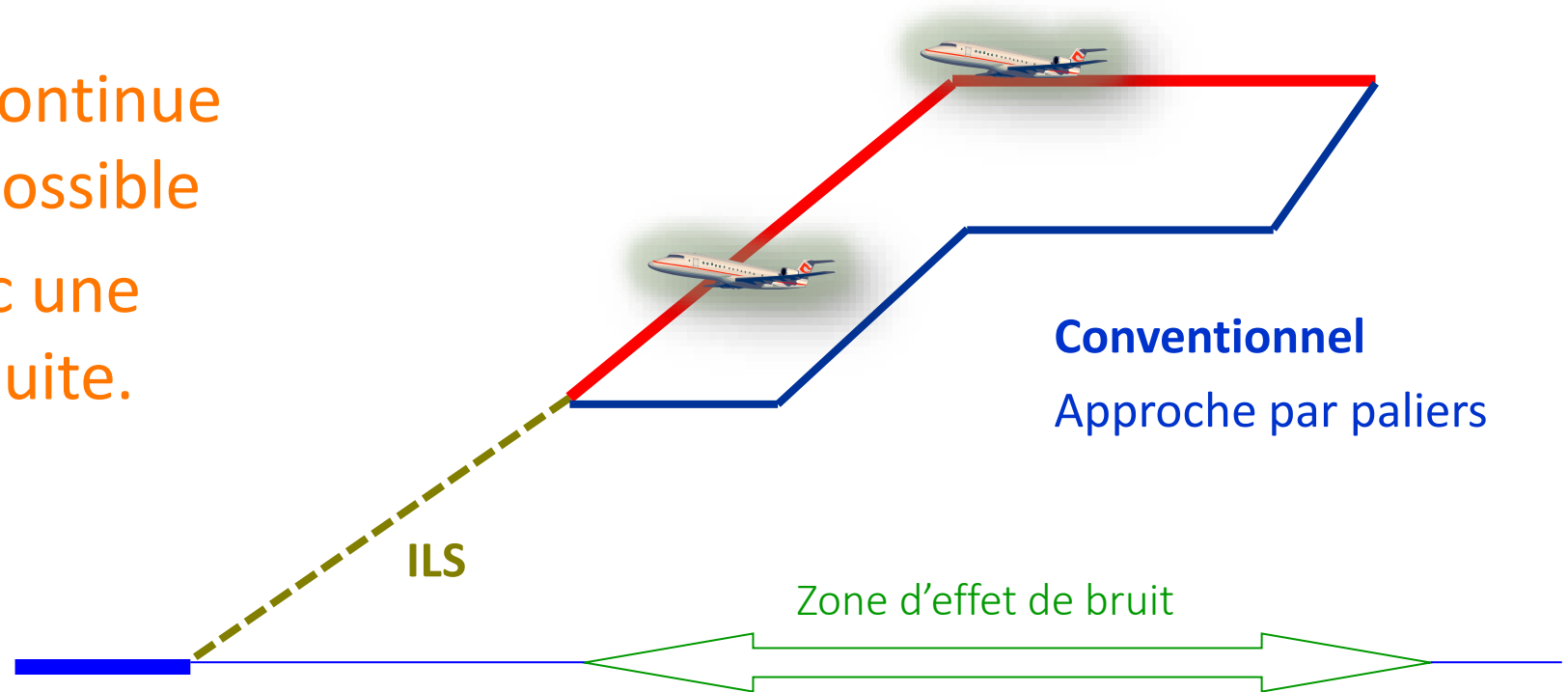
Vent secteur Nord-Est 



Amélioration des procédures

Continuous Descent Operation

- Avion en descente continue dans la mesure du possible
- Avion plus haut avec une poussée moteur réduite.



