

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi du 27 mars 2026

Présents :

- Monsieur **DEFRISE Frédéric**, Président du Comité - représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Madame **DAVOINE Larissa**, représentante suppléante de la Ville de Binche
- Madame **MATHELART Anne**, représentante effective de la Commune Les Bons Villers
- Monsieur **PATRIS Philippe**, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- 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 **DEVIN Laurent**, représentant effectif de la Ville de Binche
- Madame **RENAUX Sophie**, représentante effective de la Commune de Courcelles
- Madame **TESSIER Julie**, représentante effective de la Commune de Sombreffe
- Monsieur **LEMERCINIER Denis**, représentant effectif de la Ministre Cécile NEVEN

Absents :

- Monsieur **GALLUZZO Gianni**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Evêque
- Monsieur **POLAIN Hadrien**, représentant effectif de la Commune d'Anderlues
- Monsieur **LONGUEVILLE Michel**, représentant suppléant de la Commune de Sombreffe

Invités à la réunion :

- Madame **SEGGAÏ Céline**, représentante suppléante BSCA
- Monsieur **de VILLENFAGNE Thibaut**, représentant suppléant SOWAER
- Madame **MAGNO Gisèle**, Directrice environnement SOWAER

Début de la réunion : 14h10

La réunion a lieu en présentiel

1. La sécurité aéroportuaire : présentation des mesures visant à réduire le risque aérien

Ce point est présenté par Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) (voir présentation en annexe)

Celui-ci précise tout d'abord que ce point concerne uniquement la sécurité aéroportuaire, c'est-à-dire priorité à l'avion en vue de sauver des vies et non la sûreté passagers. On parle donc de facteurs techniques et humains (accidents).

Chaque aéroport a l'obligation d'avoir un plan interne d'urgence (PIU) dont les règles sont communes pour toute l'Europe. La DGTA (Direction Générale du Transport Aérien du SPF mobilité et transports) supervise et certifie la sécurité des aéroports belges, ce qui inclut la vérification et l'approbation des plans d'urgence.

Ce PIU identifie tous les risques ainsi que les actions (qui fait quoi) à mener par risque. Chaque intervenant suit un schéma d'exécution.

Il existe 3 types d'urgence « avion » :

- Accident majeur (crash) ,
- Incident grave (en vol : feu moteur par exemple)
- Urgence au sol (sur parking ou voies de circulation)

3 zones d'intervention sont définies

- Zone 1 sur l'aéroport. Gérée par les équipes internes à l'aéroport ;
- Zone 2 jusqu'à 8km autour de l'aéroport. Interventions de services extérieurs (police, pompiers, services de secours, etc) mais ce sont les équipes internes à l'aéroport qui coordonnent le plan d'urgence ;
- Zone 3 : au-delà de 8km autour de l'aéroport. Dans ce cas, les équipes internes à l'aéroport ne dirigent plus les actions et sont là en tant que support.

À l'aéroport de Charleroi, une équipe de 50 professionnels formés et certifiés assure la sécurité aéroportuaire

En cas d'intervention, celle-ci doit se faire en moins de 3 minutes

Un entraînement permanent à travers des exercices pratiques est donc nécessaire afin que les gestes deviennent automatiques. Chaque année, des entraînements sont également organisés à l'étranger afin de permettre la réalisation d'exercices en conditions réelles, comme la découpe d'avions

Dans le cadre de la lutte contre les pollutions, tout est mis en œuvre afin de confiner immédiatement les fluides déversés

Par exemple, en cas de fuite de kérosène lors d'un avitaillement, un produit spécifique est utilisé pour absorber et récupérer le carburant au sol

De la même manière, pour le glycol utilisé lors du dégivrage des avions, des engins spécialisés permettent d'aspirer un maximum de produit afin d'éviter qu'il ne soit rejeté en grande quantité vers le bassin d'orage

Les substances récupérées sont ensuite prises en charge et retraitées par une société extérieure spécialisée

Au niveau de la coordination et du commandement, trois acteurs principaux interviennent dans la gestion des opérations

ATC (Air Traffic Control) : contrôleurs aériens
PC-OPS : poste de commandement opérationnel mobile
CD-OPS : Centre Directeur des Opérations d'urgence

Le CD-OPS constitue une cellule de crise regroupant notamment : BSCA, la police fédérale, le SPW, le Gouverneur de la Province, etc

Chaque type d'alerte est codifié, avec des procédures et actions clairement définies

Questions relatives à ce point :

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite savoir quels sont les hôpitaux réquisitionnés en cas de blessés ?

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) précise que l'ensemble du réseau hospitalier de proximité est mis en alerte. Le choix de l'hôpital se fait en fonction de l'état des blessés et de la capacité d'accueil de chaque établissement

Monsieur Frédéric DEFRISE (Président du Comité) souhaite savoir si les pompiers présents sur le site aéroportuaire sont opérationnels 24h/24 ?

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) confirme que le service incendie de BSCA est opérationnel en permanence, notamment parce que l'aéroport peut être sollicité en cas de diversion pour un atterrissage d'urgence.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) demande si un examen spécifique doit être passé pour devenir pompier sur un aéroport ?

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) explique que les candidats doivent démontrer certaines aptitudes. Un pompier civil peut intégrer l'équipe aéroportuaire et bénéficie ensuite d'une formation adaptée.

2. Plaintes bruit : méthodologie de traitement et chiffres 2025

Monsieur le Président donne la parole à Madame Gisèle MAGNO (SOWAER) afin de présenter la méthodologie de traitement des plaintes ainsi que les statistiques relatives aux nuisances sonores de l'aéroport, telles qu'enregistrées par la SOWAER pour l'année 2025 (présentation jointe en annexe)

En ce qui concerne la comptabilisation des plaintes, chaque contact (appel, courrier, mail, formulaire en ligne ou visite) est comptabilisé comme une plainte, quel que soit le nombre d'événements rapportés. De même, si plusieurs plaintes sont introduites par une même personne pour un ou plusieurs événements identiques, celles-ci ne sont comptabilisées qu'une seule fois

Ces plaintes peuvent être introduites de quatre façons différentes

- par téléphone au 0800/90.111 ;
- via le formulaire en ligne (www.sowaer.be/formulaire);

- en personne, sans rendez-vous, à l'adresse suivante : Rue des Frères Wright 29, Gosselies ,
- par courrier

Deux types de plaintes « bruit » sont distingués :

- Les plaintes générales il s'agit de plaintes exprimant un ressenti global ou récurrent face aux nuisances aériennes, sans référence précise à des vols, des dates ou des événements identifiables Elles font l'objet d'une réponse d'ordre général et ne permettent pas de mener une analyse approfondie ,
- Les plaintes ciblées . il s'agit de plaintes relatives à un vol identifié ou à un événement précis, permettant une vérification, notamment quant au lien avec l'activité de l'aéroport de Charleroi, au respect des trajectoires de vol et à la conformité des seuils de bruit au droit du réseau de sonomètres fixes L'analyse de ces plaintes ciblées permet également de relayer de manière plus constructive le ressenti des citoyens auprès des différentes autorités (Ministre, sociétés gestionnaires, SPW et ACNAW)

