

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège du 16 janvier 2026

Présents :

Invités :

- Monsieur **Thomas WOOS**, Chief Operating Officer de Challenge Airlines
- Monsieur **Geoffray ROBERT**, Chief Strategy Officer de Skeyes
- Monsieur **Guy GERARD**, responsable de la cellule Immissions de l'ISseP
- Monsieur **Jérôme THIRY**, commandant adjoint d'aéroport du SPW mobilité infrastructures
- Monsieur **Jérémy TOURNAY**, attaché à la cellule PUM – Plans Urbains de Mobilité du SPW
- Madame **Hélène PENDEVILLE**, échevine à la commune de Remicourt

Membres :

- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant de la Ministre Cécile NEVEN
- Monsieur **Christian DELCOURT**, représentant effectif de Liege Airport
- Monsieur **Nicolas THISQUEN**, représentant effectif de la SOWAER
- Monsieur **Thibaut de VILLENFAGNE**, représentant suppléant de la SOWAER
- Madame **Valérie HIANCE**, représentante effective de la commune de Bassenge
- Madame **Geneviève BERNARD-ROLANS**, représentante effective de la commune de Donceel
- Monsieur **Jean-Marc DELCHAMBRE**, représentant effectif de la commune de Faimés
- Monsieur **Henri CHRISTOPHE**, président et représentant effectif de la commune de Fexhe - Le-Haut-Clocher
- Madame **Evelyne KERZMANN**, représentante suppléante de la commune de Geer
- Monsieur **Sébastien BLAVIER**, représentant effectif de la commune de Grâce-Hollogne
- Madame **Christine SERVAES**, représentante effective de la commune de Juprelle
- Madame **Isabelle ANDRE**, représentant effective de la commune de Liège
- Monsieur **Joseph SIMONE**, représentant effectif de la commune d'Oupeye
- Monsieur **Julien MADANI**, représentant suppléant de la commune de St-Georges-sur-Meuse
- Monsieur **Vincent GERDAY** représentant effectif de la commune de Verlaine
- Madame **Séverine BOUCHAT**, représentante effective de la commune de Villers-Le-Bouillet
- Madame **Gisèle MAGNO**, secrétaire du Comité, SOWAER-Environnement Liège

Membres invités :

- Monsieur **Serge KALBUSCH**, représentant suppléant de la commune d'Esneux
- Monsieur **Bernard ALLELYN**, représentant effectif de la commune de Herve
- Monsieur **Benoît RAMELOT**, représentant effectif de la commune de Nandrin

Excusés :

Membres :

- Les représentants de la commune d'Ans
- Les représentants de la commune d'Herstal
- Les représentants de la commune de Flémalle



Membres invités :

- Les représentants de la commune de Braives
- Le représentant de la commune de Crisnée
- Les représentants de la commune de Neupré
- Le représentant de la commune d'Ohey
- Les représentants de la commune de Visé

Absents :

Membres :

- Le représentant de la commune d'Amay
- Les représentants de la commune d'Awans
- Les représentants de la commune d'Engis

Début de la réunion : 14h10

La réunion a lieu en présentiel.

Le président a invité la commune de Remicourt à participer au comité afin qu'elle puisse disposer des informations utiles relatives à l'incident du 14 décembre 2025, lequel fait l'objet d'un point spécifique à l'ordre du jour. La commune de Remicourt avait, à ce sujet, interpellé la SOWAER.

1. Approbation du procès-verbal du 16 octobre 2025

Une seule remarque a été transmise par courriel du 23 décembre 2025 par Madame Lebrun. Celle-ci concerne la présence en double, en page 2 avant le point 1, de la phrase suivante : « Le président tient à remercier les membres du comité... ». Il est proposé de supprimer cette mention.

Le Comité approuve à l'unanimité la suppression de cette phrase, ainsi que l'ensemble du contenu du procès-verbal du 6 juin 2025.

2. Incident du 14 décembre 2025 relatif au délestage de carburant en vol

Le président rappelle que Liege Airport et la SOWAER ont invité quatre intervenants afin de disposer des informations utiles relatives à cet incident. Le rapport d'analyse de la qualité de l'air établi par l'ISSeP afin d'évaluer l'impact de l'incident (*rapport en annexe*) a été transmis par mail aux membres préalablement à la présente réunion. Il cède ensuite la parole à Monsieur Woos, Monsieur Robert, Monsieur Thiry et Monsieur Gérard qui prendront successivement la parole.

Monsieur Woos est le directeur des opérations de la compagnie aérienne Challenge Airlines et est liégeois.

Challenge Airlines est une société belge construite en 2019 qui fait partie du groupe international, Challenge Group, spécialisé dans le transport aérien de fret. Le groupe se compose notamment de plusieurs compagnies : Challenge Airlines IL (Israël), Challenge Airlines BE (Belgique) et Challenge Airlines MT (Malte).

Le hub du Challenge Group à Liège emploie plus de 900 personnes sur le site de Liège Airport. Cela inclut donc les activités de la compagnie aérienne mais aussi celles de manutention (Challenge handling) et de maintenance (Challenge Technic).

Le dimanche 14 décembre 2025, un Boeing 747 de la compagnie Challenge Airlines a décollé aux alentours de 10h30 de l'aéroport de Liège. L'équipage a constaté que 1 des 4 circuits hydrauliques actionnant notamment la rentrée d'une partie du train d'atterrissage étaient défectueux et a dès lors émis un message d'urgence (« pan pan »).

Après contact auprès de l'ATC (*Air Traffic Control, c'est à dire le contrôle du trafic aérien assuré par Skeyes*), l'équipage a décidé que la meilleure décision était de revenir à l'aéroport de Liège.

Au décollage, les avions passagers ou cargo long courrier ont souvent une masse qui est plus élevée que celle qu'il doit avoir pour atterrir en toute sécurité. C'est la raison pour laquelle l'équipage devait réduire sa masse en délestant son carburant (*fuel dumping*) avant d'être autorisé à procéder à un atterrissage d'urgence. Il est monté à 6.000 pieds avant d'opérer des holdings (*circuits d'attente en rond*) en vue de délester son carburant. Au total, 56 tonnes de carburant ont été consommées et expulsées, sur une période d'environ 40 minutes, par des buses situées à l'extrémité des ailes de l'avion.

Le constructeur de l'avion, Boeing, recommande une altitude minimale de 4.000 pieds afin d'assurer une évaporation complète du carburant.

Lors de ce type d'incident, la compagnie aérienne dispose de 72 heures pour adresser son rapport à l'administration, en l'occurrence la DGTA (SPF Mobilité – Direction générale du transport aérien). Le rapportage a été transmis dans les temps.

Par la suite, l'inspection a montré la présence d'une fissure de 1,5 mm dans un petit tuyau hydraulique. Le constructeur Boeing recommande une maintenance tous les 5 ans. Pour le Boeing impliqué dans l'incident, cette maintenance a eu lieu dans les délais prescrits.

A la suite de cet incident, Challenge Airlines a décidé de réduire l'intervalle de maintenance à tous les 2 ans pour les 6 Boeings 747-400 du groupe afin de minimiser les risques.

Monsieur Robert est le responsable de la stratégie chez Skeyes. Il va présenter Skeyes ainsi que son rôle dans l'incident du 14 décembre 2025 (*présentation jointe en annexe*). Skeyes est l'opérateur en charge de la navigation aérienne en Belgique et en partie au Luxembourg. Sa mission est dictée par la priorité donnée à la sécurité aérienne. Il s'agit d'une entreprise publique belge chargée de la gestion et du contrôle du trafic aérien civil dans l'espace aérien belge jusqu'à une certaine altitude. Au-delà de 8,5 km d'altitude, c'est Eurocontrol qui prend la relève.

C'est l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) qui fixe des recommandations au niveau international. L'AIP (Aeronautical Information Publication) est le recueil de références des pilotes pour tout ce qui vole et fixe des règles nationales dont les conditions à respecter pour le largage de carburant.

Bien que non fréquent, le délestage de carburant n'est pas un événement exceptionnel. Sur les 5 dernières années, il y a eu 30 délestages de carburant dont plus de la moitié ont eu lieu au-dessus de la mer du Nord et 5 au-dessus du sol du territoire belge.

Monsieur Thiry occupe la fonction de commandant adjoint d'aéroport. Il va présenter le rôle du SPW (*présentation jointe en annexe*). Le SPW assure la gestion des activités et de la plateforme au

sol. Dès qu'un avion est en l'air, le SPW n'est plus responsable. Le jour de l'incident, le SPW a veillé à ce que la piste soit dégagée de tout débris afin de garantir des décollages et atterrissages en toute sécurité.

Monsieur Gérard est le responsable de la cellule Immissions du Pôle Air de l'ISSeP. Il va présenter les résultats des systèmes de surveillance de la qualité de l'air autour de l'aéroport de Liège (*présentation jointe en annexe*). L'ISSeP est une UAP (Unité d'Administration Publique), ce qui signifie qu'elle relève de l'autorité du Gouvernement wallon. Il précise que l'ISSeP ne gère pas l'eau de consommation mais s'occupe de l'air intérieur, en coordonnant les activités des SAMI provinciaux. La cellule Immissions réalise des audits techniques des laboratoires, tandis que l'AWAC se charge de délivrer l'agrément.

Un réseau permanent de surveillance de la qualité de l'air (2 stations) et des retombées d'hydrocarbures (4 jauges) est installé autour de l'aéroport de Liège. Ainsi, 4 points de mesure se trouvent dans l'alignement des pistes : 2 en amont et 2 en aval. Les vents dominants viennent du Sud-Ouest. Le point de mesure « Cahottes » se trouve à environ 1.100 mètres des pistes tandis que celui « D-VOR » à 500 mètres. Les 2 autres sont plus éloignés : « Warfusée », à 3-4 km et « Alleur », à un peu plus de 4 km. Le D-VOR est un ancien système de guidage des avions (balise radio) qui a été démonté en 2025.

La qualité de l'air est monitorée en deux points, à savoir « Cahottes » et « D-VOR ». Des appareils à haute résolution temporelle aspirent l'air afin de mesurer les concentrations de polluants en continu. Les polluants mesurés sont réglementés par les Directives européennes sur la qualité de l'air ambiant de 2004 et 2008, lesquelles ont été actualisées et fusionnées en 2024. La nouvelle directive entrera en vigueur en décembre 2026 avec des valeurs limites plus strictes à respecter pour 2030.

Les circuits d'attente liés au vol du 14 décembre 2025 ont été communiquées par la SOWAER, ceux-ci étant disponibles sur son site internet (<https://www.sowaer.be/informations-aux-citoyens/>). On voit clairement que l'avion est bien passé par les 4 points de mesure.

Certains polluants sont liés au processus de combustion. Pour évaluer l'impact du largage de kérosène, les paramètres importants mesurés en temps réel sont la météo, les BTEX (Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes) et les COVT (composés organiques volatils totaux). Les BTEX sont des hydrocarbures aromatiques qui peuvent être présents dans le kérosène en concentrations faibles.

Certains polluants ne sont pas mesurables en temps réel. Ils sont mesurés en différé et doivent d'abord être capturés. Depuis 2019, l'ISSeP a mis au point une méthode pour objectiver les retombées d'hydrocarbures au moyen de jauges qui étaient une source d'inquiétude chez certains riverains de l'aéroport de Charleroi. Les jauges sont relevées habituellement toutes les 4 semaines.

Le 14 décembre 2025, le vent soufflait en provenance du sud jusqu'à midi, puis a tourné au sud-sud-ouest à partir de ce moment, tandis que sa vitesse commençait à diminuer. Il est à préciser que ce sont des mesures effectuées au sol (à 4 mètres). Plus on monte en altitude et plus la direction du vent est susceptible d'être modifiée et ainsi venir davantage du sud-ouest ce jour-là.

Par ailleurs, aucune augmentation des concentrations de BTEX et COVT n'est constatée le 14 décembre 2025 entre 10h et 12h.

En ce qui concerne les jauges d'hydrocarbures, celles-ci avaient été relevées le jeudi 11 décembre 2025, soit trois jours avant l'incident. Dès qu'elle a été informée de celui-ci, la SOWAER a sollicité

l'ISSeP afin que les jauges soient relevées dans les plus brefs délais, dans le but d'évaluer l'impact de l'incident. Les relevés ont ainsi été effectués le 15 décembre 2025, soit le lendemain de l'incident. Cette période limitée à quatre jours permettait d'éviter la dilution du composant. Les analyses n'ont révélé aucune présence d'hydrocarbures.

Toutes les mesures de la qualité de l'air réalisées en Wallonie, en ce compris celles réalisées autour des aéroports wallons, sont disponibles en ligne (<https://www.wallonair.be/fr/publications/12-qualite-de-l-air-ambiant/252-liege-airport-rapport.html>).

Le président donne la parole aux membres du comité pour faire part de leurs questions ou remarques.

Quelle était la vitesse de l'avion au moment où il réalisait les circuits d'attente à 6000 pieds d'altitude, cette vitesse étant susceptible d'influencer la dispersion du carburant ?

Monsieur Woos précise que la vitesse de l'appareil était comprise entre 220 et 250 nœuds par heure, soit environ 430 km/h.

Qu'en est-il de l'analyse du toluène qui peut persister plus longtemps dans l'air ? L'ISSeP peut-il venir mesurer le toluène sur le territoire de Remicourt qui est situé à 10 km de l'aéroport et des stations de mesures ?

Monsieur Gérard précise que les graphiques existants permettent de suivre l'évolution des polluants sur une période de six jours, soit les trois jours précédant l'incident et les trois jours suivants. Aucun impact n'a été observé sur cette période. Sur cette base, il considère qu'il n'y a pas d'intérêt à effectuer des mesures supplémentaires de toluène après l'incident.

Que répondre aux agriculteurs qui suspectent la présence de kérosène dans leurs bacs d'eau ? L'ISSeP peut-il réaliser des analyses à ce sujet ?

Monsieur Gérard indique que seule une analyse directe de ces bacs permettrait de répondre à cette question. Il précise toutefois qu'aucune intervention de ce type n'est prévue de la part de l'ISSeP, mais qu'il peut néanmoins se renseigner à ce propos, mais qu'il ne peut rien promettre.

Une commune informe le comité qu'il a reçu une réponse, plutôt rassurante, du ministre de l'Environnement Yves Coppieters sur la question de l'impact de ce largage de kérosène sur la pollution des eaux (de surface et souterraines) et des cultures (cf. séance du parlement wallon du 18 décembre 2025 – question du député wallon, Monsieur Loïc Jacob).

Monsieur Gérard rappelle qu'aucun impact lié à cet incident n'a été constaté dans les analyses de la qualité de l'air ni dans celles des retombées d'hydrocarbures. Par ailleurs, le fonctionnaire chargé du suivi du permis d'environnement accordé à l'aéroport peut demander des investigations complémentaires en cas de risque pour le sol et les eaux souterraines.

Pour quelle raison le pilote n'a-t-il pas pu larguer son kérosène au-dessus de la mer du Nord, comme le recommandent les procédures ?

Monsieur Woos explique que le pilote doit prendre une décision rapide à l'instant T en fonction des informations disponibles, notamment la perte d'un système hydraulique et sans avoir les données techniques, la crainte d'en perdre un autre avant d'atteindre la mer du Nord. Il a émis un message d'urgence (« Pan Pan ») et a jugé plus prudent de ne pas s'éloigner de l'aéroport.

Où se trouvait l'avion quand il a largué son carburant ?

Monsieur Woos précise que le délestage a eu lieu lors des circuits d'attente.

Si cet incident avait eu lieu par temps de pluie, quel aurait été l'impact sur la pollution et sur la décision du contrôleur aérien ?

Monsieur Gérard répond que le carburant aurait davantage été rabattu vers le sol, la pluie n'étant a priori pas un facteur favorisant l'évaporation.

Monsieur Robert précise que son rôle est avant tout de garantir la sécurité de l'avion et ensuite une altitude suffisante pour permettre l'évaporation du carburant.

Monsieur Woos précise que cet incident fera l'objet de discussions au sein de Challenge dans le but d'améliorer les procédures du système de gestion de la sécurité (Safety Management System).

Une commune regrette que la population n'ait pas été informée plus rapidement. Elle souhaiterait, si un tel incident venait à se reproduire, que les bourgmestres soient informés plus vite.

Liege Airport répond que le fait que l'incident ait eu lieu un dimanche n'a pas aidé. Cela étant dit, ce jour-là, il a été en contact avec de nombreux journalistes et bourgmestres (dont le président du comité) ainsi que la SOWAER. Il les a informés en fonction d'informations parcellaires qui lui sont parvenues tout au long de la journée. En outre, une communication conjointe SOWAER-LA a été adressée aux membres du comité dans les jours qui ont suivi l'incident.

Une commune confirme qu'il a reçu une réponse de Liege Airport à son mail du dimanche 14 décembre, 30 minutes après l'avoir envoyé.

Une autre commune considère que la communication peut effectivement être améliorée.

Le président s'engage à envoyer un courrier d'information sur cet incident aux communes. Un projet de communiqué de presse pourrait être établi.

La SOWAER s'interroge sur quel est le meilleur acteur aérien pour communiquer sur ce type d'incident. Si demain un avion décolle de l'aéroport de Maastricht et demande à larguer son carburant à proximité de l'aéroport de Liège, qui est censé communiquer ?

Liege Airport préconise de se concerter avec Skeyes afin d'améliorer le processus de communication.

La SOWAER souligne que ce type d'incident relève du niveau aérien et non de l'aéroport. Il est important que la compagnie aérienne et Skeyes puissent, dans ce type de situation, informer Liège Airport afin d'éviter la diffusion dispersée des informations. La gestion de la communication n'est pas simple compte tenu du nombre important d'intervenants. La SOWAER propose que Skeyes établisse un modus operandi pour la communication, avec, le cas échéant, la désignation d'un point de contact unique (SPOC).

Skeyes va en discuter avec leur responsable en communication.

Liege Airport signale qu'il vient de vivre 2 cas de figure qui les interpellent sur les processus. Premièrement, le survol récent (novembre 2025) de l'aéroport par des drones pour lequel il a activé le centre de crise, cette action n'ayant cependant pas été suivie par le Gouverneur. Deuxièmement, l'incident du 14 décembre 2025 pour lequel il a sollicité une réunion avec Philippe Burette afin d'améliorer les processus.

La SOWAER propose que, dès la rédaction et la validation du procès-verbal de la présente réunion, celui-ci soit publié sur le site internet de la SOWAER, accompagné des présentations associées. Elle suggère également qu'un communiqué de presse d'une page résumant le sujet soit élaboré.

Le comité marque son accord sur la proposition de la SOWAER ainsi que sur l'envoi d'un courrier aux communes auquel sera annexé le communiqué de presse.

Les 4 intervenants sur ce point ont quitté la réunion à 15h26.

3. Etude de mobilité actualisée par STRATEC

Le président cède la parole à Monsieur Tournay du SPW afin de présenter l'étude de mobilité actualisée réalisée par le bureau d'étude STRATEC (*présentation jointe en annexe*).

L'étude de mobilité réalisée en 2022 a dû être revue afin de tenir compte des impositions du nouveau permis d'environnement accordé à l'aéroport. Les hypothèses de départ étaient maximalistes au niveau du trafic et de son impact. Elles ont dû être revues à la baisse.

Le périmètre de l'étude concerne 24 communes de l'agglomération liégeoise.

Le projet de liaison E40 vers Crisnée (inscrite au plan de secteur depuis 2003) est jugé non pertinent à ce stade sur base d'une analyse coût/bénéfice vu les solutions apportées en termes de mobilité par d'autres réaménagements proposés.

L'exposé n'a pas suscité de questions de la part du Comité.