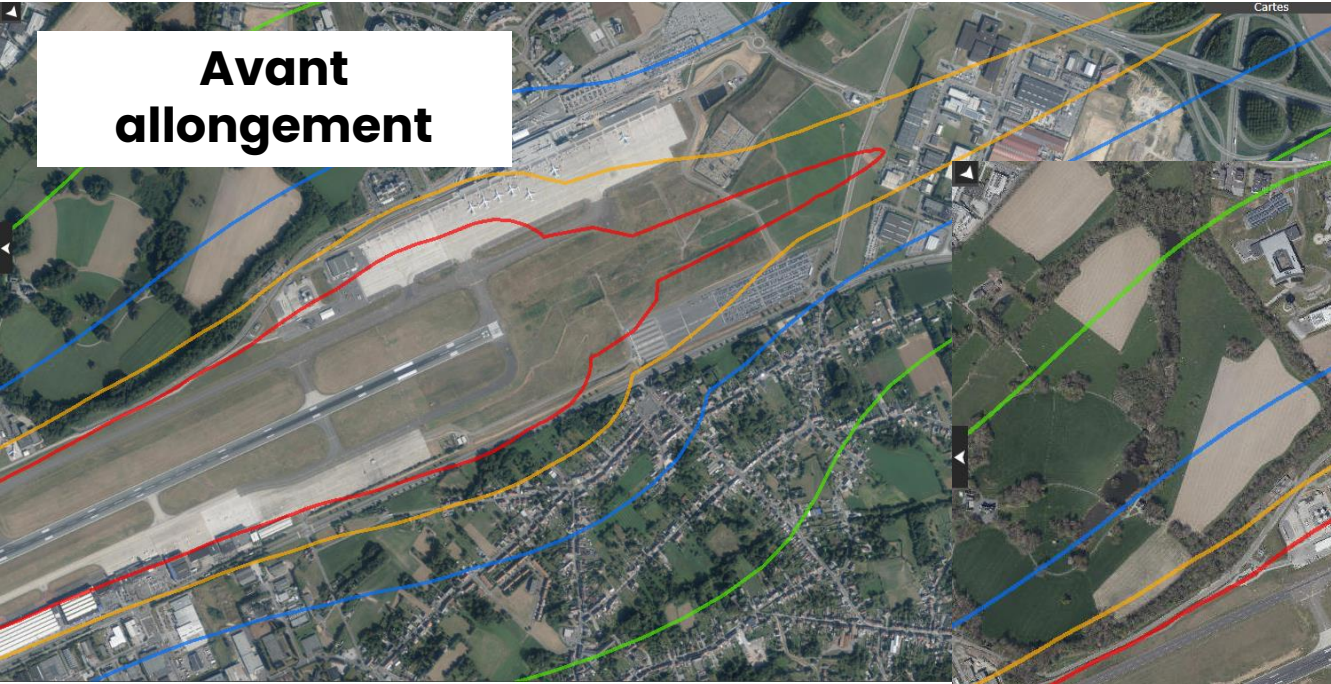
Situation CDO à EBCI

- Point d'attention des CEM (Collaborative Environmental management)
- Les compagnies principales de l'aéroport les appliquent systématiquement quand possible pour des raisons de sécurité sous 5000 pieds
- Impact CDO est principalement perceptible en dehors des zones de bruit
- Méthodologies de reporting CDO très diverses et en cours d'établissement via le CEM