Une plainte sera dite « recevable » si celle-ci comprend notamment l'identification du plaignant (non, prénom et adresse) ainsi que l'objet de la demande

169 plaintes « bruit » ont été enregistrées par le service SOWAER en 2025. Ces plaintes ont été principalement émises par mail. Réponse a été apportée à l'ensemble des plaintes reçues

Éléments chiffrés pour l'année 2025

- 55 % des plaignants résident en dehors des zones du Plan de Développement à Long Terme (PDLT) ,
- 57% (96) des plaintes liées à des vols ciblés ;
- 3 plaignants ont émis 31% des plaintes ;
- 68 % des plaintes sont émises par des habitants de 3 communes concernées par le PDLT : Charleroi, Fontaine-L'Évêque et Fleurus ;
- L'analyse des vols ciblés amènent les constats suivants .
 - o 65% (57) des plaintes portent sur 1 vol ;
 - o 92% (88) des plaintes portent sur des vols liés à l'aéroport de Charleroi ,
 - o 11 plaintes portent sur des trajectoires inhabituelles (càd un avion qui, en accord avec SKEYES, s'écarte des procédures de vol standard, souvent pour des raisons de sécurité. Ces trajectoires sont peu fréquentes et font l'objet d'un suivi spécifique) ,
 - o 1 plainte porte sur un vol avec au moins un dépassement sonore (pas nécessairement sanctionné) ,
- La majorité des vols ciblés 2025 portes sur
 - o Des vols de nuit (52%) dont 98% en retours tardifs ;
 - o Des vols en sens normal (51%) ,
 - o Des atterrissages (66%) ;
 - o Des vols en semaine (71%).

Concernant l'activité aéroportuaire :

- Hausse de 5% des mouvements totaux ,
- Hausse de 7% des passagers
- Baisse de 15% des retours tardifs

Questions relatives à ce point

Madame Larissa DAVOINE (Ville de Binche) fait part au Comité d'une série de questions posées par Monsieur Laurent DEVIN (représentant effectif excusé de la Ville de Binche). Bien qu'une série de réponses ait été donnée dans l'exposé présenté par Mme Gisèle MAGNO (SOWAER), certaines précisions sont apportées post Comité

- Répartition des plaintes par canaux d'introduction :
 - o Courrier . 1
 - o Courriel/formulaire en ligne : 164
 - o 0800 4
 - o Visite : 0

- Concernant le dépôt d'une plainte via le formulaire en ligne, y t'il moyen de rendre celui-ci plus facile ?

Une réponse a déjà été apportée à cette demande lors du Comité du 8 septembre 2025 « La SOWAER précise qu'elle a été challengée par le Gouvernement wallon sur ce sujet Le formulaire en ligne a déjà été simplifié réduction du nombre d'informations à compléter et pré-encodage des données personnelles (avec l'accord du riverain). La SOWAER rappelle également que le service Environnement est accessible via le numéro gratuit 0800/90 111, ou directement dans ses bureaux, sans rendez-vous. ([https //www.sowaer.be/contact/](https://www.sowaer.be/contact/)) Enfin, la SOWAER confirme rester ouverte à toute proposition d'amélioration »

- En ce qui concerne le relai des plaintes vers les autorités, qui reçoit quoi ?

Le même rapport d'analyse des plaintes est envoyé à la ministre, le SPW, l'ACNAW et les sociétés de gestion.

- Quel est le nombre d'amendes infligées aux compagnies aériennes par rapport à ces plaintes ?

Madame Gisèle MAGNO précise que les plaintes adressées à la SOWAER ne donnent pas lieu à l'imposition d'amendes Ces plaintes font l'objet d'une analyse visant à vérifier si le vol concerné a respecté les trajectoires et les niveaux sonores mesurés par le réseau de sonomètres fixes, et les plaignants sont informés du résultat de cette analyse. Par ailleurs, un régime de sanctions existe indépendamment des plaintes: des amendes peuvent être infligées aux avions ne respectant pas les seuils de bruit réglementaires. Le contrôle du respect de ces seuils est assuré quotidiennement par le SPW, en tant qu'agent sanctionnateur désigné par arrêté du Gouvernement wallon, et ce indépendamment de toute plainte

- Répartition des plaintes par communes : voir fichier joint en annexe du PV
- Répartition des plaintes par période de la journée
 - o Vols de jour : 31 (31%)
 - o Vols de nuit : 46 (52%)
 - Retours tardifs : 45 (98%)
 - Départs matinaux : 1 (2%)
 - o Vols en soirée : 9 (10%)
 - o H24 : 2 (3%)
- Répartition des plaintes par type de procédure :
 - o Atterrissage en sens normal : 18 (22%)
 - o Décollage en sens normal : 24 (29%)
 - o Atterrissage en sens inverse : 36 (44%)
 - o Décollage en sens inverse : 4 (5%)
- Au niveau des retours tardifs, on observe une légère diminution. Comment peut-on expliquer cette évolution ? Se confirme-t-elle également pour l'année 2026 ?
 Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) explique que BSCA a beaucoup travaillé sur un étalement des plannings des vols sur la journée afin d'éviter une trop forte concentration des vols sur certaines plages horaires. Cela devrait se maintenir.
 Il souligne également l'application stricte, par le commandant de l'aéroport (SPW), des règles relatives aux retours tardifs d'avions basés. Certains vols ont d'ailleurs été déviés vers l'aéroport d'Ostende. Cette situation n'étant pas favorable à Ryanair, la compagnie se montre dès lors plus attentive à respecter l'heure de fermeture de l'aéroport.

 Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite connaître le nombre de déviations sur l'aéroport d'Ostende.
 Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) indique qu'en 2026, 1 seul avion y a été dévié. En 2025, 2 avions ont été déviés vers Ostende, 2 vers Liège, 1 vers Cologne et 1 vers Lille.
 Il précise également que Ryanair vise à réaliser quatre rotations par jour, ce qui implique une gestion très rigoureuse des horaires et une anticipation des retards.
 En cas de retard, la compagnie informe l'aéroport. Le SPW analyse donc la situation et, s'il s'avère que le retard est imputable à la compagnie, il refuse l'atterrissage après 23h00.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) signale que de nombreux riverains ne recourent pas au système de plaintes, car les réponses apportées — indiquant que les vols sont conformes en matière de trajectoires et de niveaux sonores au droit des sonomètres fixes — ne leur donnent pas satisfaction. Il constate une certaine forme de lassitude.

Madame Gisèle MAGNO (SOWAER) rappelle que le dépôt de plainte reste important. Même si les vols sont conformes à la réglementation en vigueur, chaque plainte est enregistrée et l'analyse des plaintes est transmise aux autorités compétentes.

