

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi du 14 novembre 2025

Présents :

- Monsieur **DEFRISE Frédéric**, Président du Comité - représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **AYDIN Birol**, représentant effectif de la Commune de Chapelle-Lez-Herlaimont
- Monsieur **DEVIN Laurent**, représentant effectif de la Ville de Binche
- Monsieur **GALLUZZO Gianni**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Evêque
- Madame **MATHELART Anne**, représentante suppléante de la Commune Les Bons Villers
- Monsieur **PATRIS Philippe**, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- Monsieur **POLAIN Hadrien**, représentant effectif de la Commune d'Anderlues
- Madame **TESSIER Julie**, représentante effective de la Commune de Sombrefe
- Monsieur **LEMERCINIER Denis**, représentant effectif de la Ministre Cécile NEVEN
- Monsieur **THISQUEN Nicolas**, représentant effectif de la SOWAER
- Madame **LACOUR Séverine**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi

Excusés :

- Madame **RENAUX Sophie**, représentante effective de la Commune de Courcelles
- Monsieur **FRANSENS Hervé**, représentant effectif de BSCA

Invités à la réunion :

- Monsieur **BLAMPAIN Gilles** Flight Procedures Design Officer, SKEYES
- Monsieur **GALLEZ Bertrand**, Manager Performance & Sustainable Aviation, SKEYES
- Monsieur **LIBIOULLE Pierre**, Regional Supervisor, SKEYES
- Monsieur **SEGAERT Christophe**, CEO de BSCA
- Monsieur **EVWARD Quentin**, Sustainability Manager BSCA
- Monsieur **de VILLENFAGNE Thibaut**, Directeur général SOWAER
- Madame **MAGNO Gisèle**, Directrice environnement SOWAER
- Monsieur **BONMARIAGE Pierre**, Conseiller environnement SOWAER

Début de la réunion : 14h10

La réunion a lieu en présentiel.

Avant d'aborder l'ordre du jour de la présente réunion, Monsieur Christophe SEGAERT, nouveau CEO de BSCA, a souhaité se présenter auprès des membres du Comité d'accompagnement. Monsieur SEGAERT a également souligné l'importance de ce Comité pour la communication entre les acteurs de l'aéroport et les représentants des pouvoirs locaux. Il souhaiterait également pouvoir rencontrer chaque commune de manière individuelle.

Le Président du Comité annonce également que Monsieur Hadrien POLAIN remplace à présent Monsieur Thomas DE RUBEIS en tant que représentant effectif de la Commune d'Anderlues. Le Comité prend acte.

1. Les procédures de vols

Monsieur le Président du Comité donne la parole à Messieurs Gilles BLAMPAIN et Bertrand GALLEZ, représentants de SKEYES (entreprise publique en charge de la sécurité aérienne), afin de présenter d'une part leur mission et d'autre part les procédures de vols en application sur l'aéroport de Charleroi.

La présentation est annexée au présent procès-verbal.

- **Les procédures d'approche**

- En RWY 06 (dite sens inversé soit de l'ouest (Anderlues) vers l'est de la piste (Boignée)) est une approche RNP (càd via signaux satellites) imposée par l'Europe. Cela apporte une plus grande précision en matière de navigation aérienne et permet de favoriser les CDO (Continuous Descent Operation : avion en descente continue avec poussée des moteurs réduite) ;
- En RWY 24 (dite sens habituel soit de l'est vers l'ouest de la piste. Approche soit RNP, soit ILS (Instrument Landing System : permet des approches de précision jusqu'au seuil de la piste, même par mauvaise visibilité, grâce à une ou deux balises au sol)).

De manière générale, la boucle présente sur les schémas correspond au circuit d'attente qui est utilisé en cas de trafic dense ou de problème lors d'un atterrissage (par exemple : trop de trafic). Il y a alors une remise de gaz pour permettre à l'avion de rejoindre cette zone d'attente et/ou de reprendre sa procédure d'atterrissage.

- **Les procédures de départ (procédures plus étendues car les aéronefs doivent rejoindre des points d'entrée dans les couloirs aériens) :**
 - En RWY 06 (sens inversé) : un seul flux principal, décalé par rapport à l'axe de la piste, qui se sépare ensuite. Sur le schéma, on peut observer ce décalage afin de ne pas aller tout droit et d'éviter de survoler le centre de Fleurus plus densément peuplé.
 - En RWY 24 (sens habituel) : les aéronefs vont tout droit jusqu'à +/- 15 km et tournent soit vers la droite ou vers la gauche, en fonction de leur destination et du trafic aérien.

Monsieur le Président donne ensuite la parole à Monsieur Pierre BONMARIAGE (SOWAER), qui présente à son tour les procédures de vol en vigueur à l'aéroport de Charleroi, en mettant en évidence les zones survolées et l'impact au sol des trajectoires de vol (présentation en annexe).

Monsieur Pierre BONMARIAGE apporte plusieurs éléments complémentaires :

- Les vols en sens inversé représentent en moyenne 20% du nombre de mouvements totaux sur base annuelle ;
- La révision des zones des PEB tient compte du pourcentage de vols en sens inversé ;
- Environ 98 % des avions respectent les procédures en vigueur. Seuls 2% de trajectoires inhabituelles (généralement pour des raisons de sécurité) sont enregistrés par an. La SOWAER vérifie chaque jour les trajectoires et tout écart par rapport aux standards est investigué et systématiquement transmis à SKEYES afin d'en connaître les justifications.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) souhaite savoir si durant les atterrissages en sens inversé, une remise des gaz est effectuée lors d'un virage ?

Non, l'avion effectue un virage mais est généralement bien en descente continue et il n'y a donc pas de remise des gaz. Les approches de type CDO sont majoritaires pour les arrivées.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) indique que, depuis trois ans, ses citoyens constatent une forte augmentation des nuisances sonores, tant lors des décollages que des atterrissages, ainsi qu'une remise des gaz au moment du virage effectué lors des atterrissages en sens inversé. Il s'interroge sur une éventuelle modification des trajectoires pouvant expliquer cette perception absolue.

Les représentants de SKEYES confirment qu'aucune modification des procédures de vol n'a été apportée depuis au moins seize ans.

Ils précisent que, lors des réunions du CEM (Collaborative Environmental Management – dispositif déployé à l'initiative de BSCA selon les guidelines données par EUROCONTROL et réunissant les acteurs aéroportuaires : BSCA, SOWAER, SKEYES, les principaux opérateurs de Charleroi et EUROCONTROL se réunissant chaque trimestre), ce type de situation peut être analysé et des pistes d'amélioration peuvent être envisagées lorsque cela est possible.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) confirme que les décollages en sens inversé sont clairement perçus au niveau du village d'Heppignies, alors que la trajectoire pourrait, selon lui, être plus rectiligne en direction de Saint-Amand. Il souhaite également savoir si la balise a été déplacée.

Monsieur Nicolas THISQUEN (SOWAER) demande quelle serait la procédure à suivre si une modification de trajectoire devait être envisagée.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) interroge par ailleurs sur la manière dont les trajectoires sont déterminées : le sont-elles en fonction de la piste ou bien une instance en décide-t-elle le tracé ?

Les représentants de SKEYES confirment à nouveau qu'aucune modification des procédures de vol n'a été apportée depuis au moins seize ans. Il serait a priori techniquement possible de faire décoller les appareils en sens inversé, en les gardant dans l'axe de piste, ce qui permettrait de les éloigner d'Heppignies mais les rapprocheraient du centre de Fleurus, où les appareils passent habituellement lors des atterrissages en sens normal.

Le codage de la procédure actuelle est un 'overlay' identique à la procédure historique 'conventionnelle' qui demandait aux pilotes de s'aligner sur une certaine direction (radiale) émise par la balise au sol de Charleroi.

Les procédures actuelles n'utilisent plus les balises au sol, mais les signaux satellites. Ces procédures sont codées afin de voler de position géographique en position géographique (waypoint - point de route). Ce codage définit également la façon dont les aéronefs vont rejoindre le 'waypoint'.

Dans le cas présent, pour rester à l'identique de la situation historique, il est instruit de suivre un cap (052.2°) pour rejoindre le waypoint CI105.

Toute demande de modification des procédures de vol doit être initiée par le Cabinet de la Ministre, et adressée à la Direction Générale du Trafic Aérien. Cette demande sera ensuite analysée sous différents aspects dont notamment la sécurité aérienne.

En cas de modification de ladite procédure, il faut compter un délai minimum de 7 mois, dépendamment des approbations nécessaires.

De plus, si la modification de procédure devait s'avérer inadéquate, le même laps de temps sera nécessaire afin de corriger la procédure.

Enfin, il est impossible de prédire le futur comportement des aéronefs à quelques centaines de mètres près, encore moins dans cette phase de la procédure de décollage, et il n'est dès lors pas possible d'anticiper l'obtention de l'impact positif désiré.

Ils expliquent également que les trajectoires de décollage et d'atterrissage dépendent notamment du sens du vent. Ainsi, lorsque les vents présentent une composante plus importante provenant du Nord-Est, le sens de la piste change (utilisation de la RWY 06). À cela s'ajoutent des contraintes techniques et sécuritaires, ainsi que, dans certains cas, des décisions politiques.

Les représentants de SKEYES précisent enfin que les avions ne suivent pas une trajectoire «sur rails» : le système de navigation calcule la route à suivre et de légères variations peuvent apparaître d'un appareil à l'autre.

Dans le cas de la procédure de décollage en sens inverse, décalé par rapport à l'axe de piste, un écart latéral de 200 à 300 mètres après un léger virage, ne peut être considéré comme une déviation.

De même, l'altitude d'un avion en un point donné peut varier en fonction de plusieurs facteurs, tels que le type d'appareil ou son poids.

Madame Julie TESSIER (Commune de Sombreffe) souhaite connaître la largeur d'un couloir aérien et à partir de quel seuil une déviation de trajectoire peut être constatée.

Il est expliqué que la largeur d'un couloir aérien peut atteindre 1 mille nautique, soit 1 852 mètres. Au-delà de cette limite, il est considéré qu'il s'agit d'une déviation de trajectoire. Toutefois, en pratique, la largeur d'un couloir est généralement comprise entre 200 et 300 mètres.

Concernant les décollages dans le sens habituel, Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) souhaite connaître l'altitude des avions lorsqu'ils amorcent le virage situé à 15 km de l'aéroport.

Il est répondu qu'il n'est pas possible de fournir une valeur précise, celle-ci variant d'un avion à l'autre. Toutefois, cette information peut être consultée via les logiciels AEROVISION (site de la SOWAER) ou Flightradar24.

Monsieur Gianni GALLUZZO (Ville de Fontaine-l'Évêque) demande si les procédures seraient modifiées dans l'hypothèse où des gros porteurs arriveraient à l'aéroport de Charleroi. Les représentants de SKEYES répondent par la négative : les procédures actuelles resteraient strictement inchangées car elles sont prévues pour tous les types d'appareils.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) souhaite savoir si, compte tenu de l'augmentation actuelle et future du nombre de vols, l'espace aérien réduit constitue un problème, en particulier pour les phases de décollage et d'atterrissage à l'aéroport de Charleroi.

Il est expliqué que la saturation de l'espace aérien est une réalité, mais qu'elle ne concerne pas uniquement la Belgique. La priorité demeure la sécurité aérienne, et toute adaptation de l'espace aérien est réalisée en partie pour des raisons de sécurité. La capacité de cet espace dépend de nombreux facteurs, tels que le flux d'avions étrangers traversant le territoire belge ou encore les conditions météorologiques.

Concernant les décollages et atterrissages à l'aéroport de Charleroi, il n'est plus question d'espace aérien au sens strict, mais plutôt de procédures et de la limitation du nombre de mouvements en fonction des zones du PDLT.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) relève que la guerre en Ukraine serait l'une des causes de l'augmentation des retours tardifs. Il s'interroge sur la pertinence de cette explication aujourd'hui et estime que, depuis trois ans, des solutions ont probablement été trouvées.

Les représentants de SKEYES confirment que ce conflit a effectivement un impact à l'échelle européenne, l'espace aérien au-dessus de l'Ukraine étant toujours fermé. Les avions doivent donc être déviés, ce qui entraîne une surcharge de capacité dans l'espace aérien des pays voisins, répercute chez nous par effet domino, et peut générer des retards. Ils précisent que, bien que la situation se soit améliorée depuis trois ans, certains problèmes subsistent.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) demande si la perception d'un bruit accru pourrait s'expliquer par l'application des CDO.

Monsieur Pierre BONMARIAGE (SOWAER) précise que les CDO contribuent au contraire à une amélioration du niveau sonore, puisque la poussée des moteurs est réduite. Il rappelle également que les CDO ne concernent que les phases d'atterrissage.

Les procédures n'ayant pas été modifiées, il serait utile d'identifier précisément les vols posant problème (vols ciblés) afin de permettre une analyse détaillée de la situation et, le cas échéant, d'envisager des pistes d'amélioration. Il est toutefois signalé que l'augmentation du nombre de mouvements observée depuis plusieurs années peut en partie expliquer la perception actuelle du bruit.

Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) explique avoir reçu la SOWAER au sein de son administration et que, lors de cette rencontre, il était possible de visualiser simultanément les avions sur AEROVISION et de les entendre passer. Il souligne que les valeurs affichées par les sonomètres fixes ne correspondent pas au ressenti réel lors du passage des avions.

Monsieur Hadrien POLAIN estime que les chiffres présentés sont des valeurs fixées de manière arbitraire par le politique et que la perception du bruit diffère nettement des données mesurées.

Il considère également qu'il revient à la SOWAER d'identifier la trentaine de vols posant problème à certaines périodes spécifiques de la journée.

Si cette identification ne devait pas être possible, il estime qu'une révision des procédures de vol devrait être envisagée afin de mieux répartir les nuisances sonores ainsi que les retombées de kérosène. Il ajoute que l'aéroport a, selon lui, été autorisé à se développer de manière excessive.

Monsieur Pierre BONMARIAGE (SOWAER) explique que ces vols ne sont pas nécessairement faciles à identifier, car, à ce jour, il n'est constaté ni trente trajectoires inhabituelles, ni trente dépassements sonores par jour. Il rappelle qu'il serait utile d'identifier précisément les vols posant problème (vols ciblés).

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) précise que les vols évoqués concernent les départs matinaux ainsi que les vols du soir. Il rappelle que cette situation avait déjà été signalée dans le cadre de l'étude d'incidences, mais que le Gouvernement wallon n'en a pas tenu compte.

Monsieur Nicolas THISQUEN (SOWAER) remercie d'abord les représentants de SKEYES pour la qualité de leur présentation. Il souligne ensuite l'importance des données chiffrées, qui doivent être prises en considération. Il rappelle également que le Comité n'a pas vocation à remettre en cause les procédures actuellement en vigueur.

Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) souligne lui aussi la qualité de l'exposé.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) indique toutefois que les chiffres ne peuvent pas primer sur le bien-être des riverains.

2. Permis unique de l'aéroport de Charleroi: mise en application des conditions et recommandations

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) afin de faire le point sur le suivi des 281 conditions spécifiques du Permis unique et 117 recommandations de l'Etude d'Incidence (présentation jointe en annexe).

Il est précisé qu'au niveau de la problématique du rejet des eaux, une étude de faisabilité sera prochainement réalisée. A cet effet, un marché a été lancé le 12 novembre 2025 en vue de désigner la société qui aura la charge de cette étude. L'attribution du marché est prévue début décembre. L'établissement du rapport devrait quant à lui prendre 6 à 8 semaines.

En ce qui concerne ce volet, un Comité « rejet des eaux » existe déjà depuis 2021. Pour ce qui est du volet qualité de l'air, un Comité doit être mis en place au plus tard après la fin de la première campagne de mesures mobiles devant être réalisée pour l'hiver 2026. Celui-ci sera composé de BSCA, de la SOWAER, de l'ISSEp, de l'AWAC, d'un représentant du DPA, d'un représentant du DPC et d'un représentant du Comité d'accompagnement.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) demande si d'autres options sont envisagées concernant le rejet des eaux dans le Tintia et s'il serait possible d'envisager un raccordement au réseau d'égouttage d'Heppignies.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) indique que cette alternative a déjà été étudiée. Il précise que l'analyse a conclu à une impossibilité technique, le village d'Heppignies étant situé à une altitude supérieure à celle de l'aéroport, ce qui crée une pente inversée.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) rappelle que, lors de l'enquête publique, plusieurs communes ont défendu une réduction des heures d'ouverture de l'aéroport (d'une demi-heure le matin et d'une demi-heure le soir), proposition qui n'a finalement pas été retenue par le Gouvernement wallon.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) précise que le modèle opérationnel actuel repose sur un rythme de quatre rotations quotidiennes par avion. Selon lui, retarder les départs de 6h30 aurait inévitablement un impact sur les horaires de retour et ne permettrait donc pas de résoudre la problématique des retours tardifs.

Il ajoute que l'impact d'une réduction des heures d'ouverture, notamment une déprogrammation des retours entre 22h45 et 23h00, a été évalué et que les résultats obtenus ne correspondent pas aux attentes initiales.

Voici l'analyse de cette déprogrammation (informations transmises par BSCA après réunion) :

« Pour évaluer l'impact réel d'une déprogrammation des retours programmés entre 22h45 et 22h59, nous avons analysé tous les mouvements planifiés en 2024 dans trois sous-créneaux horaires. L'objectif était de vérifier si avancer leur heure de planification avait réellement le potentiel d'éviter les arrivées tardives, après 23h.

Voici la synthèse des résultats :

Créneau horaire	Vols programmés	Vols arrivés après 23h00	>15 min de retard	>30 min de retard	>45 min de retard	>1h de retard
22:45 – 22:49	422	240	62	56	35	87
22:50 – 22:54	537	257	74	46	17	88
22:55 – 22:59	947	584	151	110	70	150

Ce qu'il ressort de ces analyses sont que :

1. *Même en avançant la planification des retours du créneau initialement de 22h45–23h à avant 22h45, la majorité de ces vols arriverait quand même après 23h.*

Dans chaque sous-créneau, une part importante des retours programmés arrive avec plus de 15 minutes de retard sur l'horaire planifié. En d'autres termes, le retard observé dépasse fréquemment les 15 minutes de "marge" que l'on gagnerait grâce à la déprogrammation.

