

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi du 23 janvier 2026

Présents :

- Monsieur **DEFRISE Frédéric**, Président du Comité - représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **DEVIN Laurent**, représentant effectif de la Ville de Binche
- 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 **RENAUX Sophie**, représentante effective de la Commune de Courcelles
- Monsieur **LEMERCINIER Denis**, représentant effectif de la Ministre Cécile NEVEN
- Monsieur **CHARLUTEAU Nicolas**, représentant effectif de BSCA
- Monsieur **THISQUEN Nicolas**, représentant effectif de la SOWAER
- Madame **LACOUR Séverine**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi

Excusés :

- Monsieur **AYDIN Birol**, représentant effectif de la Commune de Chapelle-Lez-Herlaimont
- Monsieur **GALLUZZO Gianni**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Evêque
- Monsieur **LONGUEVILLE Michel**, représentant suppléant de la Commune de Sombreffe
- Madame **TESSIER Julie**, représentante effective de la Commune de Sombreffe

Invités à la réunion :

- Monsieur **WENRIC Jean-Luc**, Président de l'ACNAW
- Monsieur **AUDRIT Michel**, vice-président de l'ACNAW - membre compétent en matière d'aéronautique.
- Monsieur **DE SCHRYVER Fabien**, membre de l'ACNAW compétent en matière d'acoustique.
- Monsieur **JACQMOT Jonathan**, membre de l'ACNAW compétent en matière d'acoustique.
- Monsieur **TAILLARD Pierre**, membre de l'ACNAW compétent en matière de navigation aérienne.
- Monsieur **EVRARD Quentin**, Sustainability Manager BSCA
- Monsieur **de VILLENFAGNE Thibaut**, Directeur général SOWAER
- Madame **MAGNO Gisèle**, Directrice environnement SOWAER

Début de la réunion : 14h20

La réunion a lieu en présentiel.

1. BSCA : désignation de nouveaux membres effectif et suppléant

Le Président du Comité annonce qu'en ce qui concerne les représentants de BSCA, Monsieur Nicolas CHARLUTEAU remplace à présent Monsieur Hervé FRANSENS en tant que membre effectif et Madame Céline SEGGAÏ remplace Monsieur Baptiste CAGNINA en tant que membre suppléant.

Le Comité prend acte.

2. Présentation de l'ACNAW

Monsieur le Président du Comité donne la parole à Monsieur Jean-Luc WENRIC, Président de l'ACNAW. Celui-ci informe le Comité qu'il a pris ses fonctions il y a environ un mois et demi, puis cède la parole à Monsieur Michel AUDRIT afin de présenter le rôle et les missions de l'ACNAW (voir présentation en annexe).

Monsieur Michel AUDRIT rappelle en préambule que l'ACNAW a pour mission principale de formuler des avis et/ou des recommandations, sans disposer du pouvoir d'imposer des décisions ni d'intervenir directement.

Il précise ensuite que l'ACNAW est actuellement composée de cinq membres, le recrutement d'un membre disposant d'une expertise en matière de nuisances sonores aéroportuaires étant toujours en cours. La fonction d'attaché permanent, qui constitue l'unique équivalent temps plein de l'Autorité, demeure également vacante. L'absence de cette fonction ne permet pas à ce jour à l'ACNAW d'assurer l'ensemble des missions qui lui sont confiées.

Par ailleurs, l'arrêt des réunions du groupe de travail technique complique la réalisation de ces missions dans des délais raisonnables, l'Autorité ne disposant plus que d'un maximum de douze réunions annuelles pour assurer le suivi de ses travaux.

En matière de plaintes, il est précisé que la majorité des plaignants se situent soit en dehors du PEB mais au sein de la zone D du PDLT, soit en dehors des zones de bruit. Il est également relevé que certaines plaintes peuvent porter sur plusieurs thématiques. Les rapports d'activités, disponibles sur le site internet de l'ACNAW (www.acnaw.be), présentent ces informations de manière détaillée.

Monsieur Michel AUDRIT cède ensuite la parole à Monsieur Fabien DE SCHRYVER afin de présenter le rapport d'activité 2024 de l'ACNAW.

S'agissant de la révision des zones du PEB, celle-ci est effectuée par le SPW sur la base, notamment, des données d'exploitation de l'année précédant la révision ainsi que des perspectives d'exploitation à dix ans. Depuis la cinquième révision, la modélisation des zones de bruit est réalisée au moyen du logiciel IMPACT, une interface développée et gérée par EUROCONTROL.

À la suite de ce changement d'outil, une rectification technique des zones du PDLT a été opérée en 2022, sur la base d'hypothèses strictement identiques à celles retenues en 2004. Cette rectification a entraîné un élargissement des zones du PDLT.

En ce qui concerne le nombre de dépassements des seuils de bruit (L_{Amax}), il est constaté que celui-ci demeure faible, notamment en raison de la rectification technique du PDLT intervenue en 2022, certains sonomètres fixes ayant changé de zone de bruit et se retrouvant dans des zones où les niveaux de bruit maximum autorisés sont plus élevés.

En ce qui concerne les arrivées tardives, l'Autorité rappelle que celles-ci sont autorisées après 23h00 pour autant qu'il s'agisse d'aéronefs basés, que le retard ne soit pas imputable à la compagnie et que le quota de points autorisé ne soit pas dépassé.

Ce quota de points (« Quota Count ») est calculé sur une base annuelle de 0,616 point par jour et par avion. Les points sont attribués en fonction du niveau de bruit émis par l'aéronef et de son heure d'arrivée (pour plus de détails, il est renvoyé au rapport d'activité 2024 de l'ACNAW). Une fois l'ensemble des points consommés, les atterrissages après 23h00 ne sont plus autorisés.

Une proposition de modification du décret du 13 juin 1994 est actuellement en cours afin de fixer le plafond à 3.500 points calculés pour 22 avions, correspondant à la capacité maximale de l'aéroport de Charleroi, soit environ 2.700 points pour 17 avions.

Le nombre de trajectoires inhabituelles reste globalement stable au fil des années. De manière générale, les motifs les plus fréquemment invoqués par SKEYES sont liés à la sécurité des vols et aux conditions météorologiques.

Enfin, le pourcentage de vols en sens inversé s'élève à 11,5 % en 2024. Pour rappel, ce sens de piste n'est utilisé que lorsque les conditions météorologiques l'imposent, notamment en présence de vents présentant une composante plus marquée provenant du secteur nord-est, situation moins fréquente. Les hypothèses retenues pour l'élaboration des zones de bruit (PEB et PDLT) intègrent un pourcentage de 20 % de vols en sens inversé.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) remercie l'ACNAW pour la transparence dont elle fait preuve et souligne que les préoccupations des riverains sont prises en compte dans ses recommandations. Il regrette toutefois la diminution des moyens financiers mis à la disposition de l'Autorité, situation difficilement compréhensible pour les riverains.

Monsieur Michel AUDRIT (ACNAW) partage ce constat et déplore une situation qui permet à l'ACNAW de fonctionner, mais non de manière optimale. Il précise notamment que ce contexte ne permet pas de réaliser, ou de faire réaliser, des mesures sonores auprès des riverains les plus éloignés. Il souligne également que les principales difficultés résident dans la suppression des réunions du groupe de travail technique et dans l'absence d'un attaché permanent. Ces éléments pourraient par ailleurs expliquer le nombre relativement limité de plaintes enregistrées, les délais de réponse étant actuellement assez longs.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) indique par ailleurs que l'ACNAW demeure peu connue du grand public et que de nombreux citoyens ignorent son existence. Ces derniers s'adressent directement à la SOWAER.