Madame Céline SEGGAI (BSCA) indique que Ryanair renouvelle progressivement sa flotte avec des avions de dernière génération, moins bruyants. Cela devrait contribuer à réduire quelque peu les nuisances sonores ressenties par les riverains.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) précise toutefois que, selon certaines analyses, l'utilisation d'appareils plus récents ne permettrait qu'une réduction limitée des nuisances, de l'ordre de 2 à 3 dB au décollage. Il souligne que le principal enjeu reste l'augmentation continue du nombre de mouvements, et estime qu'une limitation devrait être envisagée. Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) indique qu'on compte en moyenne environ 100 décollages par jour. Certains créneaux horaires sont effectivement plus chargés, notamment les départs de 6h30. BSCA travaille dès lors à une meilleure répartition des mouvements sur la journée afin d'éviter les pics, tant en termes de trafic que de charge pour les équipes au sol.

Madame Larissa DAVOINE (Ville de Binche) fait part de son expérience dans le terminal T2, en soulignant le manque de places assises.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) confirme que BSCA est consciente de cette situation, notamment via les enquêtes de satisfaction des passagers. Il précise toutefois que le terminal T2 est peu utilisé (par exemple, seulement 2 à 3 jours par semaine en hiver). L'objectif est de privilégier autant que possible le terminal T1 afin de limiter l'usage du T2, même si ce dernier restera nécessaire dans une certaine mesure, puisqu'il dessert 5 positions avions sur les 22 disponibles.

3. Divers

3.1. Stations AIR accessibles en ligne

Madame Gisèle MAGNO (SOWAER) informe le Comité que les stations de mesures de la qualité de l'air installées autour des aéroports de Charleroi et de Liège sont désormais accessibles en ligne via le logiciel DIAPASON.

Questions relatives à ce point :

Ce point n'amène aucune question.

Questions posées par Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus)

1 Protection des cours d'eau à proximité de l'aéroport

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) présente au Comité deux photos du Tintia (voir présentation ci-jointe). Celles-ci circulent actuellement sur les réseaux sociaux et montrent une coloration inhabituelle du cours d'eau, laissant penser à une possible pollution. Dans ce contexte, plusieurs questions sont soulevées concernant la protection des cours d'eau aux abords de l'aéroport ainsi que les exutoires des eaux de l'aéroport.

Madame Céline SEGGAI (BSCA) confirme que BSCA a également pris connaissance de ces images circulant en ligne, lesquelles ont suscité des interrogations. Des vérifications ont été réalisées et il apparaît que BSCA n'est pas le seul acteur à rejeter des eaux dans le Tintia : les eaux provenant de Ransart, des voiries publiques ainsi que celles du parking de l'aire des Amoudries y sont également dirigées. Elle précise que, pour ce qui concerne BSCA, les réseaux d'égouttage ainsi que les eaux de ruissellement sont dirigés vers des bassins de rétention et d'orage. Ces installations sont surveillées en continu grâce à des capteurs afin de garantir qu'aucune eau polluée ne soit rejetée dans le milieu naturel.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) rappelle également l'existence de la lagune appartenant à IGRETEC, laquelle se rejette également dans le Tintia. BSCA insiste enfin sur le fait que l'ensemble des installations respecte strictement la réglementation en vigueur ainsi que les conditions fixées dans le cadre du permis unique.

Monsieur Frédéric DEFRISE (Président du Comité) demande à Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) si, lorsqu'il a constaté la coloration du Tintia, les autorités compétentes ont été informées afin de procéder à des analyses.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) répond que ce n'est pas le cas et précise que le Tintia présente toujours cette coloration.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) ajoute que le caractère permanent de cette couleur tend à indiquer qu'il ne s'agit pas d'une pollution au glycol, ce produit n'étant utilisé que de manière ponctuelle, à certaines périodes.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite obtenir davantage d'explications sur le fait que les eaux usées en provenance de l'aéroport sont déversées dans le Tintia plutôt que dans le réseau d'égouttage heppinois. Il est régulièrement fait mention d'un problème de pente, alors même qu'un collecteur se situe à un niveau inférieur à celui du Tintia.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) ne disposant pas des éléments nécessaires pour répondre à ce stade, indique qu'un complément d'information sera apporté lors du prochain Comité.

2 Le délestage de kérosène

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) revient sur l'incident du 14 décembre 2025 à Liège, au cours duquel un Boeing 747-400 de la compagnie Challenge Airlines a rencontré un problème technique au niveau du train d'atterrissage. Afin d'atterrir en toute sécurité, l'équipage a procédé à un délestage de carburant via des buses situées à l'extrémité des ailes.

Il s'interroge dès lors sur la survenance éventuelle d'un tel type de procédure à l'aéroport de Charleroi.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA) confirme qu'aucun incident de ce type n'est survenu depuis au moins 1999. Il précise que le largage de kérosène est une procédure exceptionnelle, uniquement utilisée en situation d'urgence, et qui concerne principalement les avions gros porteurs, dont la masse à l'atterrissage doit être inférieure à celle du décollage afin de garantir la sécurité.

Cet aspect ne concerne toutefois pas les avions moyen-courriers, tels que les Boeing 737 et Airbus A320, dont la masse maximale à l'atterrissage est proche de leur masse maximale au décollage. Cela leur permet d'atterrir sans devoir procéder à un délestage de carburant, quitte à voler quelques minutes supplémentaires pour consommer l'excédent si nécessaire. Ces appareils ne sont d'ailleurs pas équipés de système de largage de carburant.

Monsieur Nicolas THISQUEN (SOWAER) précise que SKEYES a présenté cet incident lors du Comité d'accompagnement de Liège du 16 janvier 2026. Le procès-verbal de cette réunion est disponible sur le site Internet de SOWAER et en retrace le déroulement de manière complète et transparente.

3. Plan mobilité à proximité du village d'Heppignies

Les habitants d'Heppignies éprouvent de plus en plus de difficultés à sortir de leur village suite au charroi important engendré par l'aéroport.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite savoir si un plan de mobilité est prévu (sortie via l'E42 par exemple) ?

Monsieur Thibaut de VILLENFAGNE (SOWAER) informe le Comité qu'elle est chargée de coordonner les actions relatives à la mobilité autour des aéroports wallons.

