

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Liège du 19 juin 2026

Invités :

- Monsieur **Guy GERARD**, ISSeP
- Monsieur **Gilles CONDE**, Segefa (Uliege)
- Monsieur **Guénaël DEVILLET**, Segefa (Uliege)
- Monsieur **Bernard VONECHE**, Liege Airport
- Monsieur **Stéphane CHERTON**, SOWAER

Présents :

Membres :

- Monsieur **Denis LEMERCINIER**, représentant effectif de la Ministre Cécile NEVEN
- Monsieur **Christian DELCOURT**, représentant effectif de Liege Airport
- Monsieur **Thibaut de VILLENFAGNE**, représentant suppléant de la SOWAER
- Monsieur **Thibaut SMOLDERS**, représentant effectif de la commune d'Awans
- Madame **Genevieve BERNARD-ROLANS**, représentante effective de la commune de Donceel
- Monsieur **Jean-Marc DELCHAMBRE**, représentant effectif de la commune de Faimés
- Monsieur **Henri CHRISTOPHE**, représentant effectif de la commune de Fexhe -Le-Haut-Clocher et président
- Monsieur **Jerôme DISTER**, représentant suppléant de la commune de Flémalle
- Madame **Evelyne KERZMANN**, représentante suppléante de la commune de Geer
- Monsieur **Sébastien BLAVIER**, représentant effectif de la commune de Grâce-Hollogne
- Madame **Isabelle ANDRE**, représentante effective de la commune de Liège
- Monsieur **Joseph SIMONE**, représentant effectif de la commune d'Oupeye
- Monsieur **Julien MADANI**, représentant suppléant de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse
- Monsieur **Vincent GERDAY**, représentant effectif de la commune de Verlaine
- Madame **Gisèle MAGNO**, secrétaire du Comité, SOWAER-Environnement Liège

Membres invités :

- Madame **Malika LEBRUN**, représentante effective de la commune de Braives
- Monsieur **Yves de FLINES**, représentant suppléant de la commune de Visé

Excusés :

Membres :

- Les représentants de la commune d'Ans
- Les représentants de la commune de Bassenge
- Les représentants de la commune d'Herstal
- Les représentants de la commune de Juprelle

- Les représentants de la commune de Nandrin
- Les représentants de la commune de Villers-Le-Bouillet

Membres invités :

- Les représentants de la commune de Crisnée
- Les représentants de la commune d'Esneux
- Les représentants de la commune de Herve
- Les représentants de la commune de Nandrin
- Les représentants de la commune de Neupré
- Les représentants de la commune d'Ohey

Absents :

Membres :

- Les représentants de la commune d'Amay
- Les représentants de la commune d'Engis

Début de la réunion : 14h30

La réunion a lieu en présentiel.

Au préalable, le président précise que le procès-verbal de la réunion du 19 mars 2026, approuvé par mail, est en cours de publication sur le site web de la SOWAER.

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

Le président cède la parole à Guy GERARD (responsable de la cellule Immissions du Pôle Air de l'ISSEP). Il expose les résultats de l'analyse des données récoltées sur l'année 2025 au droit des stations permanentes (voir *présentation en annexe*).

Pour rappel (voir *PV du 16 janvier 2026*), le dispositif de surveillance comprend 2 stations de mesure de la qualité de l'air et 4 jauges de retombées d'hydrocarbures, réparties sur 4 points de mesure permanents situés dans l'axe de la piste principale, avec deux sites localisés en amont de la piste (sens habituel d'atterrissage) et deux en aval (sens habituel de décollage).

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

Ceux-ci sont mesurés au moyen de différentes techniques : analyseurs spécifiques (PM10/PM2.5 – CO – NO/NO₂ – BTEX – PUF - BC), filtres et mousses (C₁₀H₈ et autres HAP), tubes (CH₂O) ainsi que jauges en verre surmontées d'un entonnoir (hydrocarbures).

Il rappelle que les particules ultrafines (PUF) et le carbone noir (BC) ont été ajoutés dans le cadre du renouvellement du permis accordé à Liege Airport.



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

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

- Les valeurs légales et contraignantes (directives européennes)

Ces valeurs résultent d'un équilibre entre les considérations socio-économiques et la protection de l'environnement. Les directives européennes fixent des valeurs limites ou des valeurs cibles pour certains polluants atmosphériques. Ces seuils ne peuvent être dépassés qu'un certain nombre de fois sur une année civile. 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 base uniquement sur des connaissances scientifiques relatives aux effets de la pollution atmosphérique sur la santé, sans tenir compte des contraintes techniques ou économiques.

A titre d'exemple, l'OMS considère le benzène comme étant potentiellement cancérigène et ce, dès que vous êtes en contact avec une molécule de benzène. C'est la raison pour laquelle elle recommande une tolérance zéro vis-à-vis du benzène, même si le benzène est naturellement présent à très faible concentration dans l'environnement.

