

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi du 5 juin 2026

Présents :

- Monsieur **DEFRISE Frédéric**, Président du Comité - représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **LONGUEVILLE Michel**, représentant suppléant de la Commune de Sombreffe
- Madame **MATHELART Anne**, représentante effective de la Commune Les Bons Villers
- Monsieur **PATRIS Philippe**, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- Madame **SEGGAÏ Céline**, représentante suppléante BSCA
- Monsieur **LEMERCINIER Denis**, représentant effectif de la Ministre Cécile NEVEN
- Monsieur **THISQUEN Nicolas**, représentant effectif de la SOWAER
- Madame **LACOUR Séverine**, secrétaire du Comité, Sowaer-Environnement Charleroi

Excusés :

- Madame **DAVOINE Larissa**, représentante suppléante de la Ville de Binche
- 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 **CHARLUTEAU Nicolas**, représentant effectif de BSCA

Absents :

- 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 **POLAIN Hadrien**, représentant effectif de la Commune d'Anderlues

Invités à la réunion :

- Monsieur **de VILLENFAGNE Thibaut**, représentant suppléant SOWAER
- Monsieur **CHERTON Stéphane**, ingénieur SOWAER
- Monsieur **GERARD Guy**, ISSeP
- Monsieur **D'OULTREMONT Alain**, Sabena Engineering
- Monsieur **BAIJOT Daniel**, Sabena Engineering
- Monsieur **BEKKERS Geoffroy**, Immo-Pro

Début de la réunion : 14h00

La réunion a lieu en présentiel.

1. Surveillance de la qualité de l'air ambiant – Rapport ISSeP 2025

Ce point est présenté par Monsieur Guy GERARD (ISSeP) lequel expose les résultats de l'analyse des données récoltées sur l'année 2025 au droit des stations de mesures permanentes (voir présentation en annexe).

Monsieur Guy GERARD (ISSeP) rappelle (voir PV du 14/11/2025) que le dispositif de surveillance de la qualité de l'air mis en place autour de l'aéroport de Charleroi se compose de 2 monitorings air et 4 monitorings hydrocarbures.

Il est précisé que les polluants mesurés sont des polluants liés aux phénomènes de combustion.

Ceux-ci sont mesurés soit via des analyseurs spécifiques (PM10/PM2.5 – CO – NO/NO₂ – BTEX), via des filtres et mousses (C₁₀H₈ et autres HAP), via des tubes (CH₂O) ou via des jauges en verre surmontées d'un entonnoir pour les hydrocarbures.

Certains polluants sont enregistrés en continu et les données sont agrégées toutes les 30 minutes. D'autres nécessitent un prélèvement préalable et ne peuvent être analysés qu'en différé. Les échantillons sont collectés tous les quatorze ou vingt-huit jours et soumis à une analyse en laboratoire.

Au niveau des normes et valeurs de référence mises en place pour améliorer la qualité de l'air, il convient de distinguer :

- Les valeurs légales et contraignantes (directives européennes). Celles-ci résultent d'un équilibre entre les considérations socio-économiques et la protection de la santé et de l'environnement. Les directives européennes fixent des valeurs limites ou des valeurs cibles pour certains polluants atmosphériques. En cas de non-respect, les autorités doivent mettre en œuvre des plans d'action visant à ramener les concentrations sous les valeurs réglementaires.
- Les recommandations et lignes directrices (OMS et AwAC). Les recommandations de l'OMS se basent uniquement sur des connaissances scientifiques relatives aux effets de la pollution atmosphérique sur la santé, sans tenir compte des contraintes techniques ou économiques.

Les tableaux présentés montrent l'évolution des normes, lesquelles tendent à devenir de plus en plus sévères.

En ce qui concerne les conclusions relatives aux données collectées durant l'année 2025 :

- Concernant les directives européennes :
Toutes les valeurs limites et valeurs-cibles ont été respectées tant par rapport aux directives européennes actuelles transposées en droit wallon (2004/107/CE et 2008/50/CE) qu'à la future directive (2024/2881) qui entrera en vigueur en 2030.

- Concernant les recommandations de l'OMS :

- Pour les particules en suspension, fraction PM10, les valeurs guides annuelle et journalière sont respectées pour les deux stations, à l'exception de la valeur guide journalière pour la station TMCH08 (Middle Marker) ;
- Pour les particules en suspension, fraction PM2.5, les valeurs-guides annuelle et journalière ne sont pas rencontrées ;
- Pour le monoxyde de carbone, les valeurs-guides sont respectées ;
- Pour le dioxyde d'azote, la valeur guide horaire est respectée mais les valeurs-guides journalière et annuelle sont dépassées ;
- Pour le toluène et l'éthylbenzène, les valeurs-guides sont largement respectées.

Les mêmes dépassements sont également constatés pour la plupart des stations de comparaison appartenant au réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, situées dans un environnement influencé par d'autres sources anthropiques comme le trafic, l'industrie ou le chauffage.

- Concernant les critères de qualité et d'intervention définis par l'AwAC : les critères sont respectés.

- Pour les retombées en hydrocarbures, tous les résultats sont inférieurs aux limites de quantification mais la présence d'hydrocarbures de la fraction C10-C40 a été détectée sur 3 échantillons sans être quantifiable : 2 à Roux et 1 dans le centre de Charleroi, site de référence en milieu urbain n'étant presque jamais survolé par les aéronefs de l'aéroport concerné.

Pour tous ces polluants, aucun apport en provenance du site aéroportuaire n'a pu être mis en évidence si ce n'est pour le monoxyde d'azote et dans une moindre mesure, pour le dioxyde d'azote.

En effet, les roses de pollution pour le monoxyde d'azote montrent des apports en provenance du site aéroportuaire mais avec des niveaux faibles, inférieurs à ce que l'on retrouve dans le centre de Liège, Mons, Charleroi ou Lodelinsart, caractéristiques de milieux urbains éloignés d'activités aéronautiques. Les roses de pollution pour le dioxyde d'azote semblent percevoir un très léger apport en dioxyde d'azote.

Ceci montre la sensibilité des stations de mesures et la contribution au monitoring global de la qualité de l'air en Wallonie, au-delà du secteur exclusivement aérien.

En résumé, les conclusions observées dans les précédents rapports sont confirmées globalement dans ce dernier rapport.

Tous les rapports de mesures sont accessibles sur le site www.wallonair.be

Ce site permet d'avoir un accès direct à toutes les mesures relevées via le réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie.

Questions relatives à ce point :

- Monsieur Frédéric DEFRISE (Président du Comité) constate qu'aucune valeur de comparaison n'est présentée pour le monoxyde d'azote (NO).
Monsieur Guy GERARD (ISSeP) précise que le monoxyde d'azote (NO) n'est pas un gaz irritant et présente une relative innocuité pour la santé humaine. Aux concentrations généralement mesurées dans l'air ambiant, il n'est dès lors pas considéré comme toxique et ne fait l'objet d'aucune norme restrictive. Il constitue davantage un traceur d'une pollution de proximité.
- Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) demande s'il est possible d'extrapoler les résultats obtenus sur une année en tenant compte d'un nombre plus important de mouvements.
Monsieur Guy GERARD (ISSeP) répond que cela n'est pas possible, les mesures dépendant également d'autres facteurs, notamment des conditions météorologiques.
- Madame Anne MATHELART (Commune des Bons Villers) souhaite savoir si des mesures complémentaires doivent être prises lorsque les valeurs figurant dans le tableau des recommandations de l'OMS sont dépassées.
Il est répondu que les valeurs de l'OMS constituent des recommandations, c'est-à-dire des lignes directrices vers lesquelles il convient de tendre, mais qu'elles ne sont pas contraignantes. Il est également rappelé que ces recommandations ont été révisées en 2021.
- Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) signale que des odeurs de kérosène sont fréquemment perçues dans le village d'Heppignies.
Monsieur Guy GERARD (ISSeP) explique que les odeurs relèvent d'une pollution gazeuse qui est actuellement difficile à mesurer.
- Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite savoir ce qu'il en est des particules ultrafines (PUF).
Il est précisé que les PUF sont surveillées autour de l'aéroport de Liège et que les mesures réalisées à ce jour mettent en évidence un certain apport provenant du site aéroportuaire.
Dans le cadre de la mise en œuvre du permis unique délivré à BSCA, les PUF seront également mesurées autour de l'aéroport de Charleroi.
À l'heure actuelle, les PUF ne font l'objet d'aucune norme relative à l'air ambiant au niveau européen. Cette absence de norme s'explique notamment par le manque d'études épidémiologiques ainsi que par l'absence d'une surveillance continue des PUF au sein des réseaux européens de mesure de la qualité de l'air.
- Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) demande si les remorques de mesures peuvent être déplacées.
Monsieur Guy GERARD (ISSeP) indique que l'ISSeP dispose d'une dizaine de remorques qui sont déployées en Wallonie. En revanche, il ne peut préciser si des mesures ont déjà été réalisées sur le territoire de la Ville de Fleurus.

Monsieur Stéphane CHERTON (SOWAER) précise que, dans le cadre de la mise en œuvre du permis unique accordé à BSCA, des campagnes mobiles de mesure de la qualité de l'air sont prévues.

2. Démantèlement et recyclage des avions : présentation du projet

Monsieur le Président donne la parole à Messieurs D'OULTREMONT Alain (Sabena Engineering), BAIJOT Daniel (Sabena Engineering), BEKKERS Geoffroy (Immo-Pro) et Jean SANTACATTERINA (SOWAER).

Pour rappel (voir procès-verbal du 5 juin 2025), l'industriel retenu pour ce projet est Sabena Engineering, associé au groupe Comet.

La gouvernance est assurée par la SOWAER et BSCA.

Ce projet est inscrit par le Gouvernement wallon dans le Plan de Relance de la Wallonie (PRW).

Monsieur Geoffroy BEKKERS (Immo-Pro) précise que le rôle d'Immo-Pro consiste à accompagner le projet, notamment en veillant au respect du planning et du budget définis afin de répondre aux besoins du projet.

Messieurs D'OULTREMONT et BAIJOT (Sabena Engineering) présentent le site d'implantation du projet ainsi que les aménagements envisagés.

Concernant les types d'aéronefs, il s'agira principalement d'Airbus A320 et de Boeing 737, avec une capacité maximale de démantèlement de 30 à 40 appareils par an.

La durée du processus de démantèlement est estimée entre 13 et 15 jours par aéronef. Les différentes étapes de ce processus sont détaillées dans la présentation annexée au présent procès-verbal.

Monsieur Daniel BAIJOT (Sabena Engineering) précise que l'étape 2, intitulée « Sécurisation et neutralisation », est déjà mise en œuvre dans les activités actuelles de l'entreprise et constitue dès lors un procédé maîtrisé.

Certaines pièces seront revalorisées et réintégrées dans le circuit classique d'approvisionnement en pièces aéronautiques. Les éléments qui ne pourront pas être revalorisés seront pris en charge par le groupe Comet.

En matière de mobilité, le projet devrait générer un flux de trois camions par semaine dans l'hypothèse d'un recyclage de dix aéronefs par an, et de cinq à six camions par semaine si vingt aéronefs sont recyclés annuellement.

De nouvelles places de stationnement seront également aménagées afin d'accueillir le personnel supplémentaire.

S'agissant du calendrier, le dépôt de la demande de permis est prévu pour la fin du mois de juin 2026. Les travaux devraient débuter au printemps 2027 et le démarrage des activités est envisagé pour le début de l'année 2029.

Enfin, l'impact du projet en matière de création d'emplois est souligné. À cet égard, des formations spécifiques seront mises en place par le FOREM, en partenariat avec le WAN (Wallonie Aerotraining Network), basé à Gosselies.

Monsieur Daniel BAIJOT (Sabena Engineering) attire d'ailleurs l'attention des représentants des Villes et Communes sur la pénurie actuelle de techniciens aéronautiques en Belgique. Selon lui, ce projet constitue une opportunité importante en matière d'emploi et de développement des compétences dans ce secteur.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite savoir si c'est la compagnie aérienne qui vend son aéronef.

Messieurs D'OULTREMONT et BAIJOT (Sabena Engineering) expliquent que c'est effectivement le cas. Sabena Engineering devient propriétaire de la carcasse de l'aéronef. La société de démantèlement est rémunérée pour la prestation de démantèlement ainsi que par la vente des pièces démontées.

Le modèle économique est donc similaire à celui actuellement appliqué dans le secteur du recyclage automobile.

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) demande si les cellules de reconversion pour les personnes ayant perdu leur emploi seront consultées lors de la phase de recrutement.

Monsieur Daniel BAIJOT (Sabena Engineering) précise qu'en matière de recrutement, toute personne motivée à travailler et à apprendre est la bienvenue, quel que soit son âge.

3. Procédures de vol : nouvelles vidéos explicatives

Monsieur Stéphane CHERTON présente les nouvelles vidéos explicatives portant sur les procédures de décollages et atterrissages en sens habituel et inhabituel de piste d'application sur l'aéroport de Charleroi.

Celles-ci ont été revues afin de faciliter la compréhension des procédures en vigueur et d'informer au mieux les citoyens.

Questions relatives à ce point :

Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) souhaite savoir si tous les avions décollent du même seuil de piste c'est-à-dire en début de piste et ce, dans les deux sens d'utilisation de la piste ?

Monsieur Stéphane CHERTON explique que, compte tenu de la configuration de la piste, les situations sont différentes pour les 2 seuils.

Si le décollage est prévu en 06 (sens inhabituel), la majorité des avions s'alignent à la sortie de la bretelle N2 en amont du seuil de piste 06. Seuls certains vols de la compagnie Wizzair, réalisent un backtrack pour utiliser l'ensemble de la bande de roulage. Pour le seuil de piste 24 (sens habituel), les avions décollent majoritairement à la hauteur de la bretelle N7 (en bout de bande roulage) puis à celle de la bretelle N6 (également en amont du seuil) et très rarement au niveau de la bretelle N5 (seuil de piste).

Ces données vérifiables sur le logiciel DIAPASON mis en ligne sur le site de la SOWAER.

4. Divers

- Lors du précédent Comité, Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) avait souhaité obtenir des explications complémentaires quant au fait que les eaux en provenance de l'aéroport sont déversées dans le Tintia plutôt que dans le réseau d'égouttage d'Heppignies.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU (BSCA), ne disposant pas des éléments nécessaires pour répondre à cette question, avait indiqué qu'un complément d'information serait apporté lors du Comité suivant.