Ainsi, un retour prévu à 22h59 et déplacé à 22h44 continuerait d'arriver après 23h s'il présente un retard supérieur à 15 minutes – ce qui apparaît comme assez courant dans les données.

2. *Le problème ne se situe donc pas dans l'horaire de programmation, mais dans les retards accumulés en route.*

Ces retards sont liés à des aléas techniques ou opérationnels tout au long du/des trajet(s), mais pas nécessairement à l'heure à laquelle le retour est prévu à Charleroi.

3. *La déprogrammation n'aurait qu'un effet marginal.*

Sur près de 1 900 mouvements planifiés analysés dans ces trois sous-créneaux :

- *La déprogrammation ne permettrait d'éviter qu'une centaine d'arrivées après 23h.*
- *1456 des 1589 retours tardifs recensés en 2024 resteraient avec des arrivées après 23h00 malgré le décalage de programmation.*

En dehors de ces analyses, il est toujours utile de rappeler que la grande majorité des retours tardifs se font entre 23h00 et 00h00 (autour des 75% en 2022, 2023 et 2024 et environ 83% pour les 10 premiers mois de 2025).

Dès lors, déprogrammer le créneau 22h45–23h ne permet pas de résoudre la problématique des retours tardifs (après 23h). Les retards observés dépassent trop souvent le quart d'heure de marge que l'on gagnerait en déplaçant ces mouvements, ce qui laisse toujours plus de 1 400 arrivées tardives à situation inchangée par rapport à 2024 qui tend par ailleurs à s'améliorer progressivement au regard du nombre de retours tardifs par mois et par année présenté ci-dessous.

Année	Nombre de retours tardifs											
	janv.	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
2022	41	53	76	212	256	277	284	252	260	206	79	139
2023	106	77	135	170	138	163	184	178	130	140	86	87
2024	91	52	49	119	120	182	234	229	172	162	66	113
2025	99	59	43	83	144	140	192	136	135	129		

Monsieur le Président précise également que les horaires d'ouverture de l'aéroport sont fixés par un décret. Le Gouvernement wallon ne pouvait donc pas modifier ceux-ci via le permis unique.

3. Les retours tardifs

Monsieur Quentin EVRARD poursuit son exposé en faisant le point sur les retours tardifs (après 23h00).

Il souligne d'abord que le gestionnaire de l'aéroport n'a aucun intérêt à enregistrer de tels retours, ceux-ci entraînant notamment des coûts opérationnels supplémentaires (présence du personnel, etc.).

Il indique que BSCA travaille activement avec les compagnies aériennes afin de les sensibiliser et de favoriser des retours dans les heures d'ouverture.

Il précise également que le nombre de retours tardifs est en diminution.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) souhaite savoir s'il y a une corrélation entre le nombre de passagers (fréquentation de l'aéroport) durant la période estivale et le nombre de retours tardifs ?

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) répond par la négative en expliquant que, par exemple, durant la période hivernale, une partie des retours tardifs ont été induits par des opérations de dégivrage des avions.

D'autre part, il ne saurait y avoir de corrélation entre la fréquentation de l'aéroport et les retours tardifs dans le sens où le nombre d'avions basés est quasi semblable chaque mois (moyenne de 18 en 2025).

Toutefois, BSCA est attentif à cette problématique, travaille avec les compagnies et fait en sorte que la diminution constatée perdure.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) mentionne le fait que certains avions atterrissent parfois à 2h30. Quelle en est l'explication ?

Monsieur Quentin EVRARD explique que ce sont les services du SPW (Direction de l'autorité opérationnelle des aéroports) qui autorisent ou non l'atterrissement après 23h00. Ce retard doit être justifié et non imputable à la compagnie aérienne. Cette justification est basée sur les codes IATA annexés au décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Monsieur Denis LEMERCINIER (cabinet de la Ministre Cécile NEVEN) informe le Comité que le Gouvernement wallon, en date du 6 novembre 2025, a justement adopté une modification de ces codes IATA (circulaire interprétative de certaines notions reprises à l'article 1^{er} bis du Décret du 23 juin 1994 – MB du 25/11/25 en annexe). Certains de ces codes, pour être recevables, devront être accompagnés d'une motivation circonstanciée, reprenant des justifications précises, pertinentes et suffisamment étayées pour démontrer que la situation est effectivement non imputable à la compagnie.

Monsieur le Président demande à quel moment la demande d'autorisation d'atterrir après 23h00 doit être introduite.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) précise que, sauf erreur, le pilote introduit cette demande depuis l'aéroport de départ.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) souhaite savoir ce qui permet de penser que ces modifications réglementaires auront réellement un impact sur les retours tardifs.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) annonce que l'aéroport de Charleroi sera dorénavant un aéroport « coordonné » c'est-à-dire qui utilise un système formel de gestion des créneaux horaires pour réguler le trafic et éviter la saturation des infrastructures. A cet effet, un coordonnateur indépendant analysera les demandes des compagnies et attribuera les créneaux.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) souhaite savoir pourquoi l'aéroport de Charleroi n'est pas considéré comme un grand aéroport au sens de la Directive européenne 2002/49/CE ?

Monsieur Denis LEMERCINIER (cabinet de la Ministre Cécile NEVEN) confirme que l'aéroport de Charleroi est considéré comme tel par arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2025. A cet effet, une cartographie acoustique doit être établie pour le 30 juin 2027. (<https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2025/07/17/2025006110/justel>)

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) souhaite savoir quelles sont les raisons de ce report à 2027 ?

Monsieur Denis LEMERCINIER (cabinet de la Ministre Cécile NEVEN) explique que ce délai est principalement dû à des divergences d'interprétation concernant les données à utiliser pour quantifier le nombre de mouvements (par ex, prise en compte ou non des vols d'entraînement). Des précisions ont donc été demandées à l'Europe, mais aucune réponse n'a été reçue. Jusqu'il y a peu, le nombre de mouvements enregistrés à l'aéroport de Charleroi était proche de la limite, ce qui renforçait l'importance de ces clarifications. Toutefois, cette question ne se pose plus désormais, l'aéroport ayant atteint le seuil de 50.000 mouvements par an requis pour être qualifié de « grand aéroport ».

Madame Julie TESSIER (Commune de Sombreffe) souhaite connaître le calendrier des prochaines modifications à apporter au décret du 23 juin 1994 concernant la réduction des nuisances sonores aux heures les plus sensibles ainsi que le plafonnement global du quota de bruit.

Monsieur Denis LEMERCINIER (cabinet de la Ministre Cécile NEVEN) précise que le projet de modification du décret a été adopté en première lecture par le Gouvernement wallon et devrait passer en deuxième lecture avant la fin de cette année.

Madame Julie TESSIER (Commune de Sombreffe) réitère sa demande que les membres du Comité puissent disposer des différentes présentations avant la tenue du Comité.

Monsieur le Président répond que, dans la mesure du possible, celles-ci pourront être envoyées avant la réunion.

4. Approbation du règlement d'ordre intérieur (ROI)

Le projet de ROI tenant compte des remarques émises par Madame Julie TESSIER (Commune de Sombreffe) a été transmis aux membres du Comité en date du 23 octobre 2025 à l'ensemble des membres du Comité. Ce dernier projet de ROI ne faisant l'objet d'aucune nouvelle remarque, il est donc approuvé à la majorité.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) signale que les remarques transmises par Madame Julie TESSIER reprend l'ensemble des remarques émises par les représentants effectifs des Villes et Communes.

5. 6^{ème} révision des PEB et campagne de mesures sonores en cours

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE (SOWAER) afin de présenter au Comité la 6^{ème} révision des zones du PEB de l'aéroport de Charleroi (présentation jointe en annexe).

Un rappel du contexte est tout d'abord fait : la 6^{ème} révision PEB est fondée sur les données relatives à l'exploitation réelle de l'aéroport en 2021 et sur les hypothèses d'exploitation à 10 ans. L'ensemble de ces données sont ensuite intégrées par le SPW dans le logiciel de cartographie Impact. Les courbes du PEB anticipent donc une enveloppe de bruit futur.

Sur Charleroi, une seule habitation est concernée par cette 6^{ème} révision du PEB. Cela s'explique notamment par le fait que les projections à 10 ans intègre le fait que le seuil de la piste allongée est davantage utilisé. Il y a donc un impact sur les zones les plus proches latéralement, lesquelles sont principalement situées à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire et au niveau des parkings.

Les nouvelles courbes de bruit sont également disponibles sur le Géoportal de la Wallonie permettant aux riverains et/ou aux services d'urbanisme de visualiser la situation d'un bien.

De plus, conformément à la réglementation en vigueur (AGW du 27/02/2003), la SOWAER procédera prochainement à un relevé de mesures des niveaux sonores autour des zones du PEB et ce, afin de confronter la théorie (cartographie) à la réalité.

Les résultats de cette campagne de mesures sonores permettront d'identifier d'éventuels quartiers où le niveau sonore est proche d'une zone du PEB supérieure à celle de l'immeuble. Dans ces quartiers, toute demande de mesure individuelle sera gratuite pour les riverains propriétaires d'un immeuble d'habitation, sous certaines conditions.

Si la mesure individuelle démontre que l'habitation est soumise à des niveaux sonores plus élevés que prévu et équivalents à une zone supérieure du PEB, le riverain pourra bénéficier des mesures d'accompagnement correspondantes.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite savoir quelle habitation est concernée par cette 6^{ème} révision.

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE (SOWAER) précise qu'il s'agit du n°71 de la rue René Delhaize à Ransart. Cette habitation se situe plus en retrait du front de rue, ce qui explique son intégration en zone C'.

Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) demande s'il serait possible d'obtenir un support explicatif sur le principe d'égalité, afin que les communes puissent le diffuser et informer chaque citoyen de cette possibilité.

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE (SOWAER) répond positivement. Il rappelle que la SOWAER est également là pour accompagner les communes dans leur communication envers les citoyens. Un document de vulgarisation sera transmis à l'ensemble des communes présentes au Comité.

Il ajoute que les résultats de la prochaine campagne de mesures sonores, attendus pour octobre 2026, seront présentés au Comité.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) signale que les riverains souhaitent l'organisation d'une réunion avec l'ensemble des acteurs aéroportuaires afin de pouvoir s'exprimer et poser leurs questions.

Monsieur le Président précise que le Comité n'a pas de réponse à apporter à cette demande, mais qu'elle sera consignée au procès-verbal.

6. Divers

6.1. Qualité de l'air ambiant autour des aéroports wallons : rapport ISSeP du premier semestre 2025

Monsieur Pierre BONMARIAGE (SOWAER) présente les résultats enregistrés par l'ISSeP au niveau de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi (présentation ci-annexée).

De manière générale, aucun apport en provenance des activités aéroportuaires ou des mouvements d'avions n'a pu être mis en évidence exceptés quelques apports pour le monoxyde d'azote.

Questions relatives à ce point :

Madame Julie TESSIER (Commune de Sombreffe) constate que l'étude relative aux UFP ne figure pas dans les documents présentés, alors que ces particules ultrafines peuvent avoir un impact très négatif sur la santé. Elle s'interroge sur la normalité de cette absence.

Monsieur Pierre BONMARIAGE (SOWAER) confirme qu'il s'agit effectivement d'une préoccupation importante pour les aéroports et précise que l'impact des UFP sera mesuré dans un avenir proche. Si cela n'est pas encore réalisé aujourd'hui, c'est parce que les UFP ne font actuellement l'objet d'aucune norme dans l'air ambiant au niveau européen. Cette absence de norme étant due, notamment, au manque d'études épidémiologiques et d'une surveillance constante des UFP dans les réseaux de mesure de la qualité de l'air (voir rapport ISSeP <https://www.wallonair.be/fr/publications/12-qualite-de-l-air-ambiant/252-liege-airport-rapport.html>).

Madame Julie TESSIER (Commune de Sombreffe) souligne par ailleurs que le permis unique de l'aéroport de Charleroi a été délivré sans que l'impact réel des UFP n'ait pu être correctement évalué.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) demande si les UFP proviennent principalement de l'aviation.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) explique que les UFP proviennent notamment des combustibles utilisés dans divers secteurs industriels (transport aérien, transport routier, chauffage domestique, etc.). Elles sont donc présentes partout. Il ajoute qu'il est toutefois essentiel d'en identifier la provenance afin de pouvoir agir efficacement.

Monsieur le Président souhaite savoir si des appareils de mesure des UFP seront installés autour de l'aéroport de Charleroi.

Monsieur Pierre BONMARIAGE (SOWAER) répond par l'affirmative.

6.2. Exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 19/09/2024

Monsieur Denis LEMERCINIER (Cabinet de la Ministre Cécile NEVEN) explique brièvement que cet arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles fait suite à un recours introduit par des riverains liégeois en 1999.

Cet arrêt condamnait notamment la Région wallonne à mettre en place un système effectif de contrôle et de sanction en cas de dépassements des seuils de bruit prévus par l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 §7.

A cet effet, la Région wallonne a fait le nécessaire tout d'abord au niveau de textes légaux en apportant des modifications suivantes :

- Sanction appliquée sur base du dépassement du seuil de bruit constaté sur 1 sonomètre au lieu de 2 ;
- Suppression de la procédure d'avertissement prévue dans le décret aéroport de 1994 (décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne) pour les dépassements de moins de 3 dB(A) ;
- Inscription dans les textes légaux d'une marge d'incertitude de 2 dB(A) (liée au matériel de mesure) ;
- Majoration du montant des amendes.

En outre, une injonction de la Cour porte notamment sur une adaptation du réseau de sonomètres fixes situé autour de l'aéroport de Liège et ce, afin de renforcer l'effectivité du système de contrôle et de sanction. La SOWAER et SPW MI ont donc été chargés d'y répondre. Dans ce cadre, 2 sonomètres fixes ont été relocalisés et 1 sonomètre supplémentaire a été installé autour de l'aéroport de Liège.

Cette même réflexion est également initiée pour le réseau de sonomètres fixes installé autour de l'aéroport de Charleroi.

6.3. Communiqué de presse à venir

Monsieur le Président informe les membres du Comité que, comme prévu dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 20/12/2018, article 6 § 4 « une information générale destinée à l'ensemble de la population concernée est effectuée une fois par an par le Comité d'accompagnement ». A cet effet, un projet de communiqué de presse leur sera prochainement transmis.

6.4. Demande de Monsieur PATRIS (Ville de Fleurus)

Monsieur Philippe PATRIS souhaiterait que les procès-verbaux des réunions mentionnent le nom des personnes qui posent les questions.

Monsieur le Président sollicite l'avis des membres du Comité afin de s'assurer que cette demande recueille l'accord de tous. Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) propose d'ajouter, entre parenthèses, la ville ou la commune représentée par chaque intervenant. L'ensemble des membres présents marque son accord sur ce principe.

Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) souhaite conclure la réunion en précisant que les raisons de la discorde entre l'aéroport et les Villes et Communes sont :

- L'aspect environnemental et la santé publique. Il s'agit d'une activité qui ne peut pas se décarboner aussi vite que d'autres secteurs.
- L'impact du bruit sur la santé mentale, ainsi que la question du syndrome NIMBY, sont évoqués. Il est rappelé que le développement de l'aéroport est intervenu bien après que certaines personnes s'étaient déjà installées dans le voisinage.

Monsieur Hadrien POLAIN insiste également sur l'urgence de trouver une solution par rapport au 30 vols quotidiens cités plus tôt dans la réunion en vue de préserver la santé des riverains.

Fin de la réunion : 17h15



LACOUR Séverine
Secrétaire



DEFRISE Frédéric
Président

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C — 2025/008744]

6 NOVEMBRE 2025. — Circulaire interprétative de certaines notions reprises à l'article 1^{er}bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

Article 1^{er}. La présente circulaire a pour objectifs de préciser les notions d'« avion basé », de « base annuelle », « de manière habituelle », de « retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef » et de « circonstances exceptionnelles » contenue au sein de l'article 1^{er} bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne ainsi que la méthode de comptabilisation du nombre d'avions basés par exploitant d'aéronef, incluse dans le calcul du quota count.

CHAPITRE 1^{er}. — *Les notions d'avion basé, de base annuelle, de manière habituelle et le calcul du quota count.*

Art. 2. L'article 1^{er}bis précise que la moyenne des points par jour par avion basé se calcule sur une base annuelle.

Ce même article 1^{er}bis définit la notion d'avion basé en disposant que par « avion basé », on entend « l'avion qui, de manière habituelle, est programmé pour atterrir à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud avant l'heure de fermeture de celui-ci et en repartir le lendemain ».

Cet article 1^{er}bis précise que les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages d'avions basés, après 23 heures, résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef.

Art. 3. § 1^{er}. Par les termes de « base annuelle », il faut entendre « une année débutant le 1^{er} janvier à 00 h 00 (heures locales) et se terminant le 31 décembre à 23 h 59 (heures locales) ».

§ 2. Par les termes de « manière habituelle », il faut entendre « conformément au planning journalier de vol ». La définition de l'avion basé fait ainsi référence à un document officiel et ne permet plus une interprétation libre.

§ 3. Afin de déterminer si un retard est imputable ou non à une compagnie aérienne, il y a lieu de se référer à la liste des codes IATA annexée à la présente. Cette liste exhaustive reprend les codes IATA des causes de retard non imputable à une compagnie.

Certains codes, pour être recevables par l'autorité compétente, sont accompagnés d'une motivation circonstanciée, reprenant des justifications précises, pertinentes et suffisamment établies, permettant à l'autorité d'apprécier objectivement la situation, et démontrant que la situation invoquée ne relève pas de la responsabilité de la compagnie aérienne.

Les codes concernés par l'alinéa précédent sont les suivants :

- 1) 11 Late Check-In/Acceptance After Deadline ;
- 2) 12 Late Check-In/Congestion At Check-In Area ;
- 3) 13 Check-In Error/Passenger & Baggage ;
- 4) 16 Commercial Publicity/Passengers Convenience/V.I.P. ;
- 5) 42 Scheduled Maintenance/Late Release ;
- 6) 46 Aircraft Change For Technical Reasons ;
- 7) 93 Aircraft Rotation ;
- 8) 99 Miscellaneous Not Covered By Any Other Code.

À défaut, le retard est réputé imputable à la compagnie aérienne.