4. Bilan 2025 de Liege Airport et perspectives 2026

Le président cède la parole à Monsieur DELCOURT afin de présenter les statistiques liées à la situation commerciale de l'aéroport (*présentation jointe en annexe*).

L'année 2025 est excellente pour Liege Airport. C'est la deuxième année la plus importante après 2021, avec une augmentation de 14 % du tonnage transporté et de 6% au niveau des mouvements cargo. Sur 10 ans de temps le tonnage cargo a plus que doublé. L'aéroport termine l'année avec près de 37.000 mouvements (dont 28.800 pour le cargo), ce qui lui permet une marge de progression avant d'arriver à la limite de 55.000 mouvements imposée par le Gouvernement wallon dans le cadre du permis. Pour rappel, l'aéroport ne fait pas du belly cargo (*transport de fret en soute sur avion de ligne passagers*) comme d'autres aéroports.

Liège Airport figure parmi les aéroports européens connaissant la plus forte croissance du trafic cargo. Depuis la restructuration des activités de Fedex intervenue en 2022, l'aéroport de Liège n'est plus un aéroport de nuit dans la mesure la majorité des vols ont lieux de jour (65%) contre 35% de vols de nuit.

Cela étant dit, Liège Airport adopte une position prudente pour ses perspectives d'évolution en 2026. La direction reste attentive à l'évolution de la taxe sur les colis d'e-commerce qui va s'appliquer à tous les pays européens, 25% de ses activités étant liées à l'e-commerce. Par ailleurs, Liege Airport devra également composer avec un problème wallon, à savoir la question de la puissance électrique disponible pour alimenter les zones d'activités économiques autour de l'aéroport et des retards dans la mise à disposition de celle-ci.

L'exposé n'a pas suscité de questions de la part du Comité.

5. Fuel par barge

Le président cède la parole à Monsieur DELCOURT afin de présenter le dossier du fuel par barge (*présentation jointe en annexe*).

Le 26 janvier prochain, Liege Airport tiendra une conférence de presse pour annoncer que l'acheminement du fuel va également avoir lieu par barge (en plus du pipe-line et des camions). C'est l'entreprise Gilops, installé au port pétrolier de Wandre, qui a remporté le marché. Ce moyen de transport permettra une réduction de 82% des km par camions. Une barge peut transporter l'équivalent de 90 camions.

Le président donne la parole aux membres du comité pour faire part de leurs questions ou remarques.

Doit-on maintenir l'approvisionnement en fuel via le pipe-line de Glons ? Si oui, peut-il être intensifié ?

840 millions de litre sont nécessaires dont 400 millions peuvent être acheminés via le pipe-line, celui-ci étant limité par sa capacité physique de transport. Il rappelle qu'il a déjà fait l'objet d'une rénovation. Il faudra disposer d'une réserve stratégique au port de Wandre pour garantir l'approvisionnement.

À quel moment le transport par barge pourra-t-il être mis en place ?

Il est actuellement difficile de fournir une réponse précise à cette question, des aménagements étant nécessaires : au mieux, à l'automne 2026.

Existe-t-il un risque de saturation horaire pour le transport de fuel par camion depuis le port de Wandre jusqu'à l'aéroport ?

Le transport par camion s'effectue sur 24 heures, ce qui permet de répartir les livraisons en dehors des heures de pointe et de limiter les risques de congestion.

L'étude mobilité va-t-elle être revue afin de tenir compte de ce nouveau moyen de transport de fuel ?

Ce n'est pas prévu, ce type d'étude étant très coûteuse.

6. Divers

6.1. Plaintes bruit

Le président cède la parole à Monsieur de VILLENFAGNE.

Il informe le comité que 4.026 plaintes liées au bruit ont été enregistrées en 2025, émanant de 222 personnes. Les analyses de ces plaintes n'ont pas encore été finalisées, les plaintes déposées en décembre 2025 étant encore en cours de traitement. Les résultats seront présentés au comité lors d'une prochaine réunion.

L'exposé n'a pas suscité de questions de la part du Comité.

Fin de la réunion : 16h00.

**SO
WA
ER**



Pour des demains durables

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Liège**

16 janvier 2026



ORDRE DU JOUR

- 1. Approbation du procès-verbal du 16 octobre 2025**
- 2. Incident du 14 décembre 2025 – largage de kérosène en vol**
- 3. Etude de mobilité actualisée par STRATEC**
- 4. Bilan 2025 de Liege Airport et perspectives 2026**
- 5. Fuel par barge**
- 6. Divers**

1. Approbation du PV du 16 octobre 2025



2. Incident du 14 décembre 2025 – largage de kérosène en vol



DÉLESTAGE DE CARBURANT

Comité d'accompagnement de l'aéroport de Liège
16 Janvier 2026

Structure

- Délestage de carburant en vol
- Cadre réglementaire
- Statistiques (5 dernières années)
- Incident du 14 décembre 2025

Vidange de carburant en vol

- Un aéronef dans une situation d'urgence absolue ou dans toute autre situation urgente peut avoir besoin de vider du carburant en vol pour réduire la masse maximale à l'atterrissage afin d'effectuer un atterrissage en sécurité.
- La responsabilité et l'exécution relèvent du pilote, selon le manuel d'exploitation.
- Le rôle du contrôle aérien est de faciliter la trajectoire et de garantir la séparation avec les autres avions pour garantir à tout moment la sécurité de la navigation aérienne.

Recommandations internationales

- Le contrôle aérien assure une coordination avec l'équipage de conduite sur les points suivants :
 - a) la route à suivre, qui devrait, si possible, être à l'écart des villes et agglomérations, de préférence au-dessus de l'eau et loin des zones où des orages ont été signalés ou sont prévus
 - b) le niveau à utiliser, qui ne devrait pas être inférieur **à 1 800 m** (6 000 ft) ;
 - c) la durée de la vidange en vol

(Organisation de l'aviation civile internationale - Doc 4444 – PANS-ATM, §15.5.3)

Recommandations internationales

- Le trafic connu devrait être séparé comme suit de l'aéronef qui largue du carburant :
 - a) horizontalement, d'au moins **19 km** (10 NM), mais pas derrière l'aéronef qui largue du carburant ;
 - b) verticalement, s'il se trouve derrière l'aéronef qui largue du carburant à une distance ne dépassant pas 15 minutes de vol ou 93 km (50 NM) :
 - d'au moins **300 m** (1 000 ft) s'il vole plus haut que l'aéronef qui largue du carburant ;
 - d'au moins **900 m** (3 000 ft) s'il vole plus bas que l'aéronef qui largue du carburant

(Organisation de l'aviation civile internationale - Doc 4444 – PANS-ATM, §15.5.3)

Règles nationales

- Sauf en cas d'urgence, le largage de carburant doit être effectué au-dessus de la mer du Nord à une altitude égale ou supérieure à FL 100.
- En cas d'urgence, le largage de carburant ne doit, dans la mesure du possible, pas être effectué au-dessus des zones densément peuplées des villes, villages ou agglomération.

(BELGIUM & Luxembourg Aeronautical Information Publication, Part 2 §1.5.4.2)

Statistiques (5 dernières années)

- Nombre de délestages de carburant facilités par skeyes

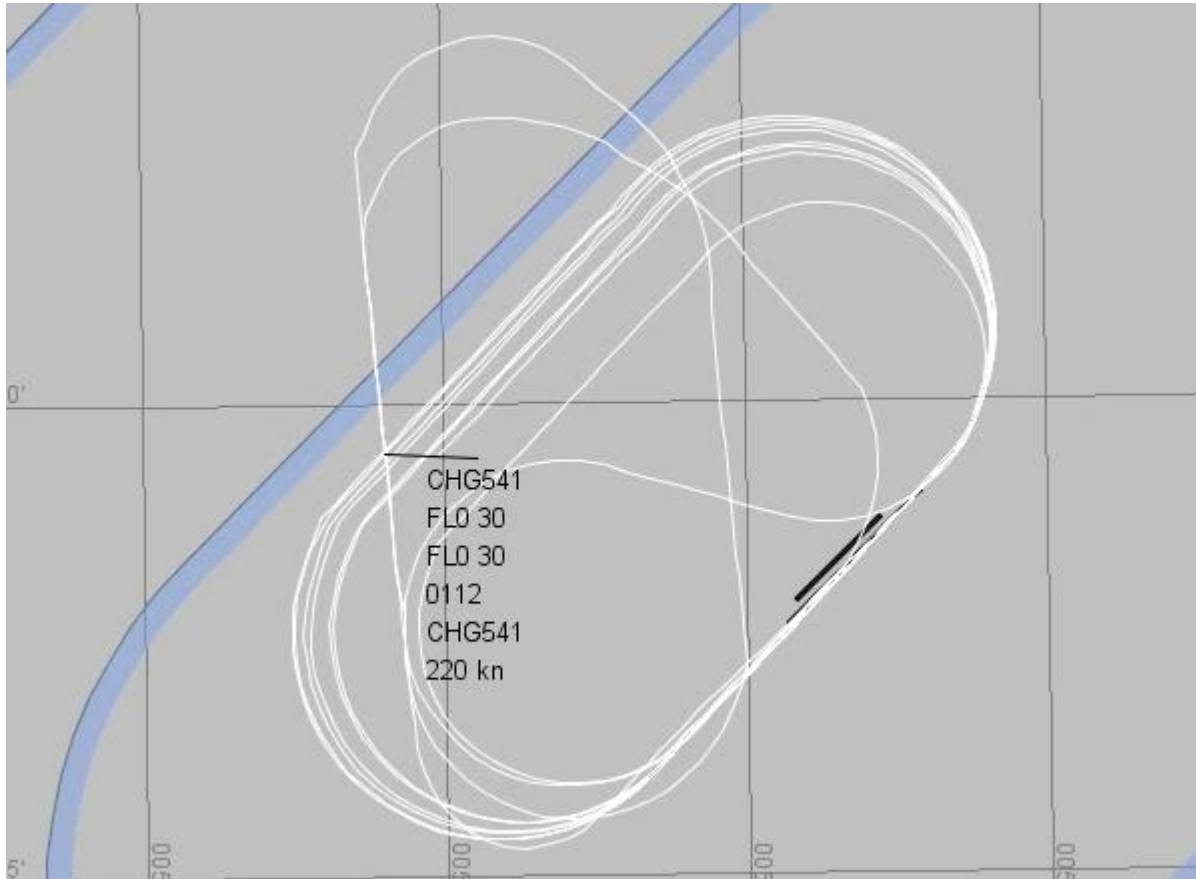
Année	Nombre de délestage
2020	4
2021	10
2022	8
2023	1
2024	3
2025	4
Total	30

Emplacement	Nombre de délestage
Mer du nord	17
Territoire belge	5
Ardennes	1
FLORA (Geetbets)	1
OLNO (Olne)	1
Campine	1
ALHUV (Liege Airport)	1
Allemagne	3
France	3
Pays-Bas	1
Angleterre	1

Éléments factuels

10h25	• B747-400 cargo (Challenge Airlines), départ de Liège Airport à destination de New York.
10h27	• l'équipage émet un message d'urgence (« pan pan ») lors du décollage de la piste 22L et interrompt la montée à 3 000 pieds en raison de problèmes avec le train d'atterrissage (impossible à rentrer) et également de problèmes hydrauliques avec le moteur 1. • Equipage demande un guidage radar pour le délestage de carburant avant d'atterrir. • Contrôle aérien instruit l'équipage d'entrer dans le holding ALUV et de monter à 6 000 pieds (1 800m).
10h47	• Le pilote signale qu'il est prêt à commencer le largage de carburant
11h28	• Le pilote signale que le largage de carburant est terminé et demande à descendre à 3 000 pieds. Une fois prêt, il reçoit des vecteurs radar pour l'approche ILS RWY22L et l'autorisation d'atterrir
11h43	• Atterrissage sur la piste 22L

Éléments factuels



Trafic aérien à proximité :

- Un avion au niveau de vol FL70 (7000 pieds) en attente (holding)
- 2 avions en approche aux niveaux FL80 et FL90



Wallonie **mobilité infrastructures** **SPW**

Le SPW @ Liege Airport

4 Equipes administratives

- Commandement – Autorité du site aéroportuaire
- Bureau de la sécurité – Contacts avec les autorités nationales et européennes et suivi des législations
- Service badge – Gestion des accès aux différentes zones de l'aéroport + permis de conduire aéroportuaire
- Safety Office – Equipe de consultance en sécurité

3 Equipes opérationnelles au sol

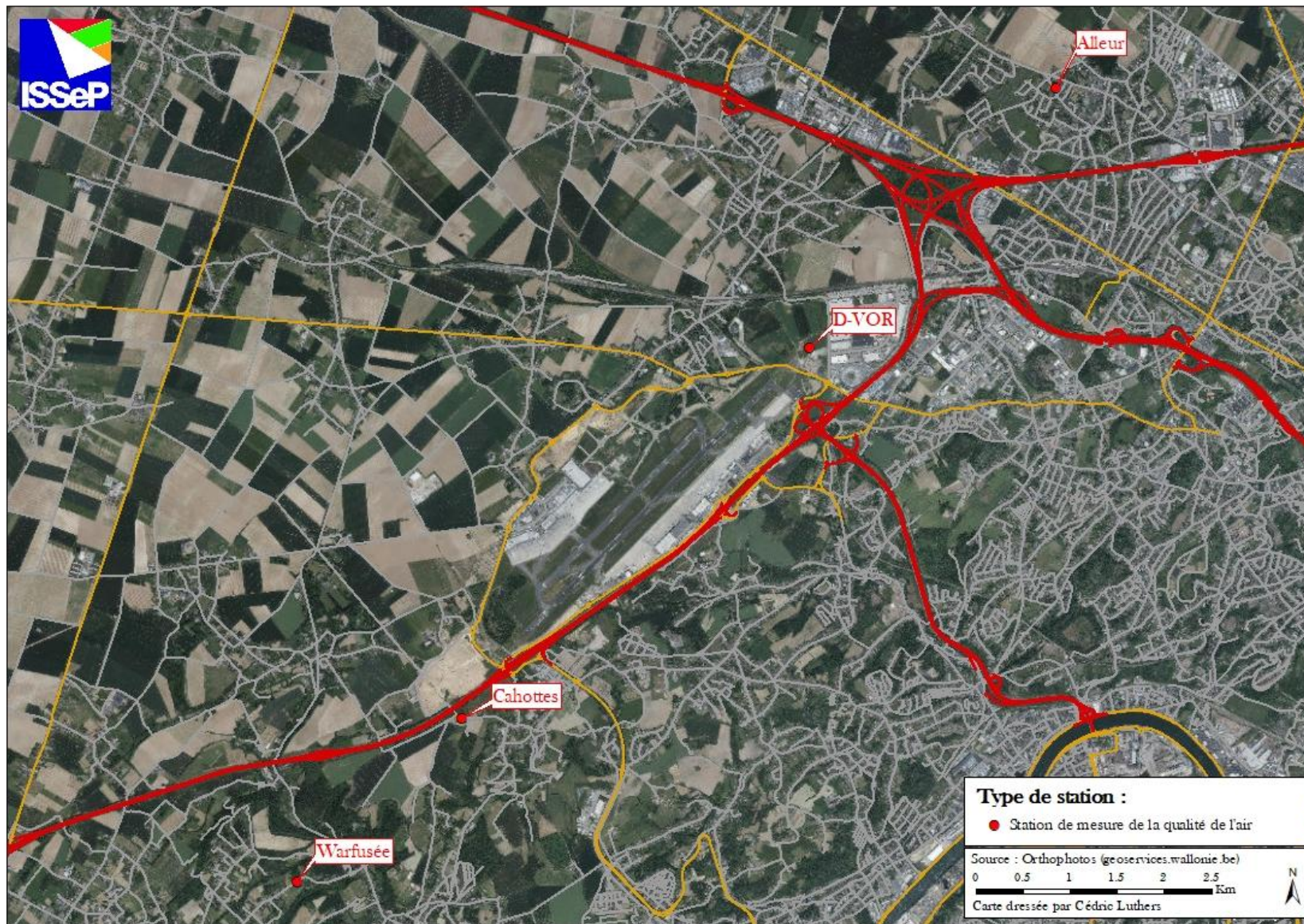
- Inspection Sécurité 24/7 – Préviend des risques d'accident au sol (monitoring des infrastructures et des procédures)
- Inspection Sûreté 24/7 – Préviend des actes malveillants (actes volontaires et delictuels)
- Inspection BCU – Préviend des risques de collisions animalières

Comité d'accompagnement de l'aéroport de Liège
Liège, le 16 janvier 2026

***Evaluation de l'impact sur la qualité de l'air du largage de kérosène
autour de l'aéroport de Liège, le dimanche 14 décembre 2025***

Guy GERARD
ISSeP
Pôle Air- Cellule Immissions

- Direction de la surveillance de l'Environnement
 - Pôle Eau
 - Pôle Sol
 - Pôle Observation de la terre
 - Pôle Air
 - Cellule Emissions
 - Cellule Air intérieur
 - Cellule Immissions
 - Exploitation des réseaux de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie
 - Réalisation de campagnes de mesures de la qualité de l'air
 - Laboratoire de référence Air
 - Participation à des projets de recherche



Aéroport de Liège

Dispositif de surveillance de la qualité de l'air



D-VOR



Cahottes



Warfusée



Alleur

Dénomination	Cahottes	D-VOR	Alleur	Warfusée
Adresse	Rue des Cahottes Flémalle	Plaine de Cubber/Chée. de Liège Grâce- Hollogne	Rue de la Vallée n°66 Alleur	Rue de Warfusée n°53-55 Flémalle
Polluants mesurés en temps réel				
Paramètres météorologiques	-	X	-	-
Particules en suspension (PM10/PM2.5)	X	X	-	-
Monoxyde de carbone (CO)	X	X	-	-
Oxydes d'azote (NO/NO₂)	X	X	-	-
Hydrocarbures aromatiques monocycliques (BTEx)	X	X	-	-
Composés organiques volatils totaux (COVT)	-	X	-	-
Particules ultrafines (UFP)	X ¹	X	-	-
Carbone noir (BC)	X ¹	X	-	-

¹non mesurés en permanence mais dans le cadre des campagnes tournantes imposées par le permis d'environnement