Monsieur Nicolas CHARLUTEAU étant toutefois absent lors du présent Comité, Madame Céline SEGGAÏ informe les membres qu'un courrier apportant les éléments de réponse leur sera prochainement transmis.

- Monsieur Philippe PATRIS (Ville de Fleurus) revient sur l'information selon laquelle certains avions dont l'arrivée est prévue après 23h00 sont déroutés vers d'autres aéroports. Il estime qu'il n'est pas normal que certaines compagnies aériennes n'apportent pas d'assistance aux passagers pour leur rapatriement.

Madame Céline SEGGAÏ précise que cette question ne relève pas du cadre du Comité. Elle ajoute qu'elle ne relève pas davantage des compétences de BSCA, cette problématique étant régie par les conditions générales propres à chaque compagnie aérienne.

Fin de la réunion : 16h10



LACOUR Séverine
Secrétaire

DEFRISE Frédéric
Président



**SO
WAWER**



**Pour des demains
durables**

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

5 juin 2026



ORDRE DU JOUR

- 1. Surveillance de la qualité de l'air ambiant – Rapport ISSeP 2025**
- 2. Démantèlement et recyclage des avions : présentation du projet**
- 3. Procédures de vol : nouvelles vidéos explicatives**
- 4. Divers**



1. Surveillance de la qualité de l'air ambiant – Rapport ISSeP 2025





Comité d'accompagnement de l'aéroport de Charleroi

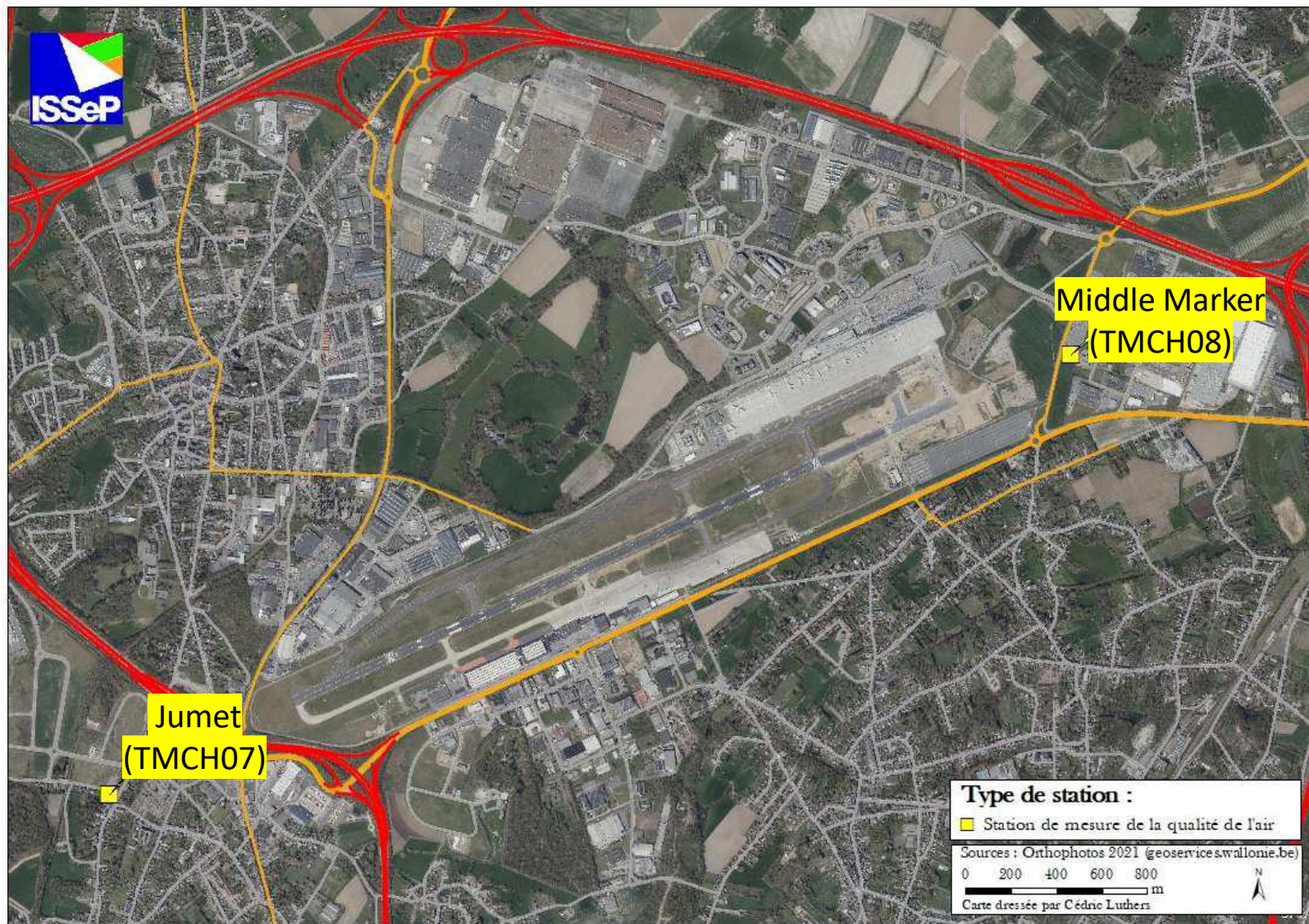
Surveillance de la qualité de l'air autour de l'aéroport de Charleroi Présentation des résultats de l'année 2025

Charleroi, le 5 juin 2026

*Guy GERARD
ISSeP
Pôle Air- Cellule Immissions*

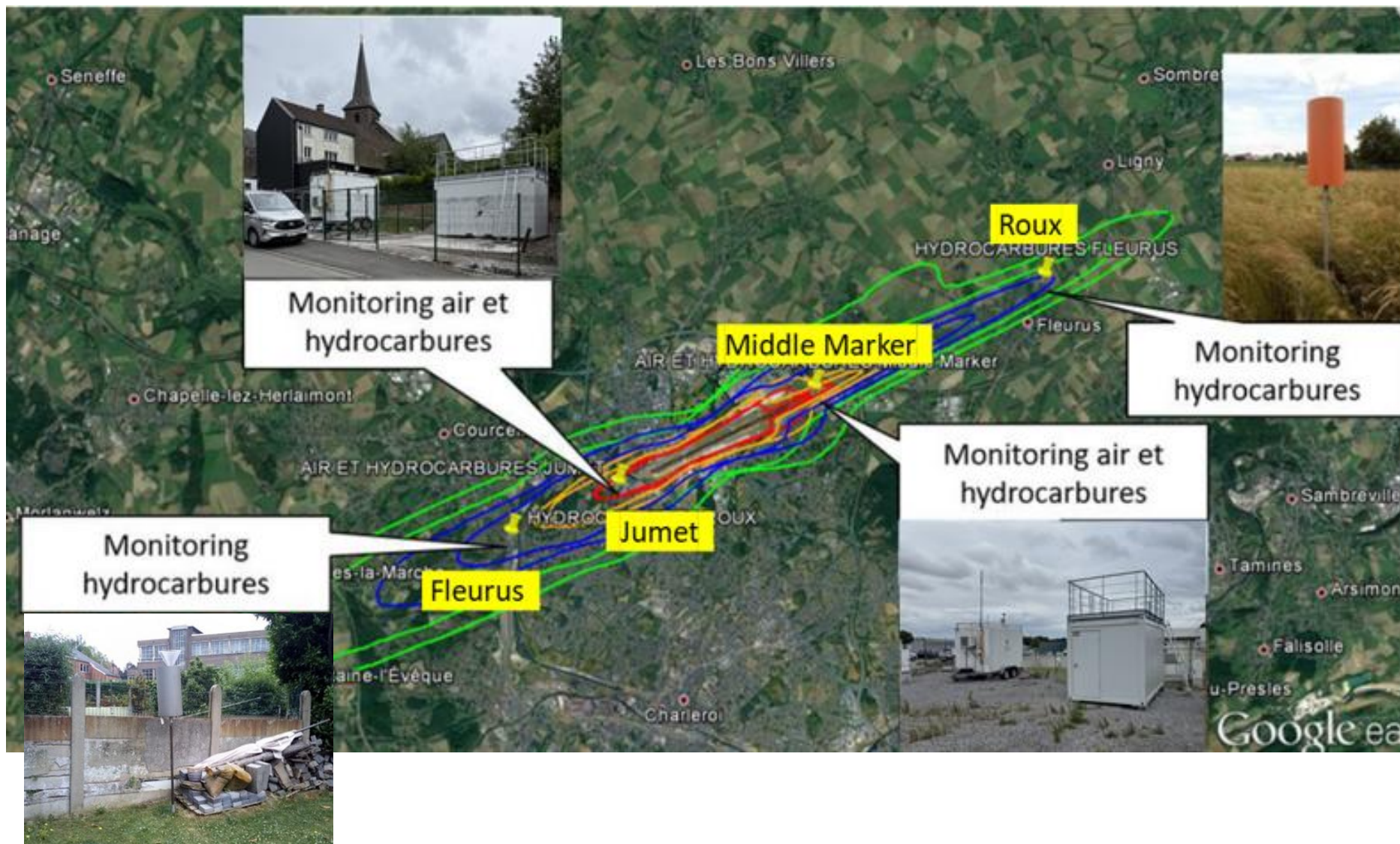


- Dispositif de surveillance de la qualité de l'air
- Normes et valeurs de référence
- Synthèse des résultats 2025
 - Rose des vents
 - Comparaison aux normes et valeurs de référence
 - Comparaison aux autres stations du réseau wallon
 - Roses de pollution
 - Rapports semestriel et annuel
- Information : site wallonair.be



Aéroport de Charleroi

Dispositif de surveillance - Stations de mesures



	Jumet	Middle Marker	Roux	Fleurus
Monitoring Air				
Particules en suspension (PM10/PM2.5)	X	X	-	-
Monoxyde de carbone (CO)	X	X	-	-
Oxydes d'azote (NO/NO ₂)	X	X	-	-
Benzène, Toluène, Ethylbenzène et Xylènes (BTEX)	X	X	-	-
Naphtalène (C ₁₀ H ₈) + 16 autres Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)	X	X	-	-
Formaldéhyde (CH ₂ O)	X	X	-	-
Monitoring Hydrocarbures				
Retombées d'hydrocarbures (fractions C ₅ -C ₁₁ et C ₁₀ -C ₄₀)	X	X	X	X
Météo				
Paramètres météorologiques (T, HR, P, DD et FF)	-	X	-	-

Aéroport de Charleroi

Dispositif de surveillance - Monitoring Air



PM10/PM2.5 - CO - NO/NO₂ - BTEX



C₁₀H₈ et autres HAP



CH₂O

Aéroport de Charleroi

Dispositif de surveillance – Monitoring Hydrocarbures



- Valeurs légales et contraignantes
 - Directives européennes en vigueur 2004/107/CE et 2008/50/CE
 - Directive européenne 2024/2881 (applicables en 2030)
- Recommandations et lignes directrices
 - Recommandations OMS (Organisation Mondiale de la Santé)
 - Critères d'intervention et de qualité de l'AwAC (Agence wallonne de l'Air et du Climat)

Aéroport de Charleroi

Normes et valeurs de référence

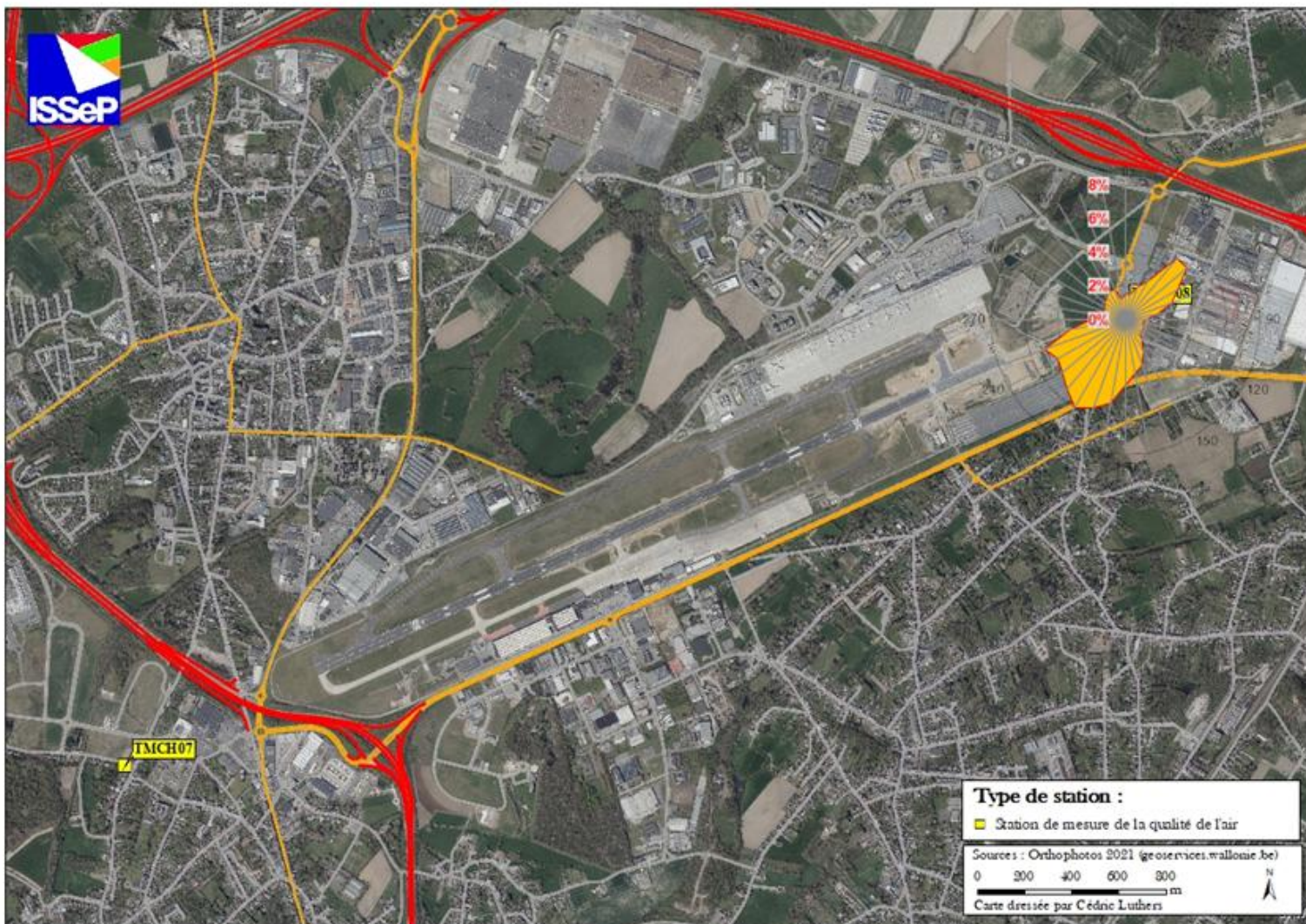
Normes et valeurs de référence		Valeurs			Nombre de dépassements autorisés par an		
		Directives en vigueur	Future Directive	OMS	Directives en vigueur	Future Directive	OMS
Particules en suspension PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Jour	50	45	45	35	18	3-4
	Année	40	20	15	/	/	/
Particules en suspension PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Jour	/	25	15	/	18	3-4
	Année	25	10	5	/	/	/
Dioxyde d'azote NO ₂ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Heure	200	200	200	18	3	0
	Jour	/	50	25	/	18	3-4
	Année	40	20	10	/	/	/
Monoxyde de carbone CO (mg/m^3)	Heure	/	/	35	/	/	0
	Max 8h	10	10	10	/	/	/
	Jour	/	4	4	/	18	3-4