L'utilisation du code 16 n'est admise que dans les cas où la justification fournie établit clairement un lien direct avec une problématique relevant de la sécurité aéronautique.

Art. 4. § 1^{er}. Par le terme d' « avion basé », il faut entendre un appareil, quelle que soit son immatriculation, employé pour effectuer le mouvement considéré.

La notion d'avion basé recouvre les avions « en réserve », à savoir des avions placés en attente sur le site aéroportuaire par les compagnies aériennes basées à Charleroi et destinés à couvrir les pannes techniques éventuelles des avions basés.

§ 2. Le nombre d'avions basés journaliers est défini sur base du planning des vols établi par B.S.C.A. et correspond au nombre d'aéronefs stationnés durant la nuit (jour J-1) qui ont décollé durant la journée (jour J) auquel il faut ajouter le nombre d'avions « en réserve » présents pendant la journée (jour J) à l'aéroport.

CHAPITRE 2. — *La notion de circonstances exceptionnelles*

Art. 5. § 1^{er}. La notion de « circonstances exceptionnelles », telle que mentionnée à l'article 1^{er}bis, § 3, al. 1^{er}, 4^o du décret du 23 juin 1994, dans le domaine de la sûreté et la sécurité aéroportuaire, concerne des situations imprévues, graves et urgentes et qui rendent inadéquats, à tout le moins partiellement et temporairement, l'application de certaines législations en vigueur, pour garantir la sécurité ou la sûreté.

La présente circulaire précise exclusivement l'interprétation des circonstances évoquées à l'article 1^{er}bis, § 3, al.1^{er}, 4^o du décret du 23 juin 1994.

§ 2. Les circonstances exceptionnelles ne peuvent justifier des décollages ou atterrissages, en dehors des heures d'exploitation permanentes de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, que dans la mesure où le retard constaté résulte directement de la survenance de telles circonstances, et pour autant que l'exploitant aérien concerné démontre avoir mis en œuvre l'ensemble des mesures nécessaires afin de permettre l'exécution du vol dans le respect des plages horaires réglementaires.

§ 3. La dérogation peut être octroyée par l'agent désigné, conformément à l'article 8 de la présente circulaire, et ne peut excéder la durée strictement nécessaire permettant le retour à une situation normale.

L'agent précité doit tenir compte, dans l'appréciation de l'octroi d'une dérogation liée à la survenance d'une circonstance exceptionnelle, d'une approche proportionnée entre l'exploitation aéroportuaire et la protection des riverains.

Art. 6. Dans le cadre du domaine de la sûreté aéroportuaire, qui consiste en la prévention de la survenance d'actes illicites contre des personnes et les infrastructures aéroportuaires, sont considérés comme circonstances exceptionnelles :

- a) La survenance d'une alerte à la bombe au sein d'un aéroport wallon ou de toutes autres infrastructures aéroportuaires desservis par les compagnies basées à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ;
- b) La survenance d'un attentat au sein d'un aéroport wallon ou de toutes infrastructures aéroportuaires desservis par les compagnies basées à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ;
- c) La survenance d'une cyberattaque à l'encontre d'un aéroport wallon ou de toutes autres infrastructures aéroportuaires desservis par les compagnies basées à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ;
- d) Toute décision nationale des autorités compétentes en matière de navigation aérienne.

Art. 7. Dans le cadre du domaine de la sécurité aéroportuaire, qui consiste en la prévention de la survenance d'un acte accidentel dans le cadre de l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, sont considérés comme des circonstances exceptionnelles :

- a) Des raisons météorologiques extrêmes ;
- b) La fermeture totale ou partielle d'une chaussée aéronautique en raison de l'existence de dégâts imprévisibles causés aux chaussées ou en raison de l'immobilisation d'un avion sur les chaussées ;
- c) La survenance d'un accident ayant porté atteinte à la sécurité aéroportuaire et qui a empêché l'exploitation en toute sécurité des infrastructures aéroportuaires ;
- d) La survenance d'une panne informatique majeure qui a touché les systèmes d'exploitation des aéroports ou de la navigation aérienne dont la survenance a empêché l'exploitation en toute sécurité des infrastructures aéroportuaires ;
- e) La fermeture totale ou partielle de l'espace aérien belge et/ou tout autre espace aérien survolé par les aéronefs basés par des compagnies à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud.

CHAPITRE 3. — Dispositions générales

Art. 8. § 1^{er}. L'agent statutaire ou contractuel, ou son représentant, désigné par l'article 89 de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2019 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie, est responsable de l'application de l'article 1^{erbis}, § 3 du décret du 23 juin et de la présente circulaire interprétative.

§ 2. L'agent statutaire ou contractuel, ou son représentant, désigné conformément au paragraphe 1^{er} est responsable de l'appréciation de la survenance des événements prévus au Chapitre I^{er} et au Chapitre II de la présente circulaire.

§ 3. La présente circulaire est de stricte interprétation.

Art. 9. La présente circulaire abroge et remplace la Circulaire interprétative du 14 mai 2014 abrogeant et remplaçant la Circulaire du 4 juin 2010 concernant la définition d'« avion basé » reprise à l'article 1^{erbis} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Art. 10. La présente circulaire est publiée au *Moniteur belge*.

Art. 11. La présente circulaire entre en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

Bruxelles, le 6 novembre 2025.

La Ministre des Aéroports,
C. NEVEN

Annexe à la circulaire interprétative du 6 novembre 2025 concernant la définition de certaines notions reprises à l'article 1^{erbis} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne et modifiant la Circulaire interprétative du 14 mai 2014 abrogeant et remplaçant la Circulaire du 4 juin 2010 concernant la définition d'« avion basé » reprise à l'article 1^{erbis} du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

RYR

AIRLINE INTERNAL CODES

19 PRM ASSISTANCE

Common (standard)

PASSENGERS AND BAGGAGE

- 11 LATE CHECK-IN/ACCEPTANCE AFTER DEADLINE
- 12 LATE CHECK-IN/CONGESTION AT CHECK-IN AREA
- 13 CHECK-IN ERROR/PASSENGER & BAGGAGE
- 15 BOARDING/DISCREPANCIES & PAGING/MISSING PAX
- 16 COMMERCIAL PUBLICITY/PASSENGERS CONVENIENCE/V.I.P.
- 18 BAGGAGE PROCESSING/SORTING/ETC, ...

CARGO & MAIL

- 21 DOCUMENTATION ERRORS/ETC
- 22 LATE POSITIONING
- 23 LATE ACCEPTANCE
- 24 INADEQUATE PACKING
- 26 LATE PREPARING IN WAREHOUSE
- MAIL ONLY 27 DOCUMENTATION/PACKING/ETC
- 28 LATE POSITIONING
- 29 LATE ACCEPTANCE

AIRCRAFT & RAMP HANDLING

- 31 AIRCRAFT DOCUMENTATION/LATE OR INACCURATE
- 32 LOADING OR UNLOADING
- 33 LOADING EQUIPMENT
- 34 SERVICING EQUIPMENT
- 35 AIRCRAFT CLEANING
- 36 FUELING OR DEFUELING/FUEL SUPPLIER
- 37 CATERING/LATE DELIVERY OR LOADING
- 38 ULD LACK OF SERVICEABILITY
- 39 TECHNICAL EQUIPMENT

TECHNICAL & AIRCRAFT EQUIPMENT

- 41 AIRCRAFT DEFECTS
- 42 SCHEDULED MAINTENANCE/LATE RELEASE
- 43 NON-SCHEDULED MAINTENANCE
- 44 SPARES & MAINTENANCE EQUIPMENT
- 45 AOG SPARES/TO BE CARRIED TO ANOTHER STATION
- 46 AIRCRAFT CHANGE FOR TECHNICAL REASONS
- 47 LACK OF STANDBY AIRCRAFT FOR TECHNICAL REASONS
- 48 SCHEDULED CABIN CONFIGURATION OR VERSION ADJUSTMENT

DAMAGE TO AIRCRAFT

- 51 DAMAGE DURING FLIGHT OPERATIONS
- 52 DAMAGE DURING GROUND OPERATIONS

EDP AUTOMATED EQUIPMENT FAILURE

- 55 DEPARTURE CONTROL
- 56 CARGO PREPARATION OR DOCUMENTATION
- 57 FLIGHT PLANS
- 58 OTHER AUTOMATED EQMT FAILURE

FLIGHT OPS/CREW

- 69 CAPTAIN'S REQUEST FOR SECURITY CHECKS

WEATHER

- 71 DEPARTURE STATION
- 72 DESTINATION STATION
- 73 ENROUTE OR ALTERNATE
- 75 DE-ICING OF AIRCRAFT
- 76 REMOVAL OF SNOW/ICE/WATER/SAND FROM RWY - TWY - APRON, ...
- 77 GROUND HANDLING IMPAIRED BY ADVERSE WEATHER

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT RESTRICTION

- 81 ATC ENROUTE/DEMAND OR CAPACITY
- 82 ATC STAFF/EQUIPMENT ENROUTE/INDUSTRIAL ACTION/EQUIPMENT FAILURE
- 83 RESTRICTION AT DESTINATION AIRPORT/CURFEW OR CLOSURE
- 84 WEATHER AT DESTINATION

AIRPORT GOVERNMENT AUTHORITY

- 85 MANDATORY SECURITY
- 86 IMMIGRATION/CUSTOM/HEALTH
- 87 AIRPORT FACILITIES - STANDS/LIGHTING/RAMP CONGESTION
- 88 RESTRICTION AT DESTINATION AIRPORT
- 89 RESTRICTION AT DEPARTURE AIRPORT

REACTIONARY

- 91 LOAD CONNECTION
- 92 THROUGH CHECK-IN ERROR
- 93 AIRCRAFT ROTATION

MISCELLANEOUS

- 98 INDUSTRIAL ACTION OUTSIDE OWN AIRLINE
- 99 MISCELLANEOUS NOT COVERED BY ANY OTHER CODE



**SO
WA
ER**

**Pour des demains
durables**

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

14 novembre 2025



ORDRE DU JOUR

- 0. Présentation du nouveau CEO de BSCA, Monsieur Christophe SEGAERT**
- 1. Les procédures de vol**
- 2. Permis unique de l'aéroport de Charleroi : mise en application des conditions et recommandations**
- 3. Les retours tardifs**
- 4. Approbation du règlement d'ordre intérieur**
- 5. 6^{ème} révision des PEB et campagne de mesures sonores en cours**
- 6. Divers**

0. Présentation du nouveau CEO de BSCA, Monsieur Christophe SEGAERT

1. Les procédures de vols

skeyes

nice to guide you

member of FABEC

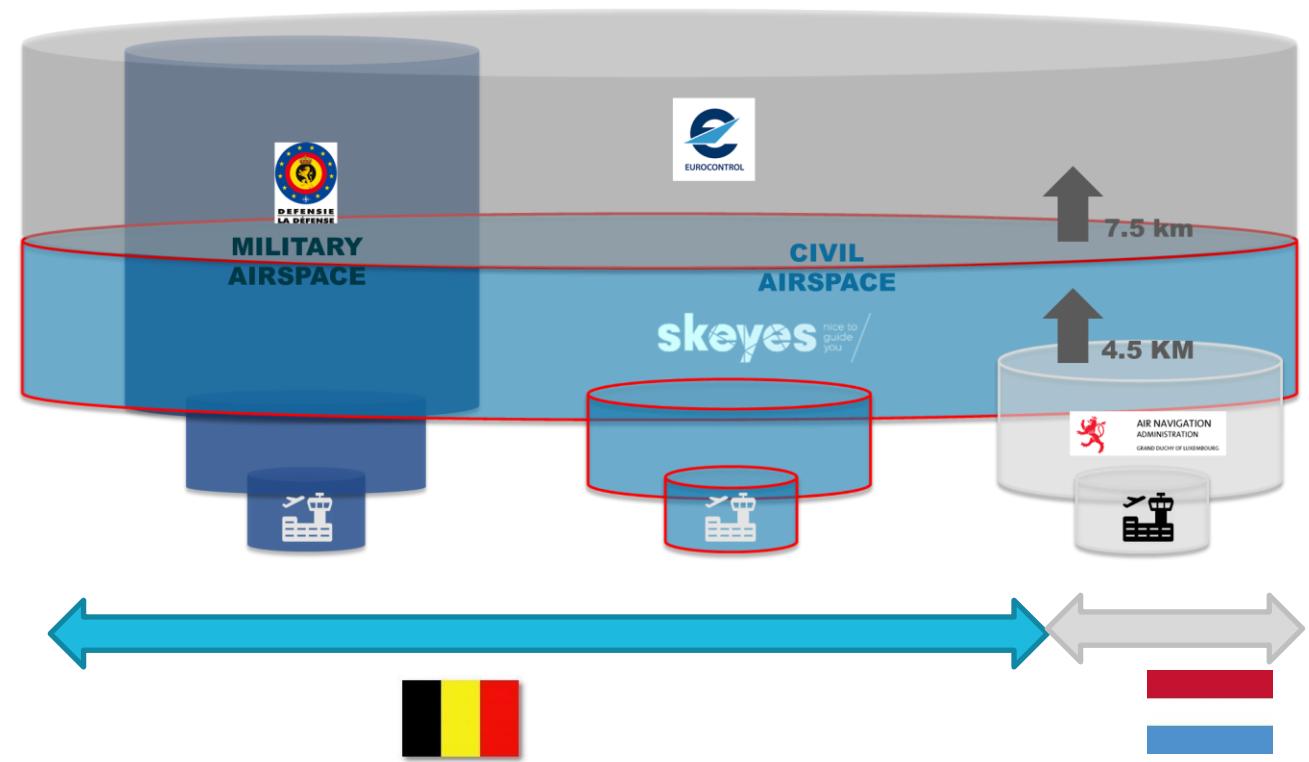
skeyes nice to
guide
you

Contenu

- Notre mission – nos services – chiffres-clés
- Procédures de vol

Our mission

Assurer la sécurité aérienne



Our services

Des services nécessitant des compétences professionnelles hautement qualifiées

- Air traffic management
- Communication services
- Navigation services
- Surveillance services (radar...)
- Meteorological services & Aeronautical information services

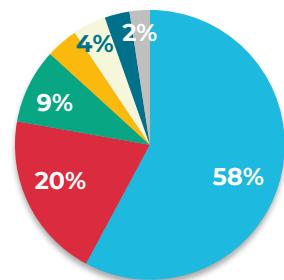


2024 Key Figures



946,768

flights managed in 2024



- CANAC2
- Brussels Airport
- Charleroi Airport
- Liège Airport
- Kortrijk Airport
- Antwerp Airport
- Ostend Airport



+4%

Air traffic growth compared to 2023



0.06 min

Average en-route delays per flight due to skeyes in 2024



91.3%

Air traffic in 2024 compared to 2019



982

Staff members in 2024

Procédures de vol

Cadre réglementaire général :

- la régulation de l'aviation civile en Belgique est assurée par la DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT AÉRIEN (DGTA), relevant du SPF Mobilité et Transport
- Le département « Airspace » de la DGTA est responsable de la réglementation en matière d'espace aérien, routes ATS, classification de l'espace, conditions techniques
- Les procédures de vol sont publiées dans l'« Aeronautical Information Publication » (AIP) pour la Belgique (et Luxembourg), qui est réglementée par la DGTA dans sa mission d'autorité de régulation
- skeyes, comme fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP), a un rôle opérationnel dans la mise en œuvre et gère le contrôle du trafic aérien dans sa zone de responsabilité en Belgique
- En résumé : DGTA pour la réglementation, skeyes pour la gestion opérationnelle

Procédures de vol

Les procédures de vol sont développées dans le respect :

- de la sécurité aérienne
- des obstacles recensés
- des critères et standards établis (ICAO, EASA etc.)
- des directives édictées par l'autorité de régulation (DGTA)
- des obligations réglementaires (PBN etc.)