Allongement de la piste

**Avant
allongement**



**Après
allongement**

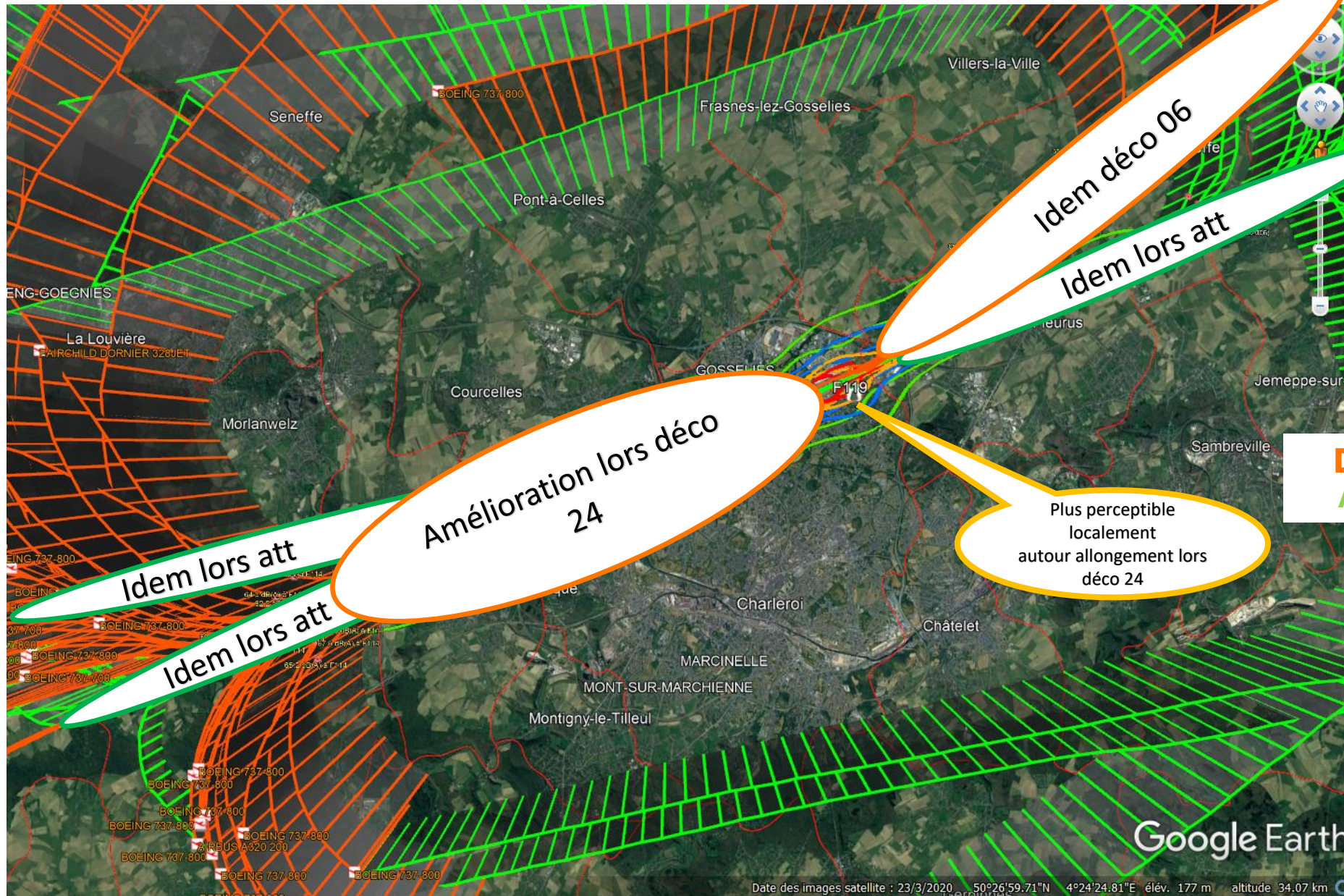


Allongement de la piste

- Utilisé pour les vols des appareils long courriers
- Utilisé progressivement par certains appareils médium : ordinateurs de bords des appareils sont en cours d'adaptation finale (FMS), finalisation des travaux,...
- A Ransart le bruit est plus perceptible lors de l'utilisation du seuil allongé lors décollages en 24
- Légère amélioration du côté des décollages (plus de longueur de piste -> appareils plus hauts, optimisation du régime des moteurs)
- Pas de différence lors des atterrissages en (24 et 06)