Aéroport de Liège

Dispositif de surveillance de la qualité de l'air



D-VOR



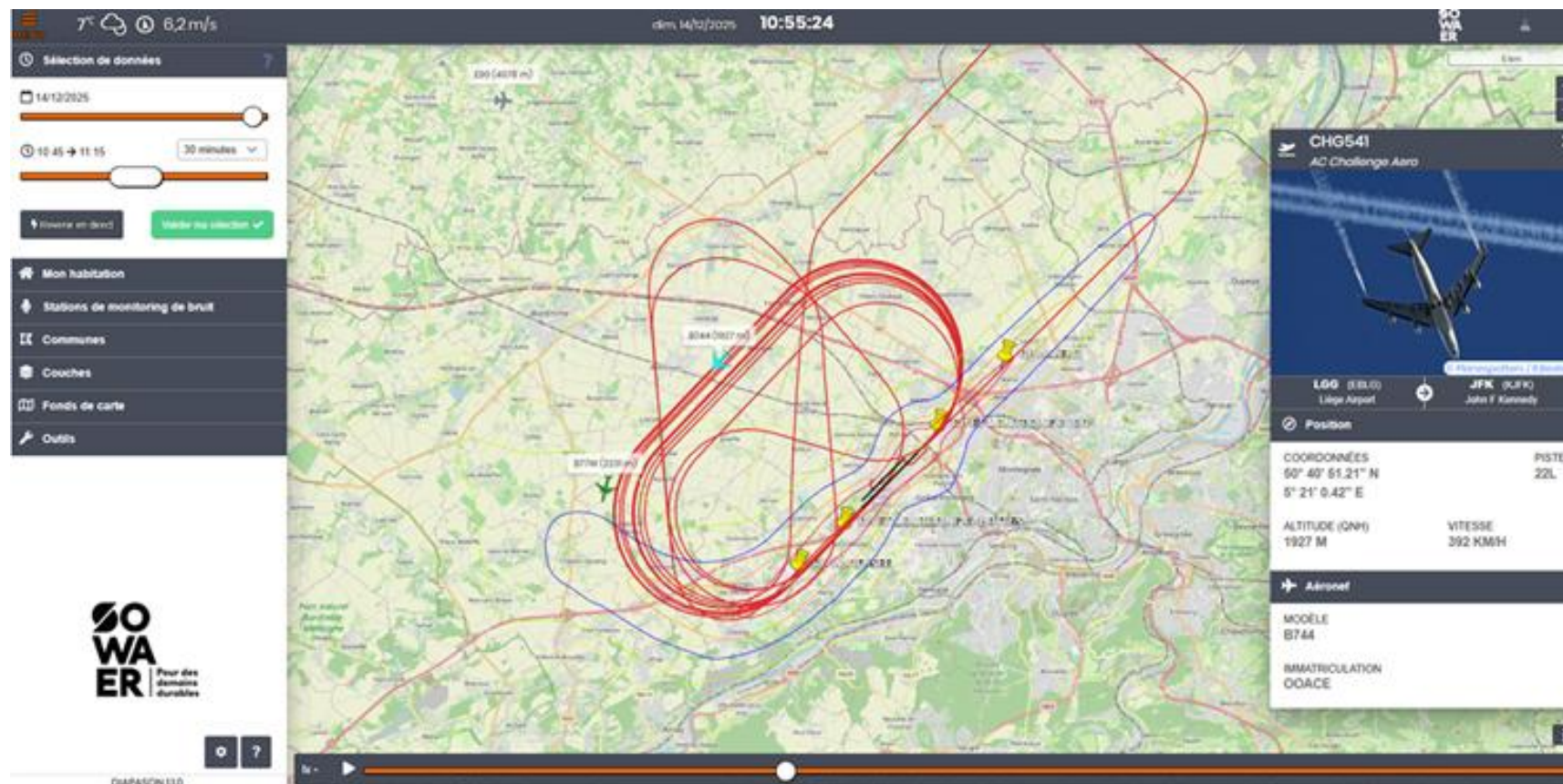
Cahottes

Dénomination	Cahottes	D-VOR	Alleur	Warfusée
Adresse	Rue des Cahottes Flémalle	Plaine de Cubber/Chée. de Liège Grâce- Hollagne	Rue de la Vallée n°66 Alleur	Rue de Warfusée n°53-55 Flémalle
Polluants mesurés en différé				
Naphtalène	X	X	-	-
Formaldéhyde	X	X	-	-
Retombées d'hydrocarbures (fractions C ₅ -C ₁₁ et C ₁₀ -C ₄₀)	X	X	X	X



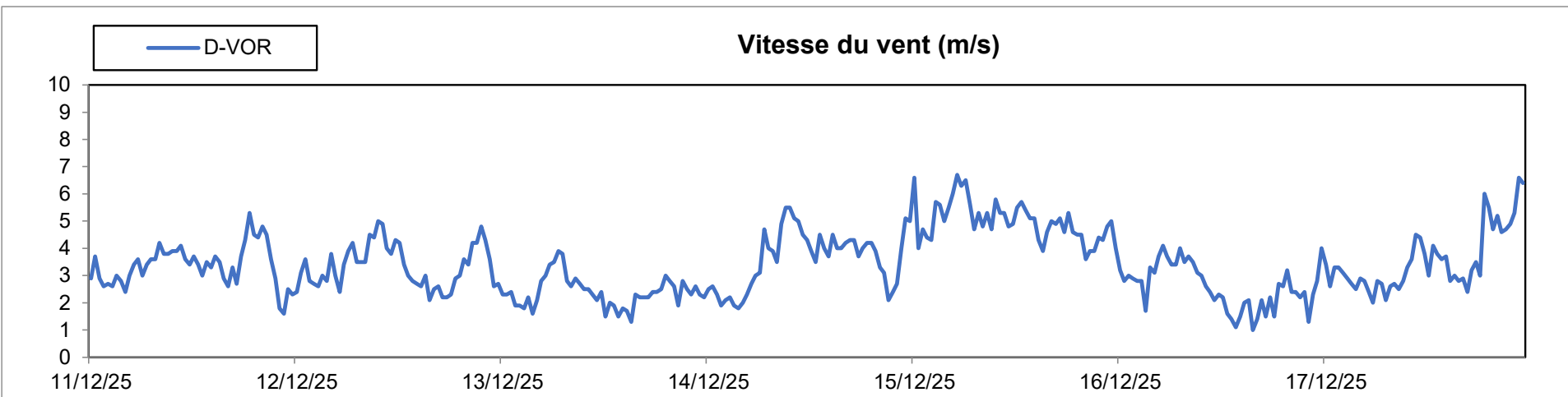
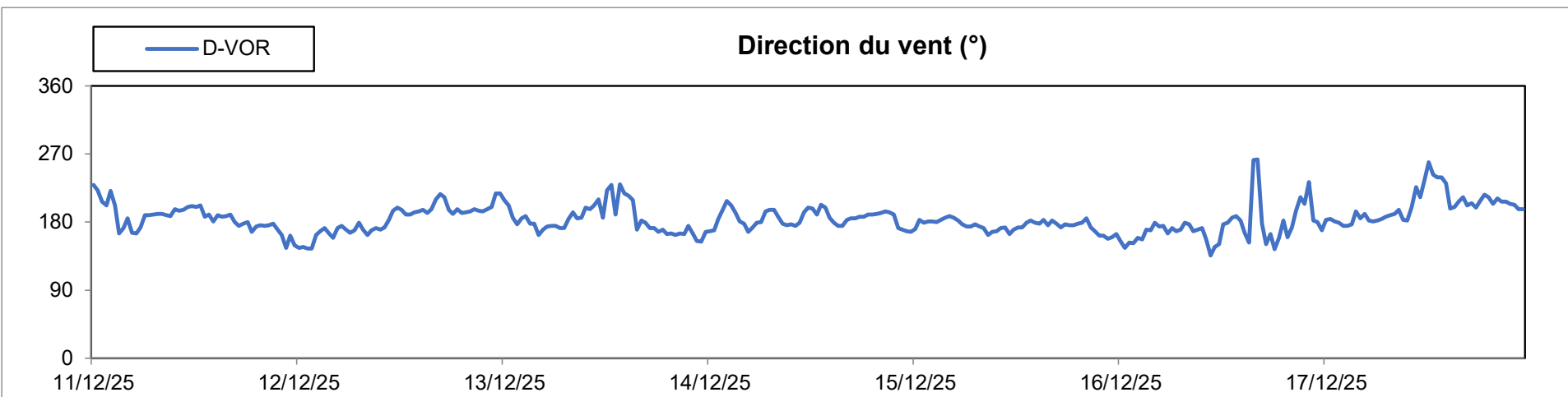
Aéroport de Liège

Trajectoire de l'avion

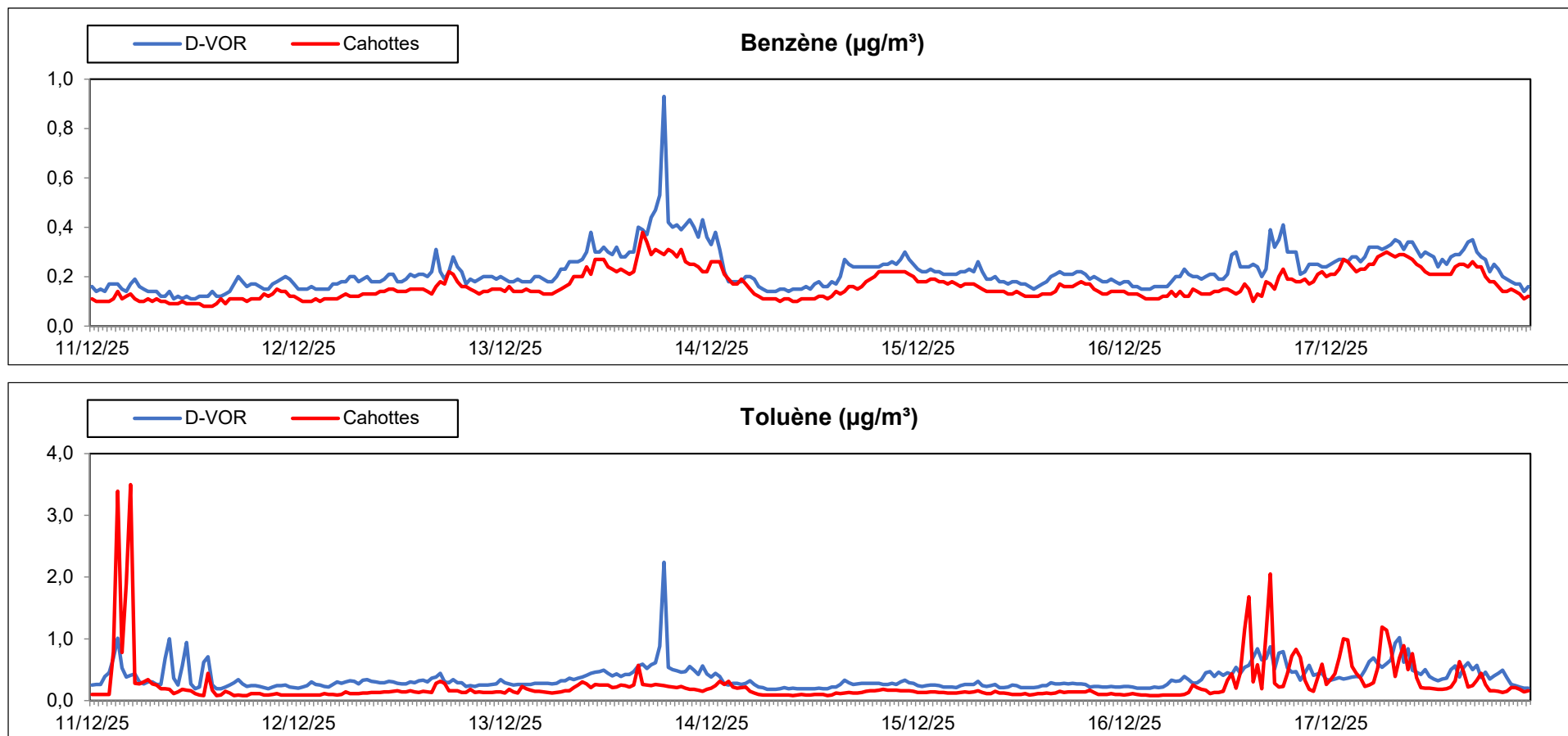


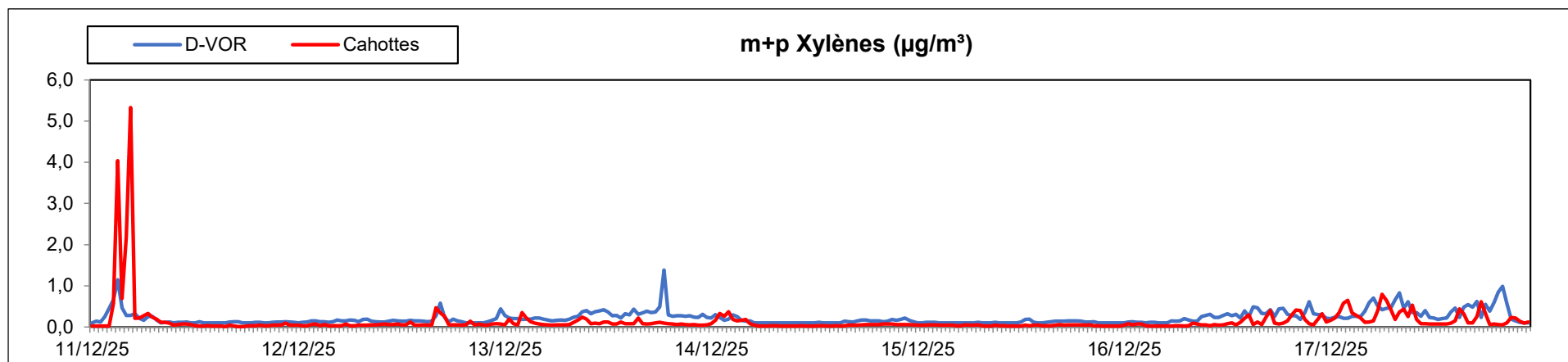
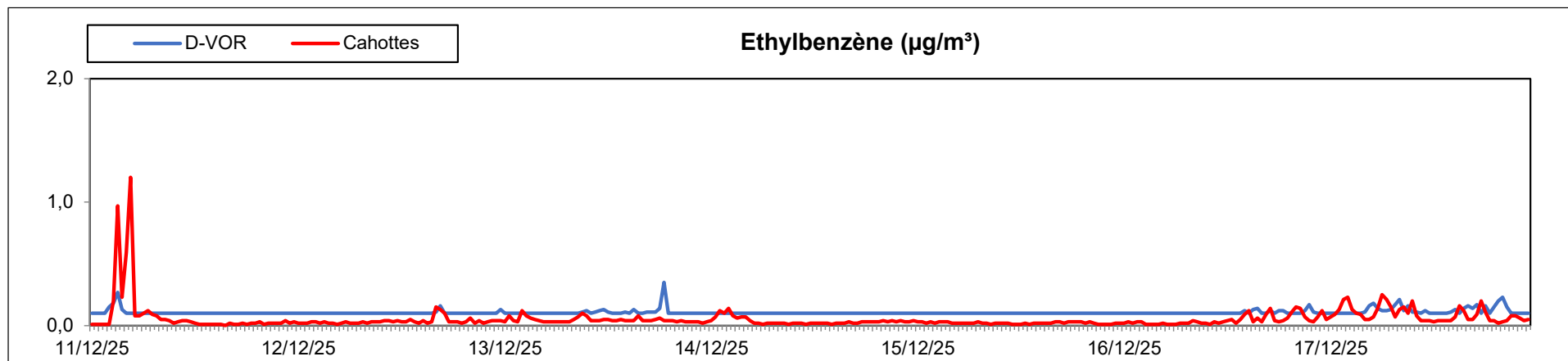
Aéroport de Liège

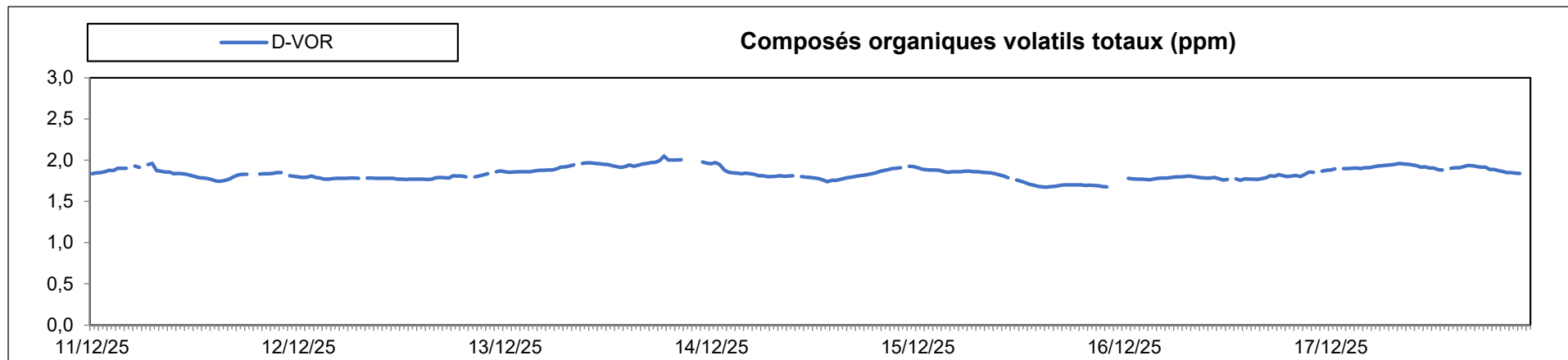
Paramètres météorologiques



D-VOR	Température (°C)	Humidité relative (%)	Pression atmosphérique (mbar)	Direction du vent (°)	Vitesse du vent (m/s)
10h00-10h30	6,5	97	1026	176	5,5
10h30-11h00	7,0	93	1026	177	5,5
11h00-11h30	7,5	92	1025	175	5,1
11h30-12h00	8,1	89	1025	179	5,0
12h00-12h30	8,5	87	1025	193	4,5
12h30-13h00	8,6	87	1025	199	4,3
13h00-13h30	8,2	90	1024	198	3,9
13h30-14h00	8,5	90	1024	190	3,5



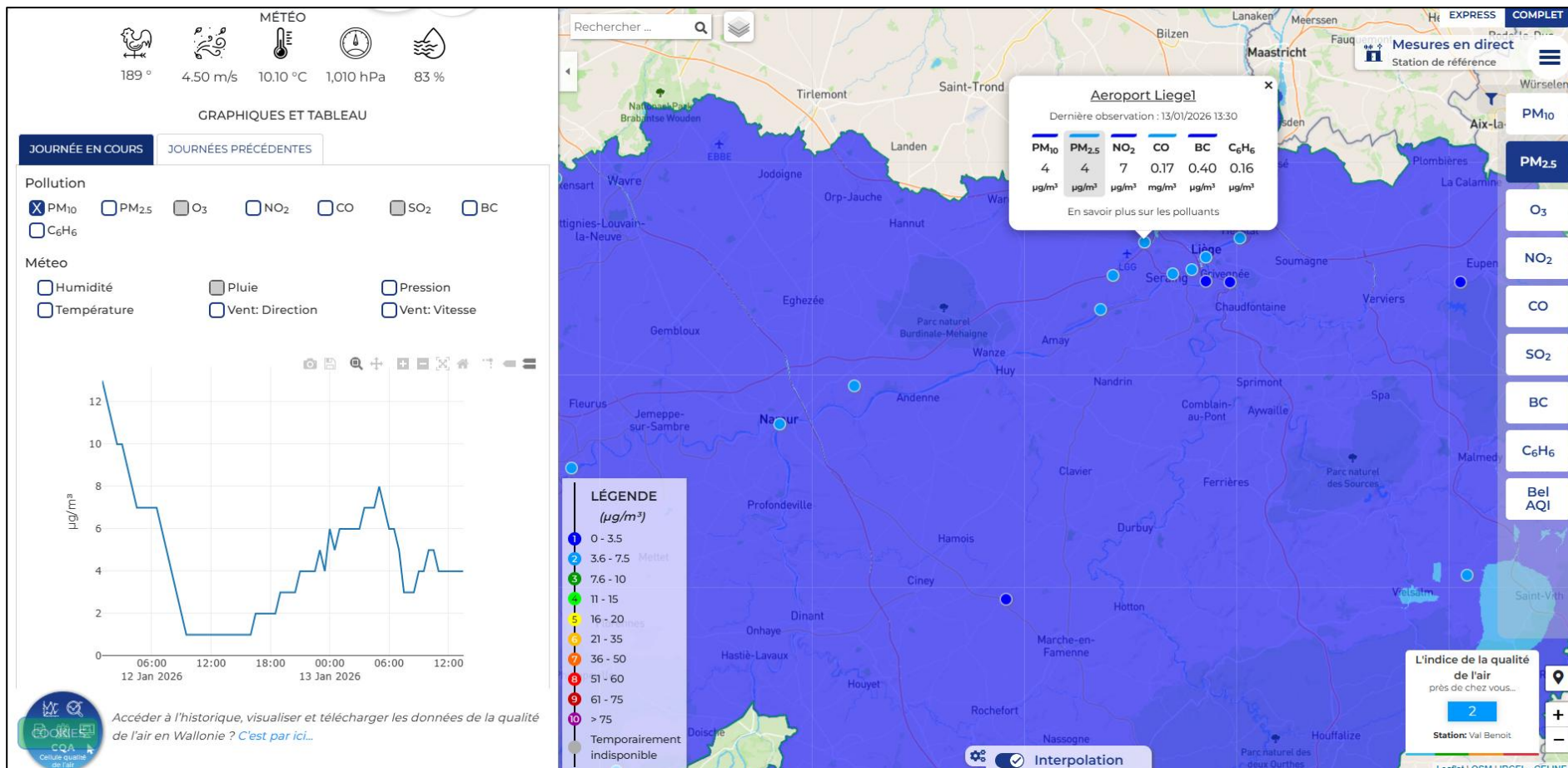




Période du 11 au 15 décembre 2025	Cahottes	D-VOR	Alleur	Warfusée
Fraction C ₅ -C ₁₁	< 50 µg/l	< 50 µg/l	< 50 µg/l	< 50 µg/l
Fraction C ₁₀ -C ₄₀	< 0,1 mg/l	< 0,1 mg/l	< 0,1 mg/l	< 0,1 mg/l

Période du 11 au 15 décembre 2025	ISSeP Liège	Vielsalm
Fraction C ₅ -C ₁₁	< 50 µg/l	< 50 µg/l
Fraction C ₁₀ -C ₄₀	< 0,1 mg/l	< 0,1 mg/l

■ www.wallonair.be



- data.wallonair.be



Surveillance de la qualité de l'air ambiant en Wallonie

[Configuration](#) [Résultats](#)

1 - Réseaux de la qualité de l'air ambiant

Quel réseau souhaitez-vous exploiter ?