Dans ce cadre, plusieurs projets liés à la révision du Plan Mobilité et Infrastructures Pour Tous (PIMPT 2027/2033) ont été soumis au Gouvernement wallon, selon un ordre de priorité d'investissement à prévoir :

- Création d'un nouvel échangeur « Amoudries » pour un accès direct à l'aéroport de Charleroi ;
- Sécurisation de l'échangeur A54/N568 ;
- Aménagement d'un cheminement cyclable le long de la N568 entre le PK0 et 3,95 ;
- Sécurisation de la sortie Gosselies/Faubourg de Bruxelles ;
- Réalisation d'un by-pass au giratoire d'Heppignies ;
- Réhabilitation de la N568 entre l'A54 et la N568a

Fin de la réunion : 16h10



LACOUR Séverine
Secrétaire



DEFRISE Frédéric
Président

Annexe au point N°2 : Répartition des plaintes et des plaignants par commune

Commune	Nombre de plaintes	Nombre de plaignants
CHARLEROI	62	18
FONTAINE-L'ÉVEQUE	37	10
FLEURUS	16	8
ANDERLUES	8	2
COURCELLES	7	7
DONCEEL	6	1
THUIN	4	2
JURBISE	4	1
SOMBREFFE	3	2
CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT	3	3
ANHEE	3	2
NAMUR	2	2
GERPINNES	2	2
LENS	2	1
GEMBOUX	1	1
GRACE-HOLLOGNE	1	1
MANAGE	1	1
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	1	1
BINCHE	1	1
LA LOUVIERE	1	1
CHASTRE	1	1
QUEVY	1	1
REMICOURT	1	1
SOIGNIES	1	1
TOTAL	169	71

Communes concernées par le
PDLT

Communes liégeoises

**SO
WA
ER**



Pour des demains durables

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

27 mars 2026



ORDRE DU JOUR

- 1. La sécurité aéroportuaire : présentation des mesures visant à réduire le risque aérien**
- 2. Plaintes bruit : méthodologie de traitement et chiffres 2025**
- 3. Divers**



1. La sécurité aéroportuaire : présentation des mesures visant à réduire le risque aérien

(exemples : pannes moteurs, collision avec des oiseaux, etc)





La Sécurité Aéroportuaire

**Règlement (UE) 139/2014 (EASA) –
Planification d'Urgence**

27 mars 2026



La Sécurité Aéroportuaire : Priorité à l'avion

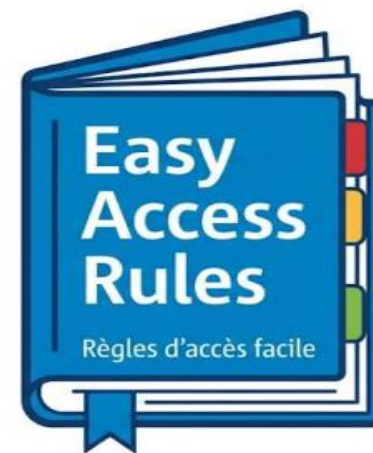
Maîtriser l'urgence "Safety" selon le règlement (UE) 139/2014



Le Cadre Légal (139/2014)

Un cadre européen unique et harmonisé

- Standardisation de la sécurité
- Obligation d'un Plan Interne d'Urgence de l'Aérodrome (PIU)



"Safety" n'est pas "Security"

Security (Sûreté)

- Actes de malveillance (Terrorisme)

La protection
de l'intégrité
de l'avion

Safety (Sécurité)

- Facteurs techniques et humains (Accidents)

SCHÉMA COMPARATIF: SAFETY vs SECURITY

BUT COMMUN:
PROTECTION DES PERSONNES ET DES BIENS



SAFETY

(SÉCURITÉ TECHNIQUE)



- PROTÉGER DU DANGER ACCIDENTEL
- DÉFAILLANCES TECHNIQUES ET HUMAINES
- PRÉVENTION ET GESTION DES RISQUES
- FIABILITÉ, MAINTENANCE, FORMATION



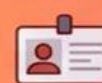
EXEMPLES :

- SÉCURITÉ INCENDIE
- SÉCURITÉ DE PISTE
- QUALIFICATION DU PERSONNEL
- PLAN D'URGENCE (SAFETY)



SECURITY

(SÛRETÉ)



- PROTÉGER DES ACTES MALVEILLANTS INTENTIONNELS
- CRIMES, TERRORISME, SABOTAGE
- CONTRÔLE ET DÉTECTION
- DISSUASION, RENSEIGNEMENT



EXEMPLES :

- FILTRAGE PASSAGERS ET BAGAGES
- CONTRÔLE D'ACCÈS
- SÛRETÉ PÉRIMÉTRIQUE
- INTERVENTION TACTIQUE



Le Plan Interne d'Urgence de l'Aérodrome (PIU)

Identification des risques

- Coordination des services (Qui fait quoi ?)
- Protocoles de communication



STRATÉGIE

ACTION

[Sans titre]

Typologie des Urgences "Avion"



Accident majeur
(Crash, sortie de piste)



Incident grave
(Feu moteur, fumée
en cabine)



Urgences au sol
(Collision, panne
hydraulique)