Normes et valeurs de référence		Valeurs			Nombre de dépassements autorisés par an		
		Directives en vigueur	Future Directive	OMS	Directives en vigueur	Future Directive	OMS
Benzène C_6H_6 ($\mu g/m^3$)	Année	5	3,4	non détectable	/	/	/
Ethylbenzène $C_6H_5-C_2H_5$ ($\mu g/m^3$)	Année	/	/	22.000	/	/	/
Toluène C_7H_8 ($\mu g/m^3$)	Semaine	/	/	260	/	/	/
	½ Heure	/	/	1.000	/	/	/
Benzo(a)pyrene $C_{20}H_{12}$ (ng/m^3)	Année	1	1,0	non détectable	/	/	/

	Critère d'intervention (CI)
Benzène	3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (8 heures)
Toluène	3.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (24 heures)
Ethylbenzène	4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1 an)
Naphtalène	30 ng/m^3 (1 an)
Formaldéhyde	8,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1 an)

Aéroport de Charleroi

Résultats 2025 - Rose des vents



Valeurs limites (2008/50/CE)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Jumet (TMCH07)	Middle Marker (TMCH08)
Particules en suspension PM10	Jour	50 µg/m ³	35	✓	✓
	Année	40 µg/m ³	/	✓	✓
Particules en suspension PM2.5	Année	25 µg/m ³	/	✓	✓
Dioxyde d'azote NO ₂	Heure	200 µg/m ³	18	✓	✓
	Année	40 µg/m ³	/	✓	✓
Monoxyde de carbone CO	Max 8h	10 mg/m ³	/	✓	✓
Benzène C ₆ H ₆	Année	5 µg/m ³	/	✓	✓
Valeurs cibles (2004/107/CE)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Jumet (TMCH07)	Middle Marker (TMCH08)
Benzo(a)pyrene C ₂₀ H ₁₂	Année	1 ng/m ³	/	✓	✓

Valeurs limites (2024/2881)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Jumet (TMCH07)	Middle Marker (TMCH08)
Particules en suspension PM10	Jour	45 µg/m ³	18	✓	✓
	Année	20 µg/m ³	/	✓	✓
Particules en suspension PM2.5	Jour	25 µg/m ³	18	✓	✓
	Année	10 µg/m ³	/	✓	✓
Dioxyde d'azote NO ₂	Heure	200 µg/m ³	3	✓	✓
	Jour	50 µg/m ³	18	✓	✓
	Année	20 µg/m ³	/	✓	✓
Monoxyde de carbone CO	Max 8h	10 mg/m ³	/	✓	✓
	Jour	4 mg/m ³	18	✓	✓
Benzène C ₆ H ₆	Année	3,4 µg/m ³	/	✓	✓
Benzo(a)pyrene C ₂₀ H ₁₂	Année	1,0 ng/m ³	/	✓	✓

Recommandations OMS	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Jumet (TMCH07)	Middle Marker (TMCH08)
Particules en suspension PM10	Jour	45 µg/m ³	3-4	✓	✗
	Année	15 µg/m ³	/	✓	✓
Particules en suspension PM2.5	Jour	15 µg/m ³	3-4	✗	✗
	Année	5 µg/m ³	/	✗	✗
Dioxyde d'azote NO ₂	Heure	200 µg/m ³	0	✓	✓
	Jour	25 µg/m ³	3-4	✗	✗
	Année	10 µg/m ³	/	✗	✗
Monoxyde de carbone CO	Heure	35 mg/m ³	0	✓	✓
	Max 8h	10 mg/m ³	/	✓	✓
	Jour	4 mg/m ³	18	✓	✓
Ethylbenzène C ₆ H ₅ -C ₂ H ₅ (µg/m ³)	Année	22.000	/	✓	✓
Toluène C ₇ H ₈ (µg/m ³)	Semaine	260	/	✓	✓

	Critère d'intervention (CI)	Jumet (TMCH07)	Middle Marker (TMCH08)
Benzène	3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (8 heures)	✓	✓
Toluène	3.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (24 heures)	✓	✓
Ethylbenzène	4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1 an)	✓	✓
Naphtalène	30 ng/m^3 (1 an)	✓	✓
Formaldéhyde	8,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1 an)	✓	✓

Aéroport de Charleroi

Résultats 2025 - Monitoring Hydrocarbures

Fraction C ₅ -C ₁₁	Nombre de valeurs	Moyenne (µg/l)	Médiane (µg/l)	Maximum (µg/l)
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	13	< 50	< 50	< 50
TMCH08 (Middle Marker)	12	< 50	< 50	< 50
Fleurus (Outer Marker)	12	< 50	< 50	< 50
Roux (rue du Chiffon rouge)	13	< 50	< 50	< 50
TMCH03 (Charleroi-Bd Mayence)	13	< 50	< 50	< 50
TMNT01 (Dourbes)	13	< 50	< 50	< 50

Fraction C ₁₀ -C ₄₀	Nombre de valeurs	Moyenne (mg/l)	Médiane (mg/l)	Maximum (mg/l)
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
TMCH08 (Middle Marker)	12	< 0,1	< 0,1	< 0,1
Fleurus (Outer Marker)	12	< 0,1	< 0,1	< 0,1
Roux (rue du Chiffon rouge)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
TMCH03 (Charleroi-Bd Mayence)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
TMNT01 (Dourbes)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1

Aéroport de Charleroi : Résultats 2025 – Comparaison des moyennes avec autres stations du réseau

Site de mesure	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
TMMO01 (Mons)	20
TMCH01 (Marchienne-au-Pont)	20
TMLG08 (Les Cahottes)	17
TMLG05 (Herstal)	16
TMCH06 (Charleroi Parc)	15
TMLG06 (Liège, ISSeP)	15
TMLG01 (Liège Vertbois)	15
TMCH04 (Lodelinsart)	15
TMCH02 (Marcinelle)	15
TMT001 (Havannes)	15
TMCH03 (Charleroi-Bd P. Mayence)	14
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	14
TMOU01 (Hermalle)	14
TMSG01 (Jemeppe-sur-Meuse)	14
TMCH08 (Middle Marker)	14
TMEG01 (Engis)	14
TMNT02 (Rixensart)	14
TMCH05 (Châtelineau)	13
TMNA01 (Namur)	13
TMLG04 (Angleur)	12
TMSG02 (Saint-Nicolas)	12
TMLG09 (Liège-Airport D-VOR)	11
TMNT03 (Ville-en-Waret)	11
TMNT05 (Sinsin)	11
TMNT10 (Membach)	10
TMNT01 (Dourbes)	9
TMNT07 (Habay-la-Vieille)	9
TMNT04 (Offagne)	8
TMNT06 (Sainte-Ode)	8
TMNT09 (Vielsalm)	7

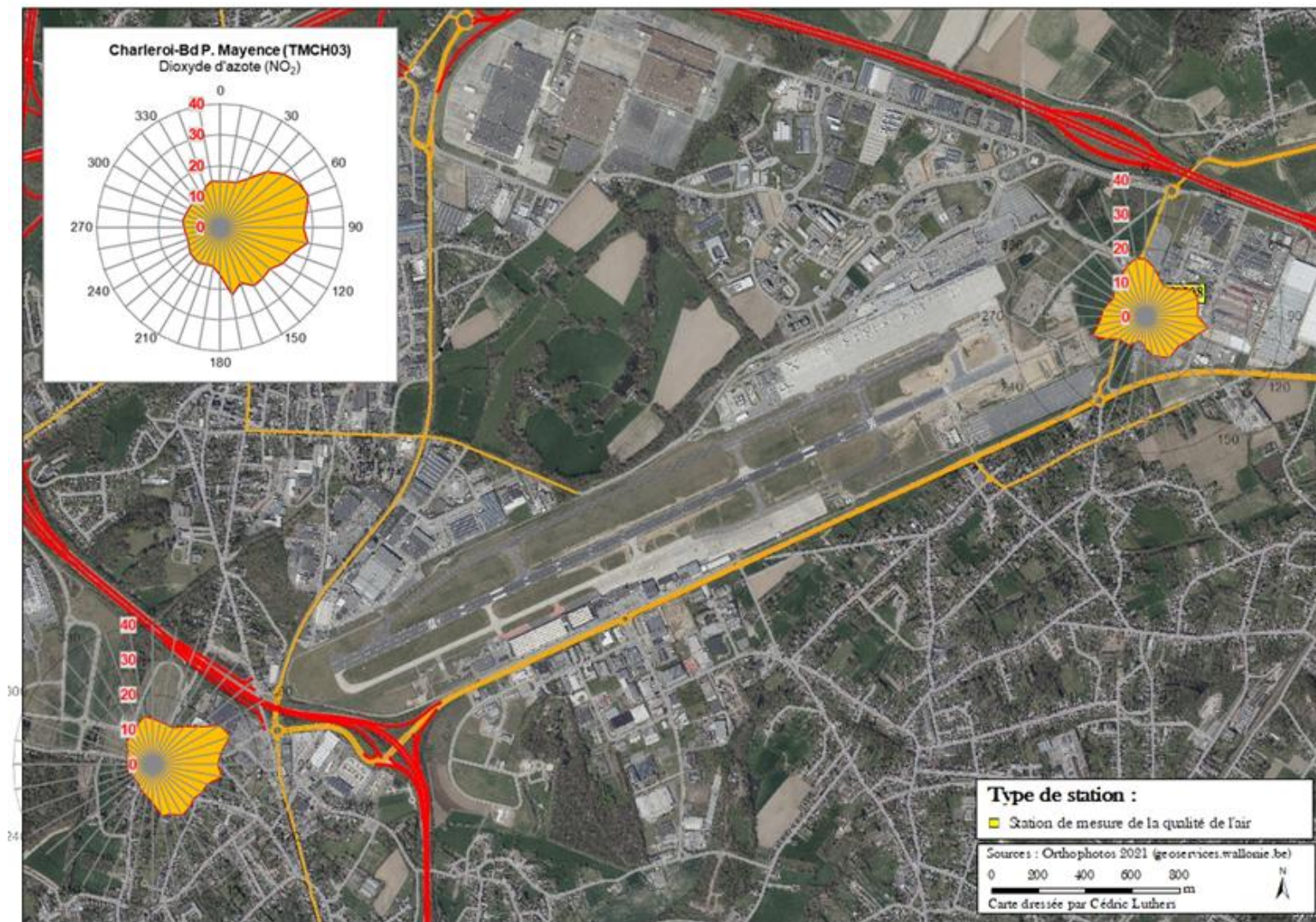
Aéroport de Charleroi : Résultats 2025 – Comparaison des moyennes avec autres stations du réseau