Monsieur Denis LEMERCINIER (Cabinet de la Ministre Cécile NEVEN) précise que, en tout état de cause, la SOWAER constitue l'acteur de première ligne pour la réception et le traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores. L'ACNAW intervient en seconde ligne et exerce un rôle de médiation.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) revient sur le régime des amendes appliquées en cas de dépassement des seuils de bruit. Il précise que le montant des amendes actuellement en vigueur varie de 200 € à 7.000 € et que ces montants devraient prochainement être multipliés par quatre. Il relève toutefois qu'à ce jour, seules cinq sanctions ont été prononcées, situation jugée difficilement compréhensible par les riverains.

Monsieur Michel AUDRIT (ACNAW) confirme que de nombreux riverains estiment que ces sanctions ne présentent pas un caractère suffisamment dissuasif. Il indique néanmoins que la législation en la matière est en cours de modification et pourrait faire la différence à ce niveau (suppression de la notion d'avertissement, la prise en compte d'un dépassement du seuil L_{Amax} constaté sur un seul sonomètre). Il ajoute qu'il serait également opportun que la transmission des données météorologiques s'effectue sur une base horaire, et non plus sur une période de six heures.

Monsieur Denis LEMERCINIER (Cabinet de la Ministre Cécile Neven) apporte les précisions suivantes :

- Il existait effectivement plusieurs éléments expliquant l'absence de sanctions jusqu'à présent. Toutefois, comme indiqué par l'ACNAW, la législation a récemment été modifiée afin de renforcer le régime de sanctions et le rendre plus effectif ;
- En ce qui concerne la transmission des données météorologiques, des discussions sont en cours entre le SPW et SKEYES en vue de réduire le délai de six heures et de se conformer aux recommandations formulées par l'ACNAW ;
- S'agissant de l'engagement d'un attaché permanent, cette fonction ne disposait pas d'une base juridique avant 2024. Son rôle a été formellement inscrit dans le Décret du 25 janvier 2024 (MB du 26/03/2024). Par ailleurs, le permis récemment octroyé à BSCA prévoit que le coût de cet attaché incombe aux sociétés de gestion des aéroports. La législation est dès lors en cours d'adaptation afin d'intégrer cette nouvelle disposition.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) mentionne les 1 600 retours tardifs enregistrés en 2024, ce qui représente une moyenne d'environ quatre retours tardifs par jour.

Monsieur Michel AUDRIT (ACNAW) confirme ces chiffres et précise que ces retours sont autorisés par la législation en vigueur. Il indique également que la liste des codes IATA, permettant de classer les causes de retard, a récemment été révisée.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) s'étonne du fait que, malgré 1 600 retours tardifs, aucune sanction n'ait été infligée. Cette situation peut donner l'impression que les compagnies aériennes disposent d'une large latitude d'action, d'autant plus que le montant des amendes est jugé peu dissuasif.

Monsieur Jonathan JACQMOT (ACNAW) précise que le régime de sanctions ne s'applique pas aux retours tardifs. Dans ce cas, le mécanisme du Quota Count est d'application. Un avion en retard doit ainsi être refusé soit lorsque le retard est imputable à la compagnie aérienne, soit lorsque le quota de points attribué est épuisé. Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) précise que la décision d'autoriser ou non un atterrissage après 23h00 ne relève pas de la société de gestion de l'aéroport, mais bien du SPW en tant qu'autorité aéroportuaire.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) s'enquiert de l'affectation des montants perçus au titre des amendes.

Monsieur Denis LEMERCINIER (Cabinet de la Ministre Cécile Neven) indique que ces montants sont affectés à la caisse générale de la Région wallonne.

Monsieur Michel AUDRIT (ACNAW) mentionne, à titre d'exemple, qu'à l'aéroport de Manchester, les recettes issues des amendes sont affectées au financement de mesures d'insonorisation des biens situés à proximité de l'aéroport.

Monsieur Denis LEMERCINIER (Cabinet de la Ministre Cécile Neven) confirme que ce principe est également appliqué en Wallonie, le budget alloué à la SOWAER pour les mesures d'accompagnement provenant de la Région wallonne.

Monsieur Laurent DEVIN (Ville de Binche) demande si d'autres aéroports que celui de Manchester appliquent des sanctions.

Monsieur Pierre TAILLARD (ACNAW) répond qu'en France, l'ACNUSA a démarré avec une structure comparable à celle de l'ACNAW et dispose d'un pôle dédié aux sanctions. Il précise toutefois que celles-ci ne sont pas appliquées sur la base des dépassements des seuils de bruit, mais en fonction du respect des trajectoires de vol. Les montants des amendes sont reversés au budget public.

Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) s'interroge sur l'évolution des sanctions appliquées depuis la modification de l'arrêté sanctions.

Monsieur Michel AUDRIT (ACNAW) indique qu'il est encore trop tôt pour constater une quelconque évolution, l'arrêté relatif aux sanctions ayant été modifié le 9 octobre 2025 (publié au Moniteur belge le 16/10/2025 – ci-annexé). Il précise par ailleurs que les avions actuellement présents sur le site de l'aéroport de Charleroi étant plus récents et donc moins bruyants, une augmentation très significative des sanctions appliquées est peu probable. Le problème de la transmission des données météo par période de 6 heures reste toutefois un problème pour l'application de ces sanctions.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) signale que la compagnie Ryanair a toutefois reçu une amende il y a quelques jours.

Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) souligne que l'absence de sanction automatique en cas d'infraction, contrairement à ce qui est prévu par le Code de la route pour les automobilistes par exemple, est source de frustration pour les citoyens. Il souhaiterait savoir ce qui est prévu dans d'autres aéroports par rapport aux retours tardifs.

Monsieur Pierre TAILLARD (ACNAW) évoque l'exemple de l'aéroport d'Orly, qui a instauré un couvre-feu mais connaît néanmoins un nombre élevé de retours tardifs. Il souligne par ailleurs que la réglementation en vigueur en Allemagne est plus restrictive que celle appliquée en Belgique.

Monsieur Michel AUDRIT (ACNAW) précise que la déviation vers Liège des avions arrivant après 23h00 à l'aéroport de Charleroi entraînerait inévitablement des répercussions sur la journée suivante. En effet, le retour des avions vers Charleroi à partir de 6h30 provoquerait des retards dès l'ouverture de l'aéroport, lesquels se répercuteraient ensuite sur l'ensemble des opérations de la journée et pourraient générer de nouveaux retours tardifs.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) revient sur la question du quota count et rappelle que l'ACNAW avait émis, en 2021, un avis recommandant un quota count fixé à 2.000 points. Il constate toutefois que le dispositif actuellement adopté prévoit un plafond de 3.500 points et s'interroge sur la pertinence d'un seuil aussi élevé, alors que ce quota n'a jamais été atteint.

Monsieur Michel AUDRIT (ACNAW) indique qu'un pic de 2.212 points a été enregistré en 2018. L'avis de l'ACNAW s'est appuyé sur cette valeur de référence. Il précise également qu'en 2022, le seuil de 3.500 points a presque été atteint, avec un total de 3.463 points. Dès lors, bien qu'un quota count fixé à 2.000 points serait effectivement plus contraignant, l'instauration d'un plafond à 3.500 points constitue déjà une avancée.

Monsieur Fabien De SCHRYVER (ACNAW) précise que le seuil de 3.500 points est calculé sur la base de 22 avions basés à l'aéroport de Charleroi. Il indique qu'il convient dès lors d'appliquer une règle de proportionnalité en fonction du nombre d'avions effectivement basés : ainsi, pour 17 avions basés, le quota count correspondant s'élèverait à 2.700 points. Il ajoute que ce seuil de 2.700 points n'est actuellement pas atteint et qu'il ne permettrait donc pas nécessairement de réduire le nombre de retours tardifs.

Les représentants de l'ACNAW quittent la séance.

3. Approbation du procès-verbal du 14 novembre 2025

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) a souhaité qu'un complément d'information soit ajouté au procès-verbal pour ce qui concerne la procédure de décollage en sens inversé, c'est-à-dire en direction d'Heppignies.