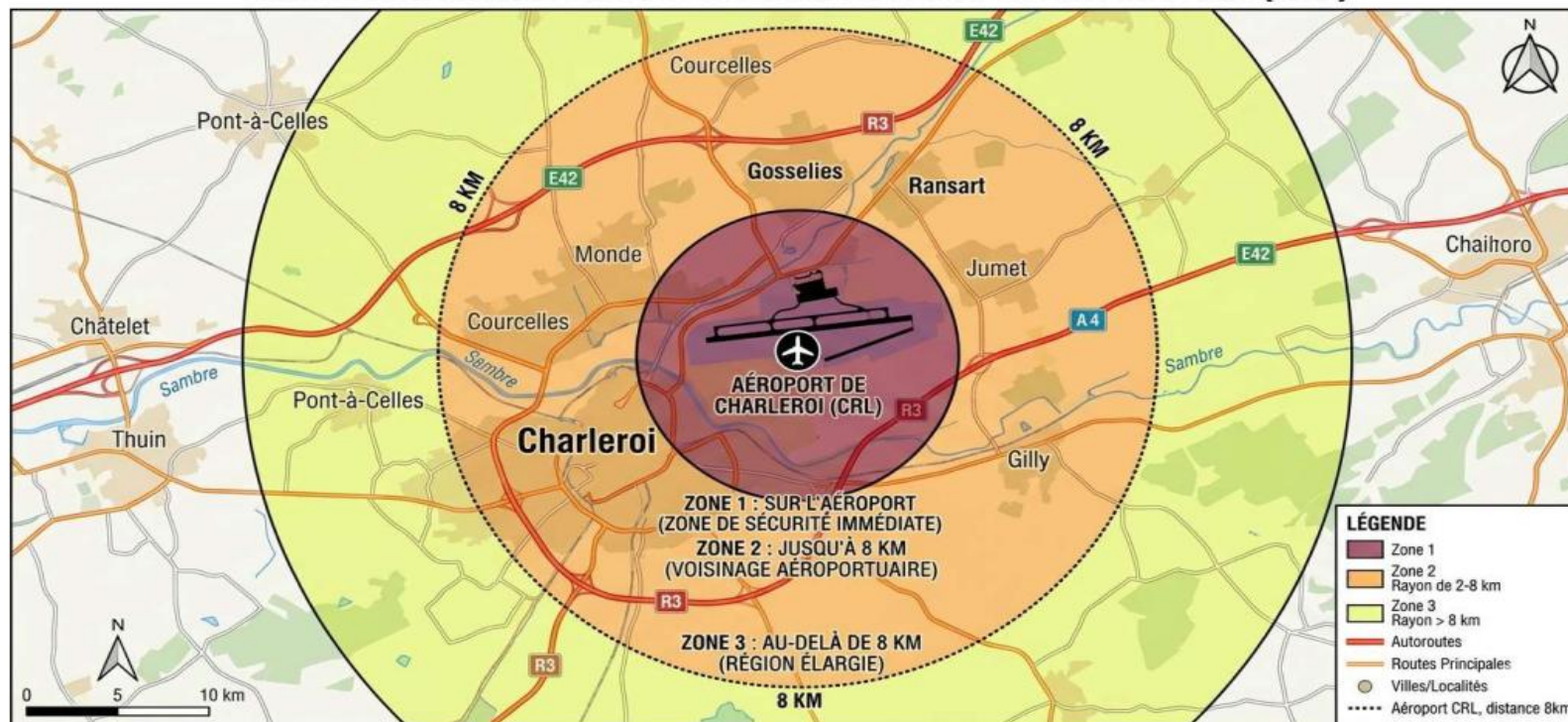
Les 3 zones d'intervention

Zone 1 : Sur l'aéroport

Zone 2 : Jusqu'à 8 km (voisinage)

Zone 3 : Au-delà de 8 km

CARTE DES ZONES AUTOUR DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI (CRL)



Le RFFS (Rescue Fire Fighting Service)

Exigences EASA

- Intervention en moins de 3 minutes
- Agents extincteurs massif (eau + mousse)
- Spécialisation : accès et découpe avion



La lutte contre les pollutions

Priorités

- Confinement immédiat des fluides (Kérosène, déverglaçant, huiles)
- Protection des réseaux d'eaux pluviales
- Remise en état après incident



Coordination et Commandement

Acteurs

- **ATC** : gestion de l'air
- **PC-OPS** : Poste de Commandement Mobile (sur le terrain)
- **CD-OPS** : Centre Directeur des Opérations d'urgence [Sans titre] (stratégie)



L'Entraînement : la Clé du Succès

Calendrier obligatoire

- **Exercices sur table** (théorie)
- **Exercices de Pleine Grandeur** (tous les 2 ans)



Synthèse – Prévenir et Agir

1

ANTICIPER

Prévision, préparation,
formation des équipes,
plan d'actions

2

AGIR

Déclenchement,
réponse opérationnelle,
sauvetage, gestion de
crise

3

RÉTABLIR

Nettoyage, réparation
des infrastructures,
soutien aux sinistrés,
retour à la normale





Questions / Réponses

Contactez-nous

Nicolas Charluteau
+32 71 251 163
N.Charluteau@charleroi-airport.com

Pierre Halleux
+32 71 251 984
piu@charleroi-airport.com

Brussels South Charleroi Airport
Rue des Fusillés 21
6040 Jumet
Belgium



2. Plaintes bruit : méthodologie de traitement et chiffres 2025



Méthodologie de traitement des plaintes bruit

Méthode de comptage des plaintes

La comptabilisation des plaintes est inchangée depuis 2000 :

- Tout courrier entrant (lettre, fax, courriel), tout appel téléphonique et toute visite est comptabilisée comme une plainte indépendamment du nombre d'événements (vols, bruit rampant, ...) qu'il contient
- Si plusieurs plaintes introduites par une même personne pour même(s) événement(s) = comptabilisées comme une seule plainte



Canaux pour introduire une plainte

- Téléphone (n°gratuit 0800/90 111)
- Bureaux accessibles sans rendez-vous
(rue des Frères Wright, 29 6041 Gosselies)
- Formulaire en ligne
- Courrier



Traitement des plaintes bruit

Toutes les plaintes sont analysées et font l'objet d'une réponse dans les 30 jours.

2 types de plaintes sur les vols:

- Plainte générale

Réponse d'ordre général

- Plainte sur des vols ciblés

Réponse sur la conformité des vols civils liés à l'aéroport de Charleroi
(trajectoires et seuils de bruit)



Relayer les plaintes bruit aux autorités

- Ministre
- Sociétés gestionnaires
- SPW
- ACNAW



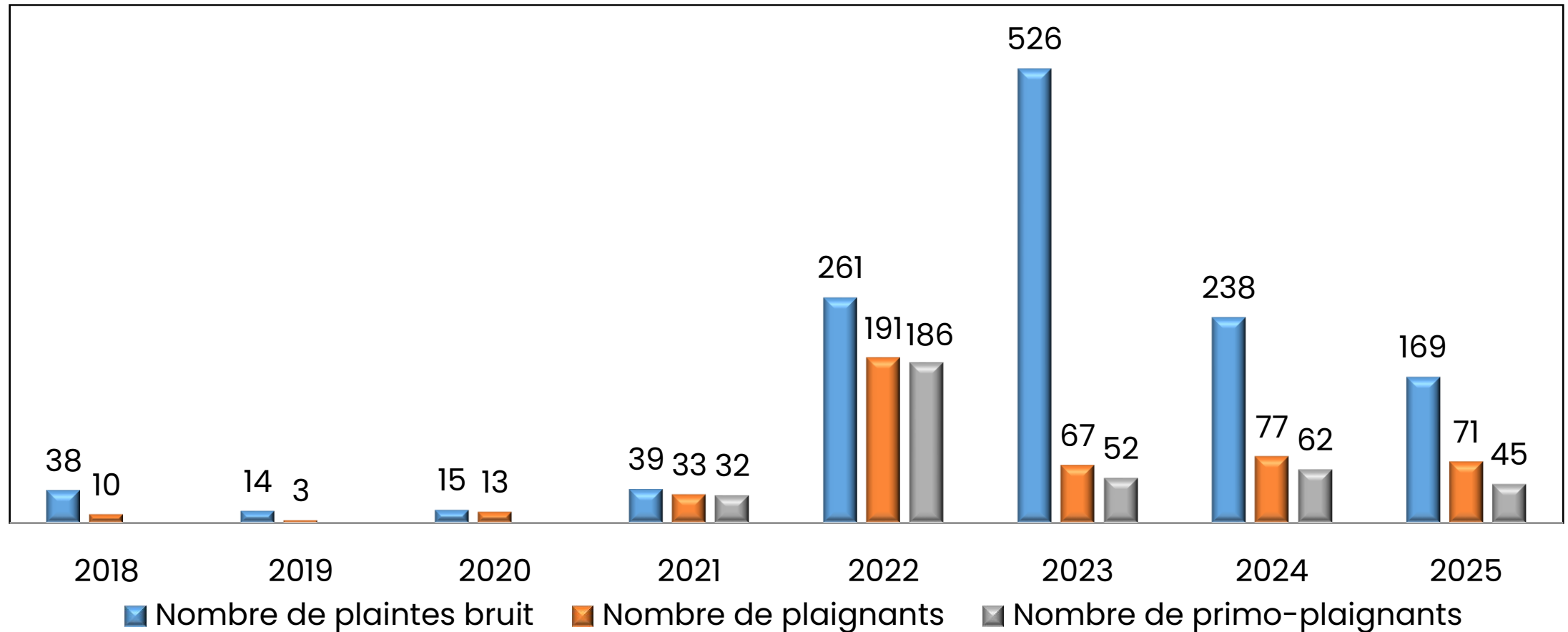
Plainte recevable

- Identification du plaignant (nom, prénom, adresse)
- Objet de la demande
- En cas de plainte comprenant des propos injurieux, la SOWAER se réserve le droit de ne pas la traiter