Mesures en direct : pollution et météo ▾

2 - Visualisation des données

Que souhaitez-vous afficher ?

Série temporelle ▾

3 - Sélection des paramètres d'entrée

Filtrer par :

☒ station ☐ paramètre

Stations, paramètres,...

1 - Choisir une ou plusieurs station.s

Aéroport Liege1_40R237 | Aéroport Liege ▾

2 - Choisir un ou plusieurs paramètre.s

C6H6,Benzene ▾

Type de données et période

Données agrégées en moyenne...

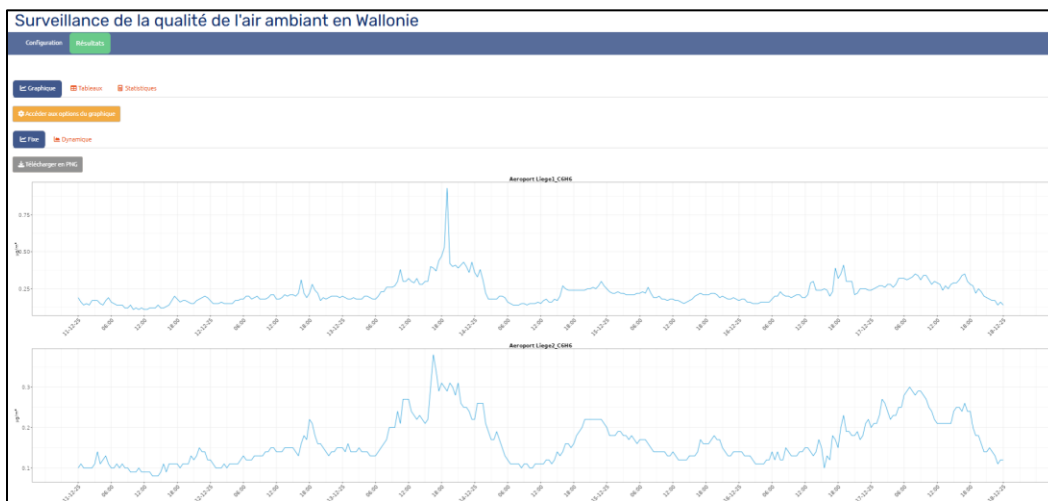
☒ demi-heure
☐ horaire
☐ journalière
☐ annuelle

Sélection de la période

11-12-2025 - 17-12-2025

[Valider et Visualiser les résultats](#)

- data.wallonair.be



Graphique Tableau Statistiques

Copier Imprimer Téléchargement

date	Aéroport Liege1_COH6_ug/m³	Aéroport Liege2_COH6_ug/m³
2025-12-11 00:00:00	0.19	0.1
2025-12-11 00:30:00	0.16	0.11
2025-12-11 01:00:00	0.14	0.1
2025-12-11 01:30:00	0.15	0.1
2025-12-11 02:00:00	0.14	0.1
2025-12-11 02:30:00	0.17	0.1
2025-12-11 03:00:00	0.17	0.11
2025-12-11 03:30:00	0.17	0.14
2025-12-11 04:00:00	0.15	0.11
2025-12-11 04:30:00	0.14	0.12
2025-12-11 05:00:00	0.17	0.13
2025-12-11 05:30:00	0.19	0.11
2025-12-11 06:00:00	0.16	0.1
2025-12-11 06:30:00	0.15	0.1
2025-12-11 07:00:00	0.14	0.11
2025-12-11 07:30:00	0.14	0.1
2025-12-11 08:00:00	0.14	0.11
2025-12-11 08:30:00	0.12	0.1
2025-12-11 09:00:00	0.12	0.1
2025-12-11 09:30:00	0.14	0.09
2025-12-11 10:00:00	0.11	0.09
2025-12-11 10:30:00	0.12	0.09
2025-12-11 11:00:00	0.11	0.1

Merci de votre attention

Des questions ?

3. Etude de mobilité actualisée par STRATEC



Actualisation de l'étude globale de mobilité liée aux activités de la zone aéroportuaire de Liège

Réunion du Comité d'accompagnement de
Liège Airport

16 Janvier 2026

ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

La zone aéroportuaire de Liège poursuit ses **développements** avec un mélange **d'activités de logistique et de bureaux**.



Génération de flux de poids-lourds (marchandises) et de véhicules légers (personnes)

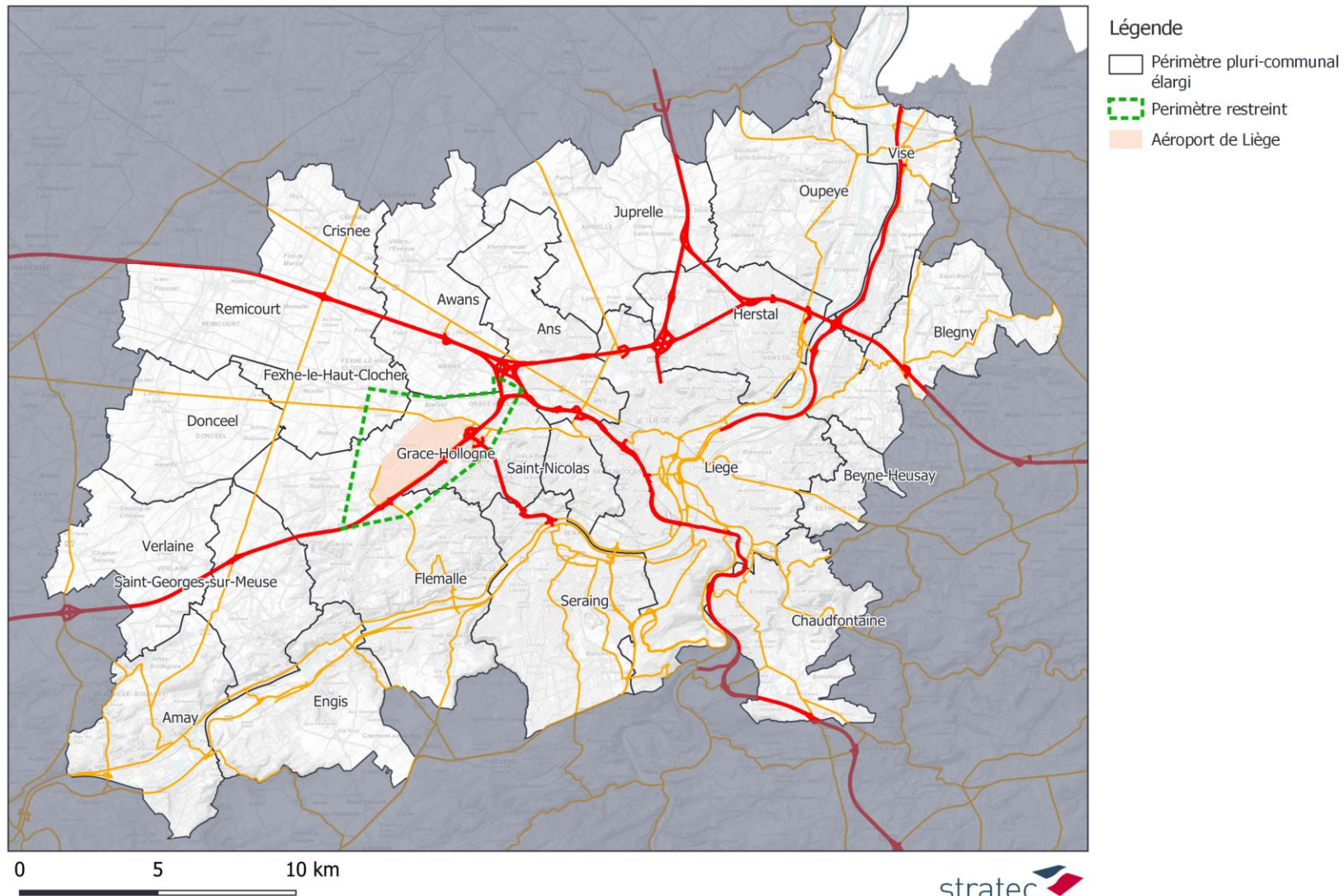
Les **enjeux** en matière de mobilité :

- Garantir l'**accessibilité** et la **qualité d'accueil** des sites autour de l'aéroport pour tous les usagers ;
- Éviter les épisodes de congestion ;
- Réduire l'empreinte carbone lié à la mobilité dans la zone (transfert modal)

Objectifs de l'étude : mise à jour de l'étude SPW de 2022 avec les nouvelles perspectives de développement.

PÉRIMÈTRES D'ÉTUDE

Périmètres d'étude pour l'évaluation des incidences en matière de mobilité.



DESCRIPTION DU MASTERPLAN 2040



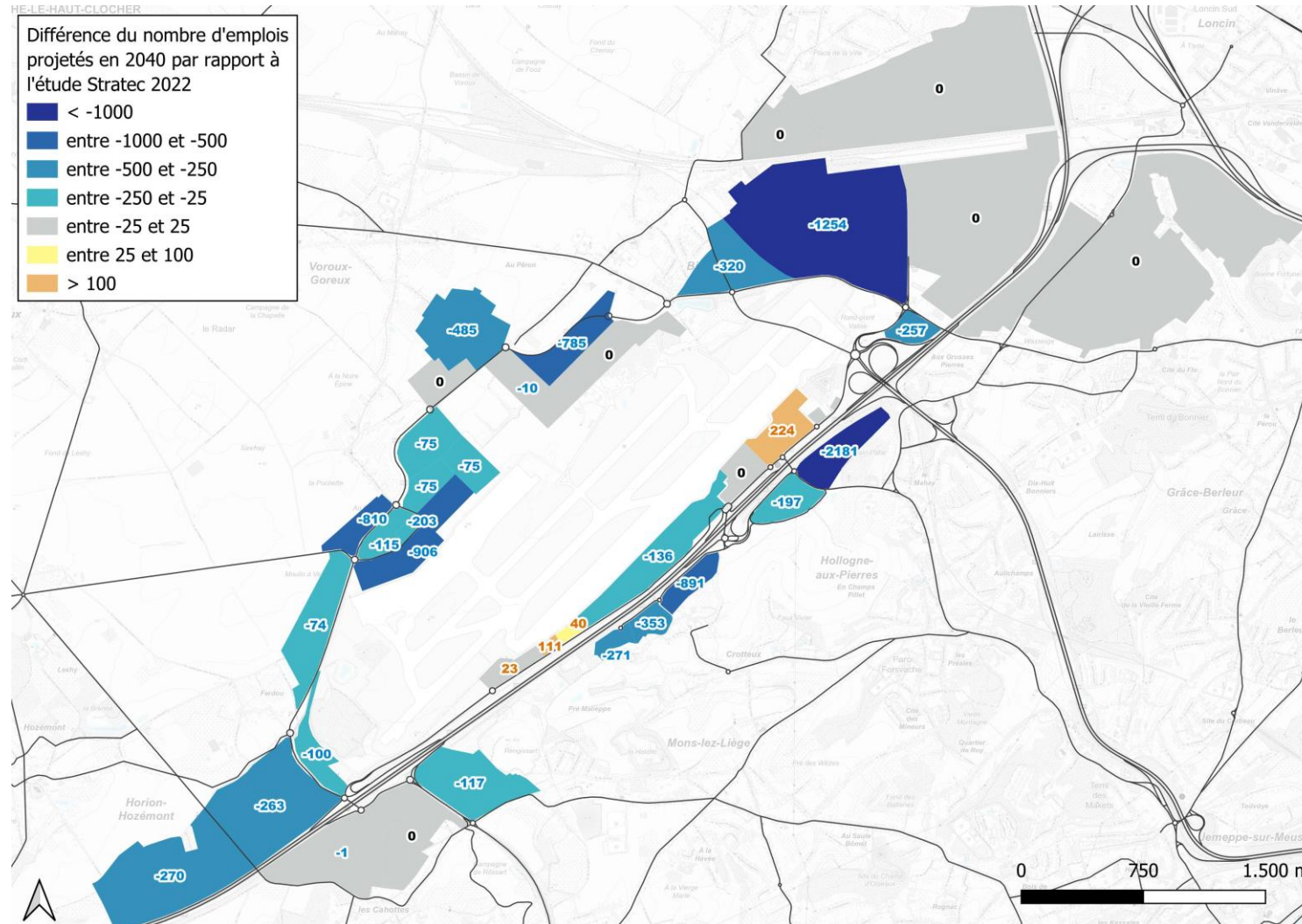
MISE À JOUR DE L'ÉTUDE SPW 2022

- Objectif étude 2022 :

Identifier et évaluer des mesures (nouvelles infrastructures et/ou stratégies)
– pour tous les modes – afin de maîtriser les incidences sur la mobilité et réduire l’empreinte carbone du transport.

- Contexte de 2022 en pleine reprise en force des activités suite à l’arrêt lié au covid.
 - La tendance à l’époque entraînait des hypothèses trop **maximaliste** pour le développement du Master Plan
 - Comptages liés à une année d’activité exceptionnelle (2021)
 - Mesures et conclusions de l’étude apparaissent surdimensionnées
- Actualisation de l’étude en 2024 dans de meilleures conditions via :
 - Nouveau Master Plan (MP) approuvé par un permis en avril 2024
 - Mise à jour des données (comptages, emplois, etc)
 - Ré-évaluation des impacts de la mise en œuvre du MP (adapté) et des mesures recommandées.

DIFFÉRENCE AVEC L'ÉTUDE SPW 2022 EN TERMES DE PRÉVISION D'EMPLOI - POUR L'HORIZON 2040



SOMMAIRE

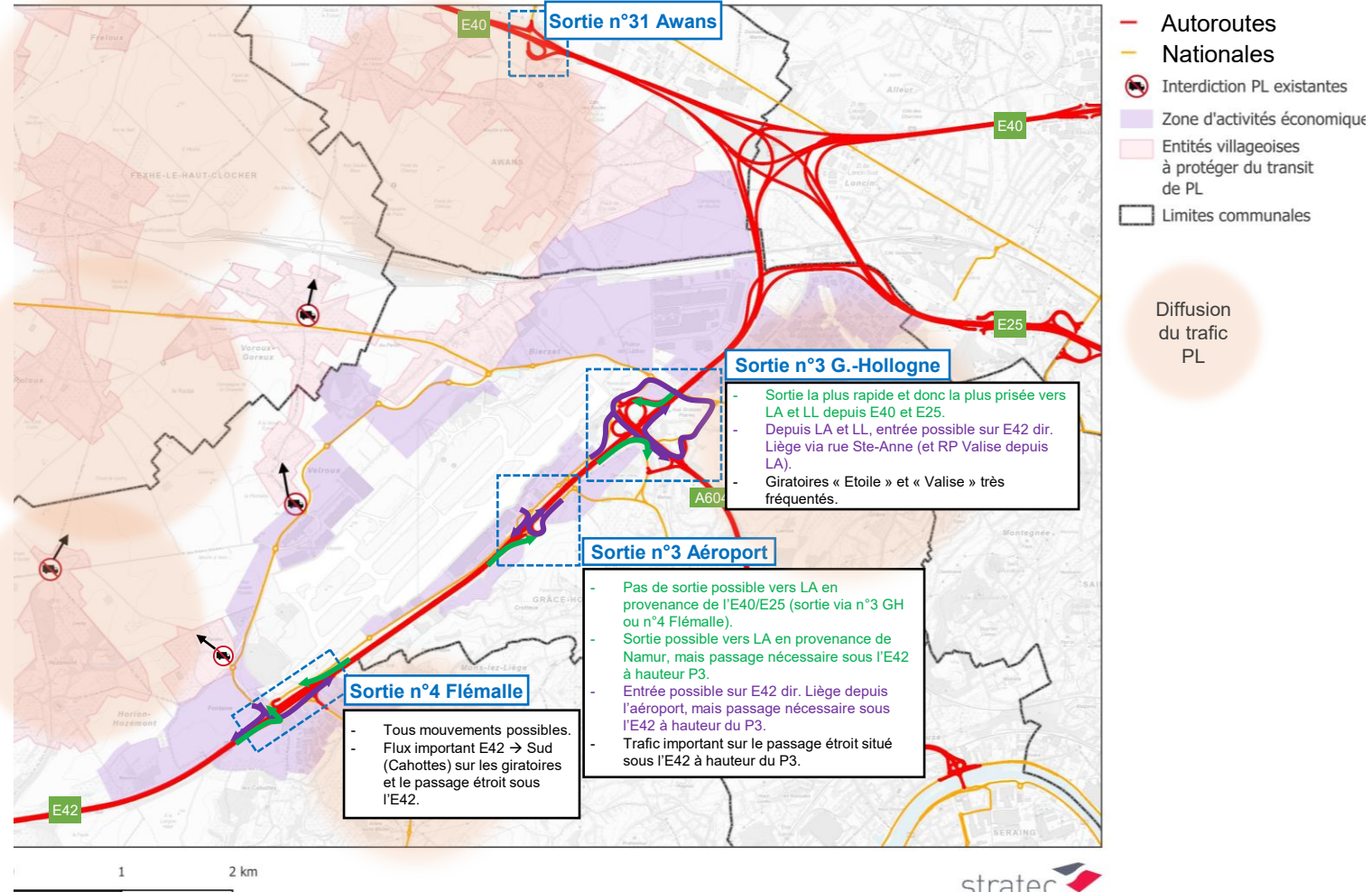
1. Diagnostic de la mobilité routière
2. Evaluation des impacts du Masterplan de Liège Airport sur la mobilité routière
3. Proposition des mesures
 - 3.1 Modes actifs
 - 3.2 Transports en commun
 - 3.3 Routières



1. Diagnostic mobilité routière

MODE ROUTIER : INCIDENCES ACTUELLES

- Problèmes de congestion actuels et croissants.
- Problèmes de diffusion du trafic PL dans les localités voisines et incidences sur l'environnement (nuisances sonores, insécurité, etc.)