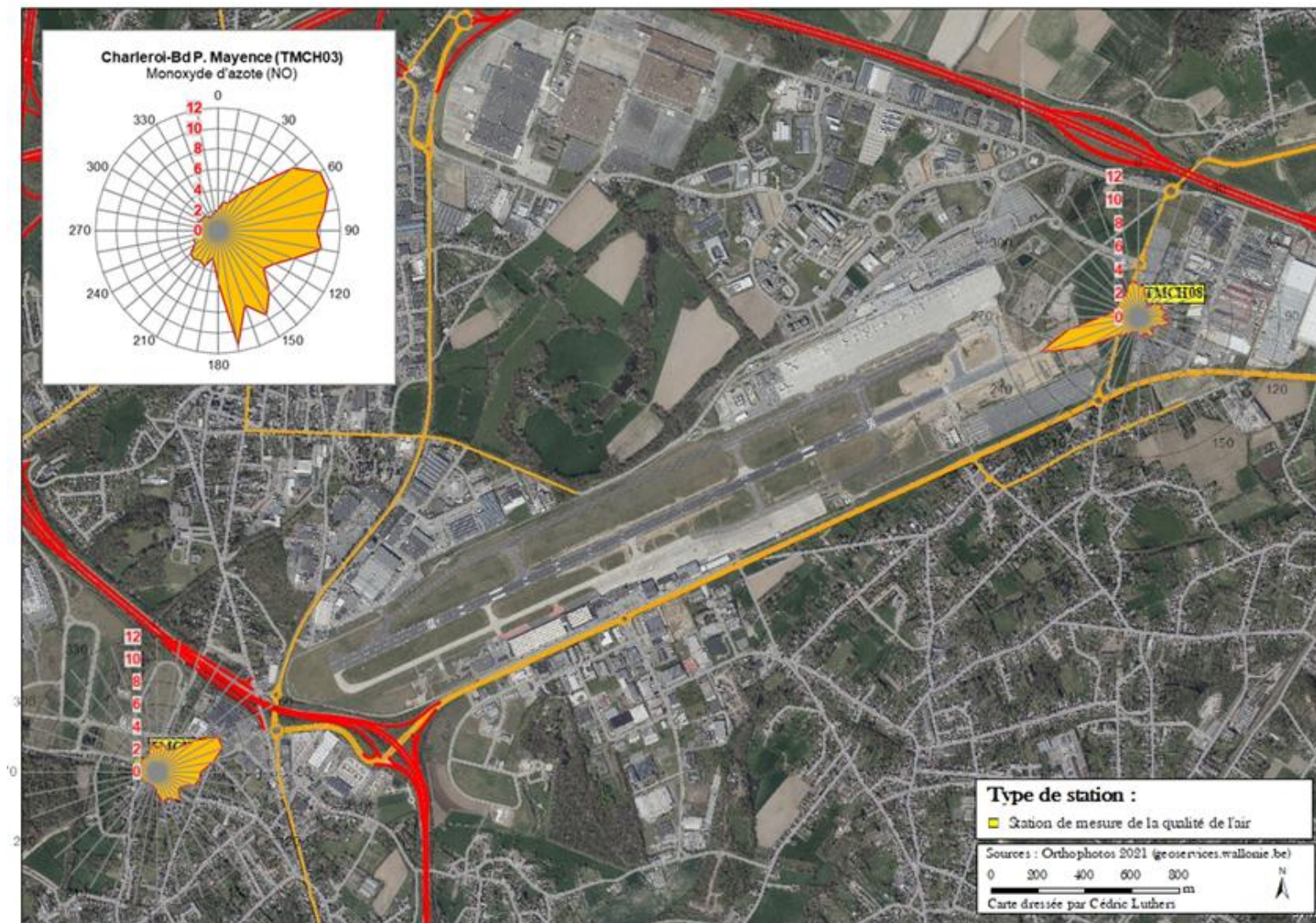
Site de mesure	PM2.5 (µg/m³)
TMMO01 (Mons)	9
TMCH01 (Marchienne-au-Pont)	9
TMLG01 (Liège Vertbois)	8
TMNT02 (Rixensart)	8
TMLG08 (Les Cahottes)	8
TMTO01 (Havennes)	8
TMCH04 (Lodelinsart)	8
TMCH06 (Charleroi Parc)	7
TMOU01 (Hermalle)	7
TMLG06 (Liège, ISSeP)	7
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	7
TMCH08 (Middle Marker)	7
TMCH02 (Marcinelle)	7
TMLG05 (Herstal)	7
TMSG01 (Jemeppe-sur-Meuse)	7
TMCH05 (Châtelineau)	7
TMCH03 (Charleroi-Bd P. Mayence)	7
TMEG01 (Engis)	7
TMSG02 (Saint-Nicolas)	6
TMNA01 (Namur)	6
TMNT03 (Ville-en-Waret)	6
TMLG09 (Liège-Airport D-VOR)	6
TMLG04 (Angleur)	5
TMNT10 (Membach)	5
TMNT05 (Sinsin)	5
TMNT01 (Dourbes)	5
TMNT07 (Habay-la-Vieille)	4
TMNT04 (Offagne)	4
TMNT06 (Sainte-Ode)	4
TMNT09 (Vielsalm)	4

Site de mesure	CO (mg/m ³)
TMCH06 (Charleroi Parc)	0,26
TMLG01 (Liège Vertbois)	0,26
TMCH03 (Charleroi-Bd P. Mayence)	0,25
TMSG01 (Jemeppe-sur-Meuse)	0,23
TMNT02 (Rixensart)	0,22
TMLG06 (Liège, ISSeP)	0,22
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	0,22
TMCH01 (Marchienne-au-Pont)	0,21
TMCH08 (Middle Marker)	0,21
TMMO01 (Mons)	0,21
TMLG09 (Liège-Airport D-VOR)	0,20
TMTO01 (Havannes)	0,19
TMLG08 (Les Cahottes)	0,18
TMNT07 (Habay-la-Vieille)	0,17
TMNT09 (Vielsalm)	0,15

Aéroport de Charleroi : Résultats 2025 – Comparaison des moyennes avec autres stations du réseau

Site de mesure	NO ₂ (µg/m ³)
TMLG01 (Liège Vertbois)	22
TMCH06 (Charleroi Parc)	19
TMCH03 (Charleroi-Bd P. Mayence)	18
TMLG05 (Herstal)	17
TMSG01 (Jemeppe-sur-Meuse)	17
TMCH04 (Lodelinsart)	16
TMMO01 (Mons)	15
TMCH01 (Marchienne-au-Pont)	15
TMLG06 (Liège, ISSeP)	14
TMNA01 (Namur)	14
TMCH08 (Middle Marker)	14
TMLG09 (Liège-Airport D-VOR)	14
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	13
TMEG01 (Engis)	13
TMOU01 (Hermalle)	13
TMLG08 (Les Cahottes)	12
TMNT02 (Rixensart)	9
TMTO01 (Havennes)	9
TMNT03 (Ville-en-Waret)	6
TMNT07 (Habay-la-Vieille)	6
TMNT05 (Sinsin)	5
TMNT08 (Eupen)	5
TMNT06 (Sainte-Ode)	5
TMNT04 (Offagne)	4
TMNT09 (Vielsalm)	4
TMNT01 (Dourbes)	4







Institut scientifique
de service public

Aéroport de Charleroi

Résultats 2025 – Rapports semestriel et annuel



Siège social et site de Liège :
Rue du Chêra, 200
B-4000 Liège
Tél : +32(0)4.229.83.11
Fax : +32(0)4.252.46.65
Site web : <http://www.issep.be>

Site de Collfontaine :
Zoning A. Schweitzer
Rue de la Platinerie
B-7340 Collfontaine
Tél : +32(0)65.61.08.11
Fax : +32(0)65.61.08.08

Liège, le 23 mars 2026

MESURE DE LA QUALITE DE L'AIR AMBIANT AUTOUR DE L'AEROPORT DE CHARLEROI

Rapport annuel 2025

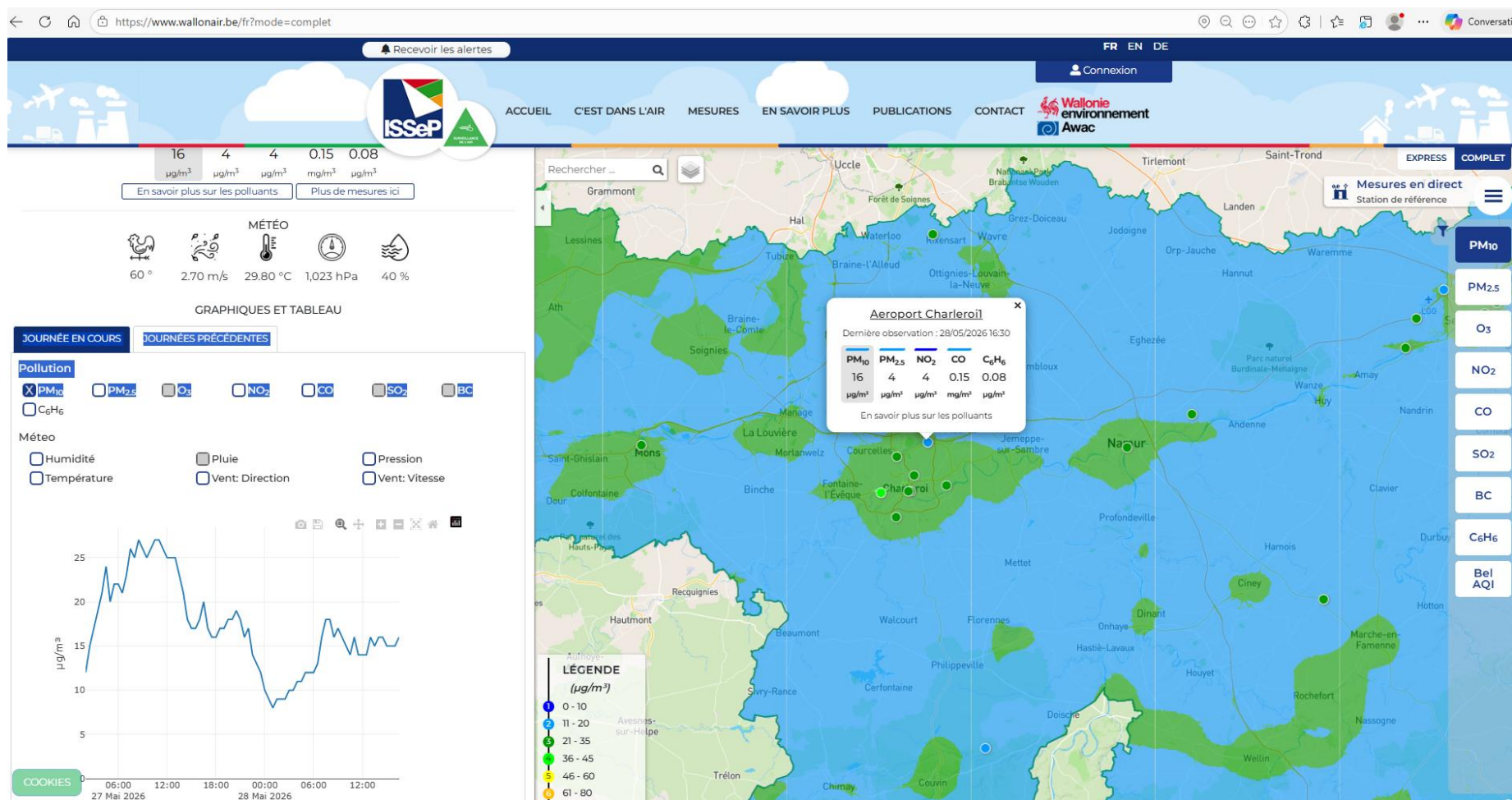
Rapport n°00642/2026

Guy GERARD
Responsable Cellule Immissions

Sébastien FAYS
Responsable U.T. Campagnes Mobiles
Cellule Immissions



- www.wallonair.be et data.wallonair.be



Merci de votre attention

Des questions ?

Valeurs limites (2008/50/CE)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an
Particules en suspension - PM10	Jour	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35
	Année	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	/
Particules en suspension - PM2.5	Année	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	/
Dioxyde d'azote - NO ₂	Heure	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	18
	Année	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	/
Monoxyde de carbone - CO	Max 8h	10 mg/m^3	/
Benzène - C ₆ H ₆	Année	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	/
Valeurs cibles (2004/107/CE)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an
Benzo(a)pyrène – B(a)P	Année	1 ng/m^3	/

Valeurs limites (2024/2881)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an
Particules en suspension - PM10	Jour	45 µg/m ³	18
	Année	20 µg/m ³	/
Particules en suspension - PM2.5	Jour	25 µg/m ³	18
	Année	10 µg/m ³	/
Dioxyde d'azote - NO ₂	Heure	200 µg/m ³	3
	Jour	50 µg/m ³	18
	Année	20 µg/m ³	/
Monoxyde de carbone - CO	Max 8h ⁽¹⁾	10 mg/m ³	/
	Jour	4 mg/m ³	18
Benzène - C ₆ H ₆	Année	3.4 µg/m ³	/
Benzo(a)pyrène – B(a)P	Année	1.0 ng/m ³	/

Polluant	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an
Particules en suspension - PM10	Jour	45 µg/m ³	3-4
	Année	15 µg/m ³	/
Particules en suspension - PM2.5	Jour	15 µg/m ³	3-4
	Année	5 µg/m ³	/
Dioxyde d'azote - NO ₂	Heure	200 µg/m ³	/
	Jour	25 µg/m ³	3-4
	Année	10 µg/m ³	/
Monoxyde de carbone - CO	Heure	35 µg/m ³	/
	Max 8h	10 mg/m ³	/
	Jour	4 mg/m ³	3-4

2. Démantèlement et recyclage des avions : présentation du projet



SITE DE DEMANTELEMENT AEROPORT DE CHARLEROI

5 juin 2026



Table des matières

Généralités

Localisation du site d'intervention
Plan de secteur
Projet d'aménagement
Contexte aéroportuaire