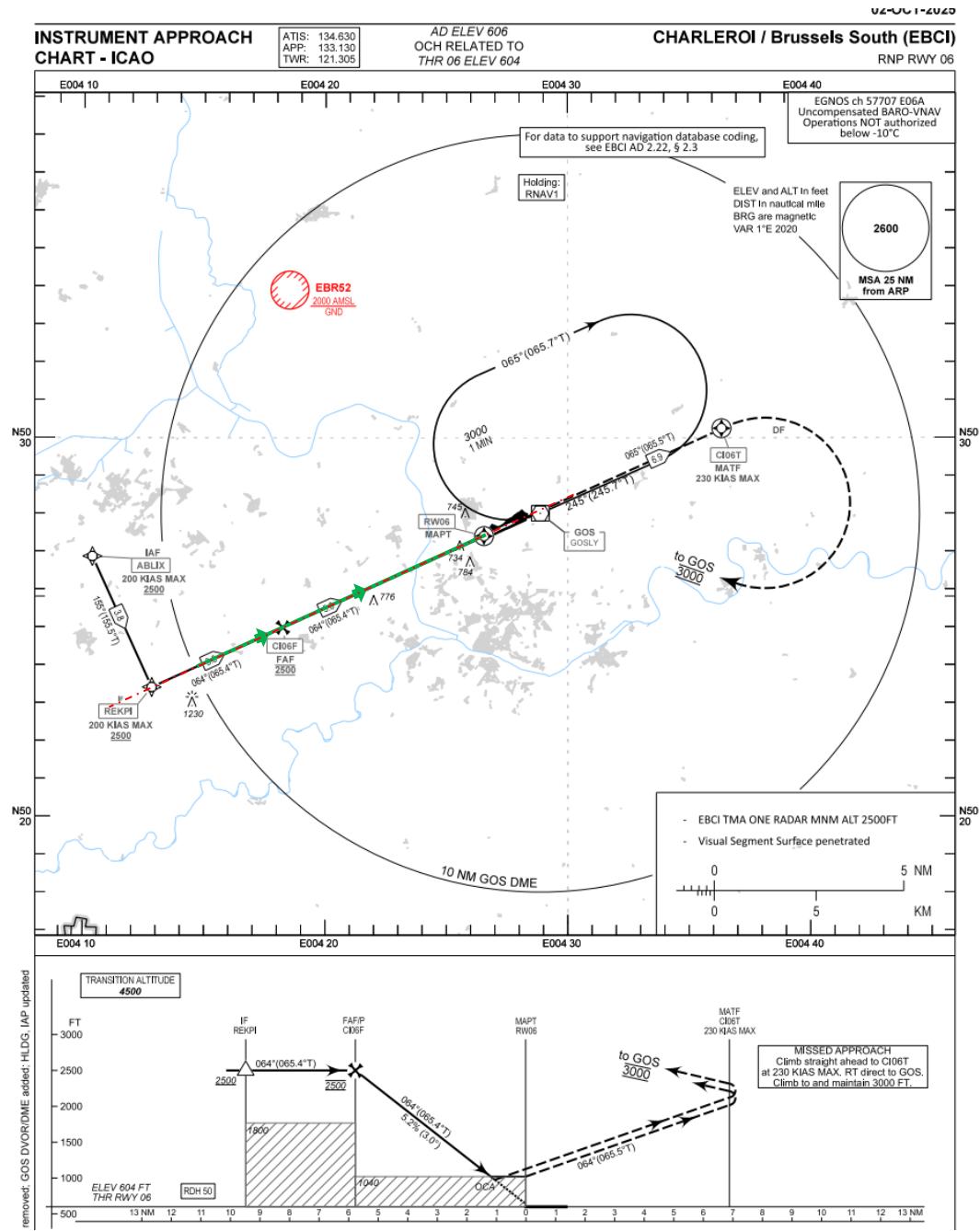
Le design des procédures de vol est développé par skeyes et est évalué sous l'angle de la sécurité aérienne; il est ensuite soumis à l'autorité de régulation pour approbation et endossement

L'approbation des procédures de vol et de leur publication se situe au niveau du MoT

Procédures d'approche

RWY 06

(dite sens inversé)

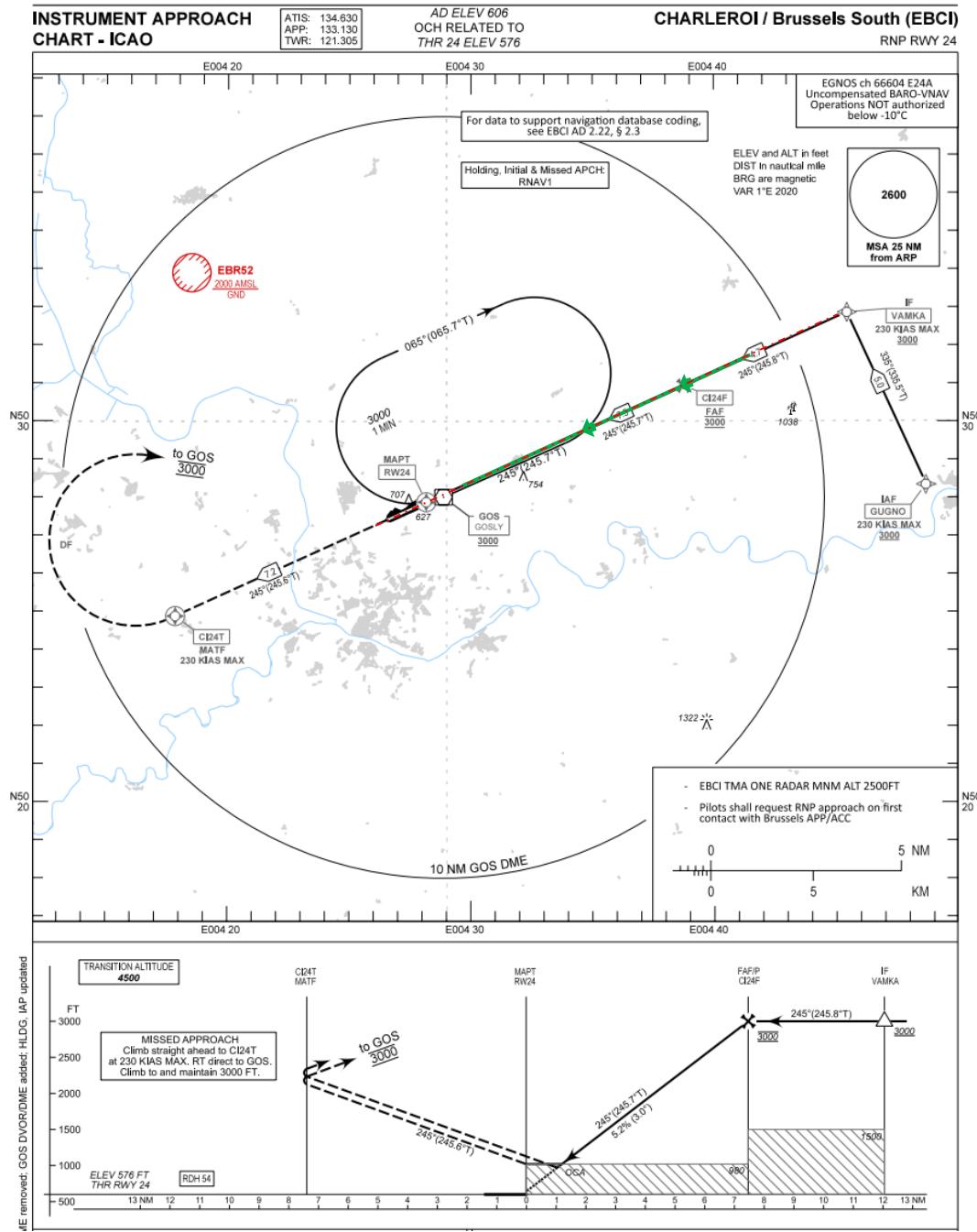


Approche RNP

Implémentée le 16 NOV 2016

RWY 24

(dite sens habituel)

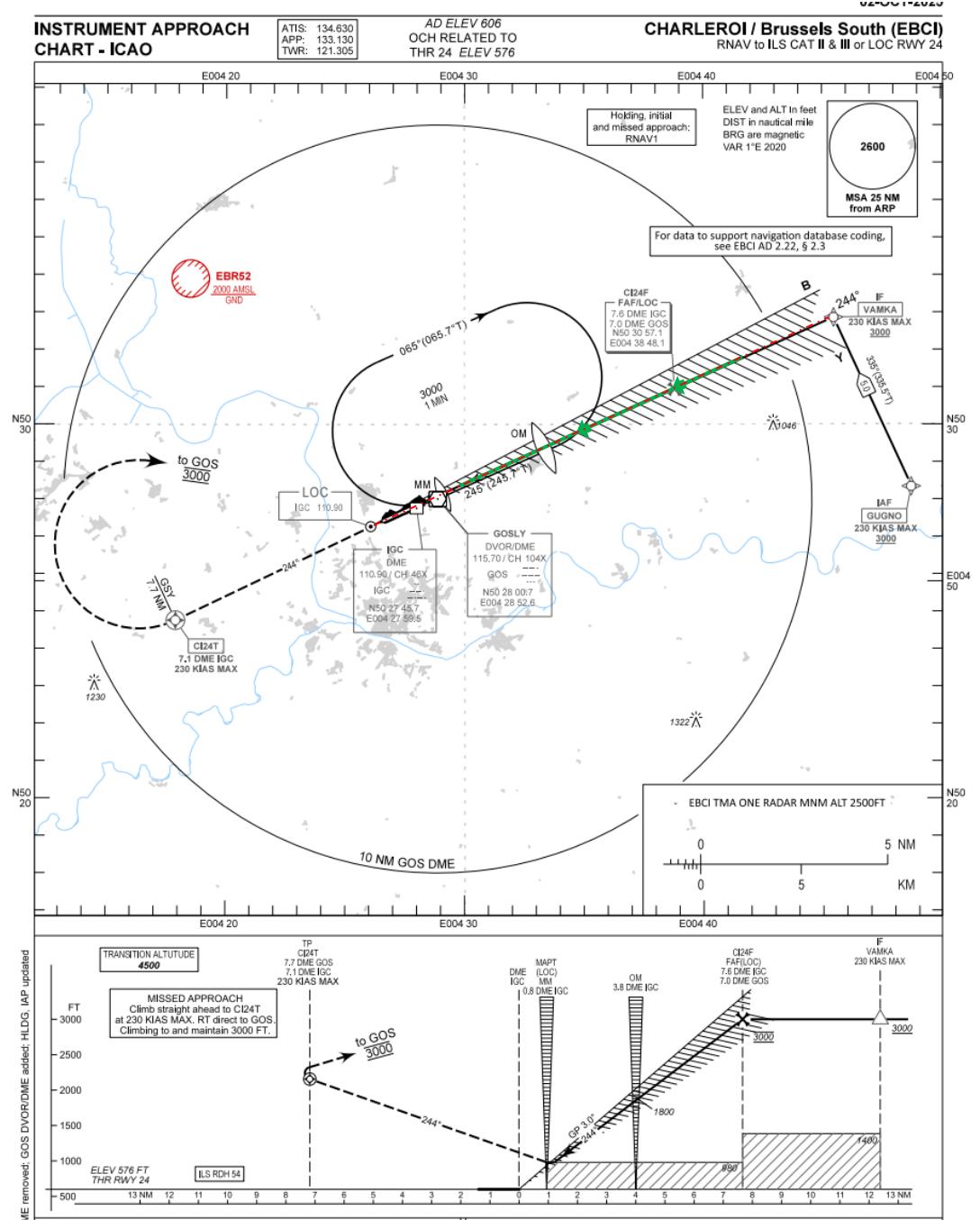


Approche RNP

Implémentée le 16 NOV 2016

RWY 24

(dite sens habituel)



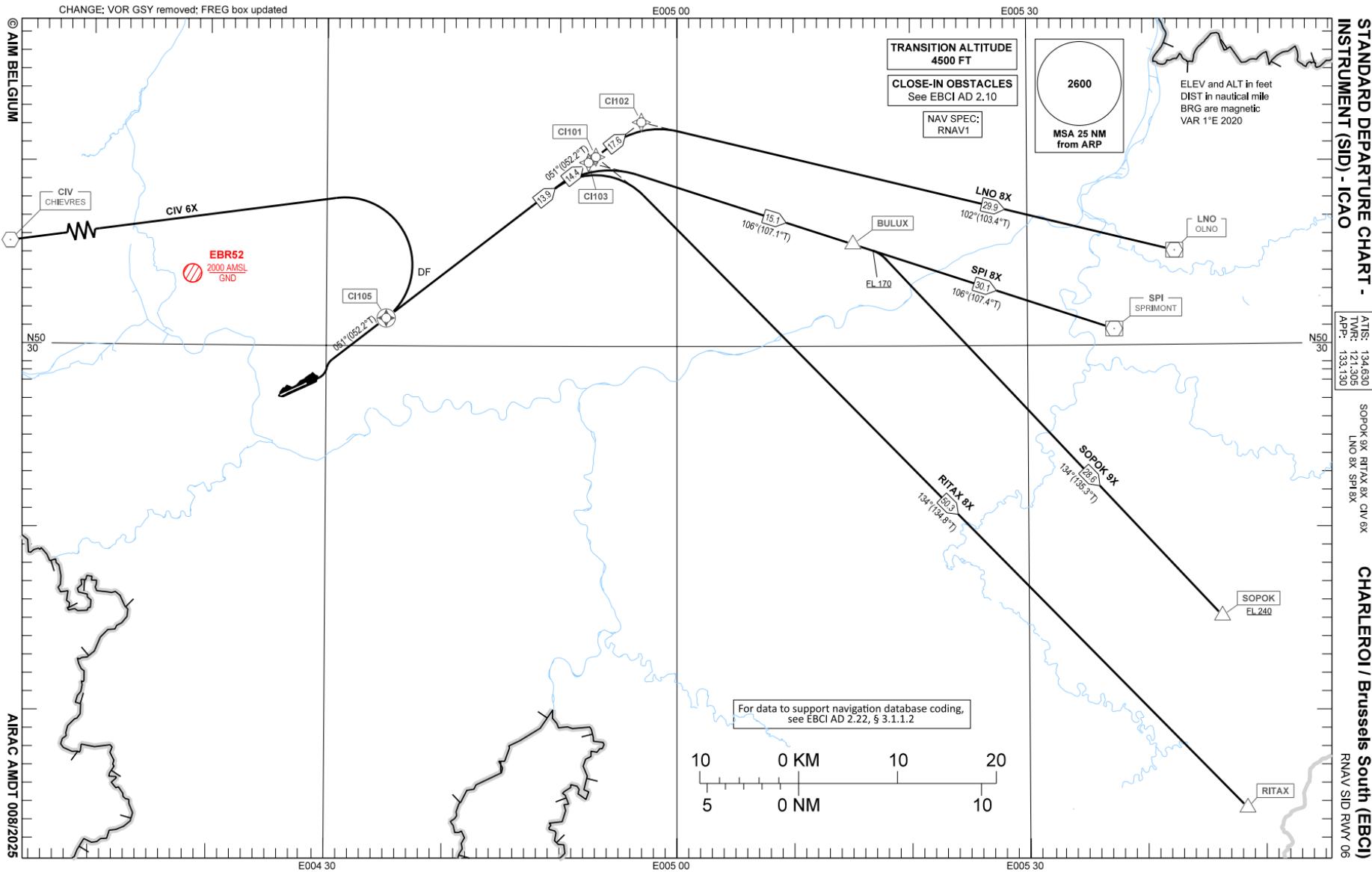
Approche ILS

Procédures de départ

Départs

RWY 06

(dite sens inversé)



Départs

SOPOK9X											
#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)	
1	RWY06			CA				1100+			
2	CI105	503131.0N	0043506.9E	CF	N	052.1					
3	CI103	504001.9N	0045225.3E	TF	N	052.2	R		13.9		
4	BULUX	503534.0N	0051505.0E	TF	N	107.1	R		15.1		
5				CA		107.1		FL170+			
6	SOPOK	501510.0N	0054626.0E	DF	N			FL240+			

RITAX8X											
#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)	
1	RWY06			CA				A1100+			
2	CI105	503131.0N	0043506.9E	CF	N	052.1					
3	CI101	504020.1N	0045302.4E	TF	N	052.2	R	FL100+	14.4		
4	RITAX	500440.0N	0054825.0E	TF	N	134.8			50.3		

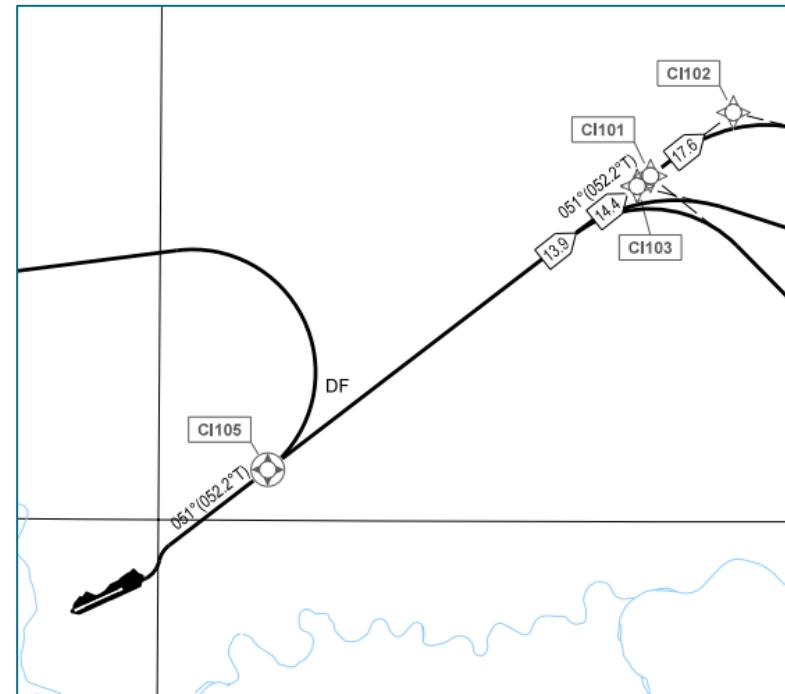
CIV6X											
#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)	
1	RWY06			CA				1100+			
2	CI105	503131.0N	0043506.9E	CF	Y	052.1	L				
3	CIV	503426.3N	0034958.4E	DF	N						

LNO8X											
#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)	
1	RWY06			CA				1100+			
2	CI105	503131.0N	0043506.9E	CF	N	052.1					
3	CI102	504214.3N	0045656.3E	TF	N	052.2	R		17.6		
4	LNO	503509.3N	0054237.0E	TF	N	103.4			29.9		

SPI8X											
#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)	
1	RWY06			CA				1100+			
2	CI105	503131.0N	0043506.9E	CF	N	052.1					
3	CI103	504001.9N	0045225.3E	TF	N	052.2	R		13.9		
4	SPI	503053.1N	0053725.0E	TF	N	107.4			30.1		