Le procès-verbal a été modifié en ce sens en page 4 et renvoyé à l'ensemble des membres du Comité en date du 13 janvier 2026 afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Le procès-verbal ne faisant l'objet d'aucune remarque supplémentaire, celui-ci est approuvé et sera publié dans les prochains jours sur le site de la SOWAER.

4. Divers

4.1. Questions posées par Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus)

- La sixième révision du PEB tient-elle compte de l'allongement de la piste, lequel est source de nuisances sonores plus importantes pour les riverains d'Heppignies et de Ransart (dépassements sonores constatés sur le sonomètre FI19) ?

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) répond par l'affirmative et précise que les perspectives établies à dix ans prévoient que 95 % des décollages prendraient leur départ depuis le nouveau seuil de piste (N7).

- Quelles sont les perspectives de l'aéroport en matière d'accueil d'avions gros porteurs ?

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) répond que cela ne fait pas partie des perspectives de développement de l'aéroport de Charleroi car, notamment d'un point de vue opérationnel, ce n'est pas souhaitable : un avion gros porteur occupant l'équivalent de deux à trois postes de stationnement d'avions moyen-courriers.

- Concernant les voitures « ventouses », une augmentation de cette problématique est constatée. Celle-ci engendre de nombreuses nuisances, tant au niveau du bruit (claquements de portières, etc.) que du stationnement (véhicules mal garés, etc.). N'y a-t-il pas moyen de faire passer le message auprès des passagers et/ou de mettre en place une stratégie afin de résoudre ce problème ?

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) confirme que BSCA est bien conscient de cette problématique, laquelle est d'ailleurs reprise dans l'étude d'incidences. Une augmentation des plaintes pour nuisances nocturnes a été constatée par les zones de police depuis la mise en place du dépose-minute payant.

Un groupe de travail a été mis en place afin d'apporter des solutions et de réduire ce phénomène. À titre d'exemple, le 4 décembre 2025, des panneaux d'interdiction de stationner ont été installés le long de la N568. Toutefois, ce processus prend du temps car il concerne de nombreux intervenants (villes et communes, aéroport, zones de police, etc.).

Monsieur le Président du Comité souhaite savoir si la suppression du dépose-minute payant est envisageable.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) explique que cette question est actuellement posée et débattue au sein de BSCA, mais qu'aucune décision n'a encore été prise.

Monsieur le Président du Comité précise également que les passagers se stationnent sur des emplacements publics et qu'il n'y a, dès lors, rien d'illégal. À Ransart, des zones « turquoises » ont été mises en place : trois heures de stationnement gratuit, ensuite le stationnement devient payant. Des contrôles de la Régie Communale Autonome de Charleroi, compétente en la matière, sont effectués régulièrement et seront encore renforcés afin de vérifier le respect de ces zones.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) précise que cette problématique fait également partie des dossiers traités par le groupe technique.

- Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite également connaître la raison de la suppression des navettes de bus entre les gares de Thiméon et de Fleurus et l'aéroport, celles-ci étant pourtant censées diminuer le flux de voitures.

Monsieur Quentin EVRARD (BSCA) précise que les navettes de bus relèvent de la compétence du TEC et que la décision de supprimer ces lignes ne dépend donc pas de BSCA.

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE (SOWAER) indique que c'est l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) qui a proposé de supprimer ces navettes à la suite d'études de fréquentation réalisées par l'AOT et avec l'accord du Conseil de bassin de Charleroi Métropole. Il ressort de celles-ci que ces lignes n'étaient pas rentables, notamment en raison d'une coordination insuffisante avec les horaires des trains pour les premiers départs d'avions.

En revanche, un renforcement de la ligne reliant la gare de Charleroi-Centrale à l'Aéropôle a été demandé par le Conseil de bassin. La fréquence de cette ligne devrait dès lors être augmentée, avec une mise en application prévue en juin 2026.

Madame Sophie RENAUX (Commune de Courcelles) confirme ce dernier point.

4.2. Communication dans le cadre du principe d'égalité: document de vulgarisation

Lors du Comité du 14 novembre 2025, les représentants des communes ont exprimé le souhait de disposer d'un support explicatif relatif à la procédure applicable dans le cadre du principe d'égalité, à savoir la possibilité de solliciter un sonomètre afin de mesurer les niveaux sonores au droit d'une habitation située à proximité d'une des zones du PEB, dans le but d'informer la population de cette démarche.

Le document de vulgarisation élaboré à cet effet, et transmis préalablement à l'ensemble des membres du Comité, est présenté. Aucune remarque n'est formulée à son sujet. La version PDF sera prochainement transmise aux représentants des Villes et Communes.

Madame Gisèle MAGNO (SOWAER) précise toutefois que, pour les quartiers limitrophes aux zones A', B' et C' définies en 2025, aucune mesure individuelle ne peut être réalisée. En effet, les résultats de la campagne de mesures menées en 2022-2023 étaient liés aux zones A', B' et C' adoptées en 2022 et ne sont pas transposables aux zones A', B' et C' redéfinies en 2025. Il convient dès lors d'attendre les résultats de la nouvelle campagne de mesures sonores, dont le lancement est prévu courant 2026.

En revanche, pour les quartiers limitrophes à la zone D' de 2022, les résultats de la campagne 2022-2023 demeurent d'application jusqu'à la publication des résultats de la nouvelle campagne de mesures sonores.

4 quartiers peuvent bénéficier de la gratuité des mesures, dont 1 situé à Courcelles et 3 à Charleroi. Pour les 37 autres quartiers, les mesures seront payantes et concernent les communes d'Anderlues, Charleroi, Courcelles, Fleurus, Fontaine-l'Évêque et Sombreffe. Enfin, un courrier d'information relatif aux résultats de la campagne de mesures sonores 2022-2023 a été adressé aux Villes et Communes en octobre 2023.

Questions relatives à ce point :

Ce point n'amène aucune question.

4.3. Approbation du communiqué de presse

Monsieur le Président du Comité souhaite revenir sur la procédure d'approbation du communiqué de presse, laquelle a fait l'objet de remarques de la part de Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) et de Madame Julie TESSIER (Commune de Sombreffe). Ceux-ci souhaitent que les communiqués de presse puissent être discutés en réunion du Comité et non validés par échange de courriels.

Pour rappel, le projet de communiqué de presse a été transmis par courriel à l'ensemble des membres du Comité le 12 décembre 2025, avec une demande de retour pour le 29 décembre 2025. En l'absence de remarques dans ce délai, le communiqué de presse a été considéré comme approuvé et a été diffusé auprès des différents organes de presse.

Monsieur Hadrien POLAIN (Commune d'Anderlues) précise par ailleurs qu'un envoi par courriel peut ne pas être vu par l'ensemble des destinataires.

Monsieur le Président prend acte de ces remarques et indique que, à l'avenir, les communiqués de presse seront proposés et discutés en séance du Comité. Il précise toutefois que les communiqués de presse ont pour objet de relater les points abordés au cours de l'année et non de reprendre les avis ou positions individuelles. Les différents points de vue exprimés sur les sujets traités figurent dans les procès-verbaux, lesquels sont tous consultables sur le site internet de la SOWAER.

Fin de la réunion : 16h20



LACOUR Séverine
Secrétaire



DEFRISE Frédéric
Président

§ 3. Het verzenden of ontvangen van de uitgewisselde stukken wordt geacht te zijn voltooid door het deponeren van de documenten op deze ruimte, op voorwaarde dat:

1° de gebruiker vooraf nauwkeurige informatie ontvangt over de juridische gevolgen van het gebruik van deze deelruimte en zijn toestemming geeft;

2° de gebruiker per e-mail op de hoogte wordt gesteld van de indiening van documenten door de overheidsinstantie;

3° een elektronisch tijdstempelsysteem het mogelijk maakt om deze neerlegging van een bepaalde datum te voorzien.