Process industriel

Aéronefs et volumes
Etapes de démantèlement
Analyse mobilité & stationnement

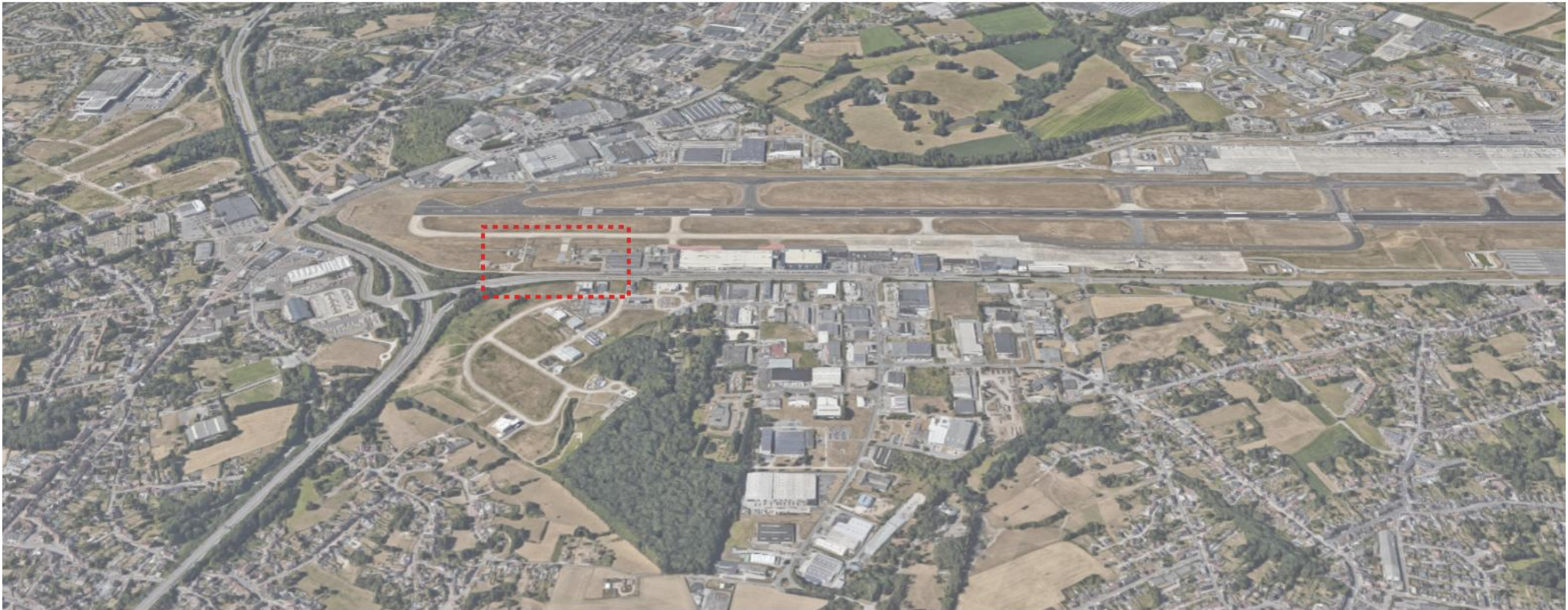
Hangar

Concept architectural
Plans et élévations
Matériaux et couverture

Planning

Questions/réponses

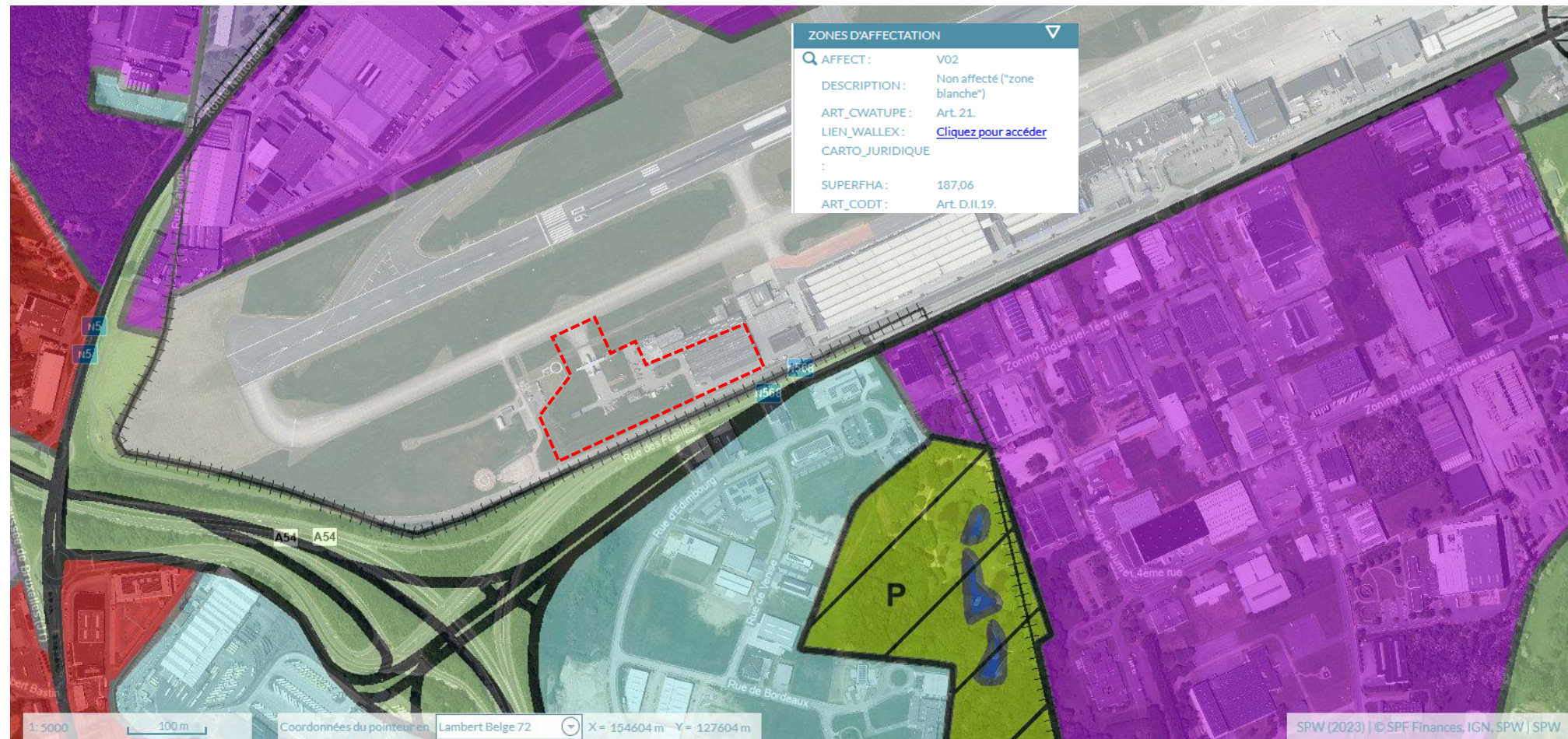
Localisation



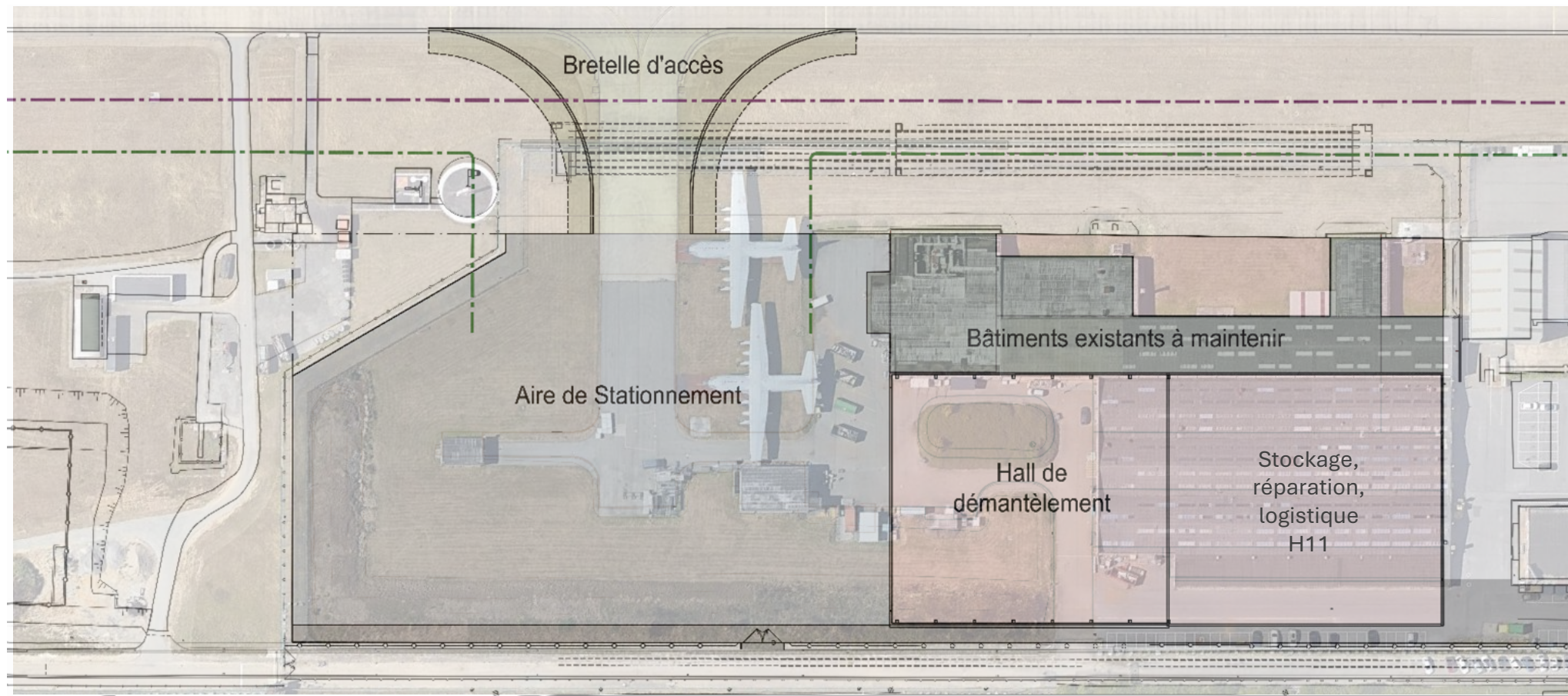
Localisation au sein de Sabena Engineering



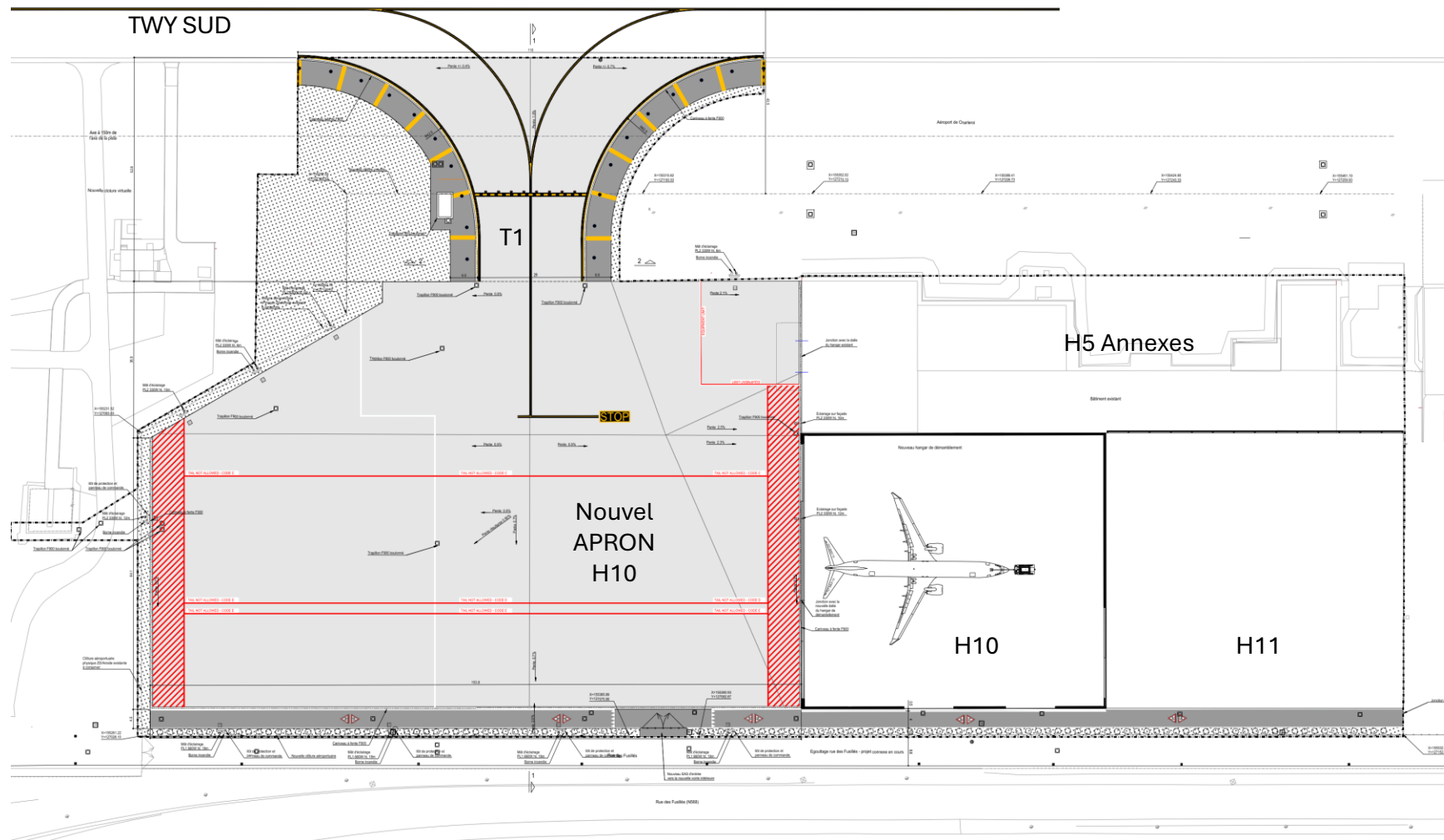
Plan de secteur



Aménagement projeté du site



Aménagement projeté du site



- Nouvel Apron H10 : 14 300 m²
- T1 - Nouvelle bretelle : 3 050 m²
- H10 - Nouveau hangar : 4 750 m²
- H11 - Nouveau bâtiment stockage/réparation/logistique : 4 700 m²
- H5 - Annexes : 620 m²

La conception tient compte du contexte aéroportuaire :

- SKEYES (interaction instruments)
- SPW et DGTA (respect des normes)
- SOWAER (projets connexes et infrastructures existantes)
- Sécurité aéroportuaire

Process industriel

Aéronefs et volumes

Etapes de démantèlement

Impacts mobilité & stationnement

Types d'aéronefs et volume

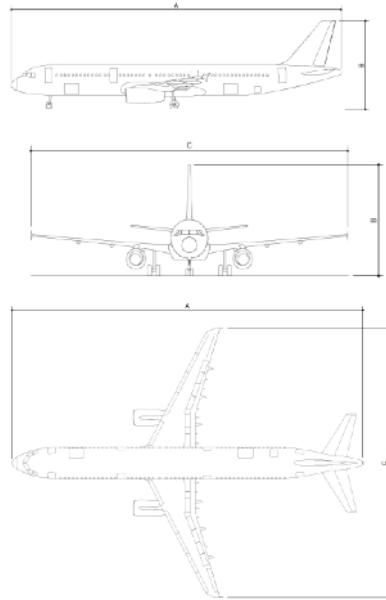


Figure 10 - Dimensions d'aéronefs

Aéronef (on Wheel)	A Longueur (m)	B Hauteur max (m)	C Envergure (m)
A220-100	34.9	11.5	35.1
A220-300	38.7	11.5	35.1
A318	32.45	12.79	34.1
A319	33.84	11.76	35.8
A320	37.57	11.76	35.8
A321	44.51	11.76	35.8
A319 neo	33.84	11.76	35.8
A320 neo	37.57	11.76	35.8
A321 neo	44.51	11.76	35.8
A330-200	58.82	17.39	60.3
A330-200F	58.82	16.88	60.3
A330-300	63.69	16.83	60.3
A330-800	58.82	17.39	64
A330-900	63.66	16.79	64
A340-200	59.39	17.03	59.6
A340-300	63.66	16.99	59.6
A340-500	67.33	17.53	59.6
A350-800	60.54	17.05	64.75
A350-900	66.89	17.05	64.75
A350-900ULR	66.89	17.05	64.75
A350-900ACJ	66.89	17.05	64.75
B737-100	28.65	11.3	28.35
B737-200	30.53	11.3	28.35
B737-300	33.4	11.3	28.88
B737-400	36.5	11.3	28.88
B737-500	29.79	11.3	28.88
B737-600	31.2	12.6	35.8
B737-700	33.6	12.5	35.8
B737-700ER	33.6	12.5	35.8
B737-800	39.5	12.5	35.8
B737-900ER	42.1	12.5	35.8
B737 MAX 7	35.56	12.3	35.9
B737 MAX 8	39.5	12.3	35.9
B737 MAX 9	42.1	12.3	35.9
B737 MAX 10	43.8	12.3	35.9
B767-8	56.72	16.92	60.12
B767-9	62.81	17.02	60.12
B767-10	68.28	17.02	60.12
C130H/J	29.79	11.66	40.41
C130J-30	34.69	11.66	40.41
A400M	45.09	14.675	42.35
C-17 Globemaster III	53.04	16.79	51.74