Plaintes bruit 2025

Plaintes bruit



Primo-plaignants par rapport à l'année précédente



Analyse des plaignants 2025

- 55% des plaignants sont situés en dehors du PDLT et 23% dans le PDLT mais en dehors du PEB
- 57% (96) des plaintes liées à des vols ciblés
- 3 plaignants ont émis 31% des plaintes
- 68% des plaintes sont émises par des habitants de 3 communes concernées par le PDLT : Charleroi, Fontaine-L'Évêque et Fleurus



Plaintes les plus nombreuses par commune en 2025

Commune	Nombre de plaintes	Nombre de plaignants
CHARLEROI	62	18
FONTAINE-L'ÉVÊQUE	37	10
FLEURUS	16	8
ANDERLUES	8	2
COURCELLES	7	7
DONCEEL	6	1



Analyse des vols ciblés

- 65% (57) des plaintes portent sur 1 vol
- 92% (88) des plaintes portent sur des vols liés à l'aéroport de Charleroi
- 11 plaintes portent sur des trajectoires inhabituelles
- 1 plainte porte sur un vol avec au moins 1 dépassement sonore

Analyse des vols ciblés 2025

La majorité des plaintes portent sur :

- des vols de nuit (52%) dont 98% en retours tardifs
- des vols en sens normal (51%)
- des atterrissages (66%)
- des vols en semaine (71%)

Plaignants « 1 plainte par mois » >< Plaignants « plus d'1 plainte par mois »

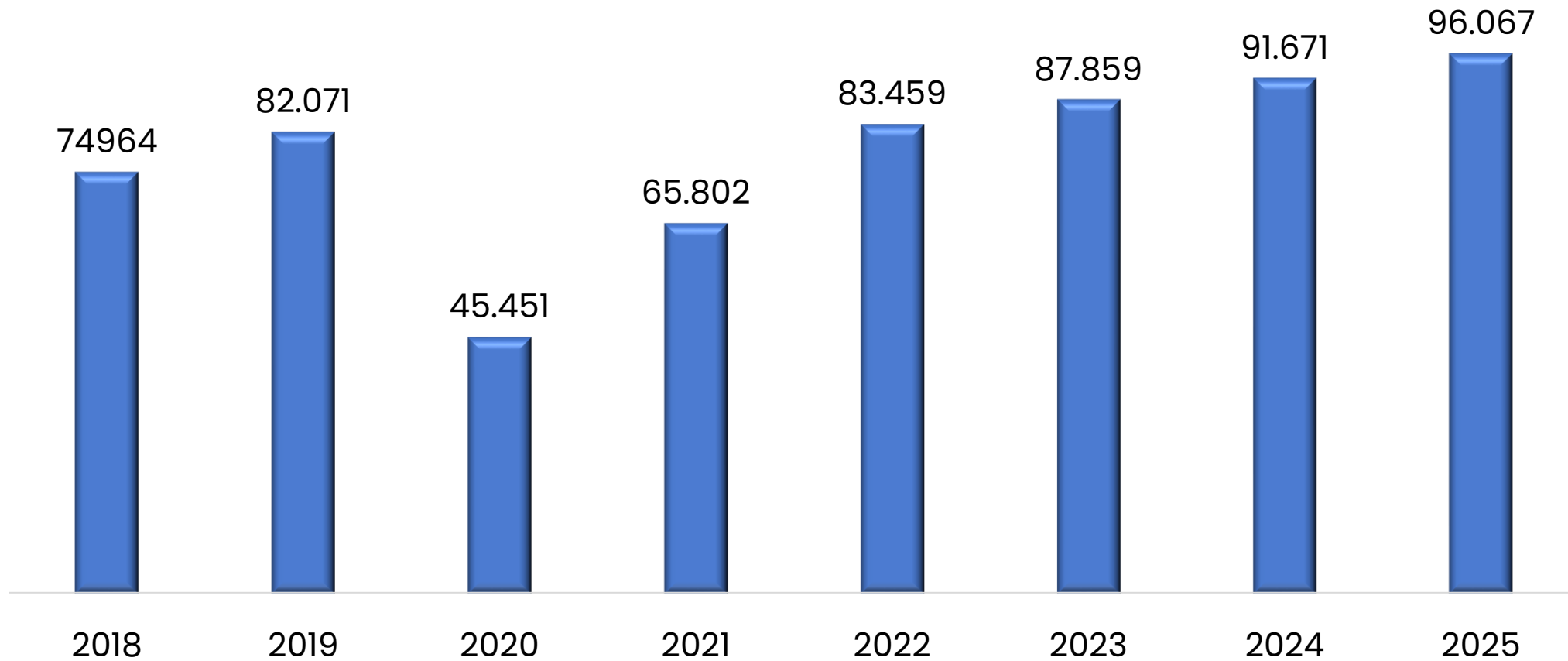
68 personnes ayant émis 117 plaintes
>< 3 personnes ayant émis 52 plaintes

- davantage gênés par les **vols de jour** (49%)
➤< **vols de nuit** (87%)
- davantage gênés par les vols en **sens normal** (71%)
➤< vols en **sens inverse** (81%)