RWY 06

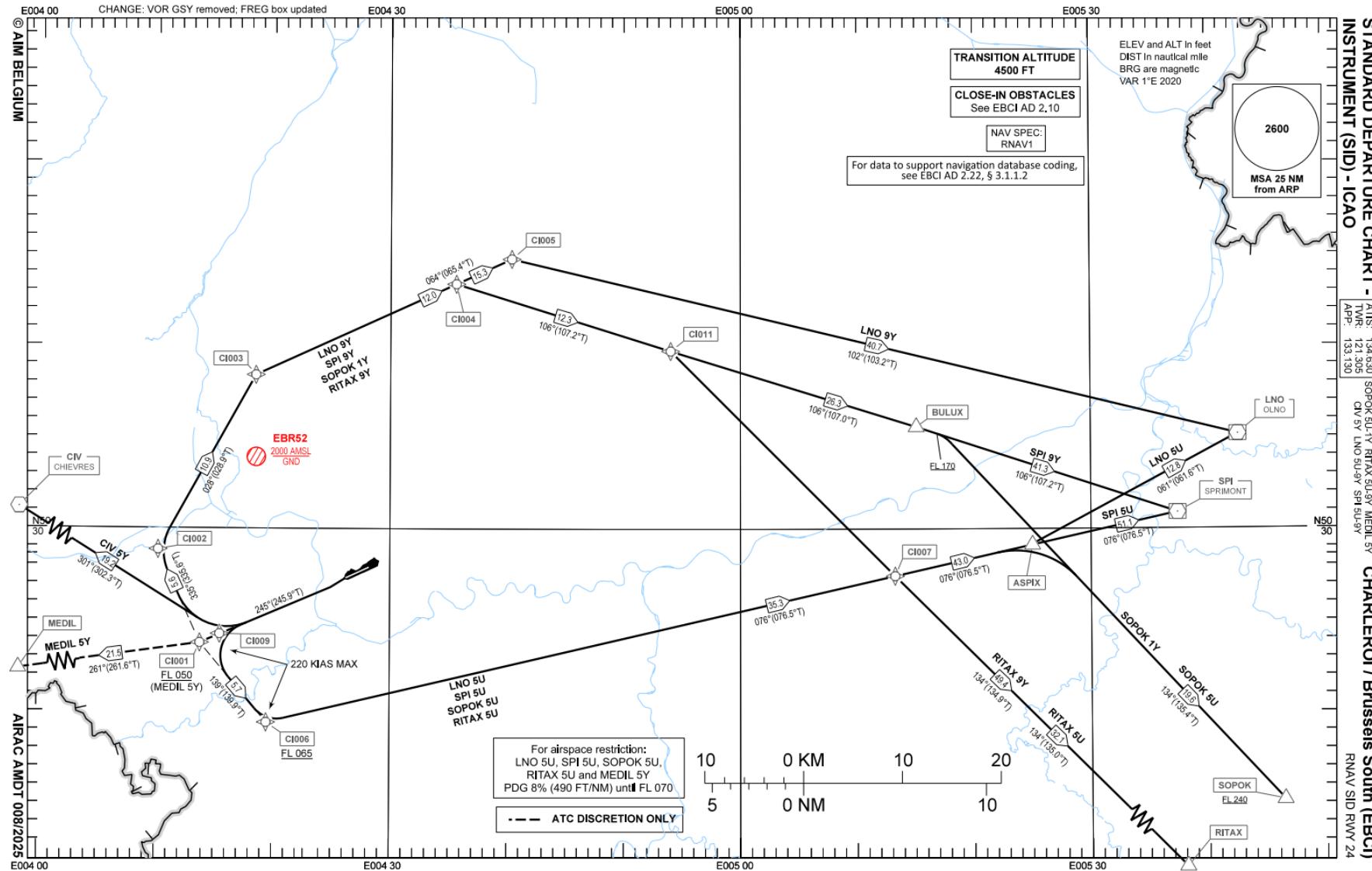
(dite sens inversé)



Départs

RWY 24

(dite sens habituel)



SOPOK1Y

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	R			
3	CI002	502849.9N	0041010.4E	TF	N	335.6	R		5.6	
4	CI003	503822.6N	0041827.5E	TF	N	028.9	R		10.9	
5	CI004	504321.4N	0043537.9E	TF	N	065.4	R		12.0	
6	BULUX	503534.0N	0051505.0E	TF	N	107.1	R		26.3	
7				CA		107.1		FL170+		
8	SOPOK	501510.0N	0054626.0E	DF	N			FL240+		

RITAX9Y

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	R			
3	CI002	502849.9N	0041010.4E	TF	N	335.6	R		5.6	
4	CI003	503822.6N	0041827.5E	TF	N	028.9	R		10.9	
5	CI004	504321.4N	0043537.9E	TF	N	065.4	R		12.0	
6	CI011	503942.7N	0045401.4E	TF	N	107.2	R		12.3	
7	RITAX	500440.0N	0054825.0E	TF	N	134.9			49.4	

MEDIL5Y

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	R	FL050+		
3	MEDIL	502032.0N	0034030.0E	TF	N	261.6			21.5	

CIV5Y

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI009	502414.1N	0041528.5E	CF	N	245.9	R			
3	CIV	503426.3N	0034958.4E	TF	N	302.3			19.2	

LNO9Y

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	R			
3	CI002	502849.9N	0041010.4E	TF	N	335.6	R		5.6	
4	CI003	503822.6N	0041827.5E	TF	N	028.9	R		10.9	
5	CI005	504443.4N	0044023.0E	TF	N	065.4	R		15.3	
6	LNO	503509.3N	0054237.0E	TF	N	103.2			40.7	

SPI9Y

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	R			
3	CI002	502849.9N	0041010.4E	TF	N	335.6	R		5.6	
4	CI003	503822.6N	0041827.5E	TF	N	028.9	R		10.9	
5	CI004	504321.4N	0043537.9E	TF	N	065.4	R		12.0	
6	SPI	503053.1N	0053725.0E	TF	N	107.2			41.3	

RWY 24

(dite sens habituel)

SOPOK5U

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	L			220-
3	CI006	501924.8N	0041928.8E	TF	N	139.9	L	FL065+	5.7	220-
4	ASPIX	502907.3N	0052459.7E	TF	N	076.5	R		43.0	
5	SOPOK	501510.0N	0054626.0E	TF	N	135.4		FL240+	19.6	

RITAX5U

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	L			220-
3	CI006	501924.8N	0041928.8E	TF	N	139.9	L	FL065+	5.7	220-
4	CI007	502725.8N	0051314.3E	TF	N	076.5	R		35.3	
5	RITAX	500440.0N	0054825.0E	TF	N	135.0			32.1	

LNO5U

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	L			220-
3	CI006	501924.8N	0041928.8E	TF	N	139.9	L	FL065+	5.7	220-
4	ASPIX	502907.3N	0052459.7E	TF	N	076.5	R		43.0	
5	LNO	503509.3N	0054237.0E	TF	N	061.6			12.8	

SPI5U

#	ID	Latitude	Longitude	P/T	F/O	Course (°T)	Turn Dir.	ALT (ft)	DIST (NM)	Speed limit (KIAS)
1	RWY24			CA				1100+		
2	CI001	502344.8N	0041346.9E	CF	N	245.9	L			220-
3	CI006	501924.8N	0041928.8E	TF	N	139.9	L	FL065+	5.7	220-
4	SPI	503053.1N	0053725.0E	TF	N	076.5			51.1	

A photograph of a young boy with short hair, seen from behind, looking out of a large window of an airplane. He is wearing a light-colored t-shirt. The view outside is bright and overexposed, showing a hazy landscape with buildings and possibly a runway. The interior of the plane is visible, including a person's legs and a window frame.

We have a dream

We will bring the most safe, sustainable and unique
experience to every single airspace user.



**SO
WA
ER**

**Pour des demains
durables**

**Comité d'accompagnement - Aéroport de Charleroi
14 novembre 2025**

Rappel de la présentation du 22/06/2022 sur les procédures et
trajectoires



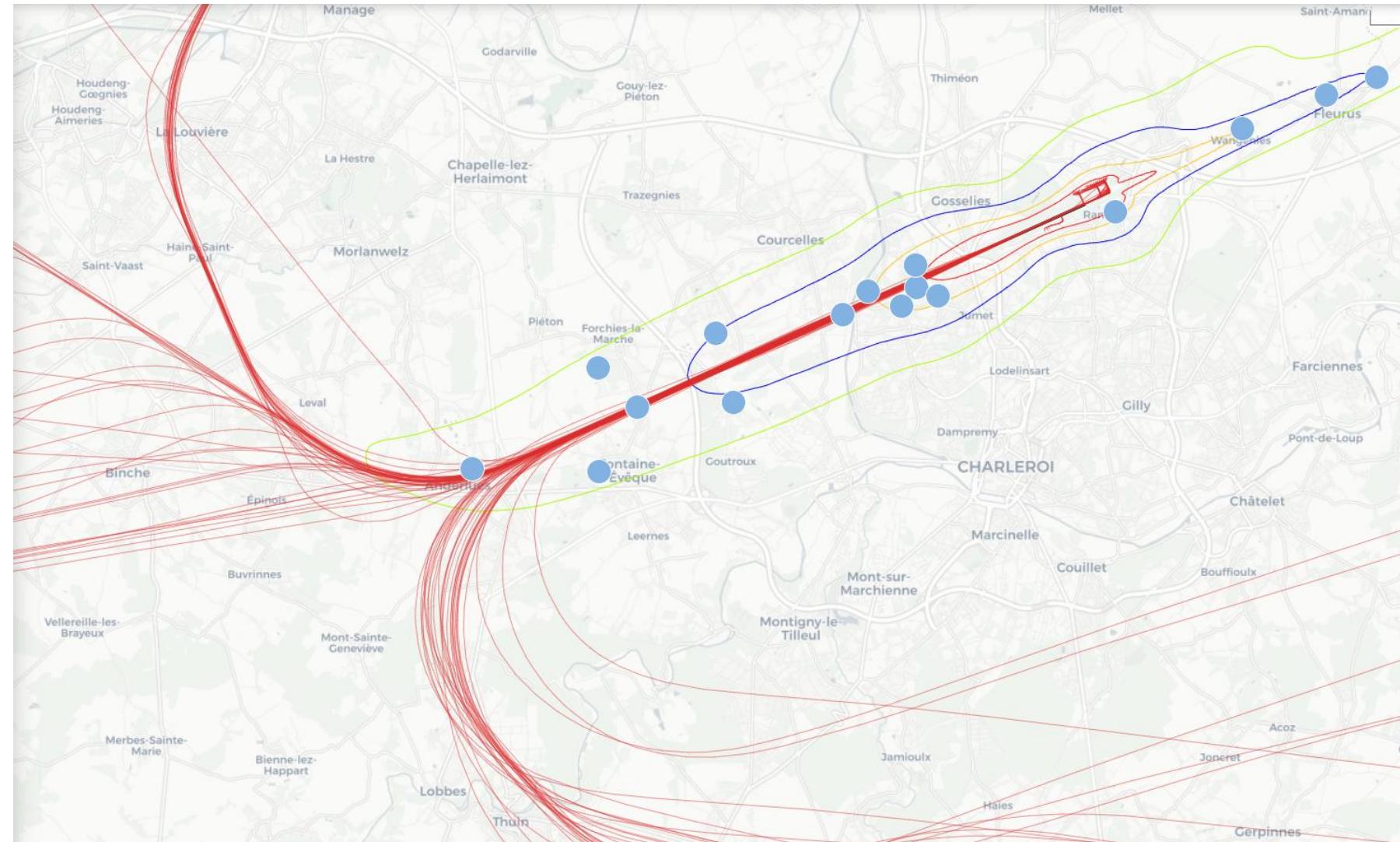
La procédure de décollage en sens habituel

SO 
Vent
secteur
Sud-Ouest



DECOLLAGES
Réacteurs en poussée
pour prise d'altitude

Altitudes plus élevées et
perception à plus grande
distance



DECOLLAGES

La procédure d'atterrisseage en sens habituel

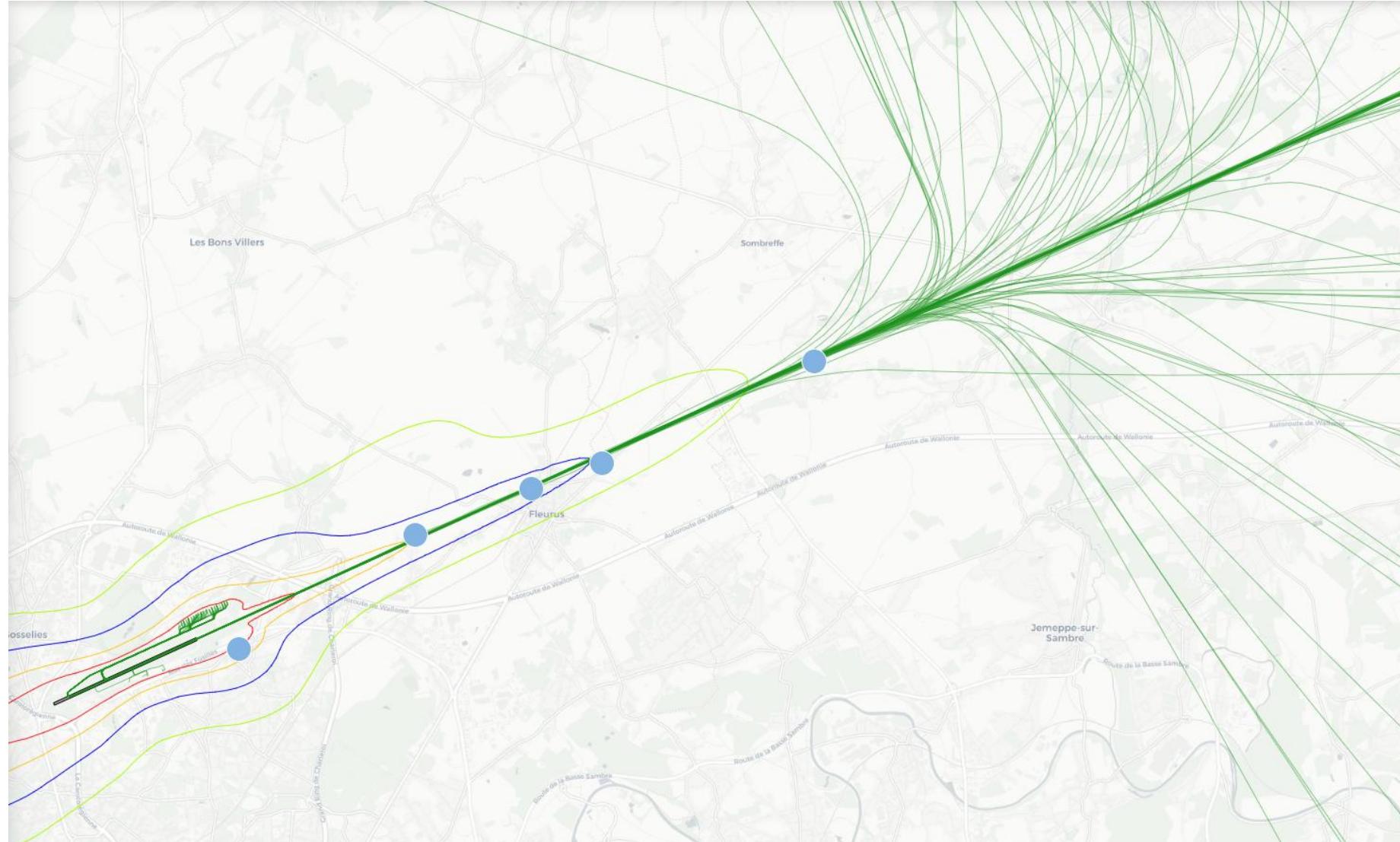
SO 
Vent
secteur
Sud-Ouest



ATTERRISSEAGES

Régime réacteurs réduit en
vue interception ILS

Altitudes moins élevées et
perception localisée à
proximité des trajectoires

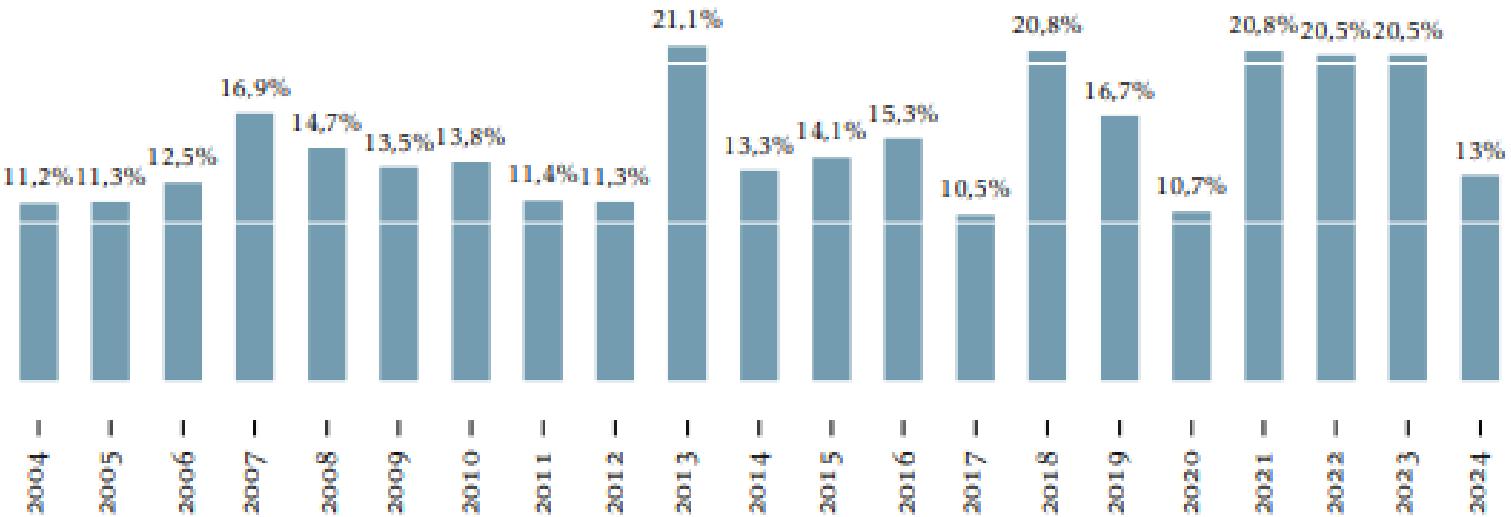


ATTERRISSEAGES

La procédure en sens inversé

NE
Vent
secteur
Nord-Est

7.8 Évolution du pourcentage de vols en sens inversé



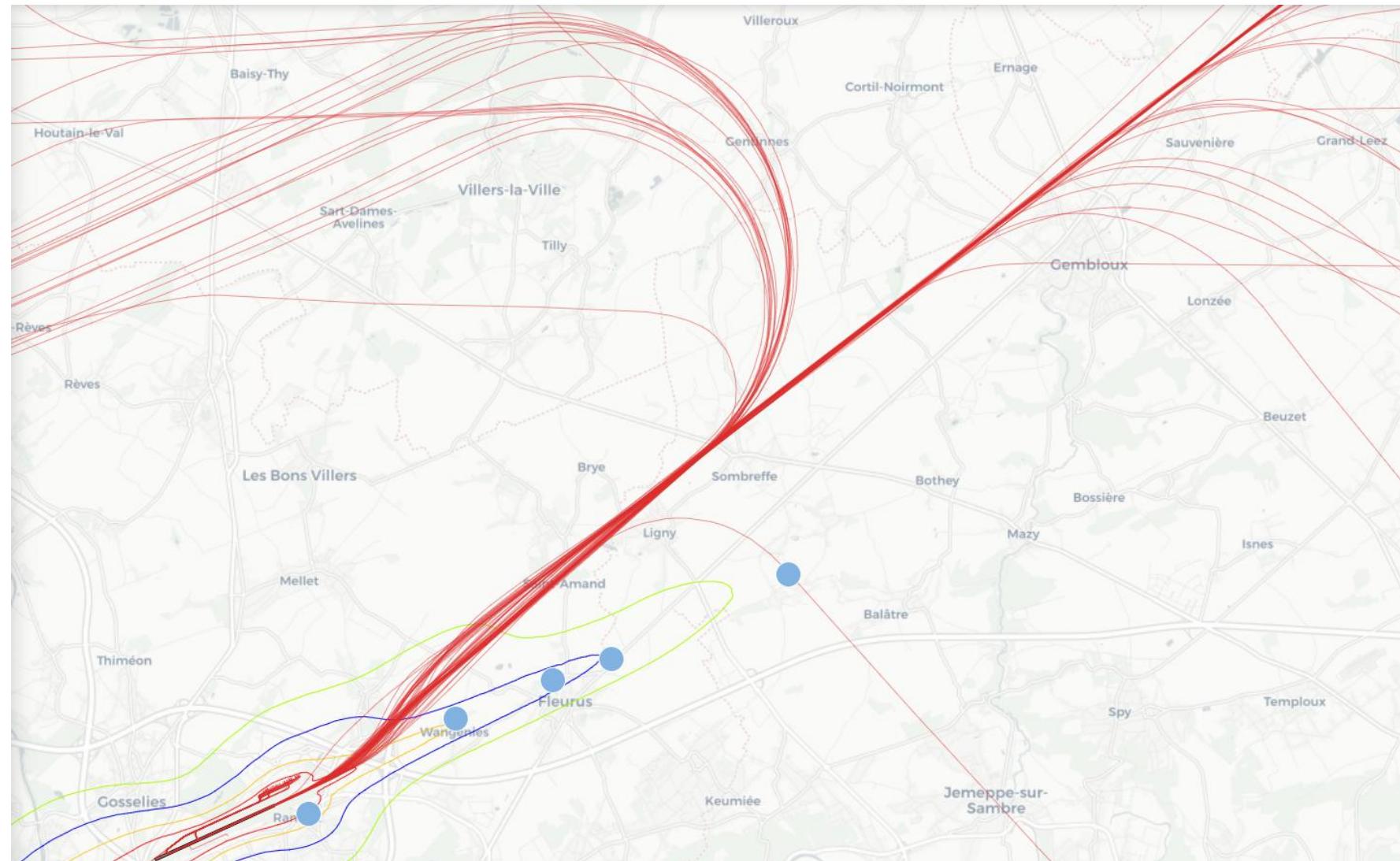
La procédure de décollage en sens inversé