Influence de l'allongement de la piste sur le bruit

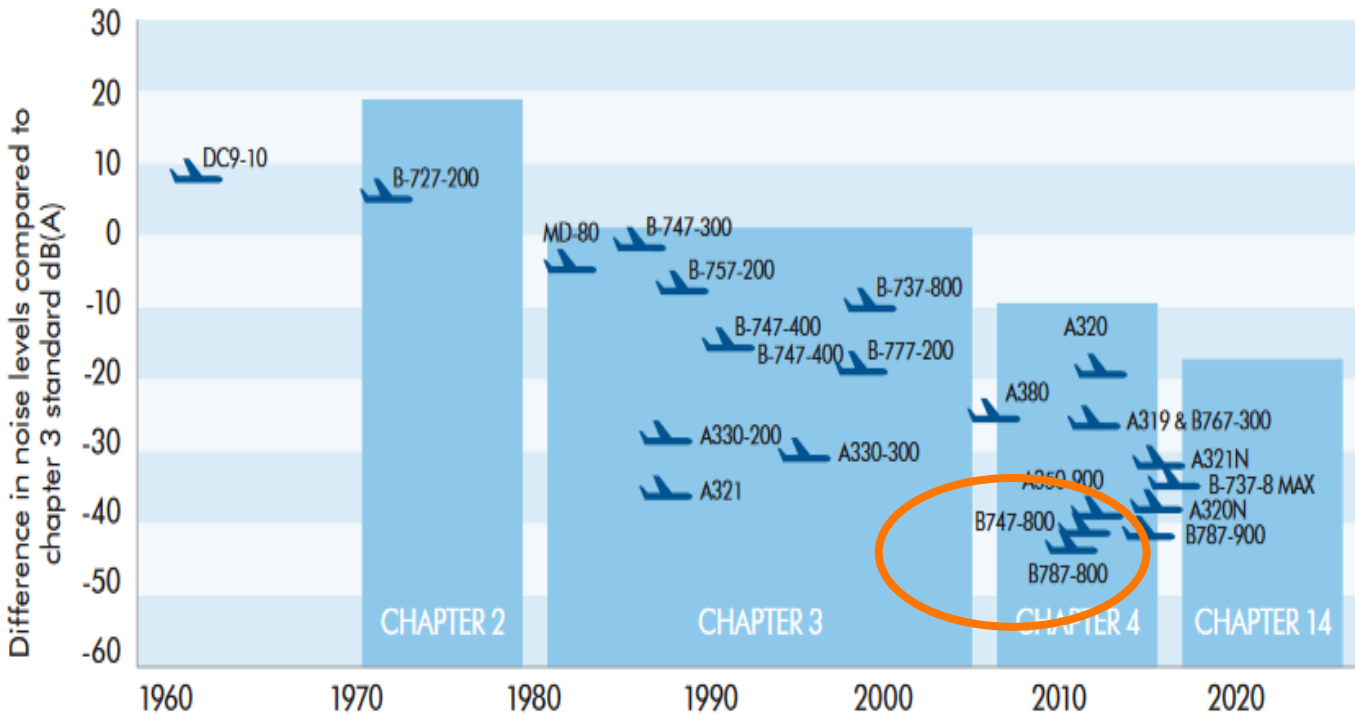


3. Et demain ?

Aujourd'hui

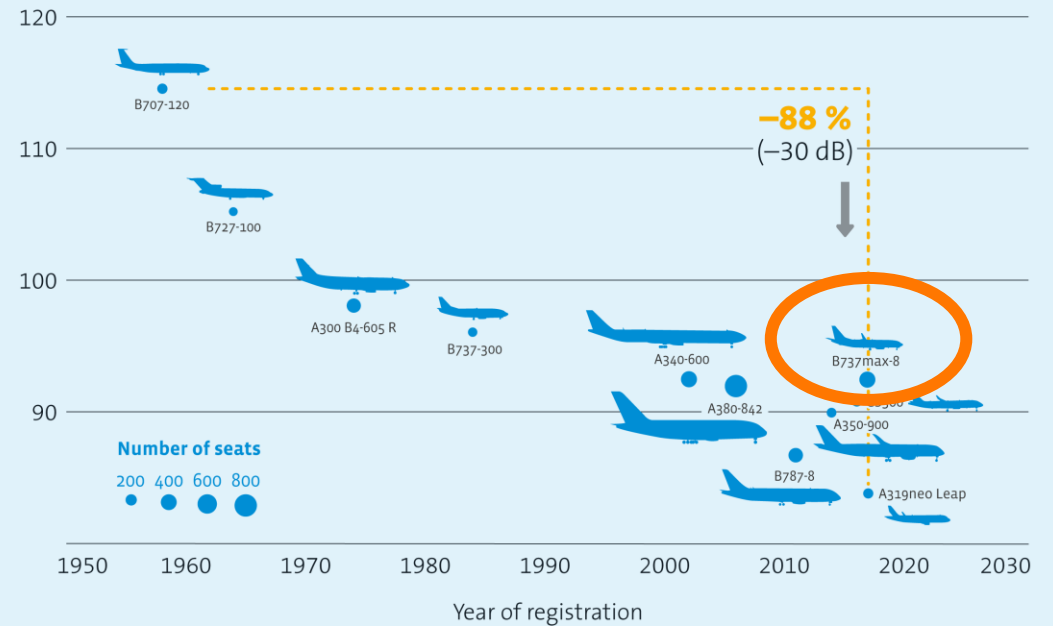
Impact sur le bruit → Diminution de 0,1 à 0,3 DB par an depuis 1960