Concernant les particules ultrafines (PUF), l'OMS considère que ces particules sont susceptibles d'avoir des effets néfastes sur la santé et propose des balises destinées à orienter les autorités dans leurs décisions.

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

Les données collectées durant l'année 2025 montrent que :

- Concernant les directives européennes :

Toutes les valeurs limites sont respectées tant par rapport aux directives européennes actuelles (2004/107/CE et 2008/50/CE) qu'à la future directive (2024/2881) qui entrera d'application en 2030.

- Concernant les recommandations de l'OMS :

- PM10 : valeurs guides respectées à la station D-VOR mais pas à celle des Cahottes. Ce non-respect est lié à des travaux réalisés à proximité de cette station (renouvellement revêtements sur l'E42 entre Flémalle et Horion-Hozémont et/ou travaux extension parc économique des Cahottes).
- PM2.5 : valeurs guides pas respectées.
- CO : valeurs guides respectées.



- NO₂ : la valeur guide horaire est respectée mais pas les valeurs guides journalière et annuelle.
- Ethylbenzène et toluène : valeurs guides respectées.

Les mêmes dépassements sont constatés pour la plupart des stations de comparaison en Wallonie, situées dans des agglomérations urbaines.

- Concernant les critères de l'AwAC : critères respectés.
- Pour les retombées en hydrocarbures, toutes les valeurs sont inférieures à la limite de quantification sauf une valeur pour la fraction C10-C40 (station d'Alleur pour la période du 30/04 au 28/05/2025).
- Aucun apport en provenance du site aéroportuaire n'a pu être mis en évidence si ce n'est pour le monoxyde d'azote et les particules ultrafines.

Le monoxyde d'azote (NO) n'est pas un gaz irritant et présente une relative innocuité pour la santé humaine. Aux teneurs généralement mesurées dans l'air ambiant, le monoxyde d'azote n'est donc pas considéré comme toxique et ne fait l'objet d'aucune norme restrictive. Il est plutôt un traceur d'une certaine pollution de proximité.

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

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

L'exposé a suscité quelques questions auxquelles les précisions suivantes ont été apportées :

- Le rapport mentionne l'incident du dimanche 14 décembre 2025 à la suite duquel un avion a dû procéder au largage de son kérosène avant d'atterrir et précise qu'aucun impact sur la qualité de l'air n'a été mis en évidence.
- Concernant le dioxyde d'azote (NO₂), pour lequel les valeurs guides journalière et annuelle de l'OMS ne sont pas respectées, il est précisé que les concentrations observées présentent une tendance à la baisse ces dernières années, ce qui pourrait notamment s'expliquer par l'utilisation de moteurs plus récents pour le transport routier principalement. Il faudra voir ce qu'il en est en 2030 et si un plan d'actions est nécessaire.

2. Désignation d'un représentant du comité au comité technique AIR (imposition permis unique)

Le président cède la parole à Christian Delcourt pour présenter ce point (voir *présentation en annexe*).

Dans le cadre du nouveau permis unique de Liege Airport, des campagnes mobiles de mesure de la qualité de l'air ont été réalisées pendant deux ans sur quatre sites et pour différents polluants atmosphériques. Les résultats, transmis aux autorités en mars 2026, seront présentés à un comité technique AIR réunissant les autorités concernées, l'ISSeP, l'exploitant et un représentant du comité des riverains. Ce comité examinera également les modalités des prochaines campagnes de mesure. Ce comité se réunira à nouveau à l'issue des prochaines campagnes mobiles qui sont à renouveler tous les 5 ans.

Le comité est invité à désigner son représentant au sein du comité technique AIR. Monsieur Sébastien Blavier présente sa candidature en tant que représentant de la commune de Grâce-



Hollogne sur laquelle l'aéroport de Liège est implanté. Le comité marque son accord pour que Monsieur Sébastien Blavier le représente au sein de ce comité.

3. Résultats de l'étude de l'impact sur l'emploi régional et national des activités économiques gravitant au départ et autour de Liege Airport

Le président cède la parole à Messieurs Gilles CONDE et Guénaél DEVILLET (chercheurs au Segefa) afin de présenter les résultats de l'étude de l'impact socio-économique de l'aéroport de Liège (voir *présentation en annexe*).

L'AWEX et Liege Airport ont mandaté un service de recherche de l'Université de Liège, le Segefa (Service d'Etude en Géographie Economique Fondamentale et Appliquée), afin de réaliser cette étude. C'est la 3^{ème} fois que le Segefa réalise cette étude en utilisant la même méthodologie.

Les emplois directs concernent les entreprises dont l'activité dépend directement de la présence de l'aéroport et qui n'existeraient pas sur le site sans celui-ci.