NE
Vent
secteur
Nord-Est



DECOLLAGES
Réacteurs en poussée
pour prise d'altitude

Altitudes plus élevées et
perception à plus grande
distance



DECOLLAGES

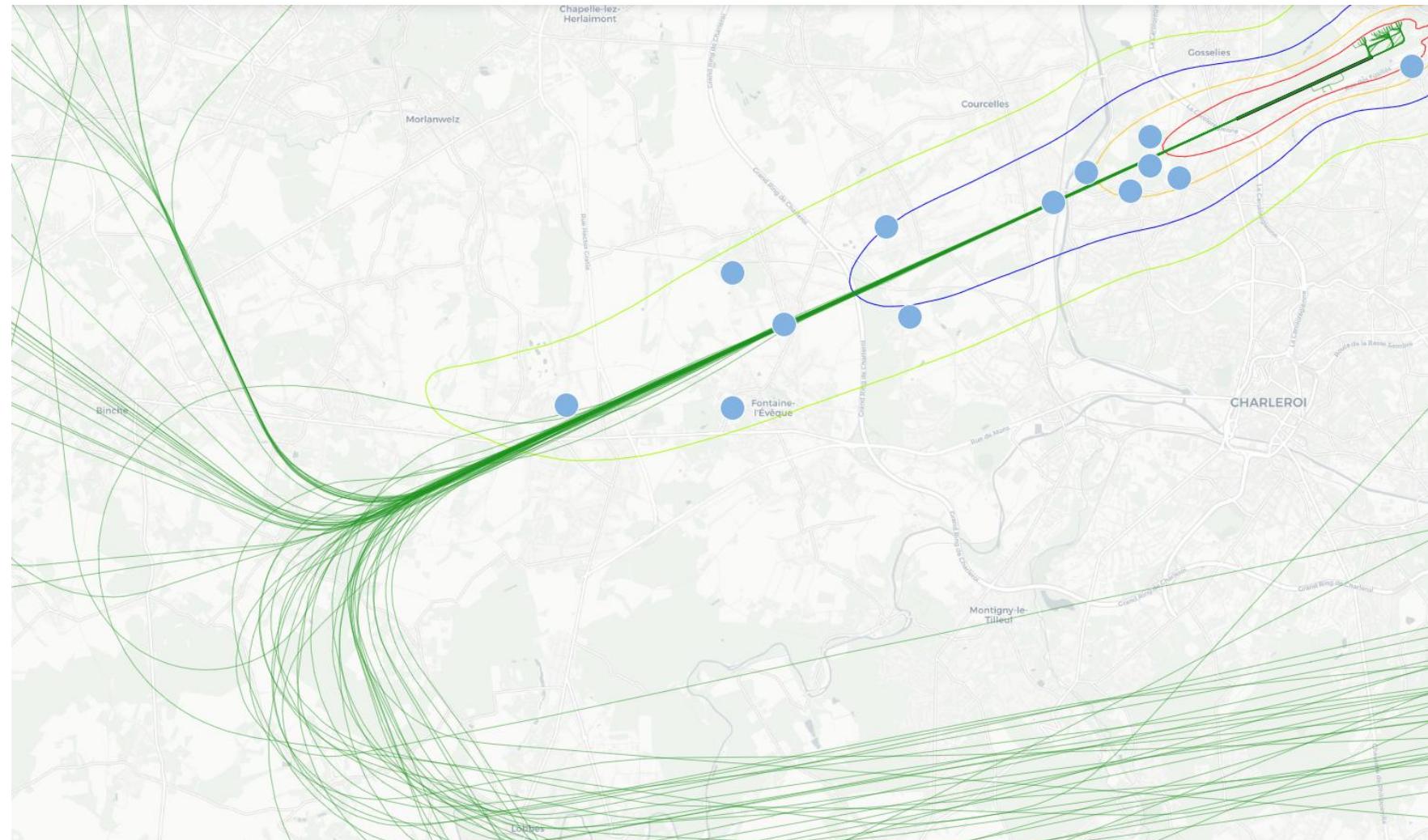
La procédure d'atterrissement en sens inversé



NE
Vent
secteur
Nord-Est



ATTERRISSAGES
Régime réacteurs réduit
Altitudes moins élevées et
perception localisée à
proximité des trajectoires



ATTERRISSAGES

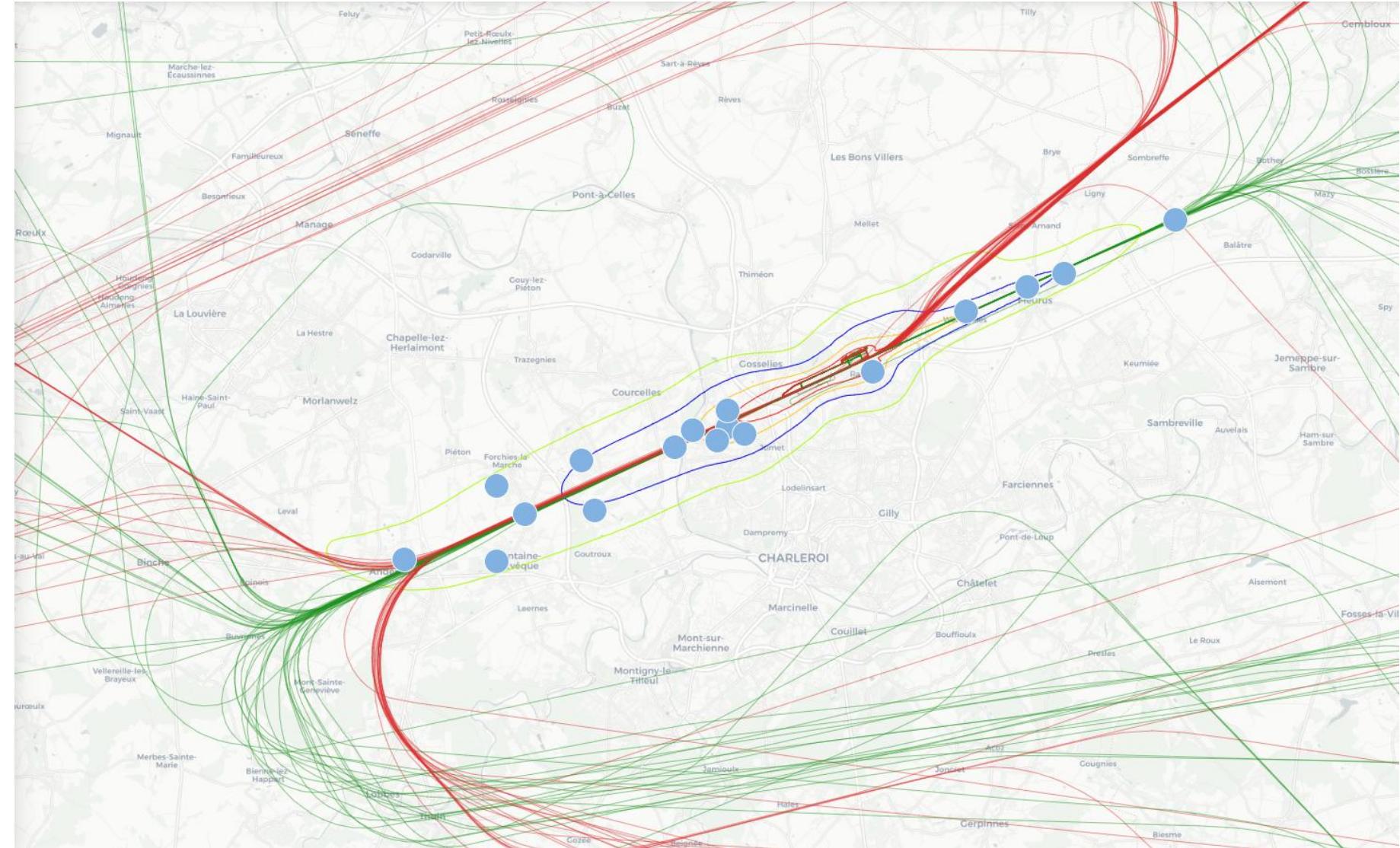
Résumé des 4 procédures

SO 
Vent
secteur
Sud-Ouest

DECOLLAGES
ATTERRISSEGES

NE 

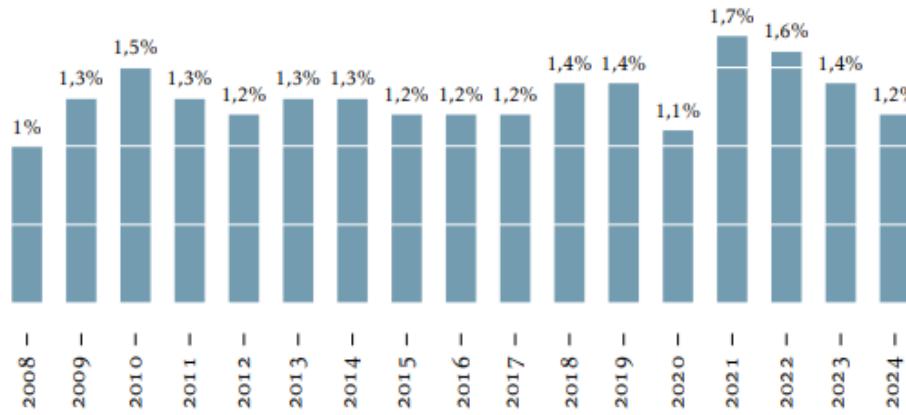
Vent secteur Nord-Est



DECOLLAGES
ATTERRISSEGES

Les trajectoires inhabituelles

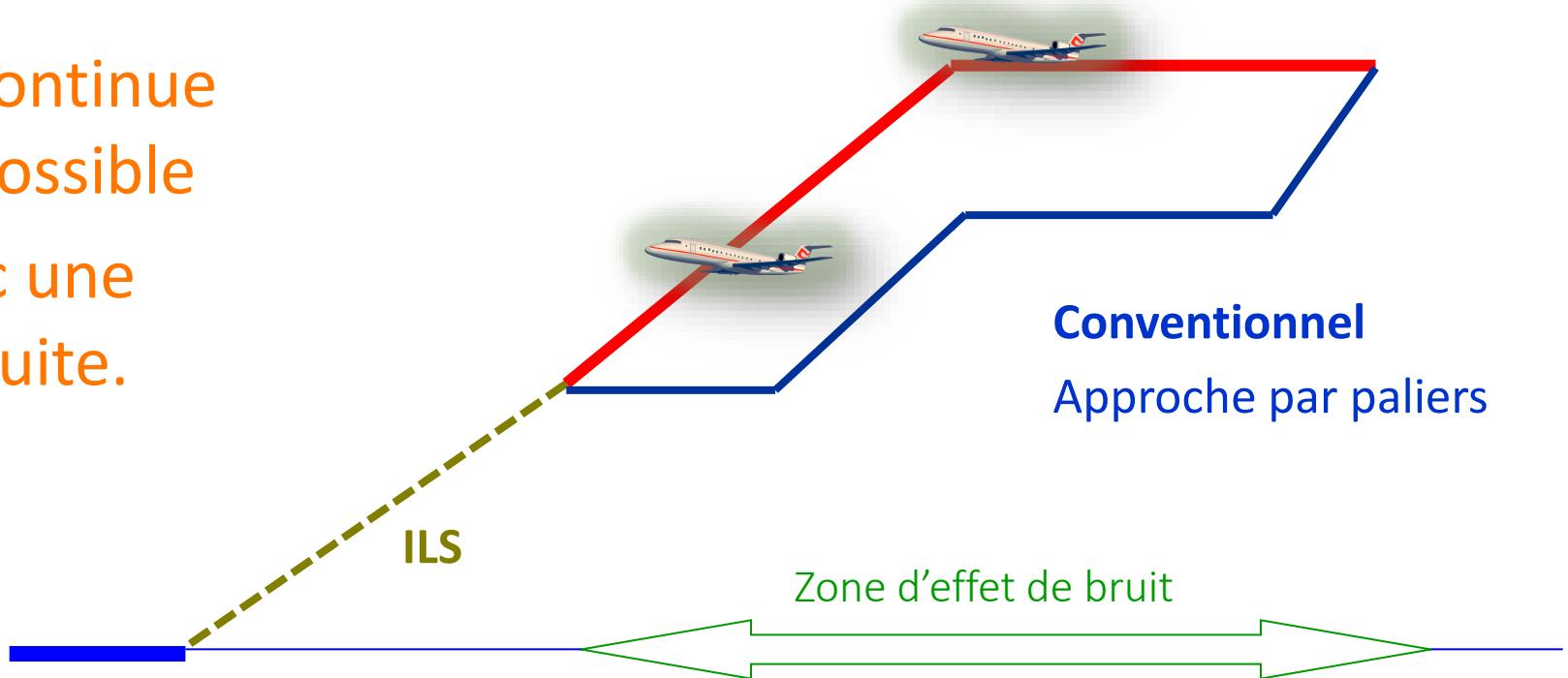
Évolution du pourcentage de trajectoires inhabituelles



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 managment)
- Les compagnies principales de l'aéroport les appliquent systématiquement quand possible pour des raisons de sécurité
- Impact CDO est principalement perceptible en dehors des zones de bruit



2. Permis unique de l'aéroport de Charleroi : mise en application des conditions et recommandations



Suivi des conditions du permis et Retours tardifs

Comité d'Accompagnement

14 Novembre 2025

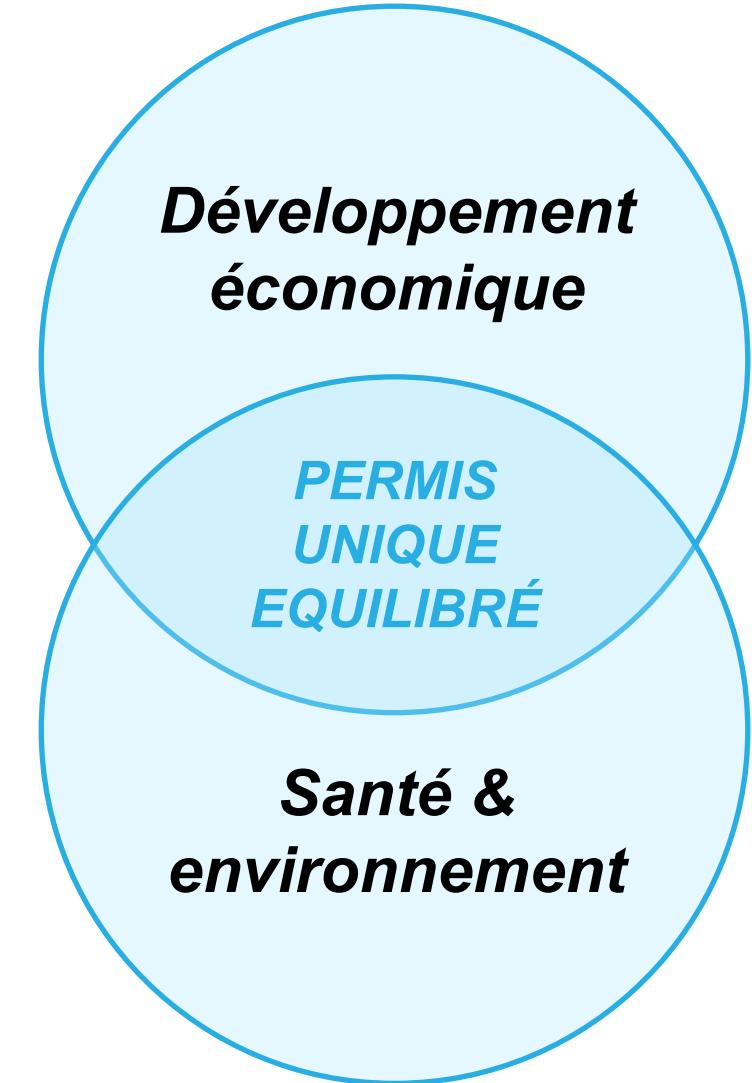
Le permis unique et ses décrets : Concilier croissance et responsabilité

Un cadre renforcé...