De kennisgevingen met betrekking tot de in lid 1 bedoelde neerlegging hebben dezelfde waarde als een ontvangstbevestiging of ontvangstbewijs, ook wanneer de wetgeving de tussenkomst van een distributiedienst of een koeriersdienst voorschrijft.

Art. 9. Handgeschreven vermelding

Aan de eis van de vermelding "gelezen en goedgekeurd" of elke andere handgeschreven vermelding die de aandacht van degene die zich verbindt trekt, die de oorsprong van het handgeschreven merk bevestigt en de integriteit van de informatie behoudt, wordt voldaan door elke door de overheidsinstantie voorgestelde procedure die waarborgt dat degene die zich verbindt op even doeltreffende wijze op de reikwijdte van zijn verbintenis wordt gewezen.

Art. 10. De dienst bedoeld in artikel 10, § 2, van het decreet van 21 november 2024 is de Waalse Overheidsdienst Digitale Technologieën.

Art. 11. Het besluit van de Waalse Regering van 12 juni 2014 betreffende de communicaties via elektronische weg en de elektronische uitwisseling van berichten via de eBox tussen de gebruikers en de Waalse openbare overheden, voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 138 van de Grondwet, wordt opgeheven.

Art. 12. Dit besluit heeft uitwerking op 1 juni 2025.

Art. 13. De Minister van Administratieve Vereenvoudiging is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 25 september 2025.

Voor de Regering:

De Minister-President en Minister van Begroting, Financiën, Onderzoek en Dierenwelzijn,
A. DOLIMONT

De Minister van Ambtenarenzaken, Administratieve Vereenvoudiging en Sportinfrastructuur,
J. GALANT

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2025/007682]

9 OCTOBRE 2025. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne

Le Gouvernement wallon,

Vu le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne, l'article 6, le § 1^{er} 2°, inséré par le décret du 8 juin 2001 et modifié par le décret du 25 septembre 2025, et le § 9 inséré par le décret du 8 juin 2001 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Vu les rapports genre des 7 juin 2023 et 27 mai 2025, établis conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 3 octobre 2025 ;

Vu l'avis 78.256/4 du Conseil d'État, donné le 1^{er} octobre 2025, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu l'urgence, compte tenu du fait que la Région wallonne doit avoir rendu plus effectif son système de contrôle et de sanction des dépassements des seuils de bruit dans un délai de six mois, à partir de la signification de l'arrêt sous peine d'une astreinte de 5.000 €/jour pour l'ensemble des riverains concernés, avec un plafond de 2.000.000 €. La décision de la Cour a été signifiée le 5 mai 2025 ;

Qu'afin de rencontrer les impositions de la Cour d'appel, la Région doit corriger les trois points suivants :

1. la localisation des sonomètres fixes, de sorte que certains sonomètres se trouvent actuellement à l'extrémité extérieure des zones alors qu'il n'y a pas de sonomètre en début de zone. La Cour critique également l'absence de repositionnement des sonomètres malgré la rectification technique des PDLT intervenue en 2022 ;

2. l'exigence jugée disproportionnée selon laquelle un dépassement n'est susceptible d'être sanctionné que s'il a été mesuré au droit de deux sonomètres ;

3. la prise en compte d'une marge d'erreur de mesure de 2 dB ;

Considérant que les deuxième et troisième points nécessitent une modification de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Que la section de législation du Conseil d'État estime, dans son avis n° 78.065/2/V du 30 juillet 2025, que le choix retenu par la Région, pour mettre fin au cumul des deux tolérances en abrogeant celle prévue aux alinéas 2 à 4 de l'article 6, § 3, du décret du 23 juin 1994 qui autorise un dépassement de 3 dB, met fin à l'atteinte injustifiée à l'effectivité du système condamnée par la Cour d'appel, même si cet objectif est atteint par le biais d'une autre voie – tout aussi admissible – que celle visée dans l'arrêt ;

Qu'elle y attire l'attention de l'auteur de l'avant-projet de décret sur le fait de s'assurer qu'il existe un fondement légal pertinent pour adapter l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2024 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne en y inscrivant la marge d'incertitude de mesure de 2 dB ;

Qu'afin d'éviter toute discussion sur ce dernier point, une base décrétole habilite le Gouvernement wallon à instaurer une marge d'incertitude de mesure au travers de l'arrêté du 29 janvier 2024 ;

Qu'il était impossible pour le Gouvernement de pouvoir solliciter l'avis de la section de législation du Conseil d'État sur le présent projet d'arrêté du Gouvernement avant que le décret ne soit au moins adopté par le Parlement de Wallonie ;

Que l'urgence demandée pour cet avis tient aux très courts délais qu'il restera au Gouvernement wallon, après l'adoption du décret modificatif, pour, d'une part, adopter l'arrêté en projet à partir de l'entrée en vigueur du décret modifiant le décret du 23 juin 1994 en procédant à une dernière lecture préalable, et pour, d'autre part, procéder à sa publication au *Moniteur belge* et en assurer l'entrée en vigueur avant l'échéance du 5 novembre 2025.

Ces éléments susmentionnés semblent justifier à suffisance le bénéfice de l'urgence sollicité ;

Considérant le dispositif de la décision de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024, condamnant la Région wallonne à renforcer l'effectivité de son système de contrôle et de sanction des dépassements des normes de bruit, notamment en corrigeant l'exigence jugée disproportionnée selon laquelle un dépassement n'est susceptible d'être sanctionné que s'il a été mesuré au droit de deux sonomètres, de même que la prise en compte d'une marge d'erreur de mesure de 2 dB ;

Considérant l'avis n° Mob.24.04.AV du pôle « Mobilité » du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, donné le 5 juin 2024 ;

Considérant l'avis n° ENV.25.68.AV du pôle « Environnement » du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, donné le 11 juillet 2025 ;

Sur la proposition de la Ministre des Aéroports ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 mars 2019 les modifications suivantes sont apportées :

1° le 7° est abrogé ;

2° le symbole « 8° » est remplacé par le symbole « 7° ».

Art. 2. Dans l'article 8 du même arrêté, au § 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) au 1°, un premier tiret rédigé comme suit est inséré après les mots « et sont fixées de la manière suivante » :

« - (1) la mise en œuvre des sanctions prend en compte une marge d'incertitude de 2,0 dB (A) pour chaque dépassement, mesuré au droit des sonomètres fixes repris dans l'arrêté ministériel de localisation des sonomètres sur les aéroports wallons, des seuils de bruit maxima, engendré au sol et exprimés en LA_{max} (1s), à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne.

(2) la valeur LA_{max} (1s) considérée pour déterminer le dépassement des seuils de bruit est établie en tenant compte du LA_{max}(1s) enregistré diminué de la marge d'incertitude de 2,0 dB(A) ; » ;

b) au 1°, au second tiret, les mots « pour tout dépassement au-delà de ceux liés aux mouvements d'aéronefs exonérés prévus à l'article 6, § 3, alinéa 4, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne » sont supprimés ;

c) au 1°, au dernier tiret :

1° les mots « de minimum deux sonomètres » sont remplacés par les mots « d'un ou plusieurs sonomètres » ;

2° le tiret est complété par la phrase : « En cas de plusieurs dépassements lors d'un même mouvement, la valeur du dépassement le plus important est retenue pour déterminer le taux de la sanction imposée au contrevenant. ».

Art. 3. Les violations de l'article 6, § 1^{er}, 1° à 4°, du décret du 23 juin 1994, ayant été constatées avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, demeurent régies par les dispositions en vigueur au moment de la constatation de l'infraction.

Art. 4. La Ministre des Aéroports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 9 octobre 2025.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances, de la Recherche et du Bien-être animal,
A. DOLIMONT

La Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
C. NEVEN

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 étayées, 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 inadaptés, 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^{er}bis, § 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^{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.

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^{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 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^{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.