Tableau 1 - Fleetmix - Liste et dimensions

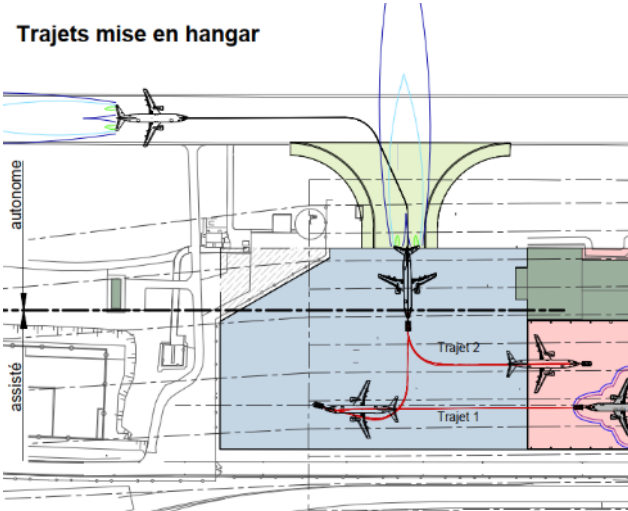
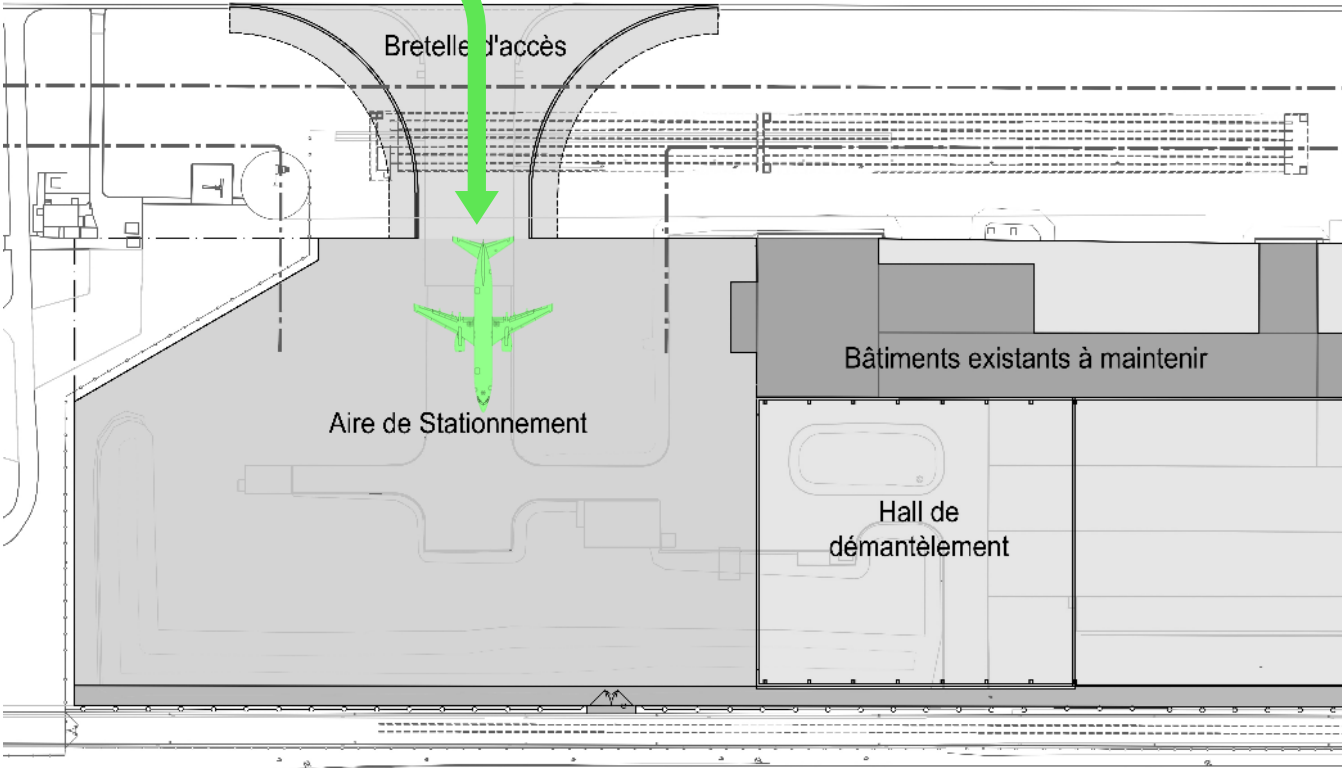


Démantèlement

Aéronefs de type C (A320 et B737) majoritairement

Durée du process : entre 13-15 jours par aéronef

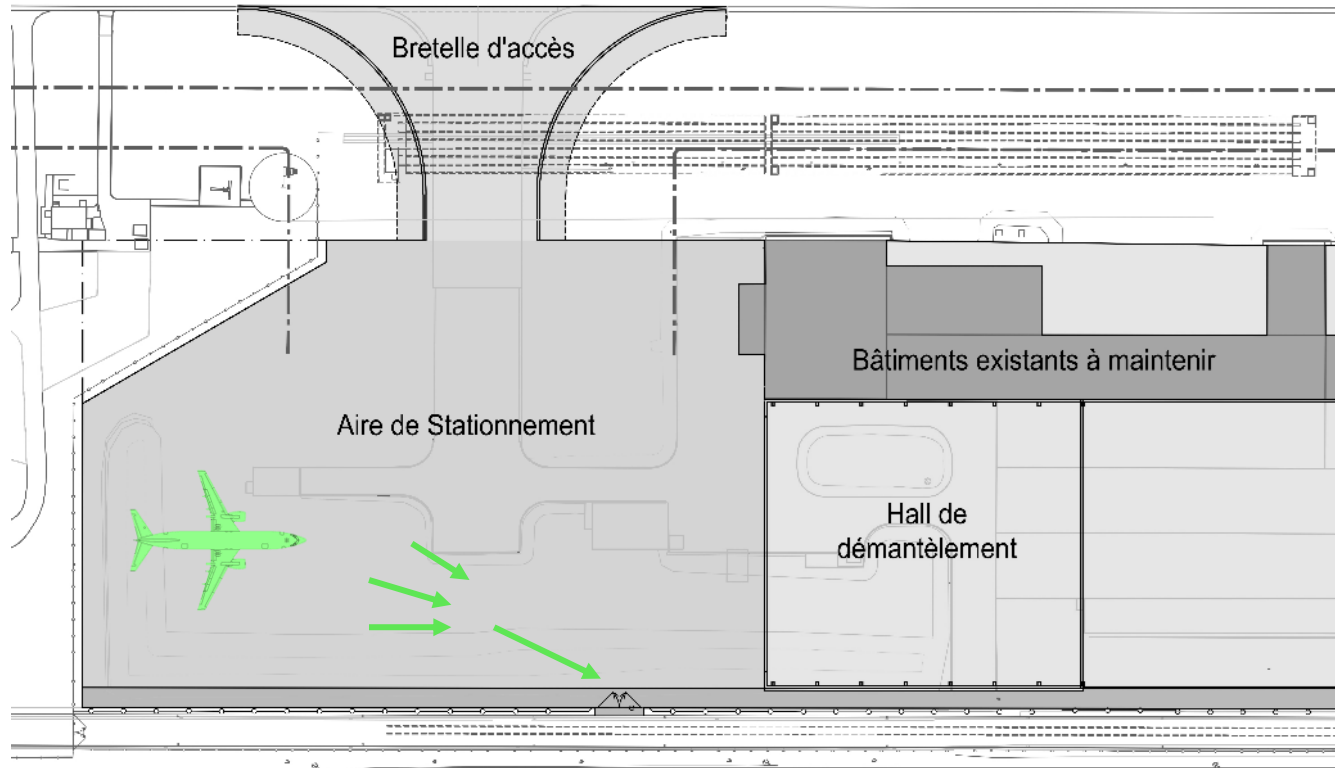
< 2h



Arrivée de l'avion en autonomie, puis prise en charge par traction.

Process | Etape 2 – Sécurisation & neutralisation

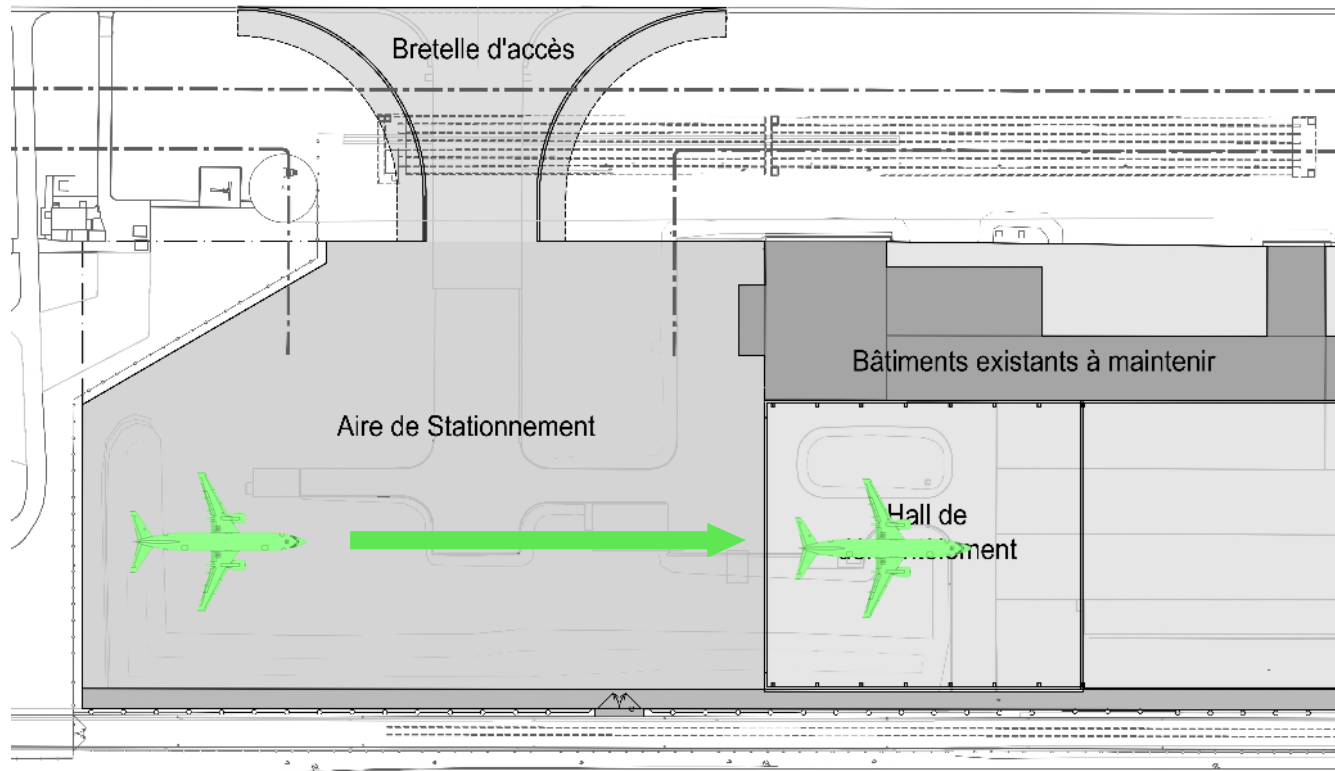
3 jours



1. Immobilisation et inspection
 2. Vidanges sécurisées
 3. Retrait des équipements d'urgence
- Aéronef neutralisé, stabilisé, prêt pour entrer dans le hangar

Process | Etape 3 – Transfert vers hangar

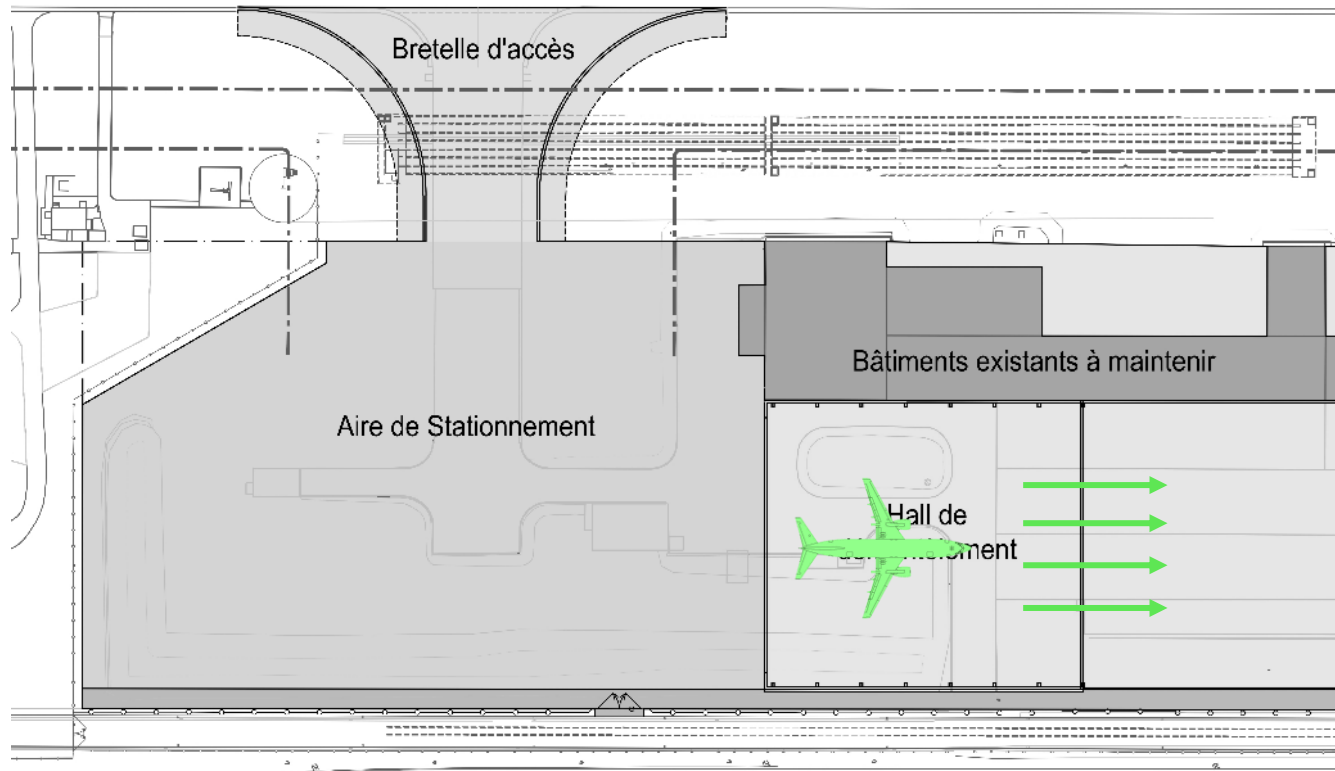
< 1h



Mouvement de l'avion, tracté.