- **Normes** très restrictives (Horaires, PEB, PDLT, ...)
- Permis unique valable jusqu'en **2045**
- **Nouveaux décrets** à venir

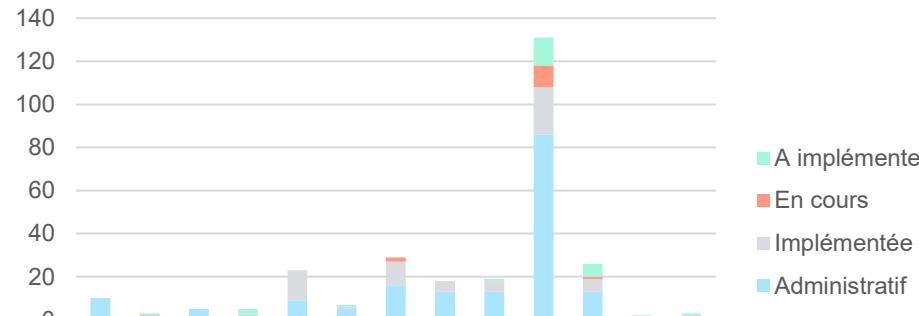
... et encadré

- **Monitoring bruit & air permanent**
- Encadrement des **retours tardifs**
- Tarification **Green Fee** dès 2026
- Suivi transparent avec les **communes** et des **organes de contrôle indépendants** (ACNAW,...)

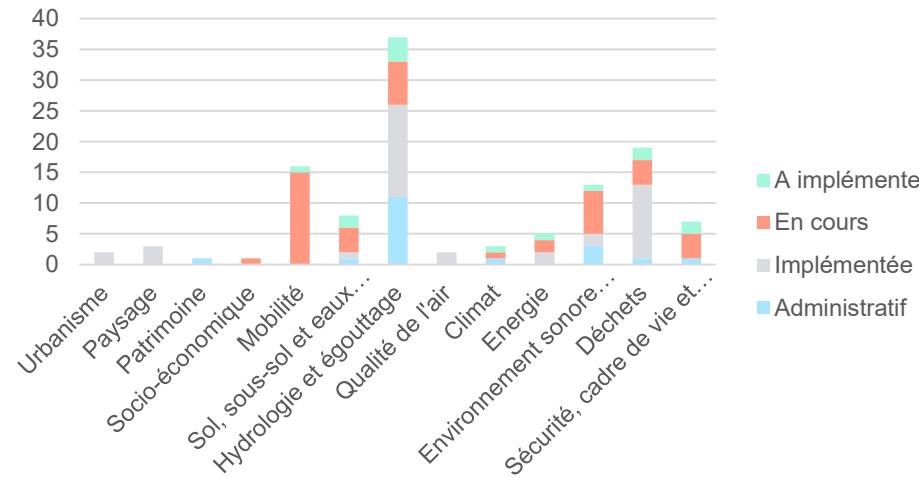


Conditions du permis

Statut des conditions spécifiques du permis de 2025



Statut des recommandations de l'EIE



Permis Unique – Conditions spécifiques

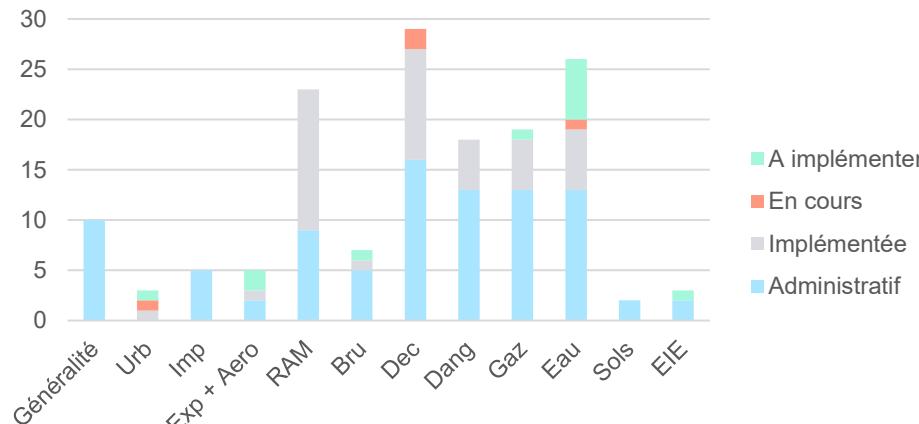
Chapitre	Administratif	Implémentée	En cours	A implémenter	Total/Chapitre
Généralité	10	0	0	0	10
Urb	0	1	1	1	3
Imp	5	0	0	0	5
Exp + Aero	2	1	0	2	5
RAM	9	14	0	0	23
Bru	5	1	0	1	7
Dec	16	11	2	0	29
Dang	13	5	0	0	18
Gaz	13	5	0	1	19
Air	86	22	10	13	131
Eau	13	6	1	6	26
Sols	2	0	0	0	2
EIE	2	0	0	1	3
Total	176	66	14	25	281

Etude d'Incidences Environnementales - Recommandations

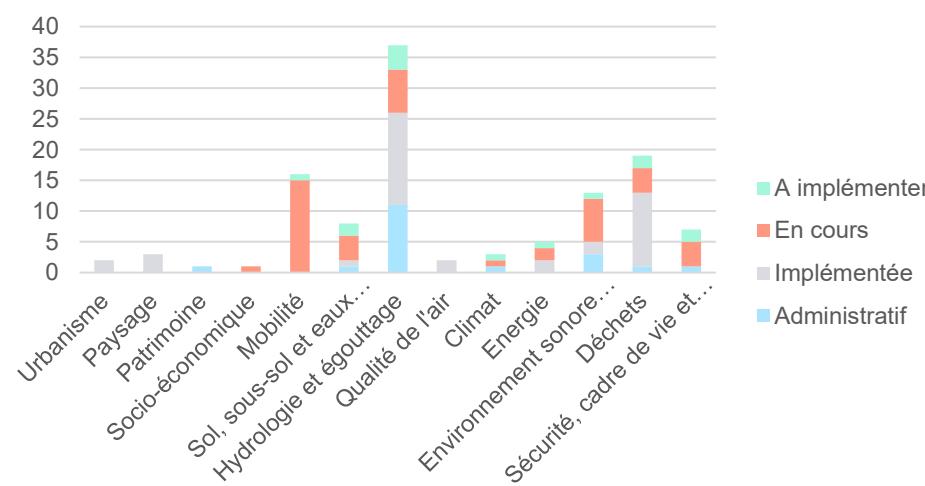
Chapitre	Administratif	Implémentée	En cours	A implémenter	Total/Chapitre
Urbanisme	0	2	0	0	2
Paysage	0	3	0	0	3
Patrimoine	1	0	0	0	1
Socio-économique	0	0	1	0	1
Mobilité	0	0	15	1	16
Sol, sous-sol et eaux souterraines	1	1	4	2	8
Hydrologie et égouttage	11	15	7	4	37
Qualité de l'air	0	2	0	0	2
Climat	1	0	1	1	3
Energie	0	2	2	1	5
Environnement sonore et vibratoire	3	2	7	1	13
Déchets	1	12	4	2	19
Sécurité, cadre de vie et santé humaine	1	0	4	2	7
Total	19	39	45	14	117

Conditions du permis

Statut des conditions spécifiques du permis de 2025 (w/ Air)



Statut des recommandations de l'EIE



Actuellement :

- 48,9 % de conditions « Administratives »
- 26,5 % de conditions implémentées/réalisées
- 14,8 % de conditions en cours d'implémentation
- **9,8 % de conditions à implémenter**

Focus principal sur la Qualité de l'air et le rejet des eaux :

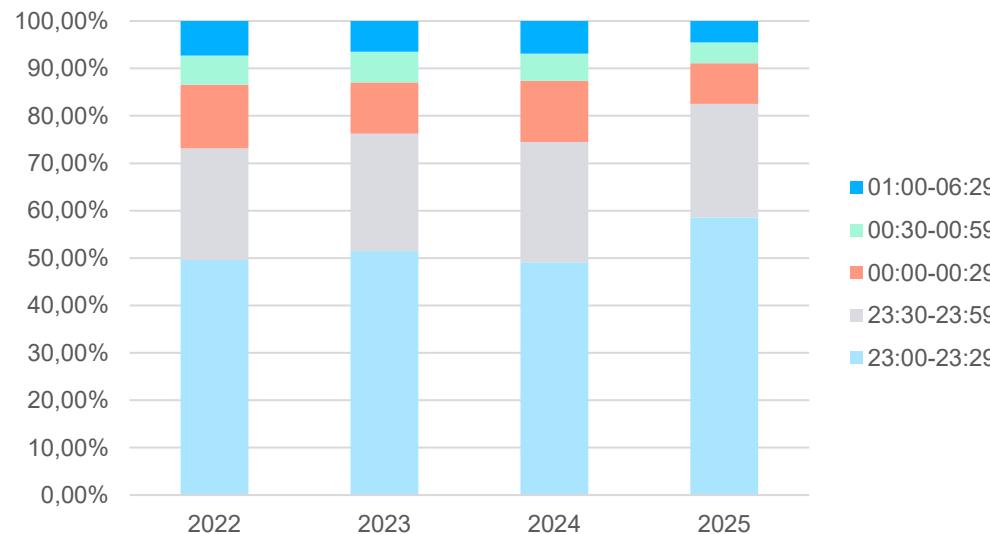
- Contacts pris avec la SOWAER pour transfert de responsabilité
- Etude de faisabilité lancée pour le rejet des eaux (vision long terme)

3. Les retours tardifs



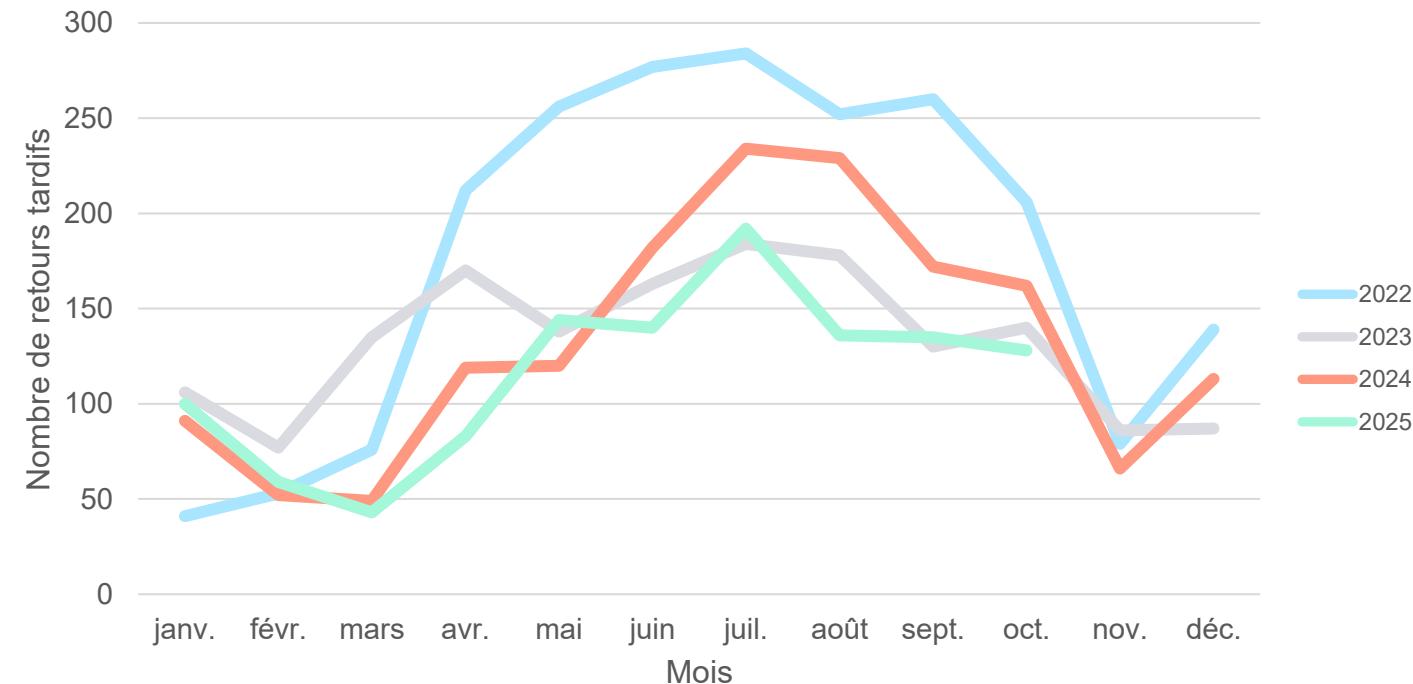
Retours tardifs

Répartition horaire des retours tardifs par an

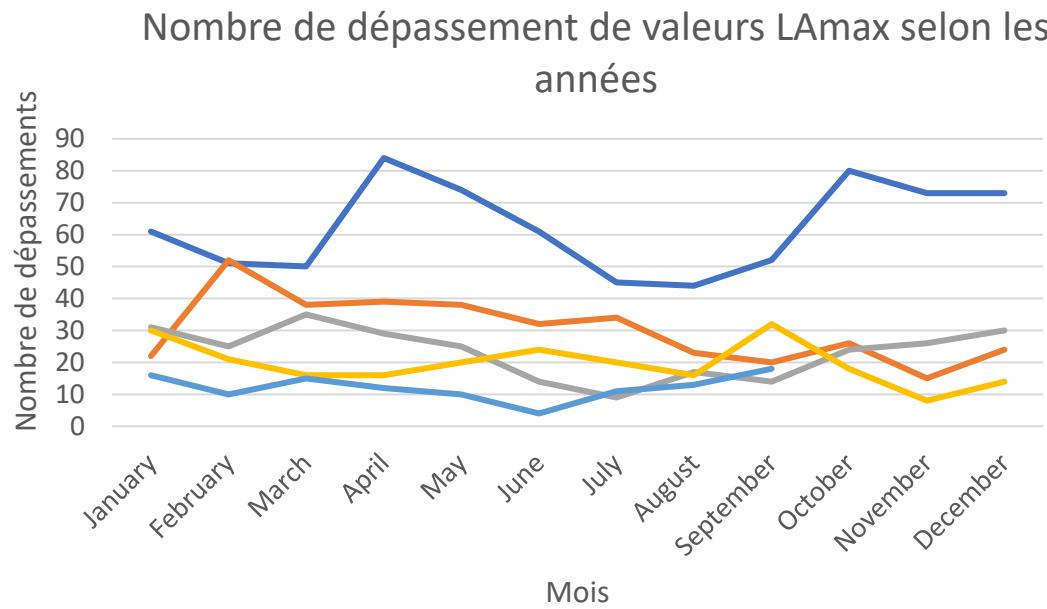


	2022	2023	2024	2025
23:00-23:29	1059	805	780	679
23:30-23:59	502	387	404	278
00:00-00:29	288	169	204	100
00:30-00:59	131	101	92	51
01:00-06:29	155	101	109	52
Total général	2135	1563	1589	1160

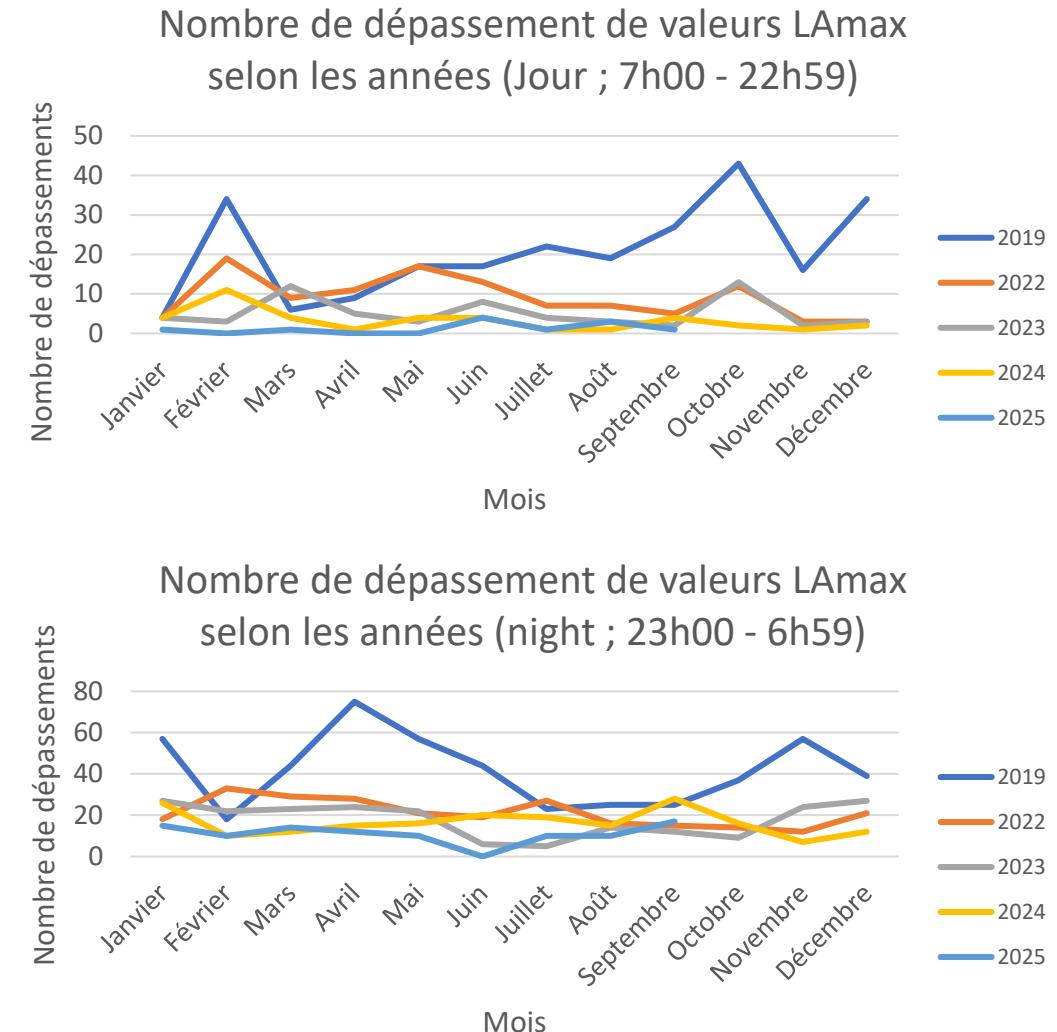
Nombre de retours tardifs par mois selon les années à BSCA



Noise monitoring



10 dépassements « sanctionnables » dont 1 Max 8
Arrêté sanction (26/10/25)



Merci pour votre
attention !