R Y R

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**

23 janvier 2026

ORDRE DU JOUR

- 1. BSCA : désignation nouveaux membres effectif et suppléant**
- 2. Présentation de l'ACNAW**
- 3. Approbation du procès-verbal du 14 novembre 2025**
- 4. Divers**
 - ❖ Questions posées par M. Patris (représentant Ville de Fleurus)**
 - ❖ Communication dans le cadre du principe d'égalité : document de vulgarisation**

1. BSCA : désignation nouveaux membres effectif et suppléant



2. Présentation de l'ACNAW



Présentation de l'ACNAW au comité d'accompagnement de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud

23/01/2026

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES EN RÉGION WALLONNE

Plan de l'exposé

Présentation de l'ACNAW

Rapport d'activité de l'ACNAW

Présentation de l'Autorité

- ▶ Définition du rôle de l'ACNAW
- ▶ Membres
- ▶ Réunions
- ▶ Évolution des plaintes relatives à EBCI

Rôle de l'ACNAW — Décret du 8 juin 2001

- ▶ Formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports
- ▶ Pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les PEB
- ▶ Alerter les autorités si manquements aux règles fixées
- ▶ Réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit
- ▶ À la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires
- ▶ Donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen
- ▶ Médiation

Membres de l'ACNAW

- ▶ 1 président → Jean-Luc WENRIC
- ▶ 6 membres → 5 membres
 - ▶ Michel AUDRIT (vice-président), aéronautique
 - ▶ Fabien DE SCHRYVER, acoustique
 - ▶ Jonathan JACQMOT, gêne sonore
 - ▶ Pierre MAQUET, santé humaine
 - ▶ Pierre TAILLARD, navigation aérienne
 - ▶ Fonction non remplie, nuisances sonores aéroportuaires
- ▶ 1 *attaché permanent* (1 ETP) → fonction non remplie
- ▶ 1 attaché-juriste → fonction remplie (support SPW)

Réunions

- ▶ Modifications au R.O.I. résultant de l'AGW du 23 mai 2019
 - ▶ Minimum 10 réunions plénières par an, maximum 12
 - ▶ Circonstances exceptionnelles : réunions autorisées par le ministre des Aéroports
- ▶ Situation actuelle : 3 réunions supplémentaires par mois, en attente du remplacement de l'attaché permanent
- ▶ Impossibilité de remplir l'ensemble des missions dévolues à l'Autorité

Évolution des plaintes

- ▶ En 2024 : 14 riverains ont introduit 77 plaintes ou demandes de renseignements
- ▶ En 2025 : 26 riverains ont introduit 71 plaintes ou demandes de renseignements

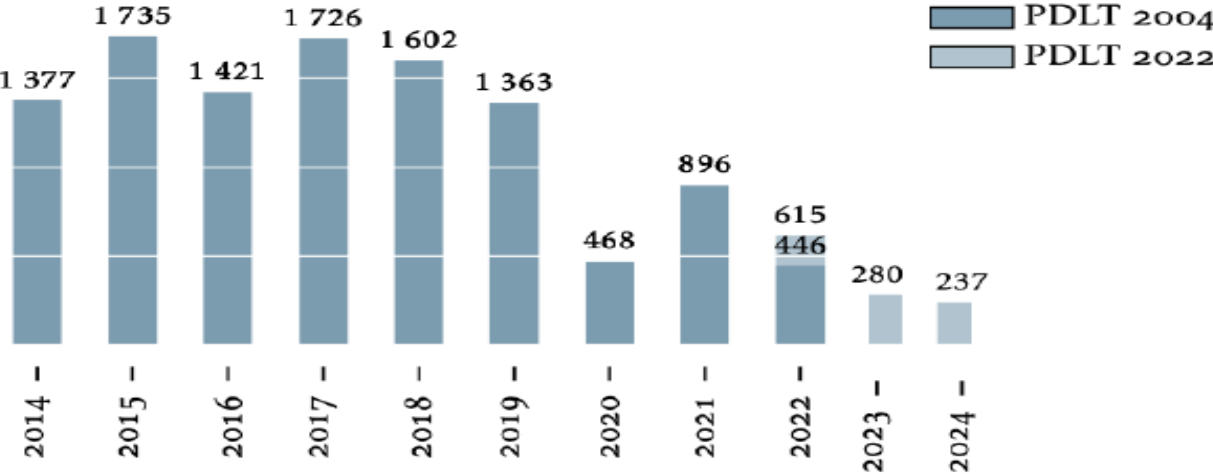
Simulations numériques du PEB et du PDLT

- ▶ 2004 : calcul des zones du PEB et du PDLT avec INM 6.0c, puis révision tous les 3 ans

Révision PEB	Calendrier légal		Calendrier réel		Logiciel
	Date prévue	Données d'exploitation	Date effective	Données d'exploitation	
1 ^{re}	2007	2006	2007	2006	INM 6.0c
2 ^e	2010	2009	2011	2009	INM 6.0c
3 ^e	2013	2012	2015	2012	INM 6.0c
4 ^e	2016	2015	2017	2015	INM 6.0c
5 ^e	2019	2018	2022	2018	IMPACT 3.36A
6 ^e	2022	2021	2025	2021	IMPACT 3.39A
7 ^e	2025	2024	—	—	—

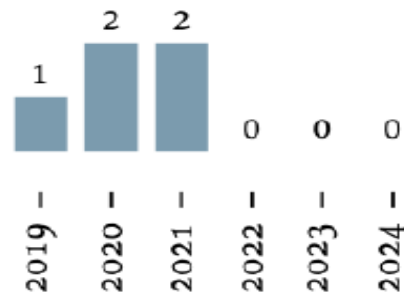
- ▶ 5^e révision : élargissement du PEB — IMPACT 3.36A
- ▶ 5^e révision : élargissement du PDLT → rectification technique
- ▶ 6^e révision : élargissement du PEB — IMPACT 3.39A
- ▶ 6^e révision : élargissement du PDLT, mais pas de rectification technique

PDLT : dépassements du niveau L_{Amax} en 2024 et statistiques



	F101	F102	F103	F104	F105	F106	F107	F108	F109	F110	F111	F112	F114	F116	F117	F118	F119
PDLT 2022	B	B	B	C	C	C	B	C	D	D	D	D	D	D	D	HZ	B
PDLT 2004	B	C	B	C	C	C	C	C	D	D	D	D	HZ	HZ	HZ	HZ	—

PDLT : arrêté *sanctions* pour dépassement L_{Amax}



- ▶ Jamais appliqué jusqu'en 2019 (pas d'arrêté de localisation des sonomètres fixes)
- ▶ À partir de 2019 :
 - ▶ Avertissement si dépassement < 3 dB
 - ▶ Marge d'incertitude de 2.0 dB
 - ▶ Dépassement relevé sur un minimum de 2 sonomètres
 - ▶ Données météo par périodes de 6 heures
- ▶ Faible nombre de sanctions au vu des conditions requises