DOWNWARD TREND IN THE NOISE CERTIFICATION OF AIRCRAFT



Development of aircraft noise emissions

Lateral noise level standardized to 500 kN EPNdB



B737-200 → B737-800 → B737 MAX / A340 → A330-900 NEO

* EPNdB: Effective perceived noise in decibels
Source: CFD Software E + F GmbH Berlin

SOWAER

Numéro vert : 0800/90 111

www.sowdaer.be



**Merci de votre
attention**

4. BSCA : reprise de l'activité aéroportuaire



Comité d'accompagnement Reprise de l'activité

22 JUIN 2022

1. Compagnies aériennes 2022
2. Été 2022 – Nouvelles destinations
3. Types d'avions
4. Vols/pax été 2022 vs 2019



1. Compagnies aériennes

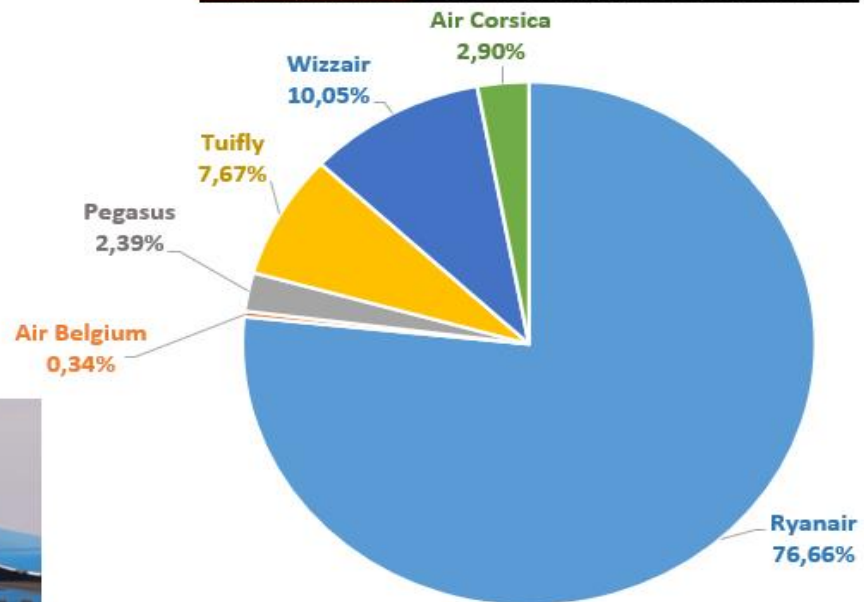
RYANAIR



TUIfly



Répartition des vols par compagnie



AIR CORSICA



2. Été 2022 – nouvelles destinations

- ✓ 15 avions basés RYR
- ✓ 3 avions basés Tuifly
- ✓ 82 vols/jour d'avril à octobre

Nouvelles destinations

Ryanair	Wizzair
Funchal Mahon Menorca Poznan-Lawica Rome Fiumicino Brive Santiago de Copostella Vitoria	/

3. Types d'avions

✓ Boeing 700/800/8200(Max)

- Ryanair
- Tuifly
- Pegasus
- Belavia
- Air Algérie



✓ Airbus A320/321

- Wizzair
- Pegasus
- Air Corsica



4. Vols/pas été 2022 vs 2019

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	totaux/moyennes
Réalisé 2019													
Nbre vols DEP 2019	1830	1568	1815	2235	2247	2247	2371	2352	2183	2166	1770	1877	24.661
LF 2019	144	165	165	175	167	172	182	164	162	166	159	172	166
Pax départs 2019	264.207	258.821	298.946	390.180	375.211	386.507	430.760	384.682	353.967	359.529	281.082	322.083	4.105.975
Planning vols 2022													
Nbre vols 2022	1311	1517	1995	2235	2483	2484	2695	2690	2579	2641	1897	2093	26.621
LF 2022	110	150	141	163	159	160	165	165	150	150	135	150	152
Pax départs 2022	144.255	226.939	281.861	364.564	394.866	397.440	444.675	443.850	386.850	396.222	256.130	313.953	4.051.606
Pax arrivées + départs	330.356	437.789	570.054	707.667	789.779	794.880	889.350	887.700	773.700	792.445	512.260	627.906	8.113.886
% vols TOT 2022 vs 2019	71,64%	96,75%	109,92%	100,00%	110,50%	110,55%	113,67%	114,37%	118,14%	121,95%	107,19%	111,51%	107,95%
Pax départs 2022 vs 2019	54,60%	87,68%	94,28%	93,43%	105,24%	102,83%	103,23%	115,38%	109,29%	110,21%	91,12%	97,48%	97,06%