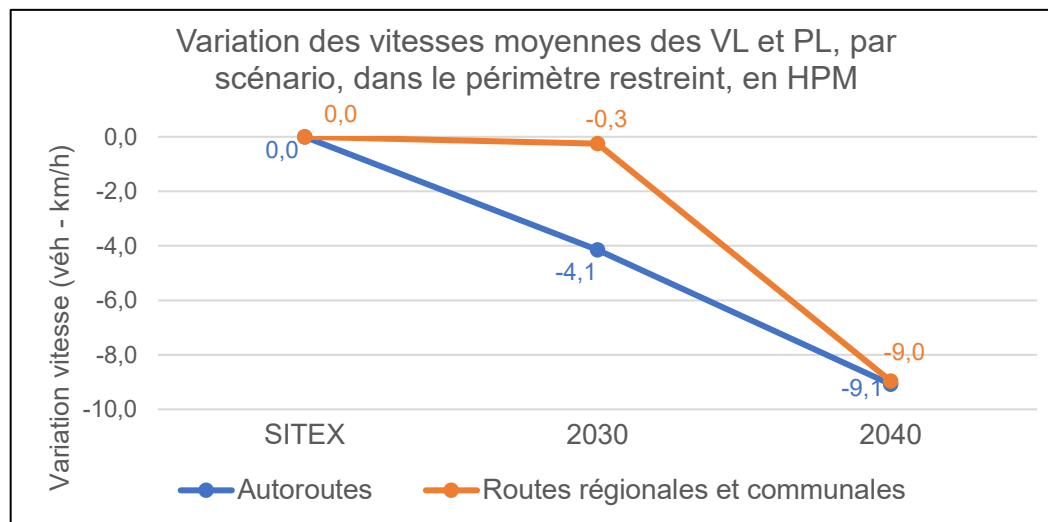
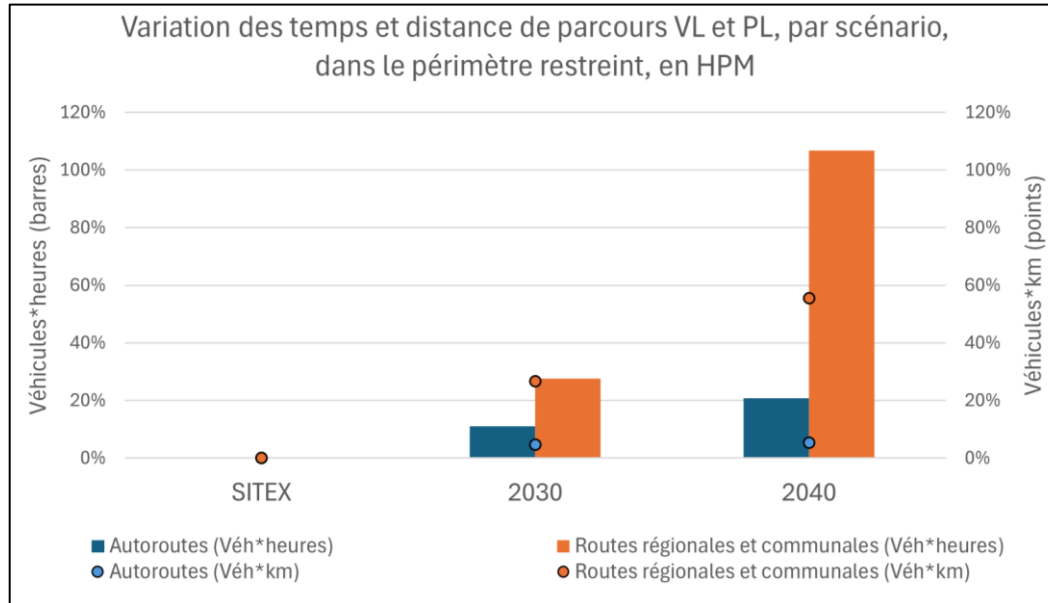




2. Evaluation des impacts du MP sur la mobilité

RÉSULTATS DES SIMULATIONS MACRO

INDICATEURS DE PERFORMANCES

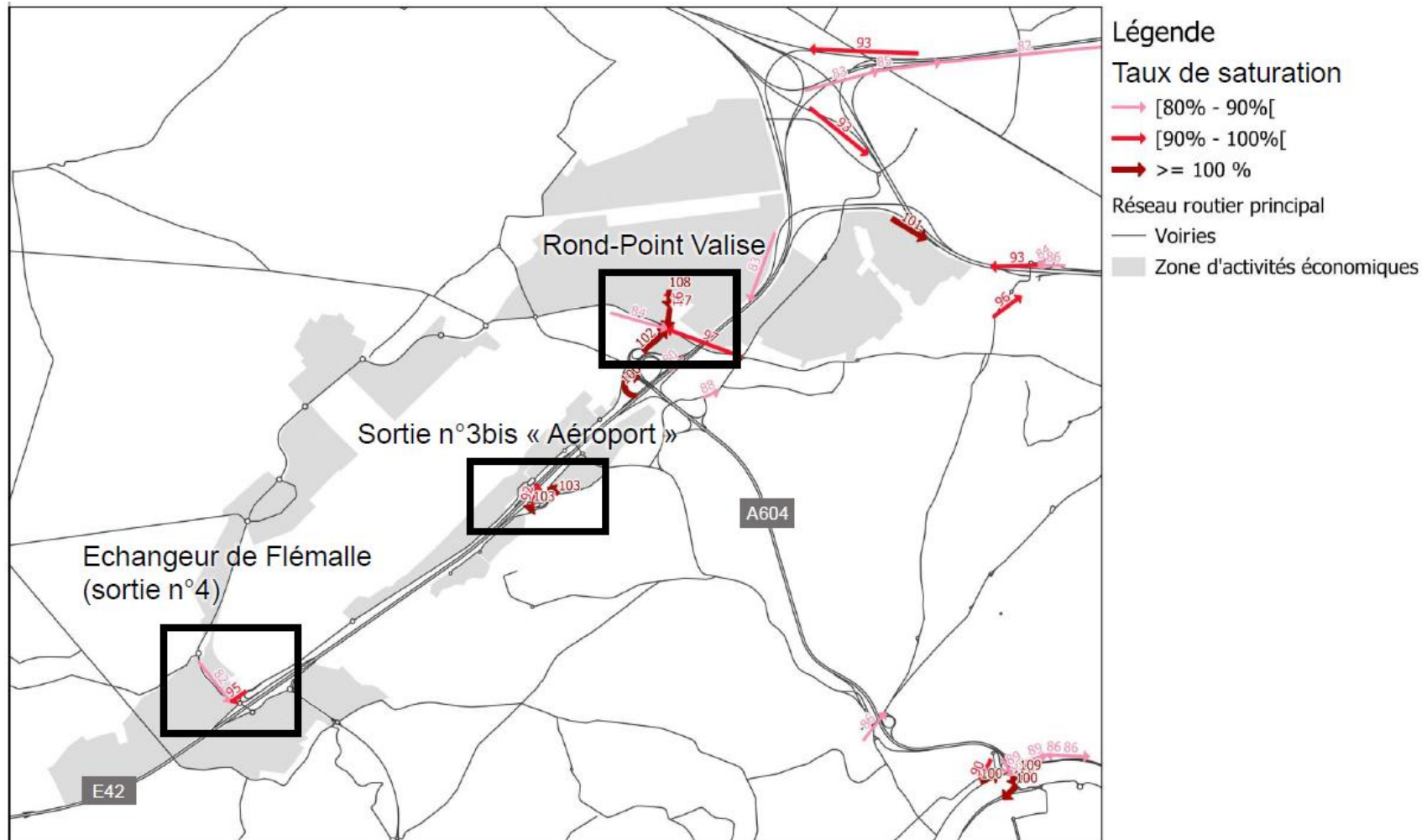


PÉRIMÈTRE RESTREINT

La mise en œuvre du Masterplan LA induit, par rapport à la SITEX :

- **Augmentation des temps de parcours** des VL et PL (cf. véh*h);
Plus marquée sur les routes régionales
- **Augmentation des distances parcourues** par les VL et les PL (cf. véh*km);
Plus marquée sur les routes régionales
- **Diminution des vitesses moyennes** des VL et des PL;
Plus marquée sur les autoroutes

CARTE SATURATION MP (HPS) HORIZON 2040



RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

- Dans la situation actuelle, la zone aéroportuaire dispose d'une bonne accessibilité routière
- La mise en œuvre du Master Plan engendre des problèmes de mobilité routières aux heures de pointe, principalement concentré en 3 endroits :
 - **Le rond-point Valise**
 - Echangeur n°3b (Aéroport)
 - Echangeur n°4 (Flémalle)

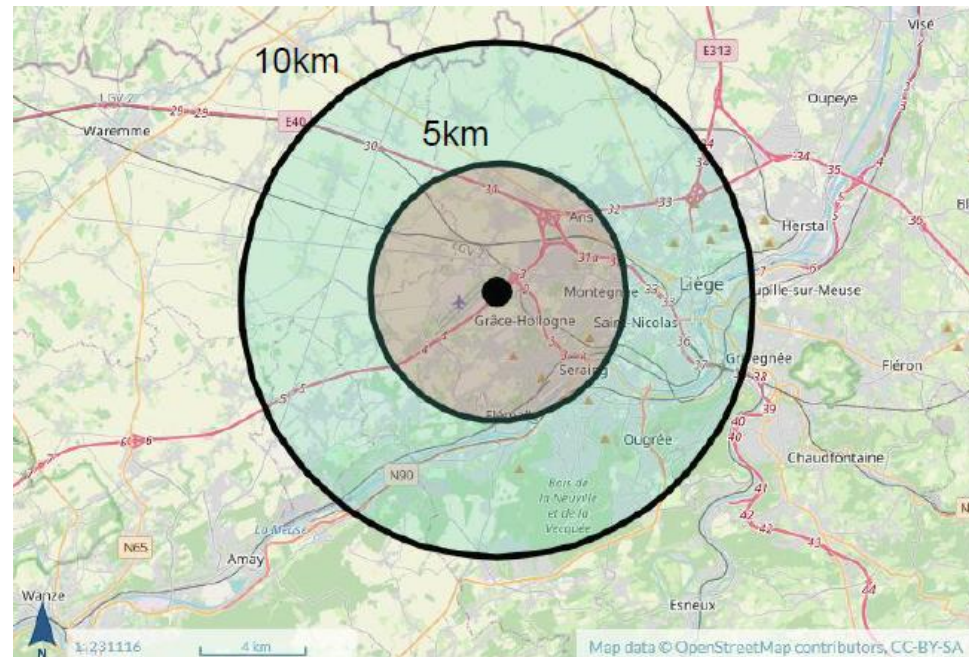


3.1 Proposition des mesures Modes actifs

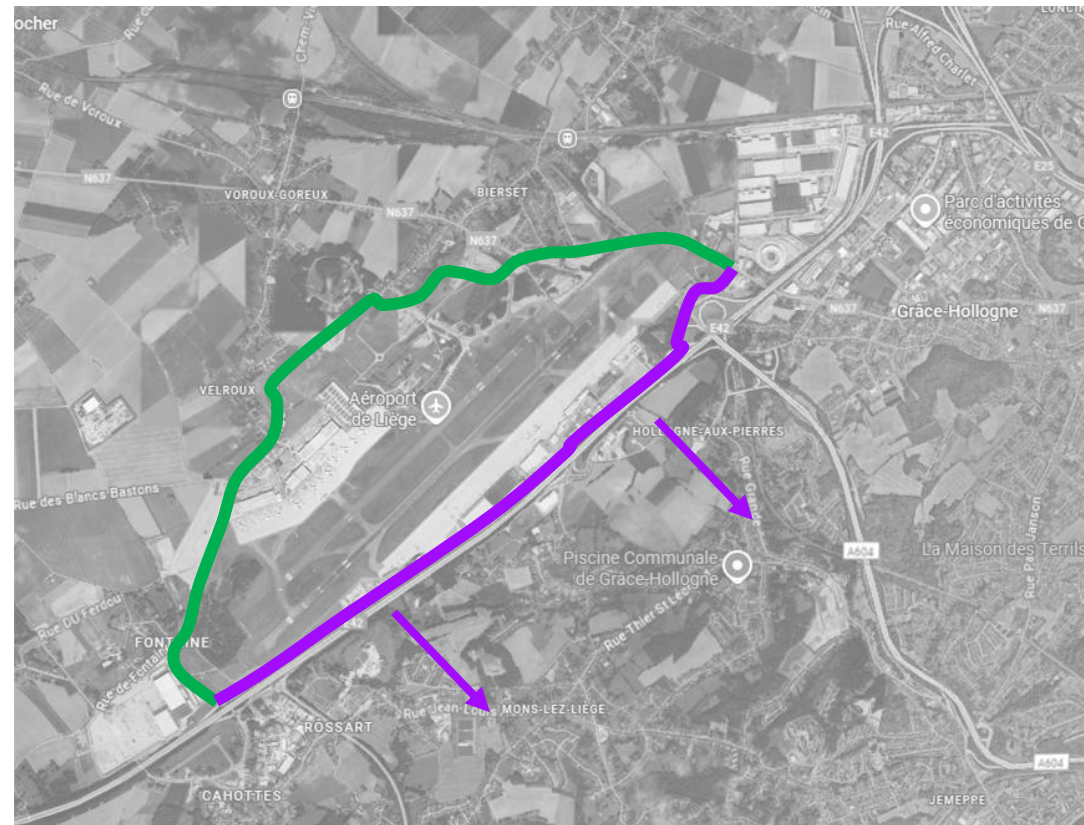
MODES ACTIFS

L'ACCESSIBILITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS AUTOUR DE LIÈGE AIRPORT

- Une part importante des employés (près de 20%) habitent dans un rayon de 10km autour du site;
- Pratique du vélo en plein essor en Belgique, y compris en Wallonie et à Liège (+50% entre 2021 et 2023, source: ville de Liège);
- Le développement des vélos à assistance électrique (VAE) permet de réduire les freins liés au dénivelé, à la distance ou à la condition physique.



INFRASTRUCTURES CYCLABLES



— Pistes cyclables
existantes

— Pistes cyclables
en projet

- ✓ Une boucle cyclable permettant de connecter l'ensemble des zones d'activités prévues au Master Plan est en cours d'aménagement, la partie Nord (en vert) est déjà existante.

- ➡ Il faut connecter ces zones à l'agglomération de Liège via des **itinéraires cyclables sécurisés** (sites propres).

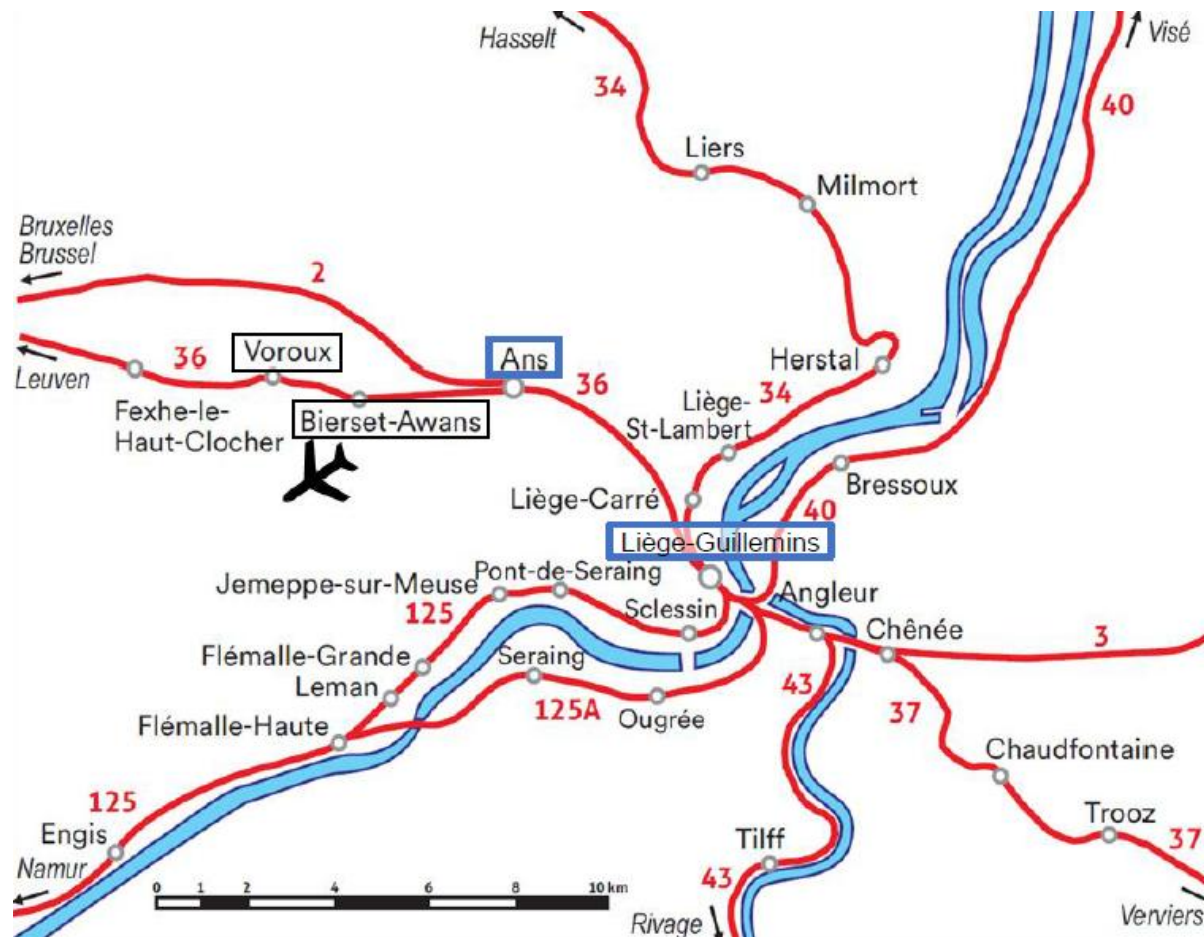
Projets de cyclostrades en cours d'étude
par le SPW



3.2 Proposition des mesures transports en commun

TC FERROVIAIRE

- Gares locales (Bierset-Awans, Voroux) lointaines et secondaires sur le réseau ;
- Gares d'Ans et de Liège-Guillemins (trains IC) faiblement connecté à Liège airport via le réseau bus.



BUS



Le réseau TEC de l'agglomération de Liège a été mis à jour en 2025 (bus et tram).



Les prochaines années constitueront une phase d'observation des adaptations et nouveautés du réseau.



Dans un second temps, le réseau pourra être évalué et des pistes d'améliorations pourront être étudiées.