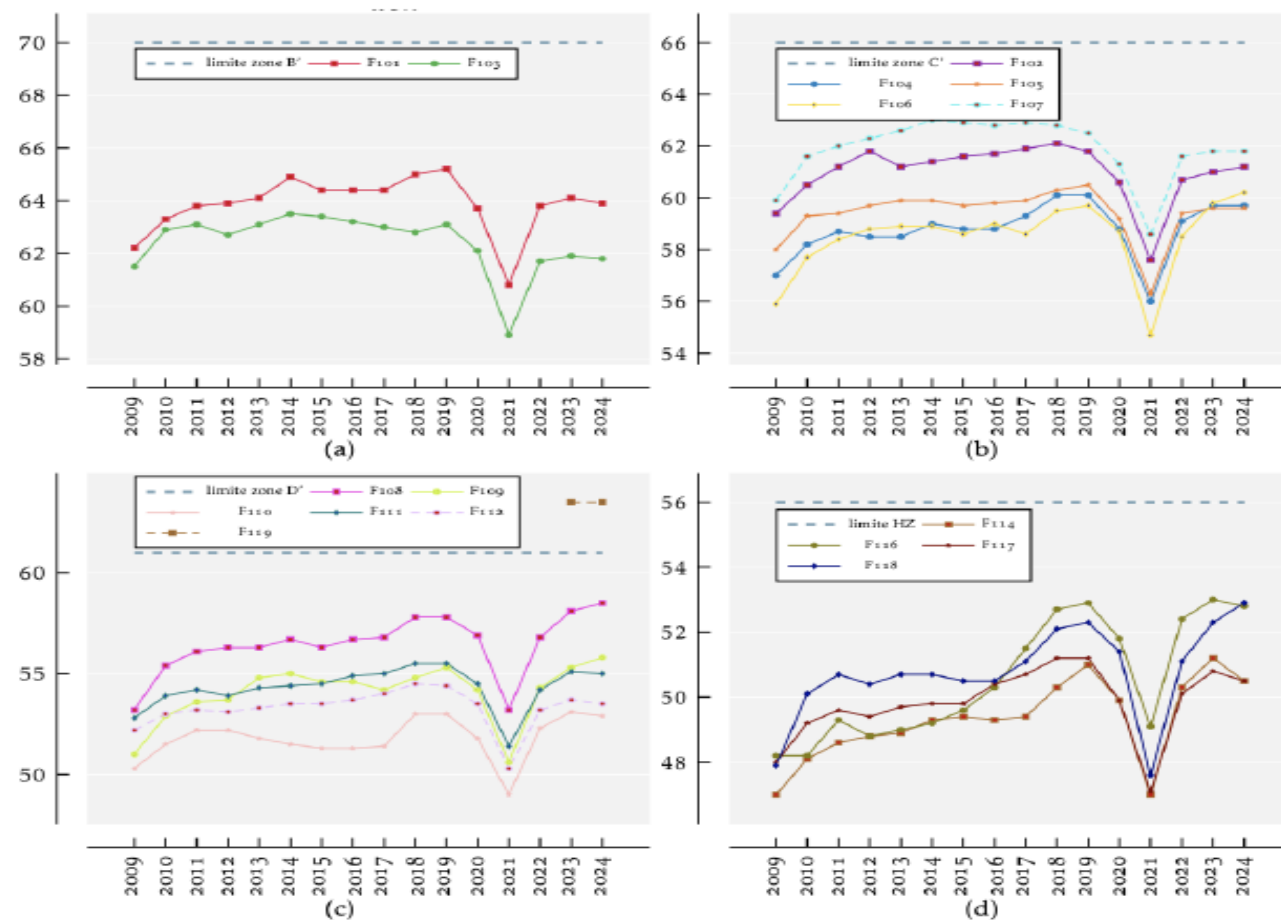
Modifications de l'arrêté *sanctions*

- ▶ Avis de l'ACNAW et arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19/09/2024 : mise en place d'un système effectif de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit (Liege Airport + Fedex)
- ▶ En accord avec l'Autorité
 - ▶ Suppression de la notion d'avertissement (3 dB)
 - ▶ Marge d'incertitude de 2.0 dB conservée
 - ▶ Dépassement relevé sur un minimum de 1 sonomètre
 - ▶ Relocalisation de certains sonomètres fixes
- ▶ Transmission des données météo par périodes de 1 heure

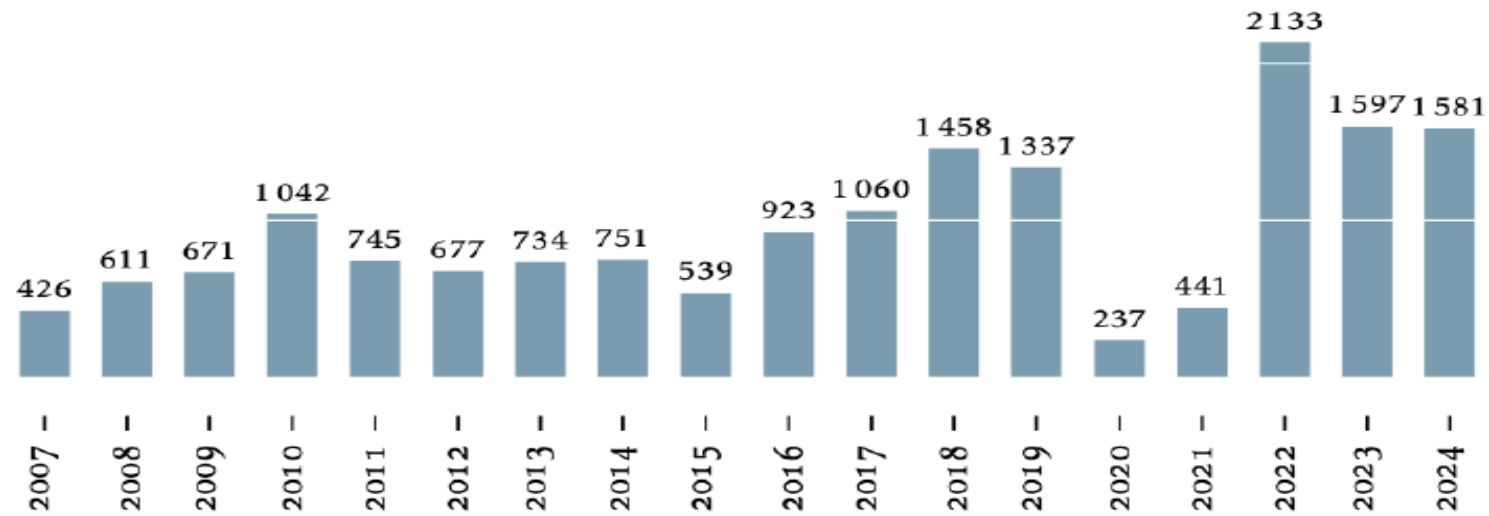
PEB : niveau L_{den} en 2024 pour chacun des sonomètres fixes

	zone B'		zone C'				zone D'						hors zone				
	F101	F103	F102	F104	F105	F106	F107	F108	F109	F110	F111	F112	F119	F114	F116	F117	F118
Janv	63,8	61,5	61,0	59,5	59,4	59,9	61,6	58,1	55,5	52,8	55,0	53,3	63,7	50,7	52,8	50,4	52,5
Févr	63,7	61,4	60,9	59,5	59,3	59,9	61,5	58,2	55,6	52,8	54,9	53,3	63,6	50,6	52,8	50,3	52,6
Mars	63,6	61,4	60,9	59,5	59,2	59,8	61,5	58,1	55,5	52,7	54,8	53,1	63,5	50,5	52,7	50,3	52,5
Avr	63,6	61,5	61,0	59,5	59,3	59,9	61,6	58,2	55,6	52,7	54,9	53,3	63,4	50,5	52,7	50,4	52,7
Mai	63,8	61,8	61,2	59,6	59,5	60,0	61,8	58,4	55,7	52,8	55,0	53,4	63,3	50,5	52,8	50,5	52,8
Juin	63,9	62,0	61,4	59,7	59,6	60,2	61,9	58,5	55,8	52,9	55,1	53,5	63,4	50,5	52,9	50,6	52,9
Juil	64,0	62,1	61,4	59,8	59,7	60,3	62,0	58,6	55,9	52,9	55,1	53,6	63,4	50,5	52,9	50,6	53,0
Août	64,0	62,1	61,4	59,8	59,8	60,3	62,0	58,7	55,9	53,0	55,1	53,5	63,4	50,5	52,9	50,6	53,0
Sept	64,1	62,1	61,4	59,8	59,8	60,4	62,0	58,7	56,0	53,1	55,1	53,6	63,5	50,5	52,9	50,6	53,1
Oct	64,1	62,1	61,5	59,9	59,9	60,4	62,0	58,8	56,0	53,1	55,1	53,6	63,5	50,6	52,9	50,6	53,1
Nov	64,1	62,1	61,4	59,8	59,8	60,3	61,9	58,7	55,9	53,0	55,0	53,5	63,5	50,5	52,7	50,4	53,0
Déc	64,1	62,0	61,3	59,9	59,8	60,3	61,9	58,6	55,8	53,1	55,0	53,5	63,5	50,5	52,7	50,4	52,9
<2024>	63,9	61,8	61,2	59,7	59,6	60,2	61,8	58,5	55,8	52,9	55,0	53,4	63,5	50,5	52,8	50,5	52,9