Les entreprises de première ligne sont directement liées à l'aéroport, alors que les entreprises de seconde ligne fournissent des services de support indispensables au fonctionnement de l'aéroport (exemple : Liege Logistics).

La situation en 2024 aboutit à 11.735 postes de travail dont 5.045 emplois directs, 3.400 indirects, 2.800 emplois induits et 90 emplois catalytiques.

En ce qui concerne les emplois directs, 84% des travailleurs résident dans la province de Liège. 96% des travailleurs sont en CDI et 83% en temps plein. 135 entreprises sont concernées.

Un emploi direct sur l'aéroport permet de créer près de un emploi ailleurs.

Le taux de croissance moyen (de 2016 à 2024) est de +8,2%.

La baisse d'emplois enregistrée en 2023 est liée à la restructuration des activités de Fedex sur les aéroports de Paris avec une perte de 400 emplois.

Monsieur Delcourt (Liège Airport) souligne le caractère particulièrement positif des résultats présentés. Selon les estimations disponibles à la fin de l'année 2025, l'aéroport générerait environ 12.500 emplois directs et indirects. Il relève que le développement économique autour de la plateforme demeure soutenu et que l'écosystème aéroportuaire fait preuve de résilience, ayant notamment absorbé la suppression de 400 emplois chez FedEx tout en enregistrant une hausse du trafic de fret d'environ 100.000 tonnes par rapport à 2022. La diversification des entreprises présentes sur le site contribue à renforcer cette résilience et constitue un élément encourageant.

L'exposé n'a pas suscité de questions.

4. Résultats des études de mobilité en lien avec les poids-lourds – Analyse des chiffres de 2023 à 2025

Le président cède la parole à Monsieur Bernard VONECHE de Liege Airport afin de présenter les résultats des études de mobilité en lien avec les poids-lourds (PL) menées sur l'analyse des chiffres de 2023 à 2025 (*voir présentation en annexe*).

Les précisions suivantes sont apportées à la présentation :



- L'objectif de l'étude est d'objectiver les flux de camions via un organisme indépendant pour mieux agir.
- Depuis 2023, Liege Airport a un partenariat avec ViaPass qui est l'organisme qui gère les redevances kilométriques des poids lourds via les données GPS. Ce sont des millions de données qui sont agrégées chaque année et objectivent le débat.
- Le réseau de caméras ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) vient compléter l'approche via la lecture automatique des plaques d'immatriculation.
- En 2022, on a constaté que la fermeture de la voirie de contournement nord et la fermeture partielle de la chaussée verte (N614) ont entraîné un arrêt des flux, qu'on remarque sur les graphiques.
- Les chiffres du transit de la N614 correspondent à tout flux confondus peu importe s'ils sont liés ou pas à l'aéroport.
- Le trafic « poids lourds » est modéré : de l'ordre de 100 à 180 par jour en moyenne en 2025 selon les endroits.
- La grande majorité des camions ne sont pas liés à l'aéroport.
- Le trafic « poids lourds » de transit sur la N614 (défini à 18 minutes de temps de trajet), c'est environ 14 camions par jour dans un sens et 7 dans l'autre sens avec une chute à partir du printemps dans un sens (travaux N614).
- Afin d'étudier l'impact de l'aéroport sur les flux des poids lourds au niveau des voiries secondaires, ViaPass a analysé la moyenne de fréquentation dans les différentes zones étudiées.
- Très peu de camions utilisent la N614 pour rejoindre ou quitter l'aéroport et la tendance est à la baisse : on est passé de 5 par jour en 2022 à moins de 2 à 3 par jour.
- En 2025, en moyenne, environ 730 camions par jour se sont arrêtés sur l'aéroport et 770 sur Liege Logistics. L'activité progresse d'année en année mais ne se traduit pas par une explosion du trafic sur les voiries locales étant donné que la majorité des camions arrive par le réseau autoroutier et la voirie de contournement.
- L'analyse des données montre que ce n'est pas parce qu'on double le tonnage de marchandises qu'on va doubler le nombre de camions. Cela se traduit par une augmentation moins que proportionnelle des poids lourds par rapport au tonnage.
- Les mardis et vendredis sont 2 jours très fréquentés par les camions.
- La zone « Fontaine » a connu un démarrage de ses activités logistiques en 2025 pour arriver à 69 camions par jour durant le mois de décembre qui correspond à la période des fêtes de fin d'année.
- Liege Airport a développé une stratégie de mobilité. Elle a notamment pour projet de mettre à disposition un parking pour les camions comprenant 180 places sécurisées comprenant des bornes de recharge.
- Liege Airport collabore également avec Waze, l'application de navigation GPS, pour les informer des chantiers en cours (info encodée directement dans l'application) et recommander un trajet qui ne soit pas nécessairement le plus court. Une interdiction zonale pour le transit est aussi mise en place en coordination avec les communes concernées.