BUS - PISTES D'AMÉLIORATION À ÉTUDIER

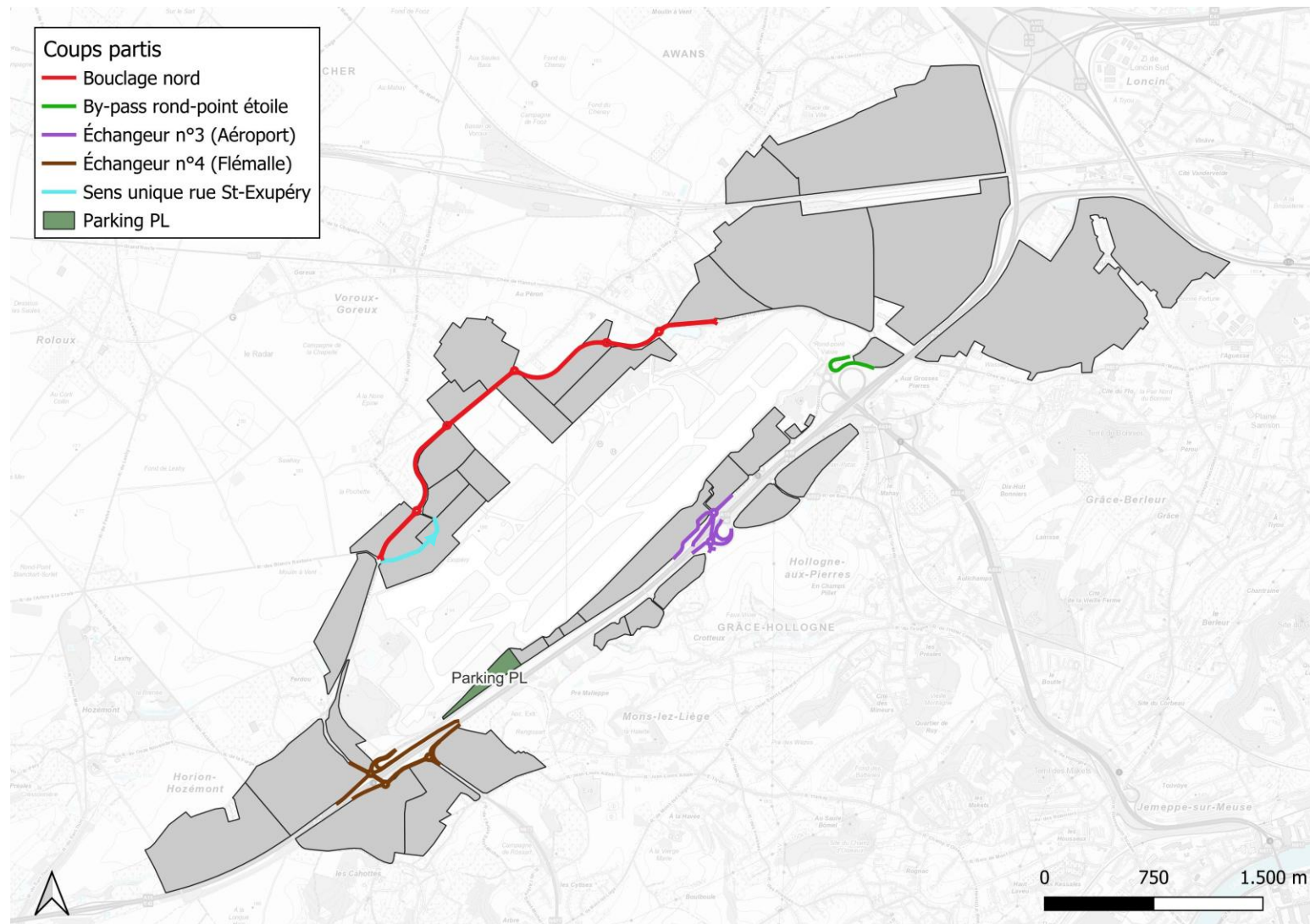
POUR L'ACCESSIBILITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS AUTOUR DE LIÈGE AIRPORT

- Améliorer la connexion de la zone aéroportuaire avec la gare de Liège Guillemins *(TEC)*
- Améliorer la connexion avec la gare de Ans *(TEC)*
- Assurer la connexion du MobiPoint avec les différentes zones de LA et la gare Bierset Awans *(Navettes privées ou TEC)*



3.3 Propositions de mesures routières

LES COUPS PARTIS

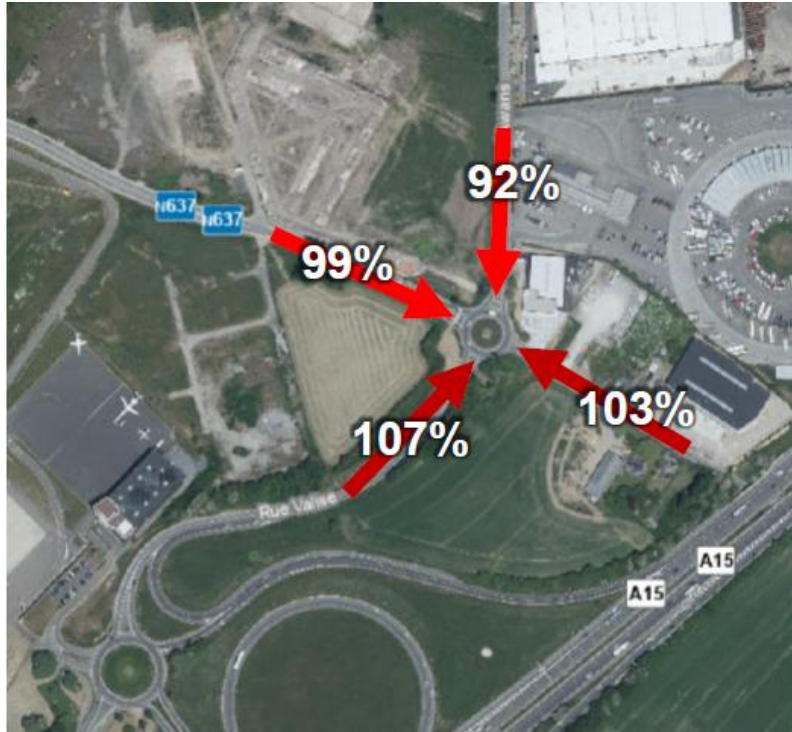


1. ROND POINT VALISE

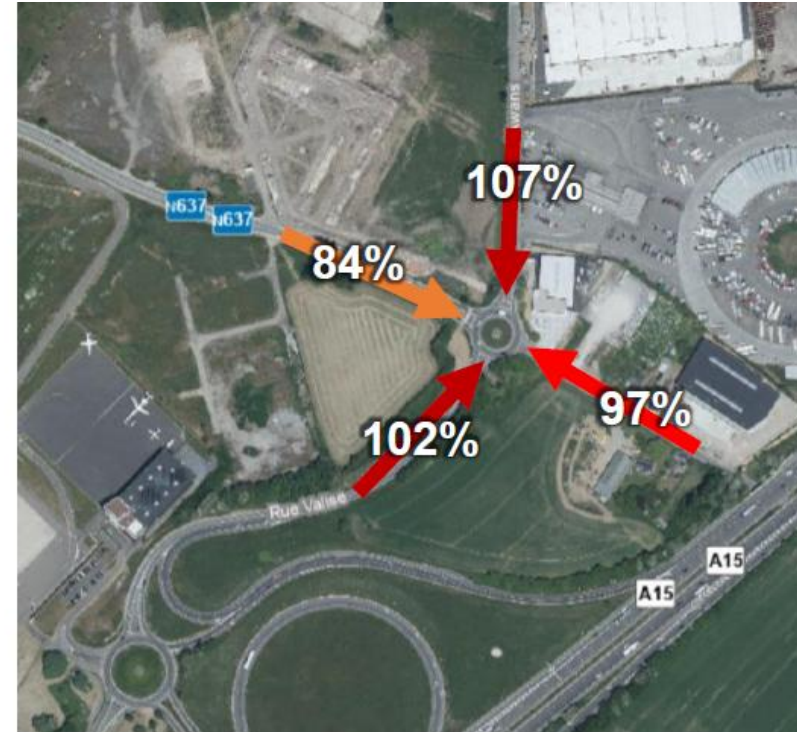


ROND POINT VALISE

TAUX DE SATURATION 2040



2040 HPM



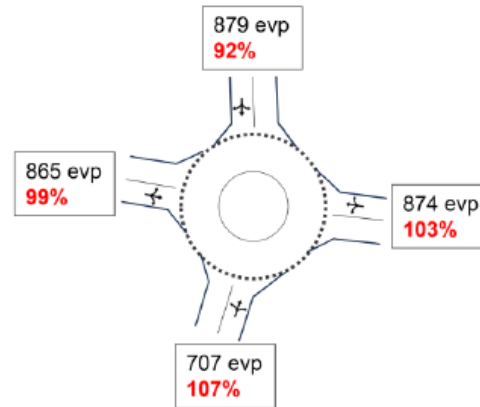
2040 HPS

ROND POINT VALISE

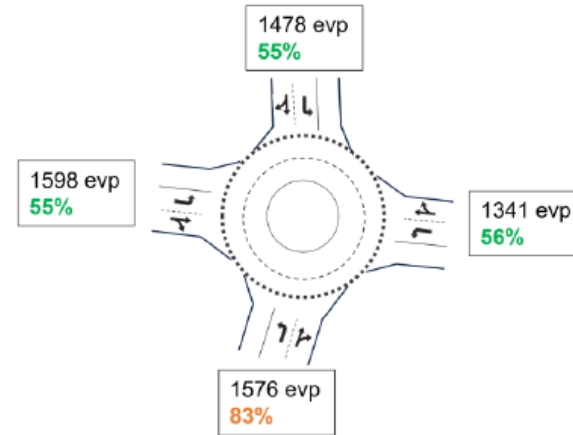
TAUX DE SATURATION HPM

Légende

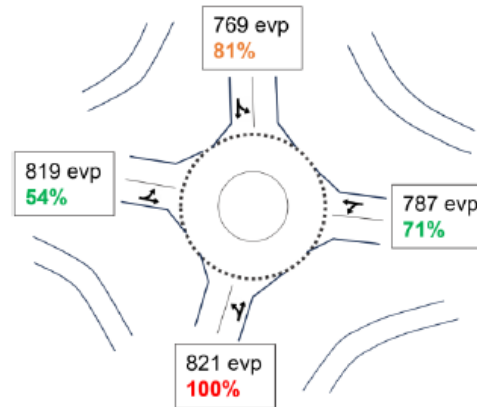
Capacité (evp)
Saturation (%)



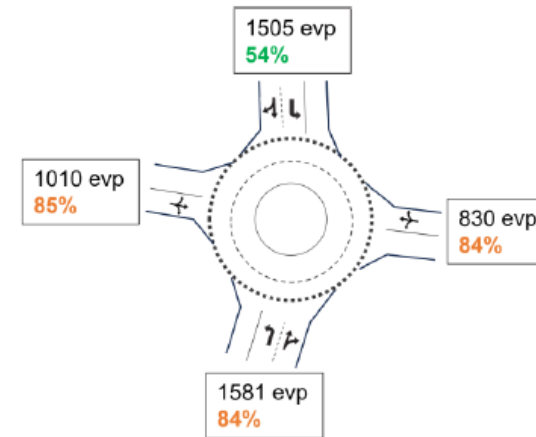
Référence 2040 HPM



Doubles-Bandes 2040 HPM



By-Pass 2040 HPM

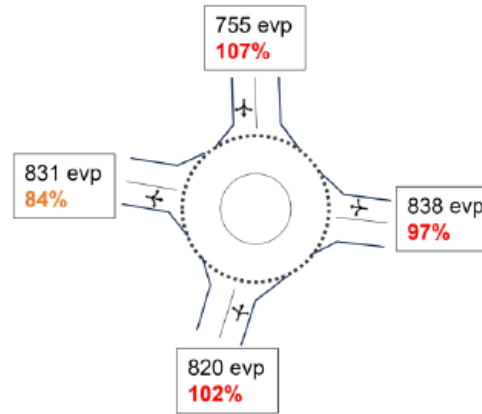


Concertation 2040 HPM

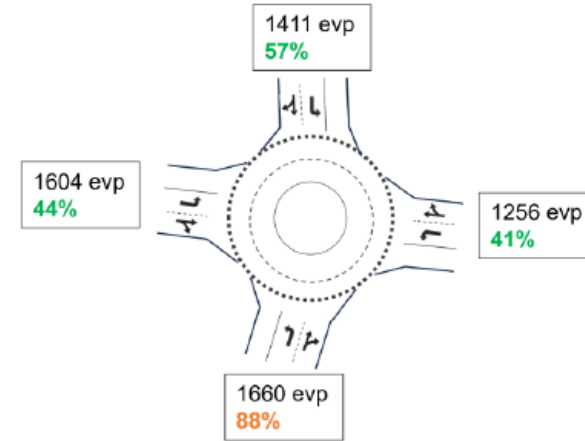
ROND POINT VALISE **TAUX DE SATURATION HPS**

Légende

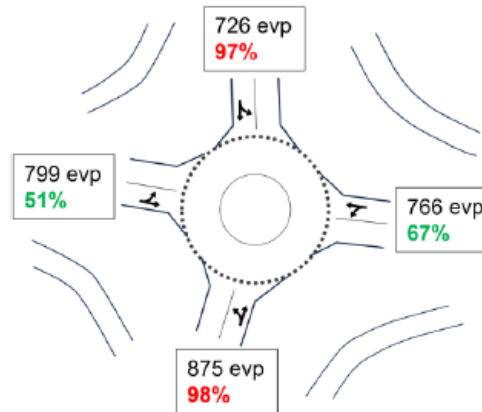
Capacité (evp)
 Saturation (%)



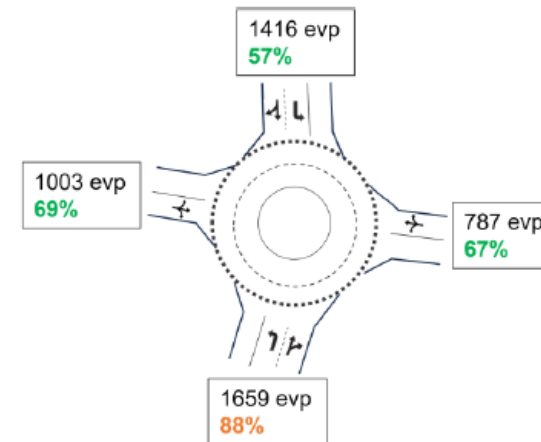
Référence 2040 HPS



Doubles-Bandes 2040 HPS



By-Pass 2040 HPS



Concentration 2040 HPS

ROND POINT VALISE (2040)

CONCLUSIONS

- Fortes saturations du rond-point Valise en HPM et en HPS.
- Les by-pass ne règlent pas les problèmes de saturations
(notamment sur la rue Valise et d'Awans)
- Le rond-point turbo (avec 2 bandes dans le rond-point et aux 4 entrées) est très efficace pour réduire la saturation en HPM et HPS.
- Le **rond-point « concertation »** (avec 2 bandes dans le rond-point et aux 2 entrées nord-sud (rue Valise et d'Awans)) **réduit suffisamment la saturation en HPM et HPS.**



Meilleur compromis (coût, bénéfices, contraintes, etc)

ROND POINT VALISE (2040)

CONCLUSIONS

Situation existante



1 Projet de liaison cyclable

Accès vers zone
résidentiel GH, demande
2 de ne pas augmenter la
capacité de la voirie

Coût estimé : ~2,5M €

— entrée
— sortie

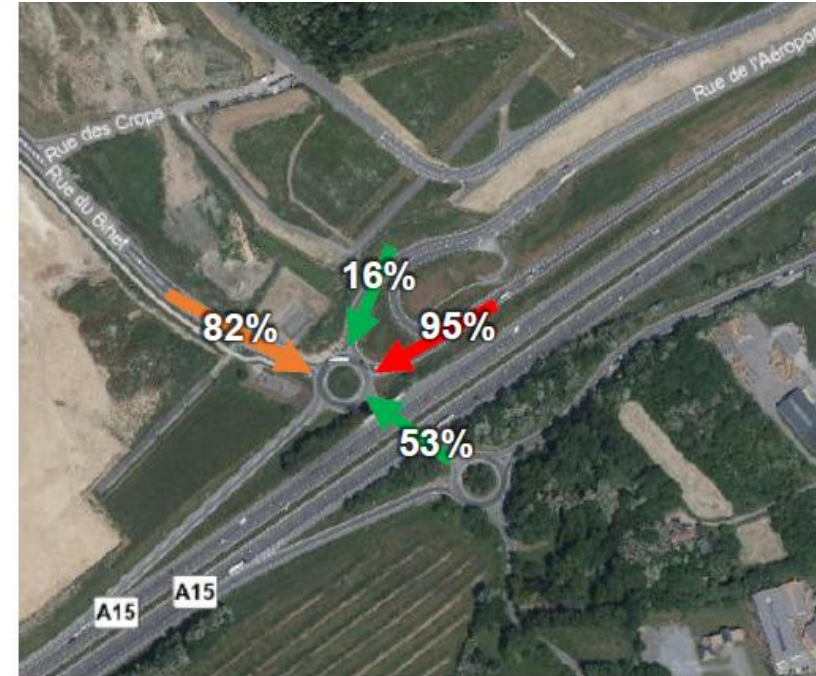
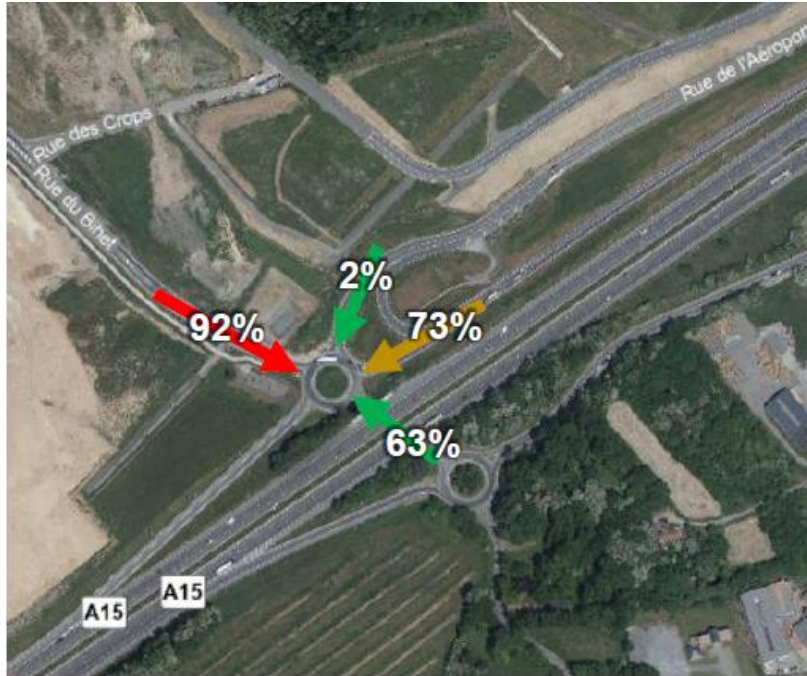
Situation projetée



2. ROND POINT NORD ÉCHANGEUR DE FLÉMALLE



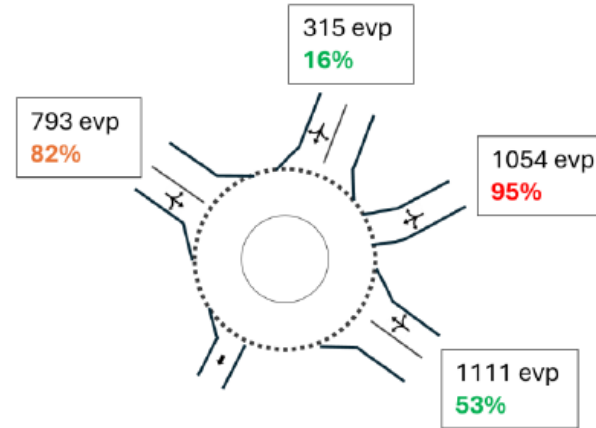
2. ROND POINT NORD ÉCHANGEUR DE FLÉMALLE – TAUX DE SATURATION 2040



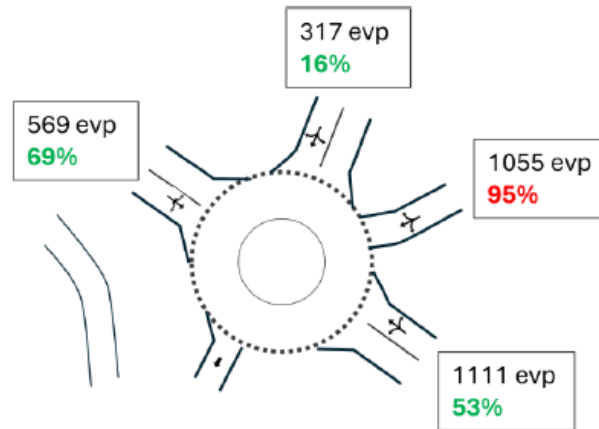
2. ROND POINT NORD ÉCHANGEUR DE FLÉMALLE – TAUX DE SATURATION HPS

Légende

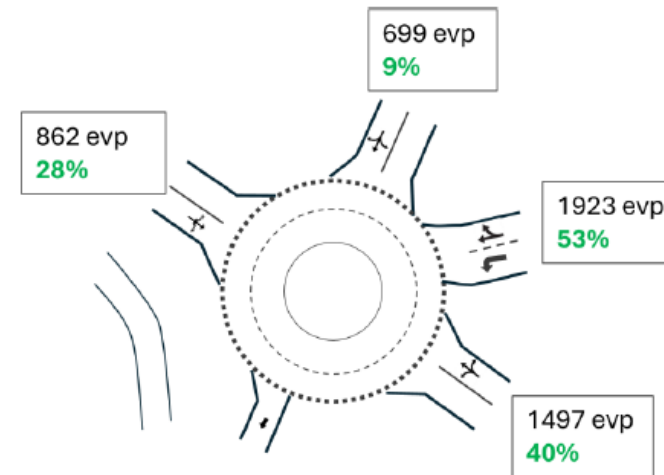
Capacité (evp)
Saturation (%)