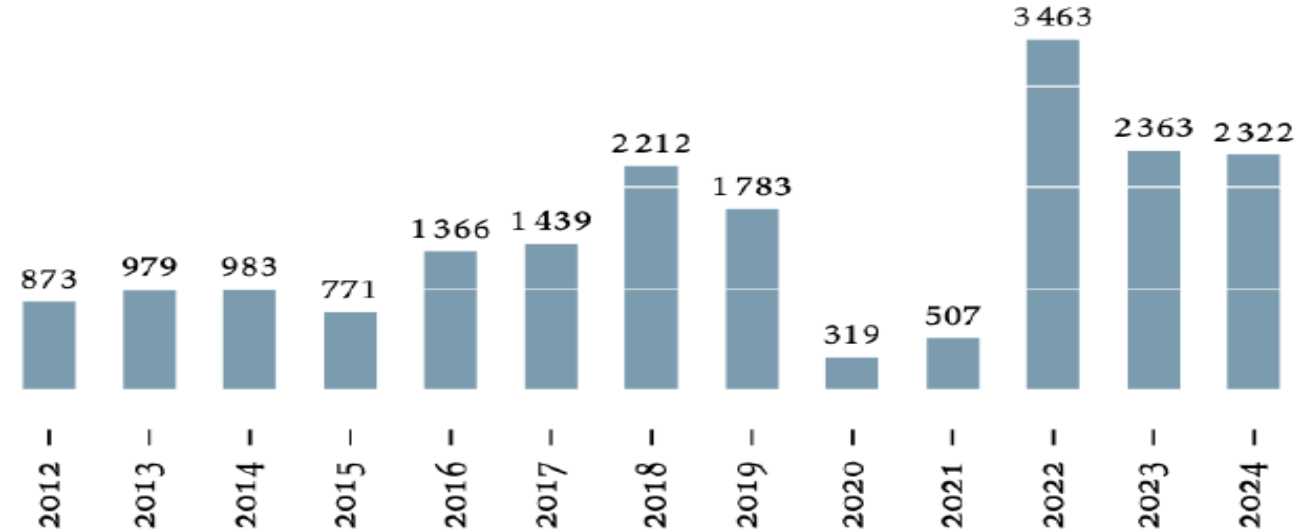
PEB : évolution du niveau L_{den} pour chacun des sonomètres fixes



Vols de nuit : nombre d'arrivées après 23h00

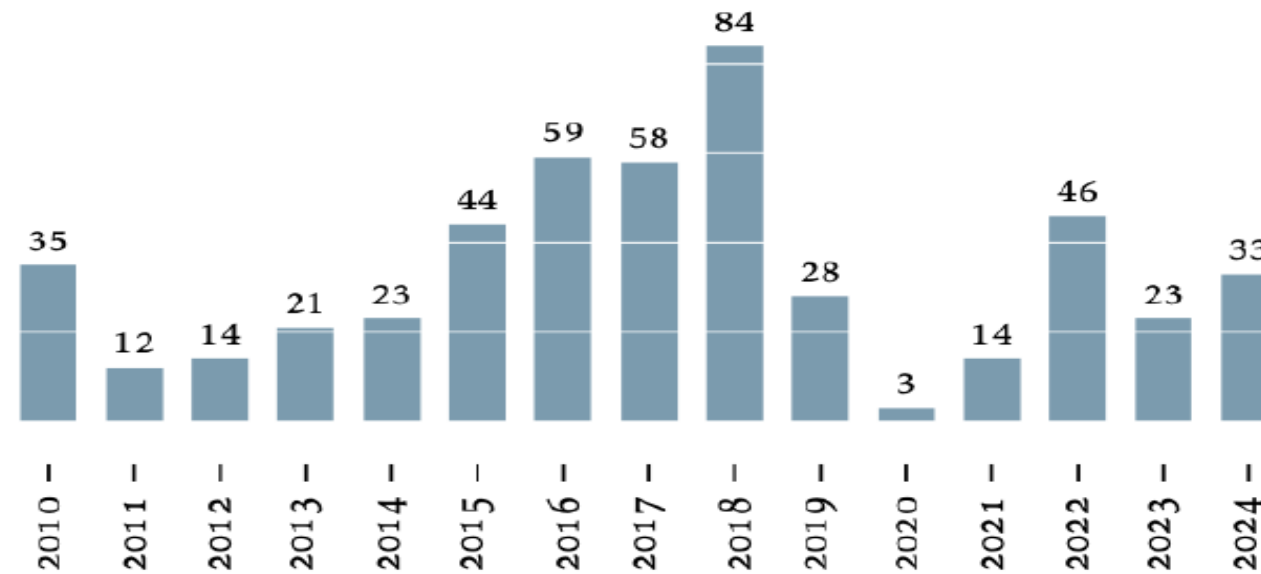


Vols de nuit : quota count

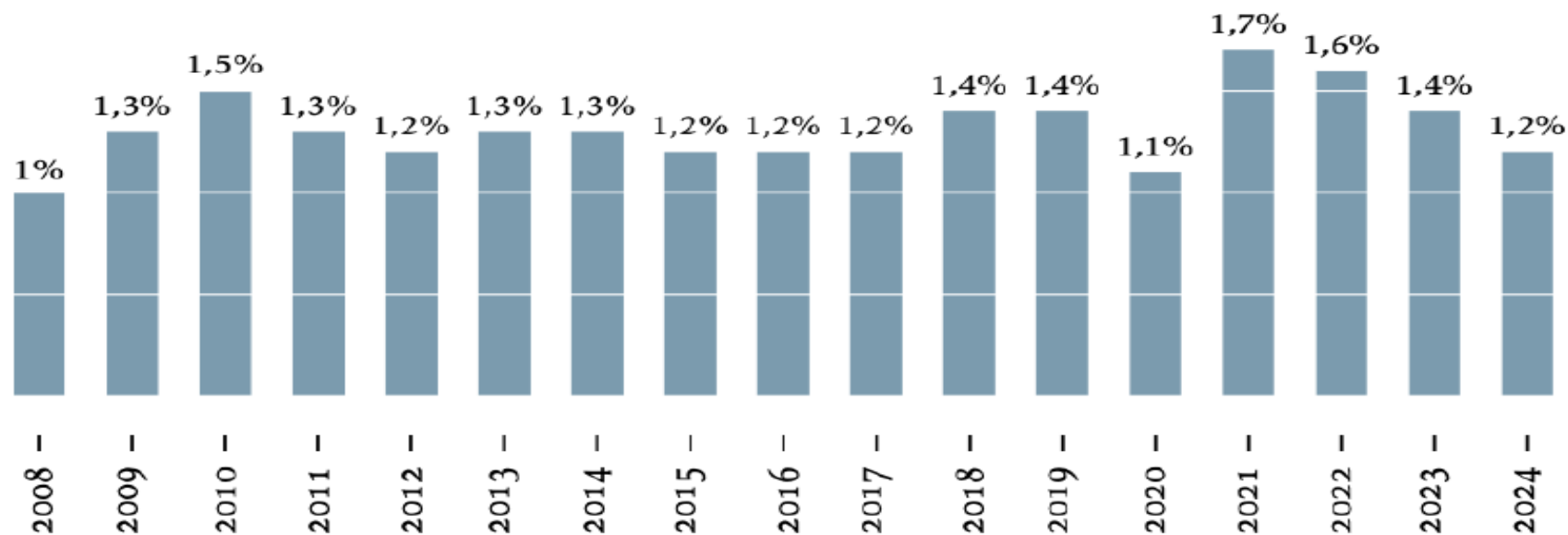


- ▶ 0.616 point par jour et par avion basé (+ avions en réserve)
- ▶ Proposition : plafond de 3 500 points calculé pour 22 avions basés