Process | Etape 4 – Récupération des composants, stockage

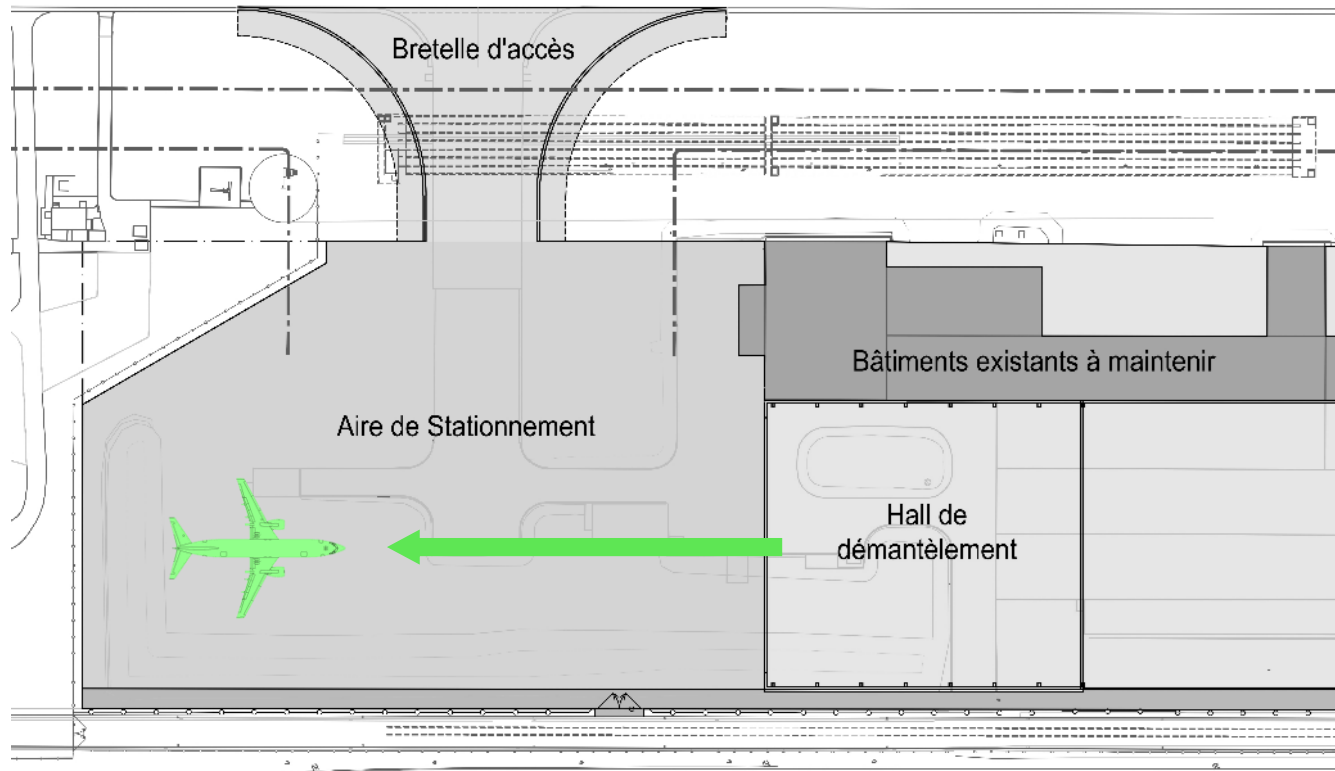
5 jours



Retrait des pièces à valoriser et stockage

Process | Etape 5 – Sortie de l'avion, retrait des trains

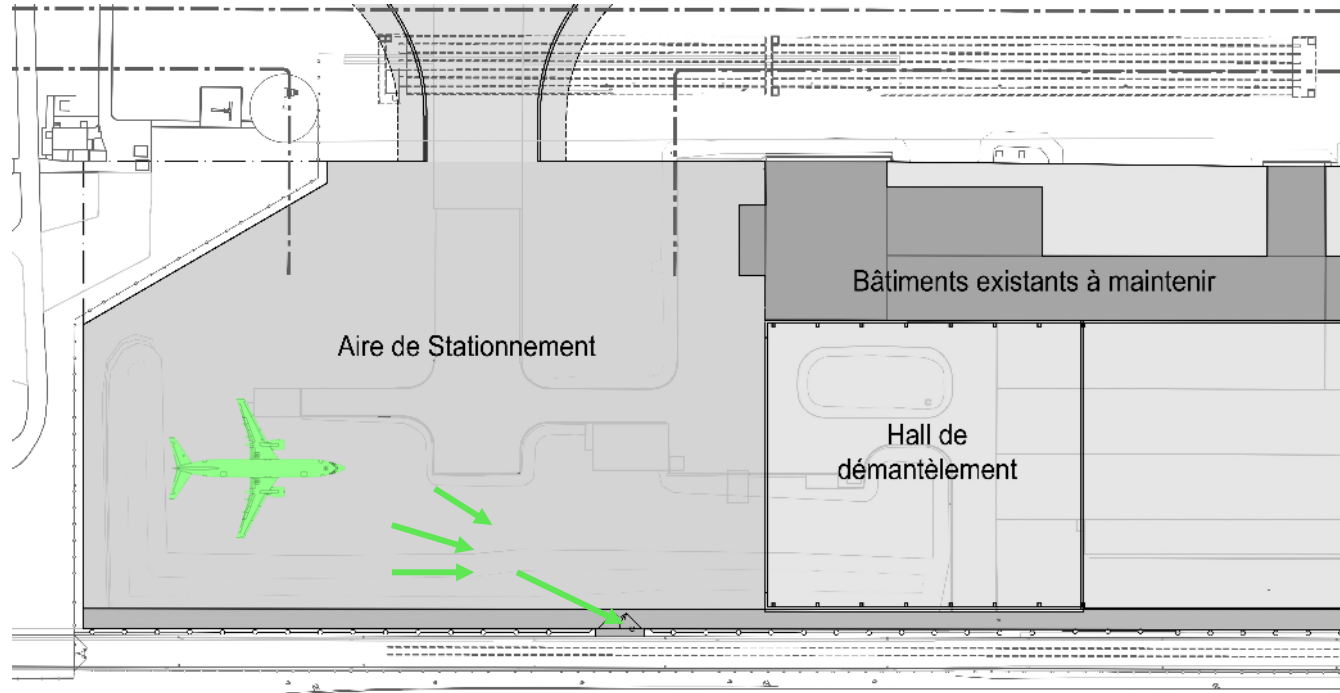
2 jours



Démontage complet :

- Démontage des accès
- Récupération des dernières pièces/Déshabillage complet

Process | Etape 6 – Découpage et évacuation



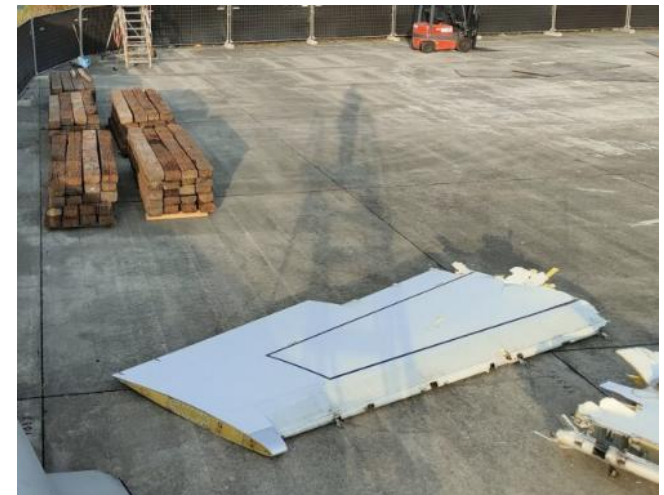
3 jours

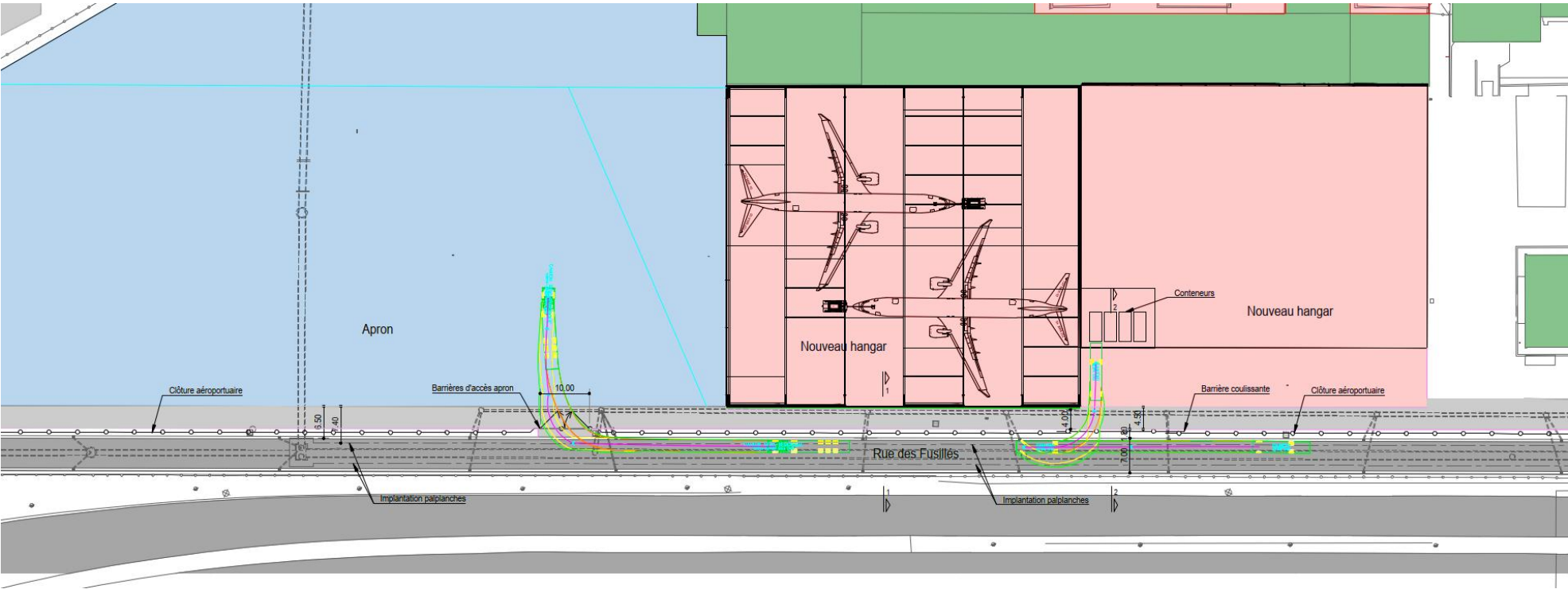


Phase finale: Découpe & Recyclage des matériaux

Bonnes pratiques essentielles en démantèlement extérieur

- Zone dédiée, fermée & contrôlée
- Protection du sol
- Nettoyage continu (Ramassage immédiat des métaux, câbles, petits débris)
- Collecte & évacuation (Dépôt dans la benne dédiée, évacuation immédiate)
- Inspection régulière





Flux camions :

- Si 10 avions par an → 3 camions / semaine
- Si 20 avions par an → 5-6 camions / semaine

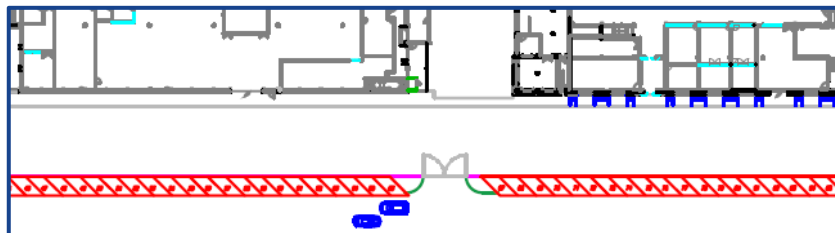
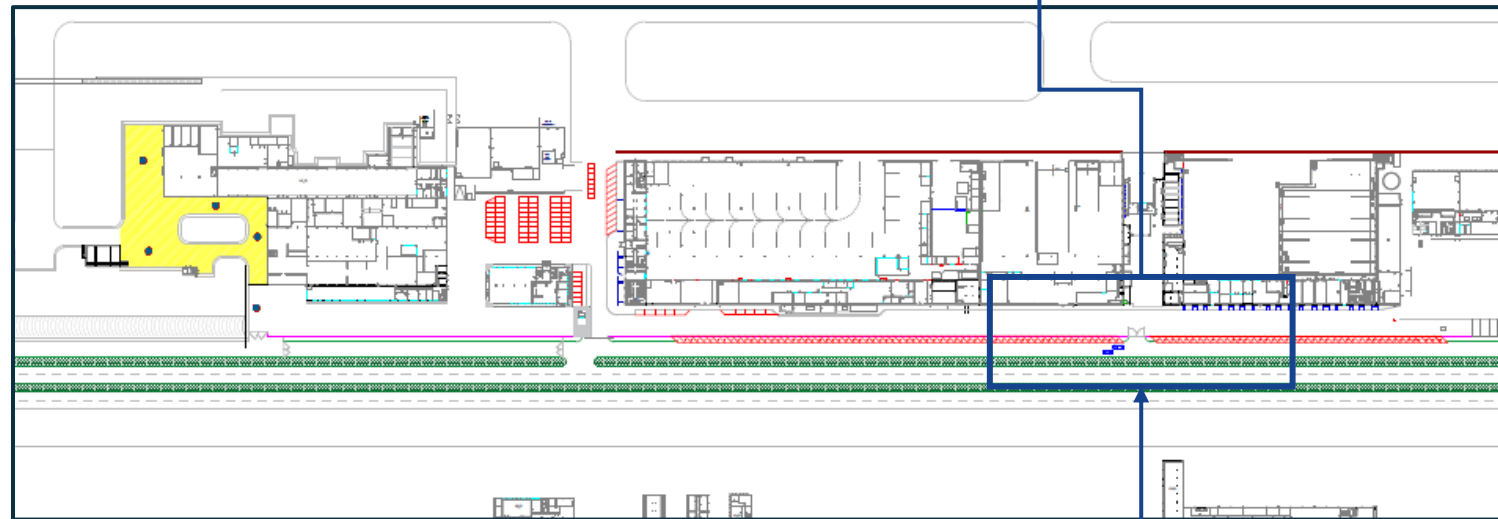
Stationnement :