Référence 2040 HPM



By-Pass 2040 HPM



Rond-Point 2040 HPM

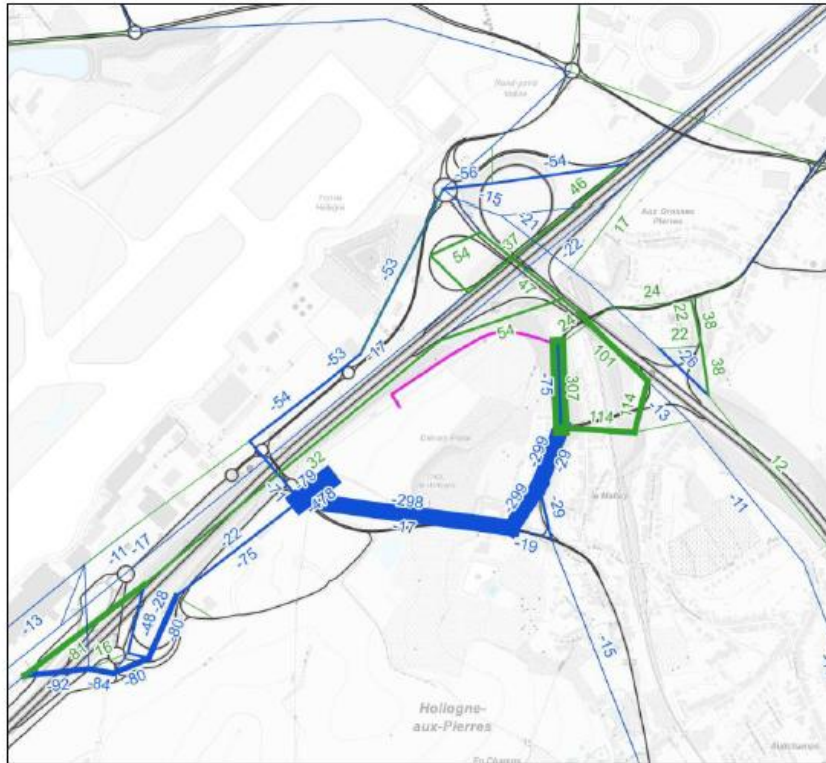
2. ROND POINT NORD ÉCHANGEUR DE FLÉMALLE – CONCLUSIONS



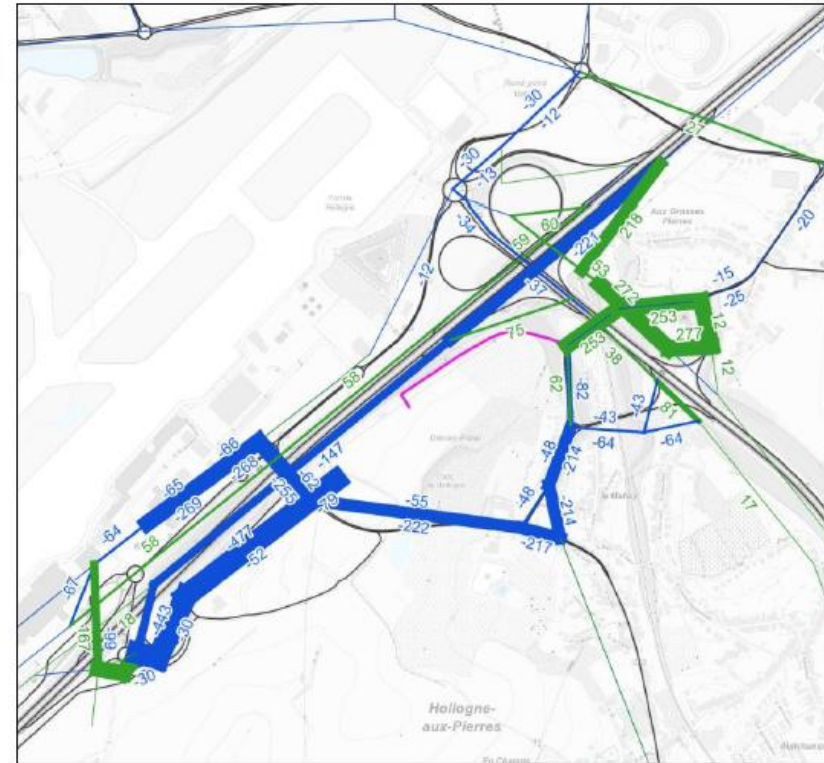
- 1** Le by-pass est déjà **efficace tout seul**, pour réduire la saturation sur la rue du Bihet vers le RP Nord. (~0,5M€)
- 2** La mise à 2 bandes du RP sud permet au flux tourne à gauche de ne pas trop gêner les véhicules sortant de l'autoroute et ainsi d'**éviter les remontées de file sur l'E42** (en provenance de Namur). (~3M€)
- 3** Le réaménagement du RP Nord permet de **réduire la saturation** sur l'accès au RP depuis la sortie E42 et de **régler le problème de giration des camions**. (~0,5M€)

3. NOUVELLE ACCÈS ROUTIER À AIRPORT CITY 5 DEPUIS DIÉRAINS PRÈS – CONCLUSIONS

Différence de flux : flux projet – flux ref (EVP)



2040 HPM



2040 HPS



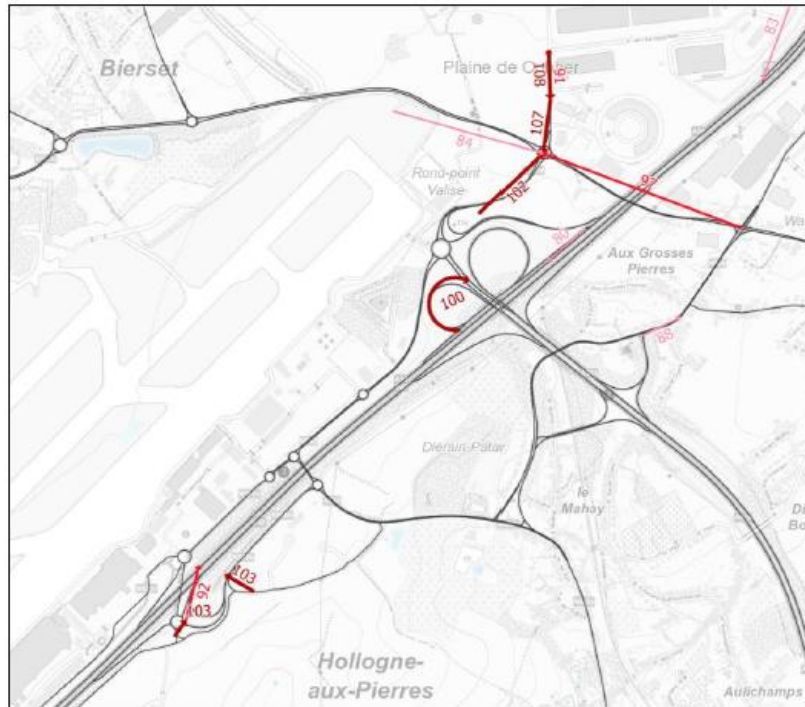
Impact significatif sur le report d'itinéraire :

En HPM, on retire +- 320 véhicules de la N630 et du RP « du P3 »

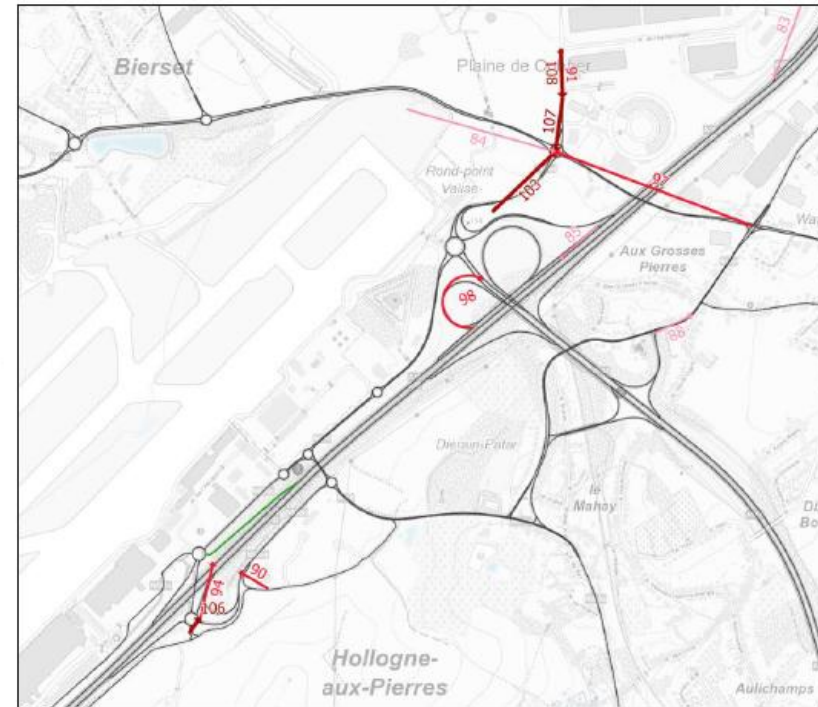
En HPS, on retire +- 500 véhicules de Dierain Patar et des RP autour.

4. NOUVELLE SORTIE 3BIS 'AÉROPORT' DEPUIS E42/LONCIN – CONCLUSIONS

Taux de saturation 2040 (HPS)



Référence



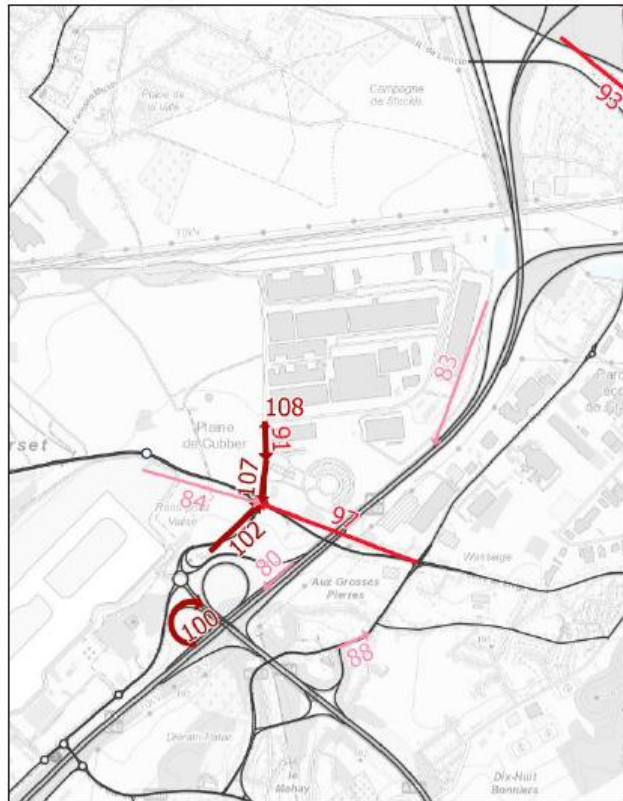
Projet



Faible impact sur la saturation : On va même renforcer un peu la saturation au niveau du RP Dierain Patar # Sortie 3bis

5. NOUVELLE ROUTE DE LIAISON ZAE BIERSET E40 À CRISNÉE – CONCLUSIONS

Taux de saturation 2040 (HPS)



Référence

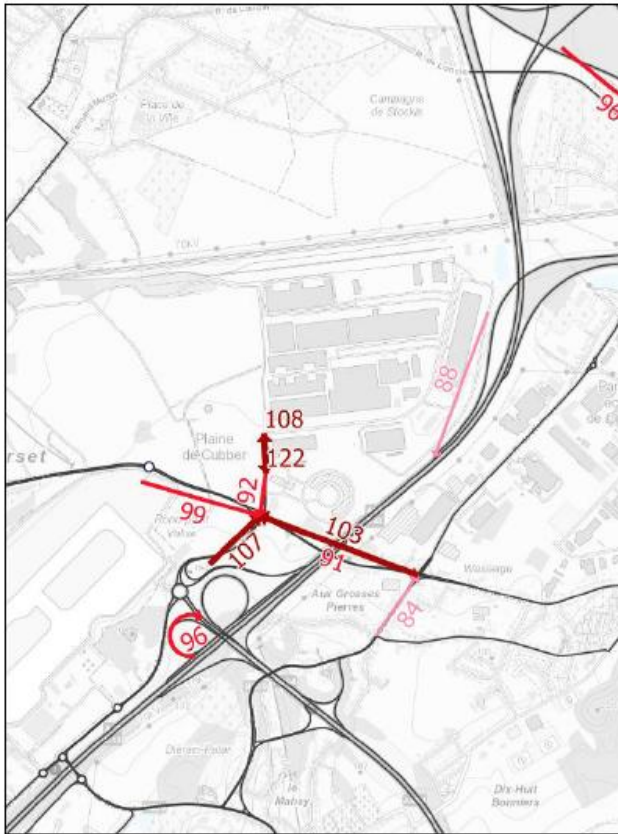


Projet

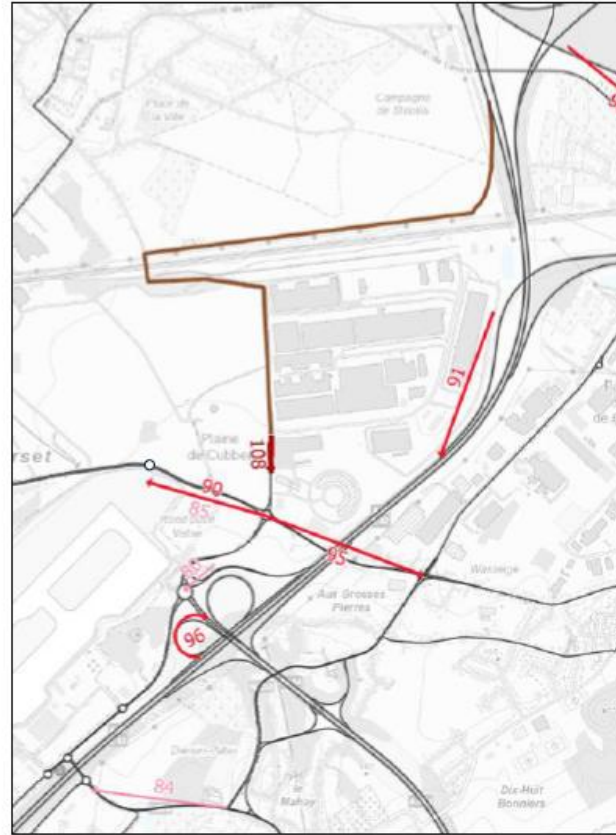
- Impact positif important sur la saturation du RP Valise.

6. NOUVELLE SORTIE DEPUIS L'ÉCHANGEUR DE LONCIN VERS LA ZAE BIERSET – CONCLUSIONS

Taux de saturation 2040 (HPM)



Référence



Projet

- Impact positif sur la saturation du RP Valise, notamment sur la **branche sud**.
- Fait basculer la branche Nord du RP étoile dans une légère saturation 80%

CONCLUSIONS SUR LA ROUTE DE CRISNÉE ET ALTERNATIVES

- La création de la route de Crisnée, reliant l'E40 à la ZAE Bierset permet de **réduire efficacement la saturation du rond-point Valise**.
- La création d'une sortie depuis l'échangeur de Loncin vers la ZAE Bierset permet également de **réduire la saturation du rond-point Valise** (surtout sur les branches nord-sud)



Ces mesures de grandes envergures sont beaucoup **plus coûteuses et impactantes** que les réaménagements proposés sur le RP Valise qui **permet également de réduire la saturation** du rond-point.

Projets	Mobilité	Coûts	Points d'attention
Route de Crisnée	+++	45M €	Ouvrages d'art, Imperméabilisation des sols (~10ha)
Sortie Loncin	++	16M€	Ouvrages d'art, Imperméabilisation des sols (~3ha)
Réaménagement rond-point Valise	++	2,5M€	/

AMÉNAGEMENTS RECOMMANDÉS PAR L'ÉTUDE

Horizon 2040

- Réaménagement du rond-point Valise
- Nouvel accès à Airport City 5
- Réaménagement des ronds-points à l'échangeur de Flémalle

Suffisant pour résoudre les problèmes de mobilité routière prévus avec la mise en place du Masterplan

Et les autres mesures étudiées ?

- Nouvelle sortie E42 « aéroport » → *peu efficace pour réduire les saturations*
- Route de Crisnée → efficace, mais rapport coût/bénéfice très faible comparativement au réaménagement du RP Valise

**NON
recommandées**

Après ?

Une réévaluation de la mobilité routière et de la saturation dans la zone devra être faite après le développement des ZAE pour s'assurer que ces mesures sont effectivement suffisantes.

VALIDATION

Le document final a été envoyé à l'ensemble du comité de pilotage le 01/07/25.

L'étude est donc considérée comme approuvée par le comité technique de l'étude.

L'étude a été présentée au Comité de Coordination Mobilité Liège Airport le 27/10/25.

Les aménagements proposés dans l'étude à l'horizon 2040 ont fait l'objet d'un **consensus SPW-MI – SOWAER – LA** mais **sans s'engager sur un timing de réalisation** puisque du côté du MI, ces projets seront repris dans la liste des besoins qui feront l'objet d'une priorisation et éventuelle sélection dans le cadre de l'élaboration du futur plan d'investissement qui sera soumis au GW.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION.