Brussels South Charleroi Airport

Rue des Frères Wright, 8
6041 Charleroi
Belgium

www.brussels-charleroi-airport.com

5. Démantèlement et recyclage des avions : état d'avancement du dossier



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

**PRW = PLAN DE RELANCE
POUR LA WALLONIE**



Le PRW, c'est quoi?



Le PRW est un plan constitué de 3 éléments :

1. Les mesures issues de Get up Wallonia ;
 2. Les mesures issues du Plan wallon de transition, prévues dans la Déclaration de Politique Régionale ;
 3. Les mesures issues de la Facilité pour la Reprise et la Résilience initiée par l'Union européenne.
-

Le PRW, c'est quoi?

- Budget : 7.571.381.000 €
- Nombre total de projets : 318



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

VOLET ECONOMIE CIRCULAIRE



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

3 Volets

- Environnement
- Formation
- Digitalisation process industriels



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

BUDGET

- Infrastructures : 17 M° € (dont hangar 2 avions)
- Formation : 7,9 M°
- Digital : 4 M° €



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

Milestone désignation industriel : Q2 2022

Fin = 2026



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

Gouvernance

1. Décision GW juillet 2021

2. AGW MD novembre 2021

➤ Acquisition du terrain

➤ Appel à projet

Première subvention de 10 M° € (4 M° en 2021 et solde 2022)