- Reconfiguration au sein du site SNE et de la rue des Fusillés

Scénarios :

Nombre annuel avions	1	5	10	15	20	25	30	35	40
Nombre total camions pour éléments récup'	6	30	60	90	120	150	180	210	240
Nombre total camions pour éléments à recycler	4	20	40	60	80	100	120	140	160
Nombre annuel total de camions	10	50	100	150	200	250	300	350	400
Nombre de semaines ouvrables	48	48	48	48	48	48	48	48	48
Nombre de camions/semaine	0.2	2	3	4	5	6	7	8	9

Process | Stationnement

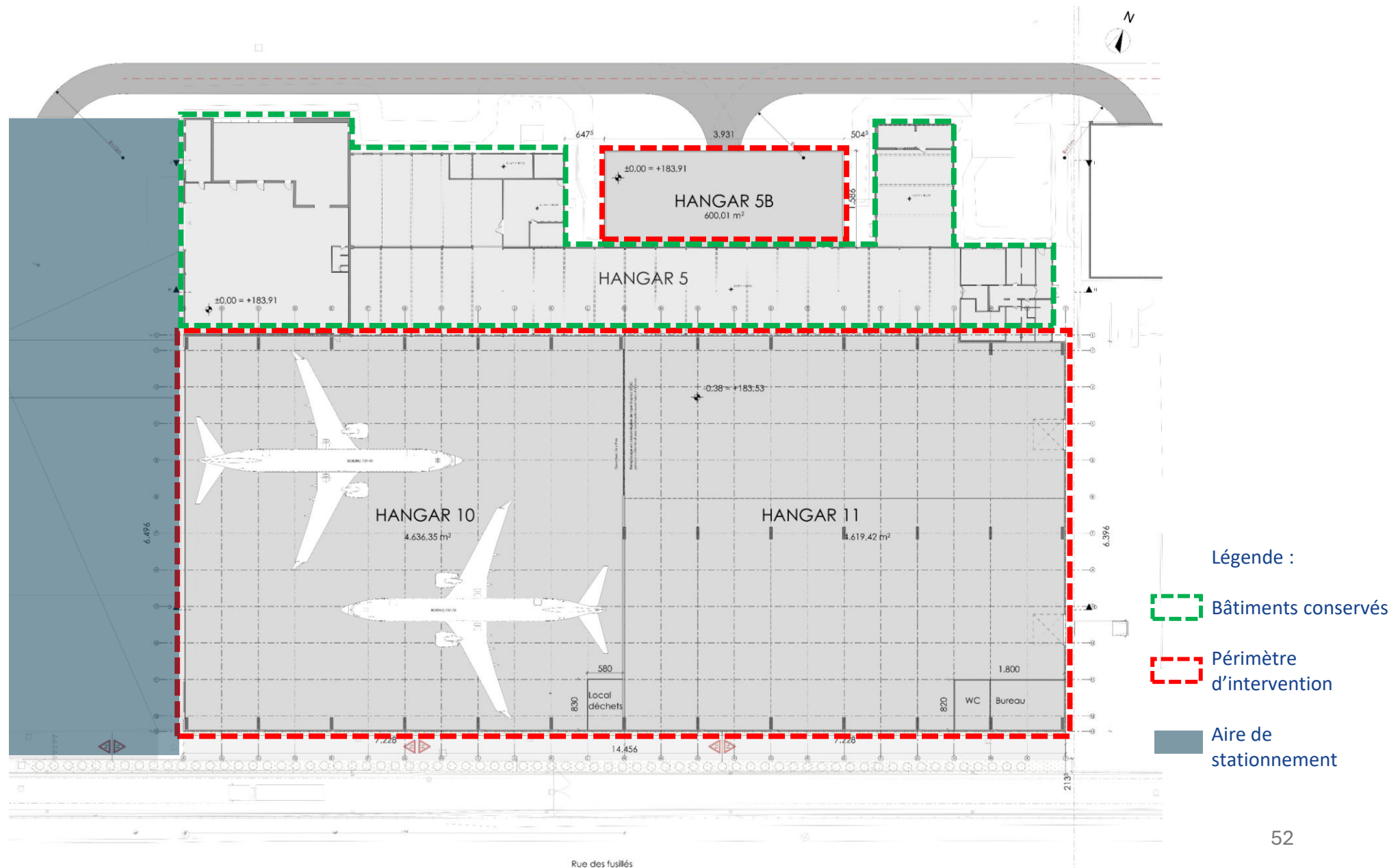


+ Env. 109 places en épis

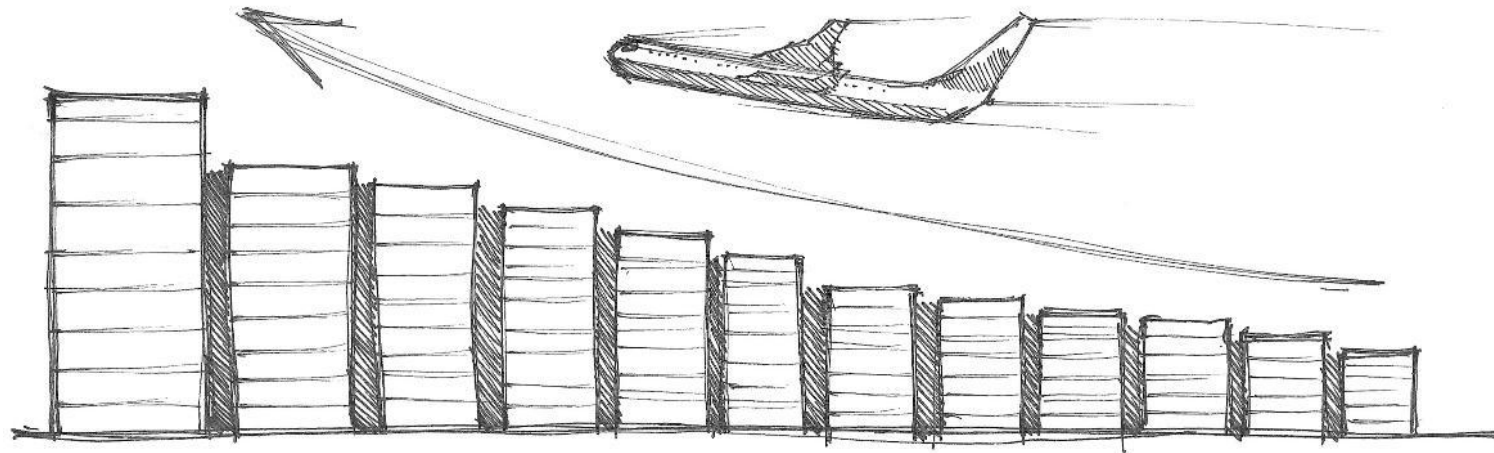
Hangar

Concept architectural
Plans et élévations
Matériaux et couverture

Vue en plan - RDC

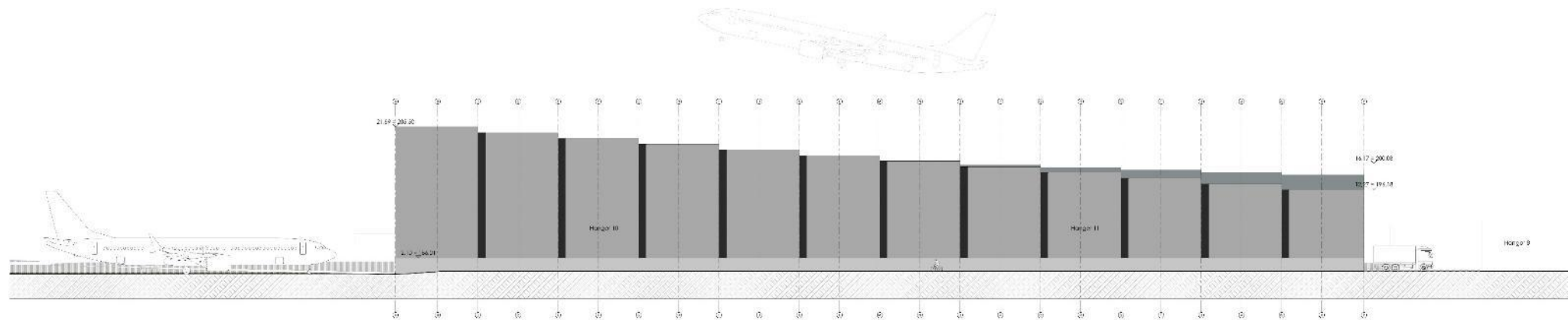


Concept architectural

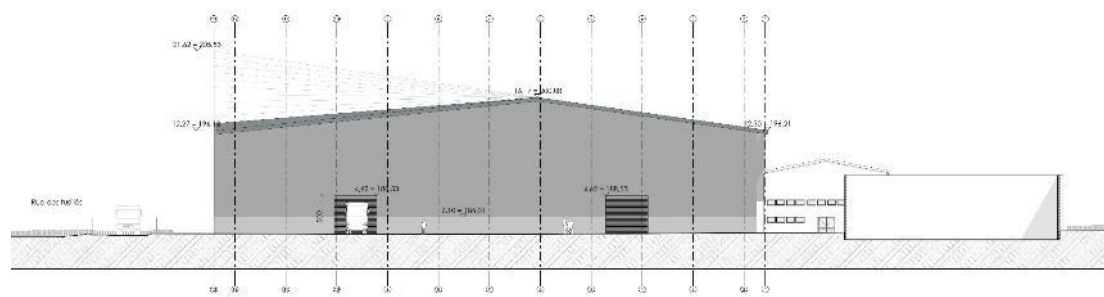




Elévations



Elévation SUD



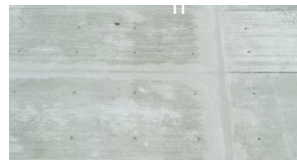
Elévation EST

Légende des matériaux :

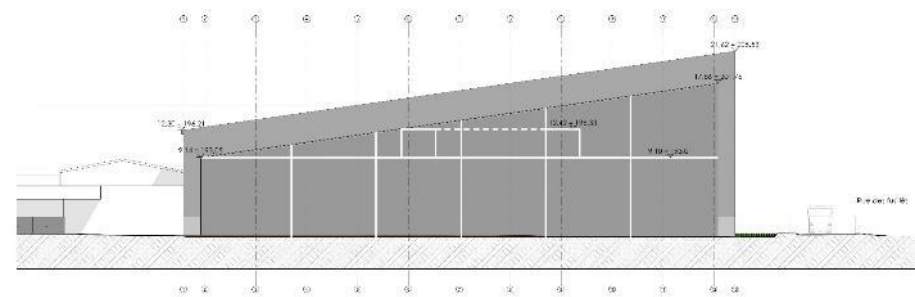
Métal



Béton



Panneaux PV



Elévation OUEST

Perspective



Perspective



Planning

Planning macro estimatif

Planning macro

Les dates principales du projet sont précisées ci-après :

- Etude de faisabilité et avant-projet simplifié – 2025
- Procédure CHANGE sur base de de l'avant-projet simplifié – 2026 (de janvier à octobre 2026)
- Etudes détaillées et demande de permis – 2026
- Sélection d'un entrepreneur – fin 2026
- Travaux – printemps 2027
- Mise en service – début 2029

Q&R

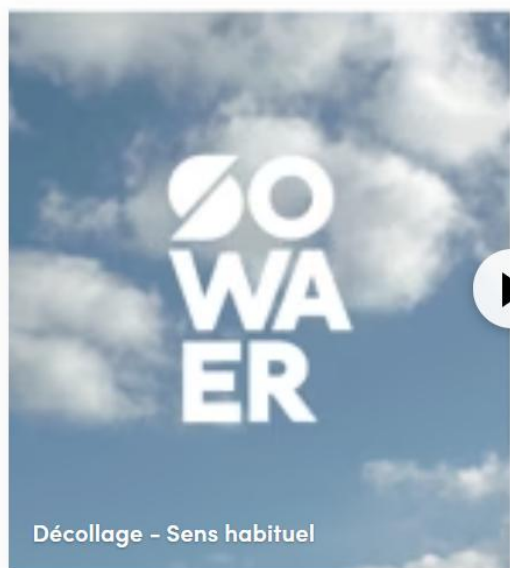
3. Procédures de vol : nouvelles vidéos explicatives



Afin d'informer au mieux les citoyens, **de nouvelles vidéos explicatives** sont disponibles dans la rubrique DIAPASON du site internet de la SOWAER www.sowaer.be

Procédures de vol pour la zone de Charleroi

Sens habituel



Décollage - Sens habituel



PROCÉDURE DE DÉCOLLAGE

Sens habituel

Aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud



Atterrissage - Sens habituel



PROCÉDURE D'ATTERRISSAGE

Sens habituel

Aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud



4. Divers