4. Bilan 2025 de Liege Airport et perspectives 2026



Comité d'accompagnement 16/01/2026



Bilan 2025 et perspectives 2026

Fuel par barge



Bilan 2025 et perspectives 2026



CARGO TONNAGE



2024 **1.162.935 tons**

2025 **1.324.579 tons**



CARGO MOVEMENTS



2024 **27.184**

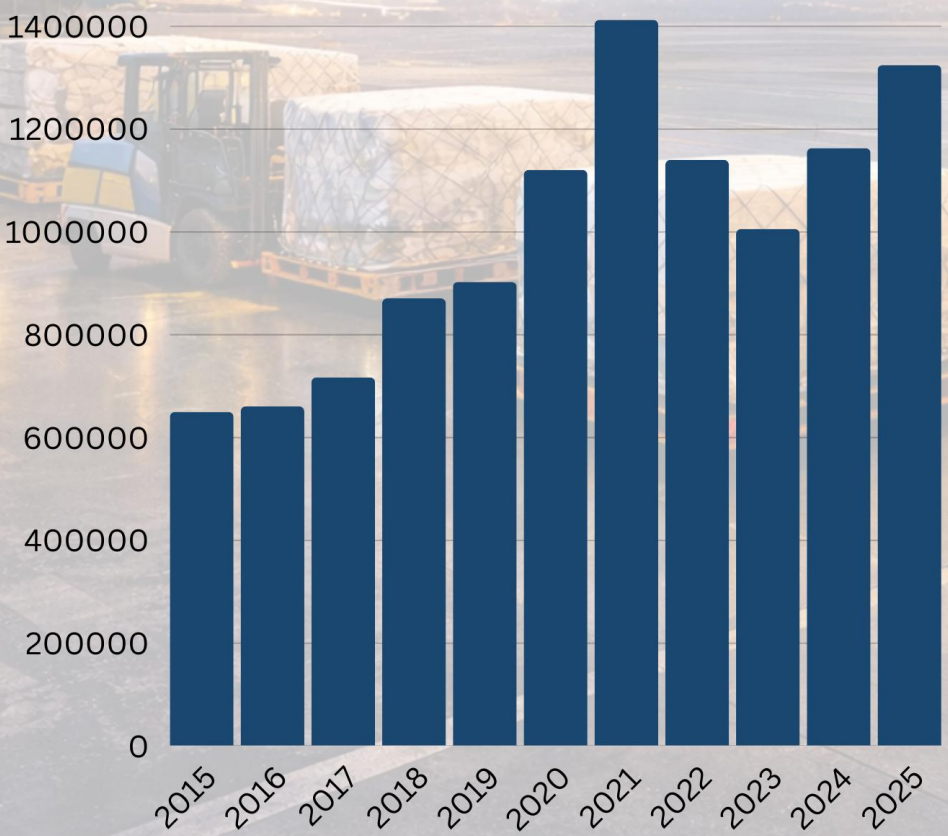
2025 **28.822**



CARGO TONNAGE



2015 - 2025



2024

YTD Total Mvts
37 029

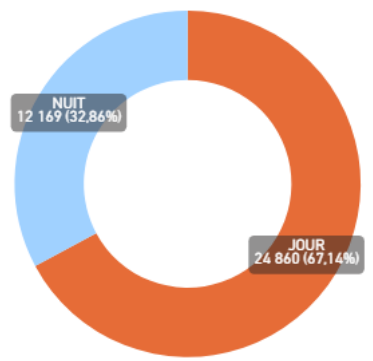
2025

YTD Total Mvts
36 979

YTD Ecart % TOTAL Mvts
-0,14 %

2024

Mouvements JOUR / NUIT

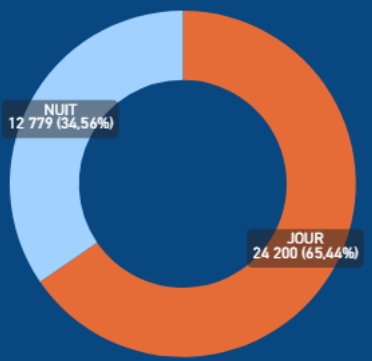


Total des Mouvements

37 029

2025

Mouvements JOUR / NUIT



Total des Mouvements

36 979



Pas d'euphorie toutefois car 2026 s'annonce pleine de challenges et de défis : « *Nous affronterons de grands défis avec une **taxe européenne sur les colis e-commerce** applicable au 01/07/2026 qui pourrait fortement impacter ce segment du fret aérien, mais aussi une **situation géopolitique internationale tendue et volatile** affectant directement et rapidement les chaînes logistiques, sans oublier des **problèmes de puissance électrique pour équiper les zones d'activité économique** autour de l'aéroport. La prudence et une diversification accrue seront de mise. Par conséquent, nous mettrons l'accent sur le développement de nos volumes dans les secteurs pharmaceutique, des denrées périssables et des hautes technologies. »*



5. Fuel par barge





Du fuel par barge?
Pour les avions?





Liege Airport met en œuvre la décarbonation de ses activités et renforce sa logistique multimodale : le kérosène sera désormais acheminé par barge. C'est une victoire pour la mobilité et l'économie locale puisque c'est l'entreprise Gilops Group, présente au port pétrolier de Wandre, qui a remporté le marché.

« Avec le pipe-line et le camion, voici un 3^e moyen d'acheminer le fuel à l'aéroport. »



Stockage et vente
de produits pétroliers

Réduction drastique du nombre de camions sur les routes.
Cela représente l'équivalent de **1.300.000 kilomètres en moins parcourus par les camions** sur les routes et autoroutes, soit **82% de réduction des kilomètres/camions**





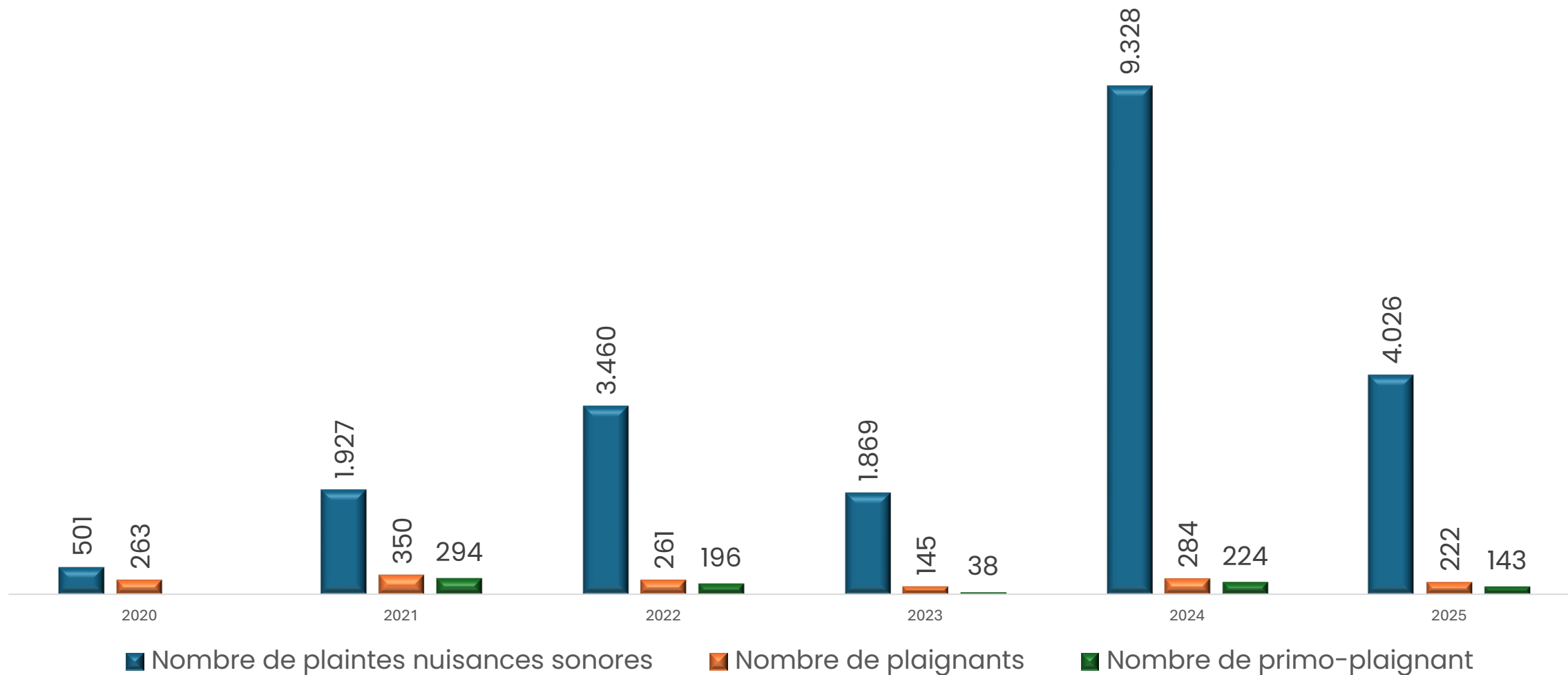
Merci pour votre attention

6. Divers



Plaintes bruit

Aéroport de Liège - Evolution des plaintes



Liège, le 22 décembre 2025

Rapport n°03909/2025

*Evaluation de l'impact sur la qualité de l'air du largage de kérosène
autour de l'aéroport de Liège, le dimanche 14 décembre 2025*

1. Introduction

Le présent rapport analyse toutes les données de la qualité de l'air ambiant disponibles autour de la zone de l'aéroport de Liège afin d'évaluer l'impact du largage de kérosène effectué par un avion ayant rencontré un problème technique le dimanche 14 décembre 2025.

2. Données disponibles

Les données disponibles durant la période de cet incident sont celles des quatre stations de mesure de la qualité de l'air installées dans le prolongement de l'axe de la piste, de chaque côté de celle-ci. Ces stations sont gérées par l'ISSeP pour le compte de la SOWAER.

Dénomination	Cahottes (TMLG08)	D-VOR (TMLG09)	Alleur	Warfusée
Adresse	Rue des Cahottes Flémalle	Plaine de Cubber/Chaussée de Liège Grâce-Hollogne	Rue de la Vallée n°66 Alleur	Rue de Warfusée n°53-55 Flémalle
Polluants mesurés en temps réel				
Paramètres météorologiques	-	X	-	-
Particules en suspension (PM10/PM2.5)	X	X	-	-
Monoxyde de carbone (CO)	X	X	-	-
Oxydes d'azote (NO/NO ₂)	X	X	-	-
Hydrocarbures aromatiques monocycliques (BTEX)	X	X	-	-
Composés organiques volatils totaux (COVT)	-	X	-	-
Particules ultrafines (UFP)	X	X	-	-
Carbone noir (BC)	X	X		
Polluants mesurés en différé				
Naphtalène	X	X	-	-
Formaldéhyde	X	X	-	-
Retombées d'hydrocarbures (fractions C ₅ -C ₁₁ et C ₁₀ -C ₄₀)	X	X	X	X

Tableau 1 : Stations de mesure et polluants mesurés

Il y a des mesures permanentes mais aussi des mesures réalisées de manière plus ponctuelle dans le cadre de la mise en œuvre du permis d'environnement de Liège-Airport. Plus de renseignements sur ces stations, ces polluants, l'ensemble des données et des rapports semestriels et annuels, analysant et commentant tous les résultats sont disponibles sur le site www.wallonair.be. Ce site reprend également l'ensemble des stations des réseaux de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie exploités par l'ISSeP.

La trajectoire de l'avion qui est à l'origine du largage de kérosène est visible sur la figure ci-dessous fournie par la SOWAER et extraite de l'application Diapason. On y voit que cette trajectoire passe bien par les quatre points de mesure. La période de largage de kérosène a eu lieu pendant une partie de ce vol, entre 10h26 (heure de décollage) et 11h43 (heure d'atterrissage).

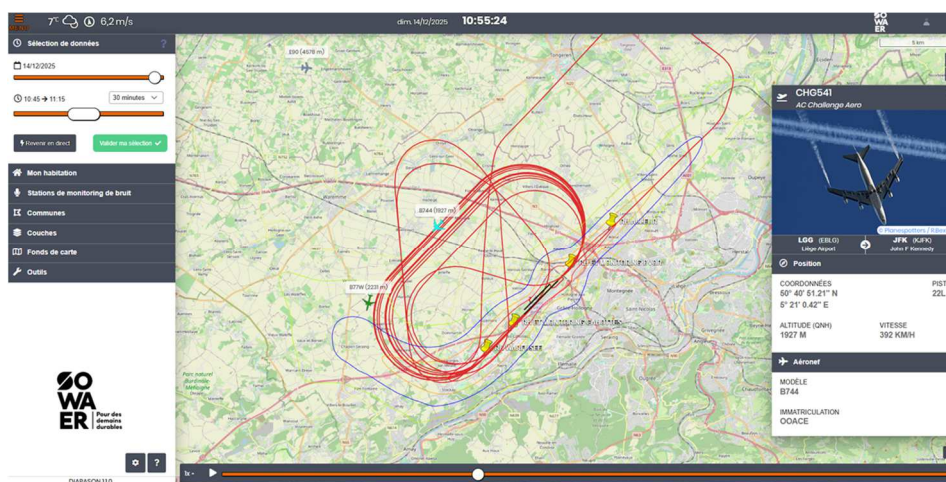


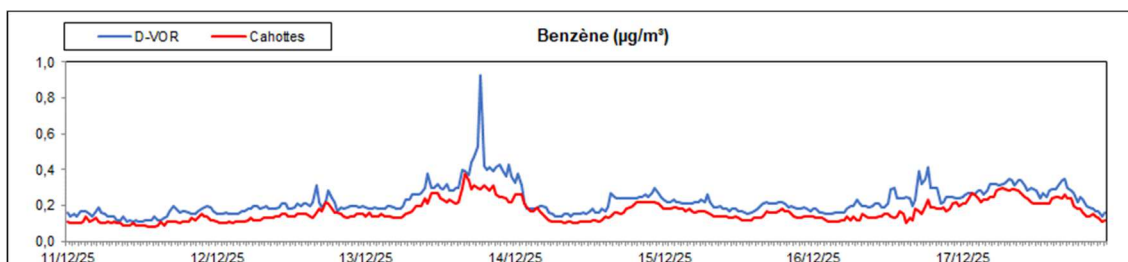
Figure 1 : Trajectoire de l'avion à l'origine du largage de kérosène (14 décembre 2025)

3. Analyses des données

La plupart des polluants mesurés sont liés à des phénomènes de combustion. Les polluants les plus pertinents à investiguer dans le cadre du présent problème de largage de kérosène sont les hydrocarbures aromatiques monocycliques (BTEx), les composés organiques volatils totaux (COVT) et les retombées d'hydrocarbures (fractions C₅-C₁₁ et C₁₀-C₄₀) qui sont présents dans le kérosène.

Hydrocarbures aromatiques monocycliques (BTEx)

Le graphique ci-dessous reprend l'évolution des concentrations en hydrocarbures aromatiques monocycliques (BTEx) pour la période du 11 au 17 décembre.



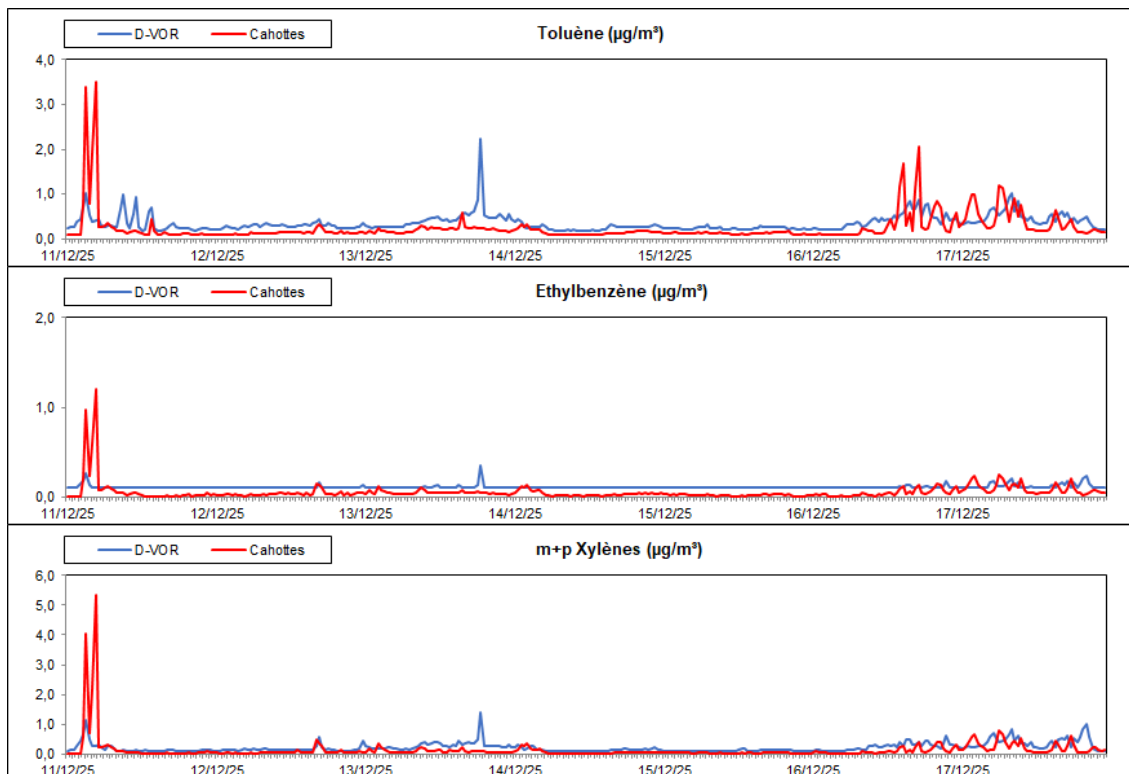


Figure 2 : Evolution des concentrations semi-horaires en hydrocarbures aromatiques monocycliques (BTEx)

Aucune augmentation des concentrations n'est constatée le dimanche 14 décembre entre 10h et 12h.

Composés organiques volatils totaux (COVT)

Le graphique ci-dessous reprend l'évolution des concentrations en composés organiques volatils totaux (COVT) pour la même période.

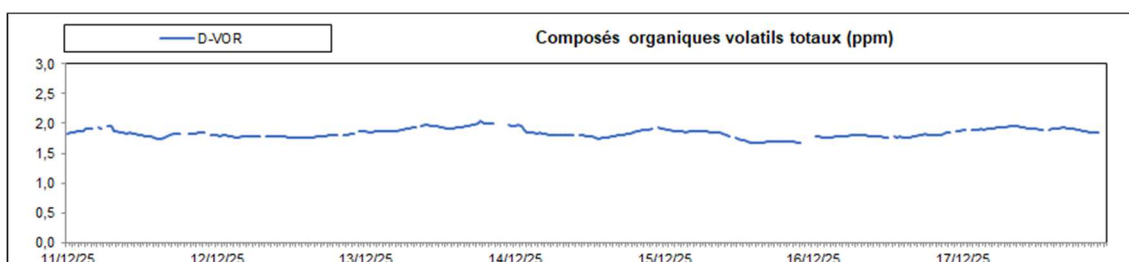


Figure 3 : Evolution des concentrations semi-horaires en composés organiques volatils totaux (COVT)

Aucune augmentation des concentrations n'est constatée le dimanche 14 décembre entre 10h et 12h.

Retombées d'hydrocarbures (fractions C₅-C₁₁ et C₁₀-C₄₀)

Les jauges prélevant les retombées d'hydrocarbures sont normalement relevées toutes les 4 semaines. Dans le cas présent, les jauges qui avaient été relevées le jeudi 11 décembre, ont été récupérées anticipativement le lundi 15 décembre.

Période du 11 au 15 décembre 2025	Cahottes (TMLG08)	D-VOR (TMLG09)	Alleur	Warfusée
Fraction C ₅ -C ₁₁	< 50 µg/l	< 50 µg/l	< 50 µg/l	< 50 µg/l
Fraction C ₁₀ -C ₄₀	< 0,1 mg/l	< 0,1 mg/l	< 0,1 mg/l	< 0,1 mg/l

Tableau 2 : Retombées d'hydrocarbures

Aucune présence d'hydrocarbures n'est constatée dans ces échantillons.

Autres polluants

Les autres données des polluants mesurés dans les stations du D-VOR et des Cahottes ne montrent aucun pic particulier le dimanche 14 décembre. Les données des autres stations de mesure du réseau de surveillance de la qualité de l'air situées en région liégeoise mais plus éloignées de l'aéroport ont également été analysées et ne montrent aucune particularité.

Toutes ces données sont consultables sur le site www.wallonair.be.

4. Conclusions

L'analyse de toutes les données de la qualité de l'air disponibles autour de l'aéroport de Liège ne montre aucun impact du largage de kérosène effectué par un avion ayant rencontré un problème technique le dimanche 14 décembre 2025.



Guy GERARD
Pôle Air
Responsable Cellule Immissions