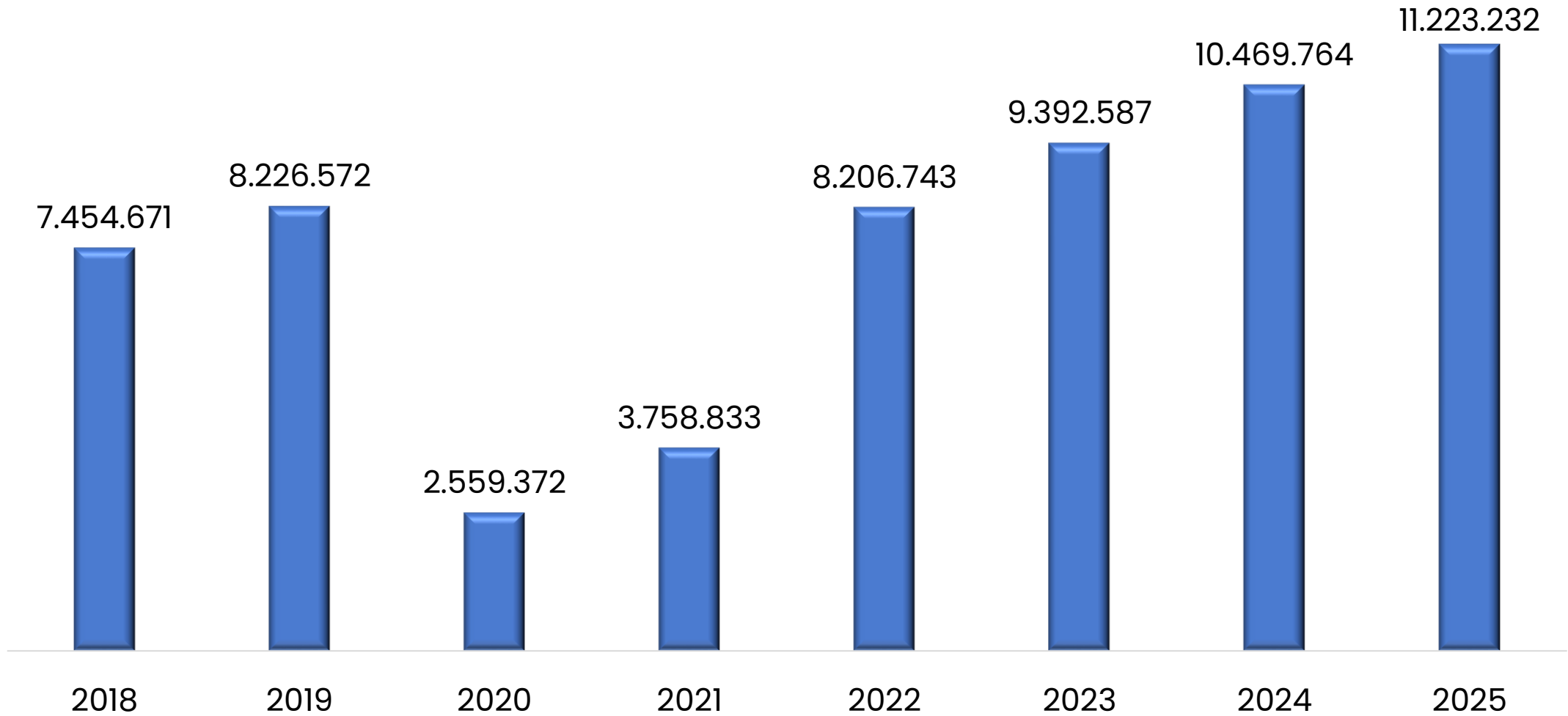


Mouvements totaux

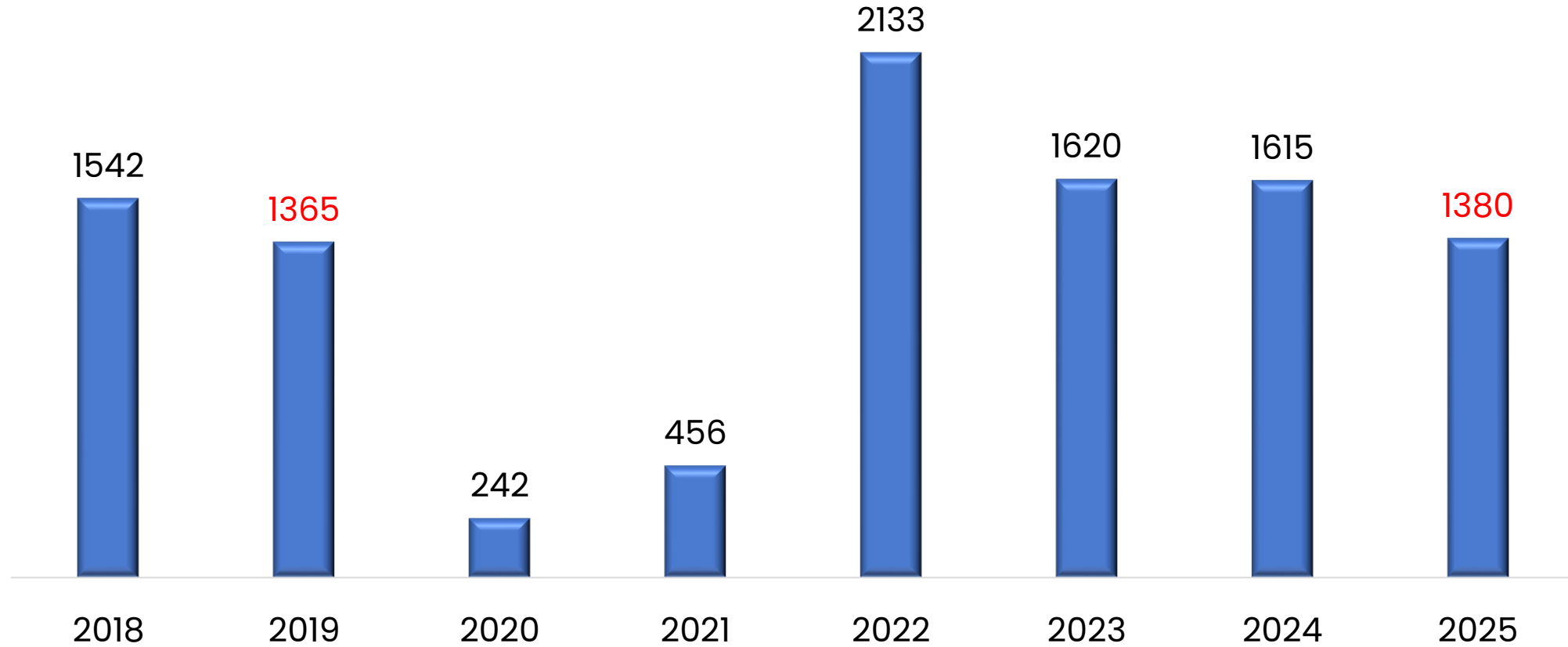
(petite aviation incluse)