4. Approbation du règlement d'ordre intérieur

5. 6ème révision des PEB et campagne de mesures de bruit en cours

5.1. 6ème révision des PEB

PDLT et PEB

Deux plans de bruit

- Plan de développement à long-terme – **PDLT**
Fixe les limites maximales de développement de l'aéroport
- Plan d'exposition au bruit – **PEB**
Doit strictement être inclus dans les courbes du PDLT
Détermine l'accès aux mesures d'accompagnement



CONTEXTE

- 1^{er} PEB de l'aéroport de Charleroi arrêté en 2004
- Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit impose une **révision triennale** réalisée par le SPW
- **Objectif** : vérifier la correspondance entre le PEB et au minimum la situation réelle tout en tenant compte du développement prévisible à 10 ans
- **Cinq révisions** ont eu lieu en 2007, 2011, 2014, 2017 et 2022
 - révision 2022 aboutit, pour la première fois, à un élargissement des courbes du PEB
- La **6^{ème} révision** en 2025 conduit, pour la seconde fois, à un élargissement des courbes du PEB



CONTEXTE

- 18 septembre 2025 : 6^{ème} révision PEB adoptée par le GW
- Fondée sur les données relatives à l'exploitation de l'aéroport en **2021** et sur les hypothèses **d'exploitation à dix ans**
- Jamais de révision à la baisse des courbes précédentes et niveau d'accompagnement des riverains égal ou supérieur suite à la révision
- 1 habitation concernée sur Charleroi au niveau de la rue René Delhaize à Ransart => passe de la zone D' à la zone C' du PEB



PEB 2022 - 2025



Pour toutes questions, les citoyens peuvent contacter la SOWAER

- **Téléphone gratuit :** 0800/90.111
- **Formulaires en ligne :** <https://www.sowaer.be/formulaire/>
- **Bureaux accessibles sans rendez-vous :**
Bâtiment EOLE – rue des Frères Wright 29 à 6041 GOSELIES
Ouverts la semaine : 9h à 12h et 14h à 17h
excepté le vendredi jusqu'à 16h



5.2. Campagne de mesures en cours



PRINCIPE D'EGALITE

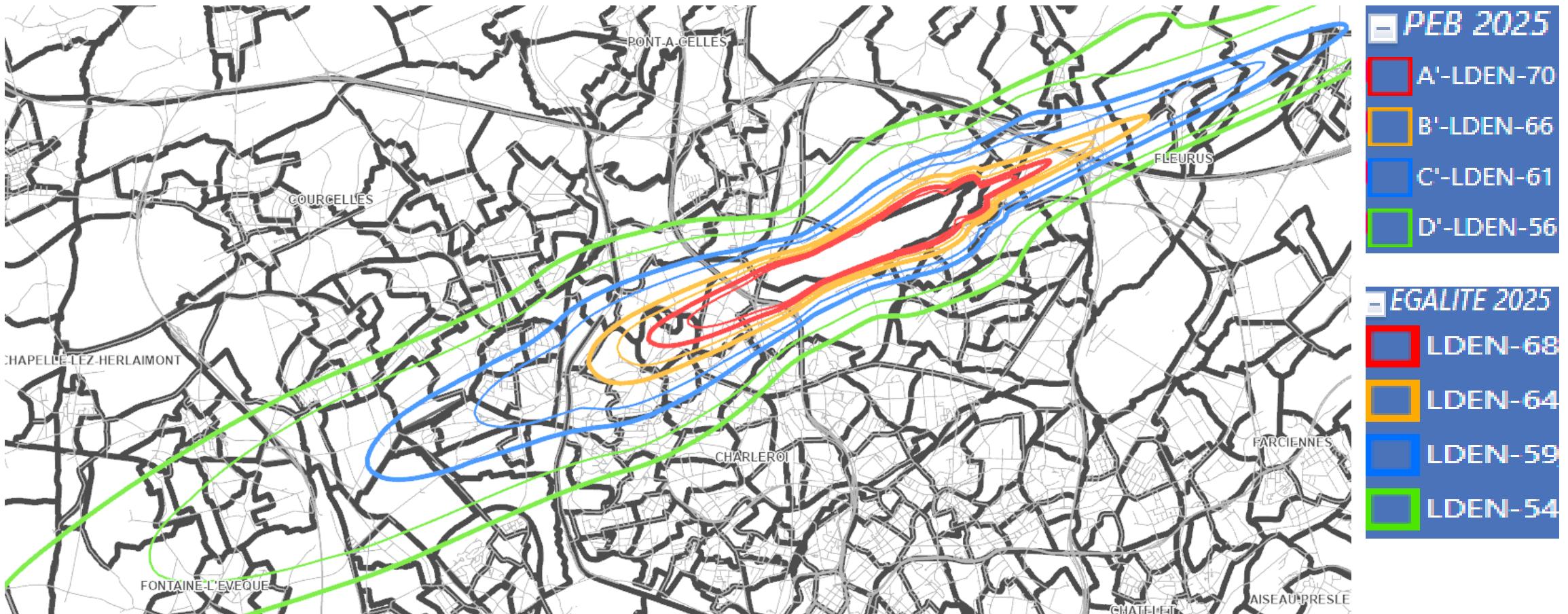


Confronter la théorie au réel

- Les PEB définis au moyen d'un logiciel informatique qui intègre le trafic actuel et une projection à 10 ans du trafic aérien
- Confronter les modélisations théoriques avec des relevés du niveau de bruit in situ
- 13/10/2025 : entrée en vigueur de la 6^{ème} révision des PEB des aéroports wallons qui aboutit pour la deuxième fois à un élargissement des zones des PEB
- AGW 27/02/2003 : la SOWAER fait procéder dans l'année de l'entrée en vigueur des arrêtés délimitant les zones des PEB à un relevé de mesures de niveaux sonores autour des zones des PEB. Par la suite, ce relevé a lieu tous les 3 ans.



PEB – courbes à moins 2 dB(A) – secteurs statistiques



Principe d'égalité

- L'objectif des campagnes est de déterminer si des quartiers peuvent bénéficier de mesures individuelles gratuites
→ **Lden à moins 1 dB** des zones du PEB dépassé au moins 4 fois
- Le demandeur d'une mesure individuelle doit être propriétaire d'un immeuble d'habitation situé dans le PDLT au plus tard au **13 juillet 2004**

Excepté dans le cas où l'immeuble change de zone dans le PDLT de 2022 par rapport à celui de 2004 → propriétaire au **17 juin 2022**

- Si la mesure individuelle démontre que l'habitation est soumise à des niveaux sonores équivalents à une zone supérieure du PEB, le riverain se verra proposer les mesures d'accompagnement qui correspondent à cette zone
→ **Lden de la zone** dépassée au moins 4 fois



Campagnes de mesures sonores

- Participation citoyenne autour des aéroports wallons
→ sonomètre dans les jardins des habitations des riverains
- Bureaux d'acoustique agréés indépendants
- Analyse de 14 jours représentatifs activité aéroportuaire
- Durée mesures tributaire de la variabilité de la météo et du sens de piste utilisé
- Durant la campagne de mesures sonores, les mesures hors PDLT sont suspendues

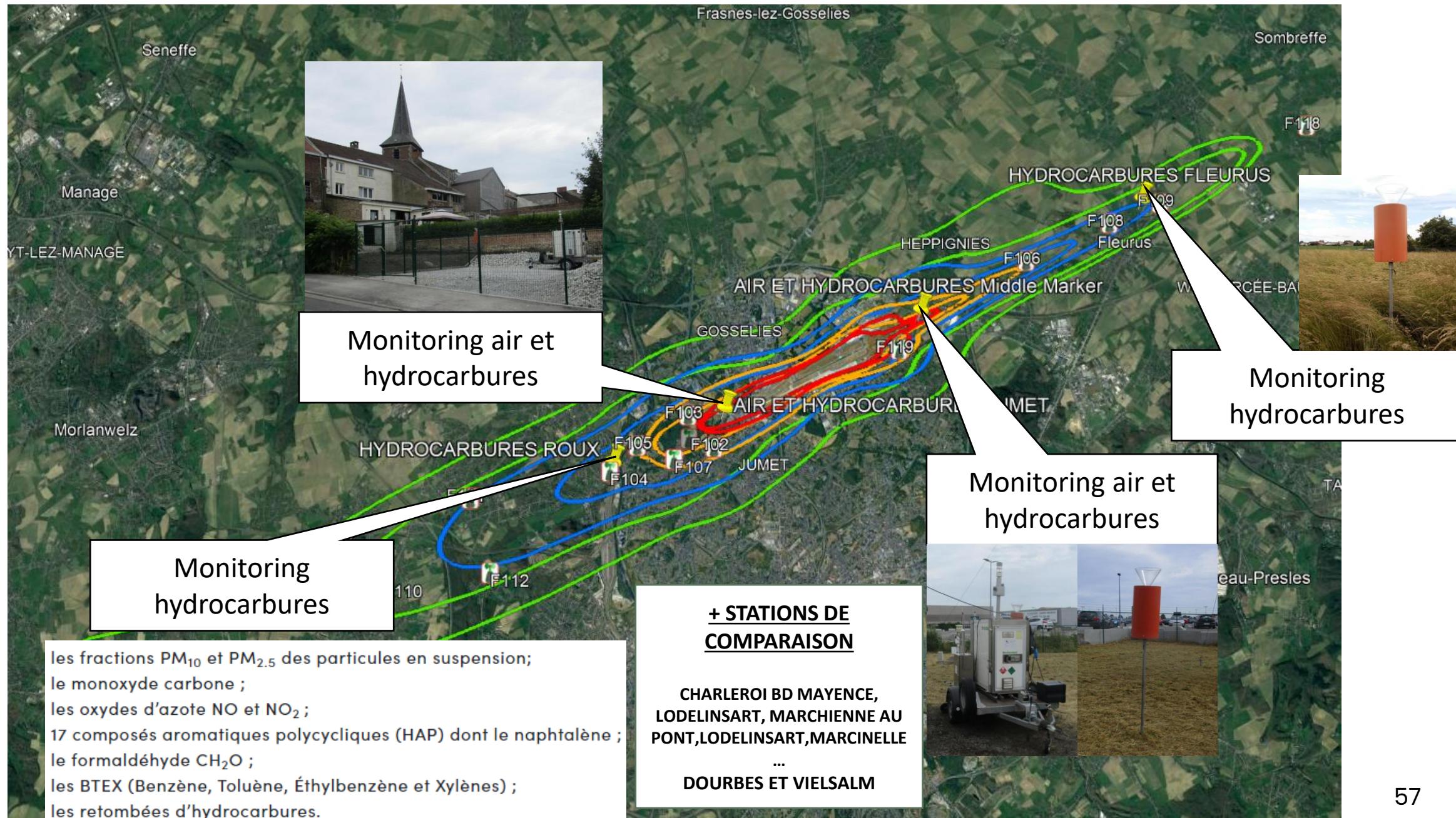


6. Divers



6.1. Qualité de l'air ambiant autour des aéroports wallons : rapport ISSeP du premier semestre 2025

MONITORING PERMANENT QUALITE AIR EN COLLABORATION AVEC ISSeP DEPUIS 2019



RAPPORT ISSeP du premier semestre 2025

AEROPORT DE CHARLEROI

- **Valeurs contraiantes des Directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE, transposées en droit wallon** : les valeurs limites et valeurs-cibles seraient respectées pour les PM10, PM2.5, le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, le benzène et le benzo(a)pyrène.
- **Critères de qualité et d'intervention définis par l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC) et l'Université de Liège (ULiège)** : seraient respectés pour le benzène, le toluène, l'éthylbenzène, le naphtalène et le formaldéhyde.
- **Non-respect de certaines recommandations de l'OMS** : également constatés pour la plupart des stations de comparaison, situées dans un environnement influencé par d'autres sources anthropiques comme le trafic, l'industrie ou le chauffage.

RAPPORT ISSeP du premier semestre 2025

AEROPORT DE CHARLEROI

- **Les mesures autour de l'aéroport sont semblables sont du même ordre de grandeur que celles obtenues dans les stations de comparaison** situées dans un environnement urbain ou périurbain;
- **Retombées hydrocarbures** : aucune retombée en hydrocarbures (fractions C_5 - C_{11} et C_{10} - C_{40}) n'a pu être quantifiée aux quatre points de mesures installés autour de l'aéroport;
- Les conclusions observées dans les précédents rapports sont confirmées dans ce dernier rapport

Aucun apport en provenance des activités aéroportuaires ou des mouvements des avions n'a pu être mis en évidence si ce n'est quelques apports pour le monoxyde d'azote

MONITORING EN TEMPS REEL OU DIFFERE via wallonair.be

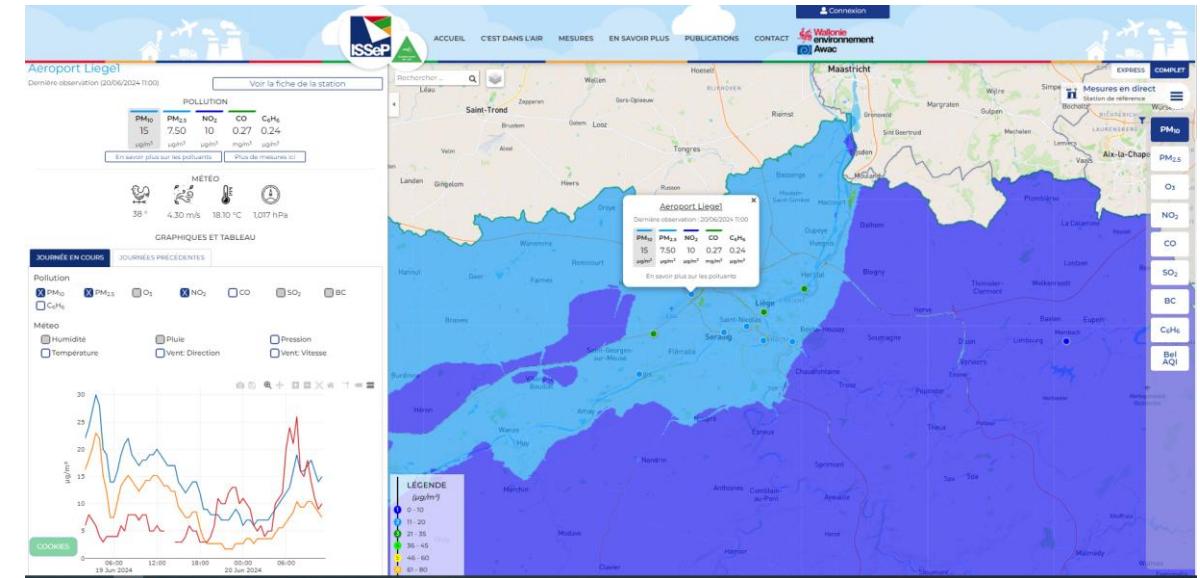
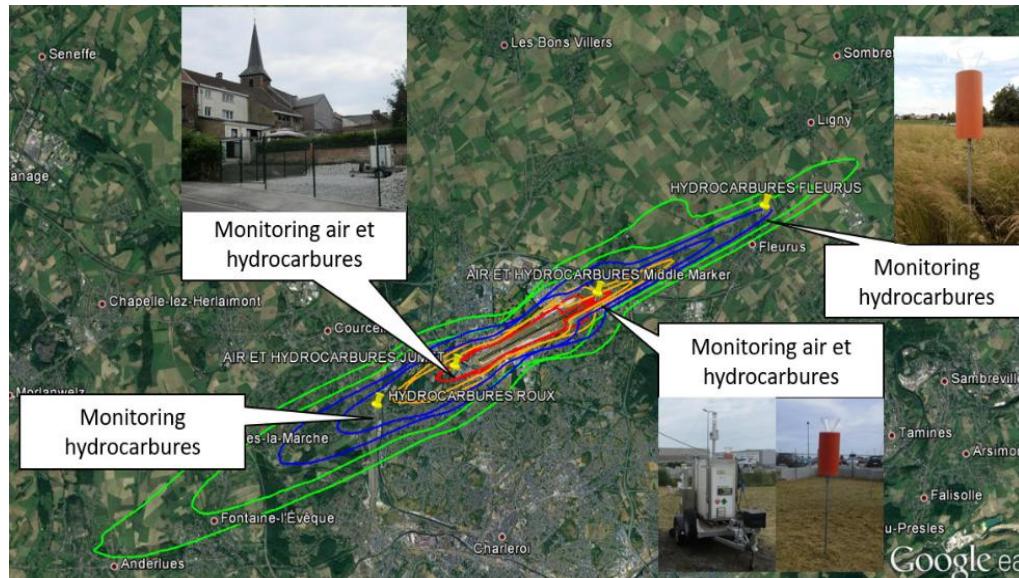
INFO VIA NOTRE SITE INTERNET [WWW.SOWAER.BE](http://www.sowaer.be)

Assurer la diffusion rapide et transparente des données dans un contexte global:

Qualité de l'air

Des stations de mesures de la qualité de l'air sont installées autour des aéroports de Liège et Charleroi. C'est l'ISSeP (Institut scientifique de service public) qui est chargée de la collecte et de l'analyse des données. Les résultats de ces stations de mesures sont publiés en temps réel sur le site wallonair.be

En ce qui concerne **l'aéroport de Charleroi**, les premières mesures de l'ISSeP ont commencé en juillet 2019.



Les rapports complets des mesures relatives à l'aéroport de Charleroi sont consultables sur le site internet de [Wallonair](http://wallonair)



6.2. Exécution arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 19/09/2024

6.3. Communiqué de presse à venir