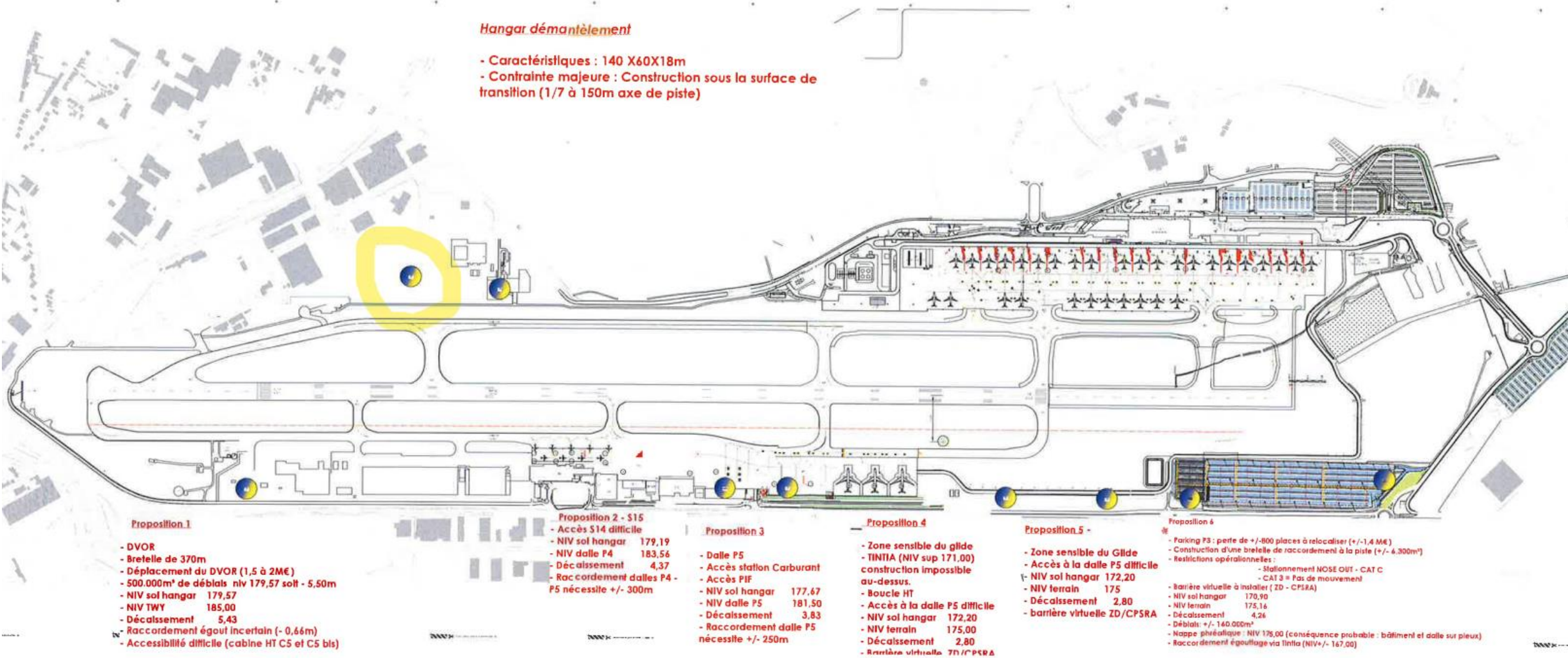


Localisation

Plusieurs positions analysées par le Service Technique

Hangar démantèlement

- Caractéristiques : 140 X60X18m
- Contrainte majeure : Construction sous la surface de transition (1/7 à 150m axe de piste)



Proposition 1

- DVOR
- Bretelle de 370m
- Déplacement du DVOR (1,5 à 2ME)
- 500.000m³ de déblats niv 179,57 soit - 5,50m
- NIV sol hangar 179,57
- NIV TWY 185,00
- Décaissement 5,43
- Raccordement égout incertain (- 0,46m)
- Accessibilité difficile (cabine HT C5 et C5 bis)

Proposition 2 - S15

- Accès S14 difficile
- NIV sol hangar 179,19
- NIV dalle P4 183,56
- Décaissement 4,37
- Raccordement dalles P4 - P5 nécessite +/- 300m

Proposition 3

- Dalle P5
- Accès station Carburant
- Accès PIF
- NIV sol hangar 177,67
- NIV dalle P5 181,50
- Décaissement 3,83
- Raccordement dalle P5 nécessite +/- 250m

Proposition 4

- Zone sensible du glide
- TINTIA (NIV sup 171,00) construction impossible au-dessus.
- Boucle HT
- Accès à la dalle P5 difficile
- NIV sol hangar 172,20
- NIV terrain 175,00
- Décaissement 2,80
- Barrière virtuelle ZD/CPRA

Proposition 5 -

- Zone sensible du Glide
- Accès à la dalle P5 difficile
- NIV sol hangar 172,20
- NIV terrain 175
- Décaissement 2,80
- barrière virtuelle ZD/CPRA

Proposition 6

- Parking P3 : perte de +/- 800 places à relocaliser (+/- -1,4 M€)
- Construction d'une bretelle de raccordement à la piste (+/- 4.300m²)
- Restrictions opérationnelles :
 - Stationnement NOSE OUT - CAT C
 - CAT 3 = Pas de mouvement
- Barrière virtuelle à installer (ZD - CPRA)
- NIV sol hangar 170,90
- NIV terrain 175,16
- Décaissement 4,26
- Déblats +/- 140.000m³
- Nappe phréatique : NIV 176,00 (conséquence probable : bâtiment et dalle sur pieux)
- Raccordement égouttage via Tintia (NIV +/- 167,00)



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

- Bretelle d'accès
- Panneaux photovoltaïques et parking Sonaca



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

- Accord Sonaca décembre 2021
- Appel à projet européen (concession) lancé le 10 janvier 2022



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

Critères de sélection :

- Capacité à exercer l'activité de démantèlement et de recyclage d'avions
- Filière amont : sourcing aéronefs
- Filière aval : recyclage



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions

Concurrents :

- Ex tarmac aérospatial filiale Airbus, Safran, Suez (Tarbes)
- Espagne Teruel
- Châteauroux (Veolia)



Projet de hangar de démantèlement et de recyclage d'avions





Merci de votre attention

Nicolas THISQUEN – Président du Comité de direction

6. Divers