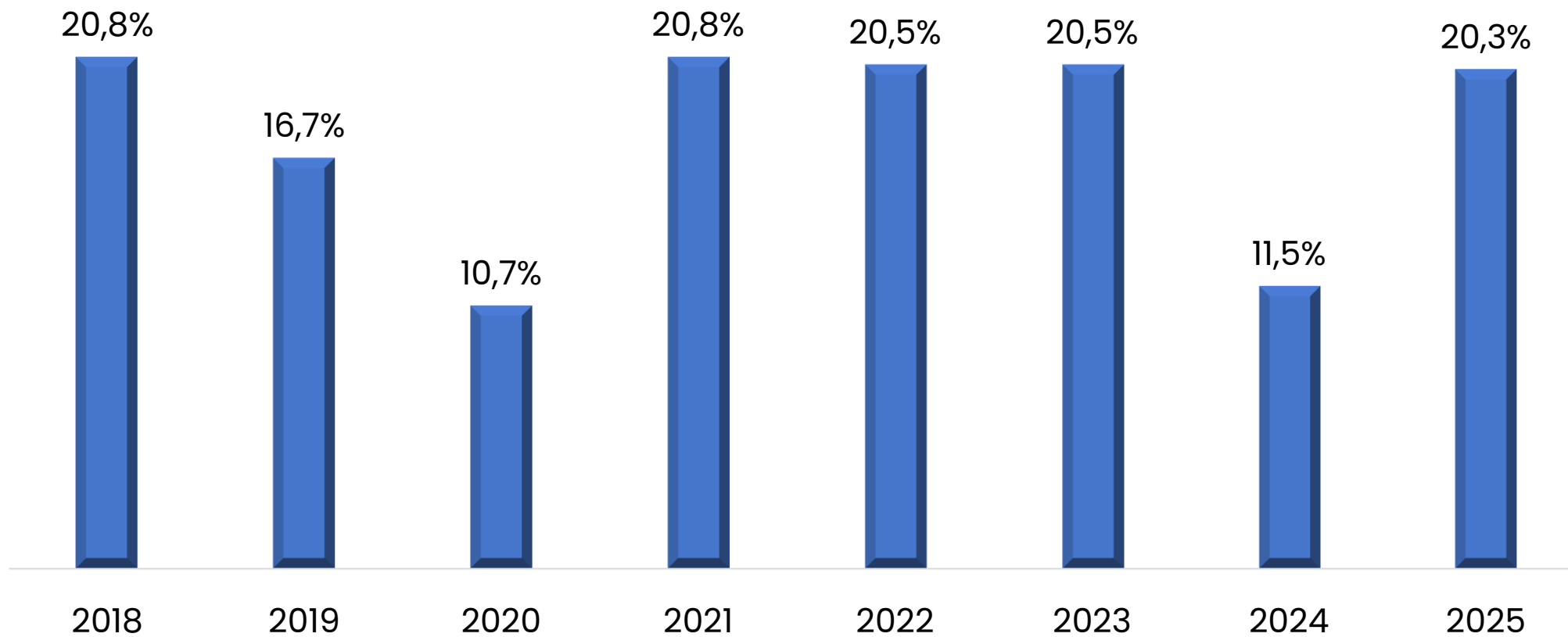
Passengers



Retours tardifs (après 23h00)



Vols en sens inverse



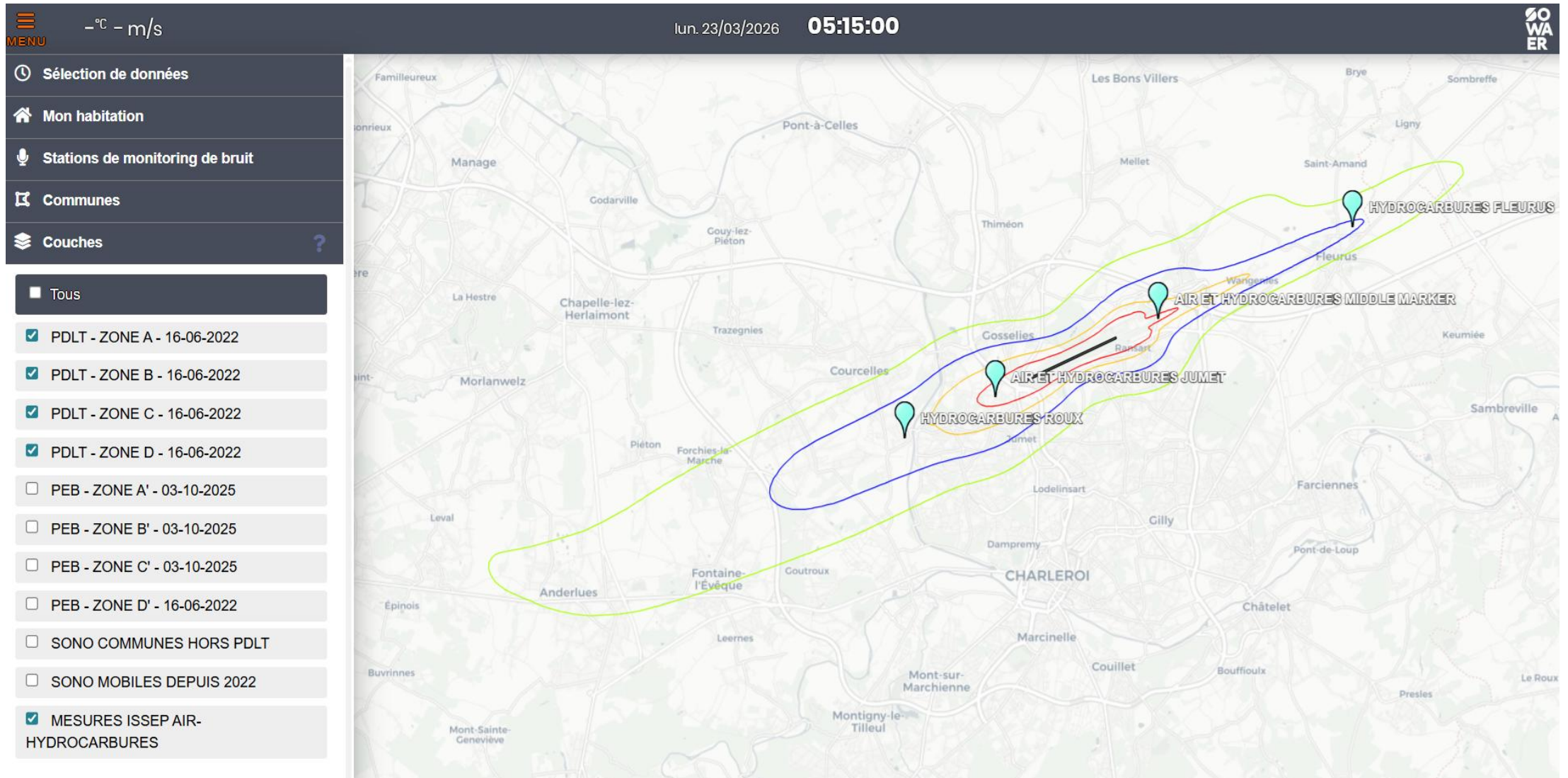
Activités aéroport 2025 ><2024

- Hausse de 5% des mouvements totaux
- Hausse de 7% des passagers
- Baisse de 15% des retours tardifs
(nombre identique à celui de 2019, avant crise sanitaire)

3. Divers



3.1 Stations AIR accessibles en ligne



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