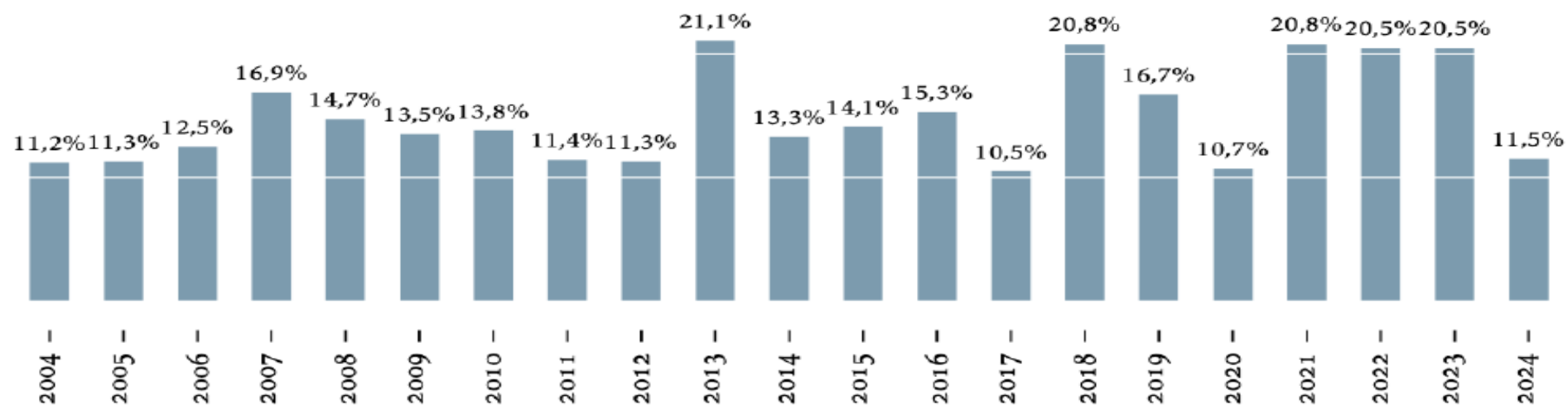
Vols de nuit : décollages après 23h00



Trajectoires inhabituelles justifiées par SKYES



Mouvements effectués en sens inversé



Recommandations de l'ACNAW relatives aux nuisances sonores

- ▶ Tout dépassement doit être sanctionné (en tenant compte d'une marge d'incertitude de 2.0 dB)
- ▶ La marge d'incertitude de 2.0 dB doit apparaître clairement dans l'arrêté sanctions
- ▶ Suppression des avertissements (3 dB)
- ▶ Sanction si dépassement de L_{Amax} sur minimum *un* sonomètre
- ▶ Montant des amendes réellement dissuasif
- ▶ Transmission des données météorologiques : 1h au lieu de 6h
- ▶ Marge d'incertitude de 2.0 dB pour L_{den}
- ▶ Utilisation de la version la plus récente disponible d'IMPACT pour le calcul des zones du PEB et du PDLT
- ▶ Planification des retours d'avions basés avant 23h00 : 75 % des avions programmés dans le dernier quart d'heure génèrent une arrivée tardive
- ▶ Heures d'ouverture de l'aéroport vs Off Block Time : clarifier la notion d'exploitation de l'aéroport (départs avant 06h30)

Merci de votre attention

3. Approbation du procès-verbal du 14/11/25



4. Divers



4.1. Questions posées par M. Patris (représentant Ville de Fleurus)



4.2. Communication dans le cadre du principe d'égalité : document de vulgarisation



**Puis-je bénéficier d'une mesure des niveaux sonores auxquels est exposé mon habitation
située à proximité d'une des zones du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) de l'aéroport de Charleroi ?**

Être propriétaire **d'un bien à usage d'habitation** au plus tard au **13 juillet 2004** dans le cas où l'immeuble ne change pas de zone dans le P.D.L.T. rectifié de 2022 par rapport à celui de 2004

Être propriétaire **d'un bien à usage d'habitation** au plus tard au **17 juin 2022** dans le cas où l'immeuble change de zone ou est nouvellement intégré dans le P.D.L.T. rectifié de 2022 par rapport à celui de 2004

Je demande le formulaire à la SOWAER et je le renvoie par recommandé avec accusé de réception

Dans les 15 jours de la réception de mon formulaire, la SOWAER analyse ma demande et m'informe si je remplis les conditions pour bénéficier d'une mesure sonore individuelle.
Elle me précise également si la mesure est gratuite ou à mes frais.

La procédure se déroule de cette manière :

- La SOWAER désigne un bureau d'acoustique agréé ;
- La mesure doit être réalisée dans un délai maximum de 6 mois à partir de la recevabilité de ma demande (mesure gratuite) ou de la réception du paiement (mesure payante) ;
- Le bureau d'acoustique me propose un rendez-vous pour installer un sonomètre dans le jardin de mon habitation ;
- Les mesures sont réalisées durant 14 jours ;
- Le bureau d'acoustique établit le rapport de la mesure sonore ;
- La SOWAER me transmet le rapport et selon les résultats :
 - Soit la zone actuelle du PEB est confirmée ;
 - Soit la zone actuelle du PEB n'est pas confirmée et mon habitation est considérée comme appartenant à une zone de bruit supérieure. Dans ce cas, la SOWAER m'informe des mesures d'accompagnement dont je peux bénéficier



Comment détermine t'on la gratuité de la mesure sonore individuelle ?

Tous les 3 ans, la SOWAER réalise des campagnes de mesures de bruit dans les quartiers situés à proximité de chaque zone du PEB de l'aéroport de Charleroi, grâce à l'installation de sonomètres dans le jardin des habitants. Ces mesures permettent d'identifier les quartiers où le niveau sonore mesuré est proche de celui d'une zone de bruit plus élevée que celle dans laquelle ils sont actuellement repris.

Dans ces quartiers, toute demande de mesure individuelle sera gratuite pour autant que les conditions de recevabilité soient remplies.

Les quartiers avec gratuité sont disponibles sur notre site internet www.sowaer.be

Que se passe t'il si j'ai payé une mesure sonore et que les résultats montrent un niveau de bruit plus élevé ?

La SOWAER me remboursera l'intégralité du montant que j'ai payé.

A quoi ressemble le sonomètre qui sera placé ?

Le microphone est obligatoirement placé sur un mât à une hauteur minimale de six mètres par rapport au terrain naturel et à une distance minimale de deux mètres de toute structure acoustique réfléchissante (murs, toit, cabanon, abri de jardin, etc.). Un boîtier contenant la partie électronique assurant l'acquisition des données sonores est raccordé au microphone et est alimenté par une prise 220 volts (prix de la consommation pour la durée des mesures : quelques euros).



Comment savoir si je peux bénéficier d'une mesure sonore individuelle et obtenir le formulaire d'inscription ?

Contacter la SOWAER :

- Soit en se rendant dans ses bureaux :

Aéropôle
Bâtiment Eole
rue des Frères Wright 29
6041 GOSSELIES

- Soit via le numéro vert : 0800/90.111

- Soit via le formulaire en ligne sur le site internet de la SOWAER : <https://www.sowaer.be/formulaire/>

Heures d'ouverture :

Ouvert tous les jours de la semaine de 9h à 12h et de 14h jusqu'à 17h, excepté le vendredi où le service est ouvert jusqu'à 16h