L'exposé a suscité quelques questions auxquelles les précisions suivantes ont été apportées :

- Certains représentants regrettent que le flux camions vers l'ouest, à savoir Faimet et Saint-Georges-sur-Meuse, n'a pas été pris en compte dans l'étude. Liege Airport précise que l'axe jusque l'échangeur autoroutier de Saint-Georges-sur-Meuse est inclus dans le périmètre de l'étude ; toutefois il n'y a aucune raison d'imaginer que des flux en lien avec l'aéroport prennent la direction de Faimet par la N637.

- Concernant les enjeux liés à l'électrification aux abords de l'aéroport, Monsieur Delcourt indique que des discussions sont en cours avec l'opérateur concerné et que l'aéroport a reçu des nouvelles rassurantes du GRD quant aux capacités futures de raccordement électrique.
- Le parking camions, envisagé sur la rue de l'Aéroport, est prévu pour fin 2028, début 2029.
- Liege Airport communique les fermetures de voiries et les itinéraires recommandés aux sociétés pour qu'elles les communiquent en temps opportun aux chauffeurs de camions afin de réduire les nuisances sur le réseau secondaire.

5. Nouvelles capsules vidéo relatives aux procédures de vols

Le président cède la parole à Monsieur Stéphane CHERTON de la SOWAER afin de présenter les nouvelles capsules vidéo relatives aux procédures de vols.

Ces capsules ont pour objectif d'expliquer de manière plus didactique les procédures de décollage et d'atterrissage appliquées à l'aéroport de Liège, tant en sens habituel qu'en sens moins fréquent de piste. Bien que des vidéos similaires soient déjà accessibles sur le site internet de la SOWAER, celles-ci ont été entièrement revues afin d'améliorer la compréhension des procédures grâce à un graphisme plus clair et une présentation plus pédagogique.

Ces vidéos sont accessibles sur <https://www.sowaer.be/diapason/> au niveau de la rubrique « Procédures de vol ». L'architecture du site internet de la SOWAER a également été repensée afin de faciliter l'accès à ces informations.

Pour des raisons techniques, la projection des vidéos n'a pas pu être réalisée durant la séance. Une présentation de celles-ci pourra être organisée lors d'une prochaine réunion.

6. Divers

➤ Extension du parc pétrolier

Le président cède la parole à Monsieur Christian DELCOUR de Liege Airport afin de présenter le projet d'extension du parc pétrolier.

Le processus préalable à l'introduction d'une future demande de permis unique pour l'extension du parc pétrolier dénommée « projet PT2 », sera prochainement lancé. Ce projet prévoit le remplacement de six petites cuves de 150 m³ par deux nouvelles cuves d'une capacité de 2.270 m³ chacune, ainsi que la construction de quais de déchargement côté landside (zones accessibles sans passer les contrôles de sûreté) afin de permettre aux camions de ravitailler le parc pétrolier sans devoir accéder à la zone airside (zones sécurisées côté piste).

Conformément à la réglementation applicable, ce projet nécessitera la réalisation d'une Étude d'Incidences sur l'Environnement (EIE). Dans ce cadre, une Réunion d'Information Préalable (RIP) devra être organisée. Ce n'est qu'à l'issue de cette étude que la demande de permis pourra être introduite.

Le périmètre géographique de l'étude couvrira les communes de Grâce-Hollogne, Awans, Fexhe-le-Haut-Clocher, Ans, Flémalle et Seraing.



Il est précisé que la RIP « PT2 » ne pourra être organisée avant la clôture de l'enquête publique relative à la demande de permis unique visant l'allongement de la piste de contingence. Dès lors, cette réunion ne devrait pas se tenir avant la fin de l'année 2026.

L'exposé n'a suscité aucune question ni remarque particulière.

- Une question est posée concernant la reprise des vols passagers sur l'aéroport. Monsieur Delcourt indique que, depuis le départ de TUI au début de l'année, Liège Airport a conclu un partenariat avec la compagnie airBaltic, qui prévoit l'exploitation de deux destinations, Gran Canaria et Tenerife, à raison de quatre vols hebdomadaires à partir d'octobre 2026. Il précise toutefois que la pérennité de cette activité dépendra notamment de l'évolution du prix du carburant ainsi que du taux de remplissage des appareils d'ici la saison hivernale. Par ailleurs, il est fait mention de déclarations de Ryanair qui compte baser des avions à l'aéroport de Liège si l'augmentation des taxes est maintenue. Ces déclarations ne reposent sur rien de concret.
- Une question est posée concernant l'impact de la taxe européenne sur les petits colis qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2026. Monsieur Delcourt indique que cette mesure constitue un sujet de préoccupation majeur pour Liège Airport, l'activité e-commerce représentant une part importante du trafic de fret de l'aéroport, soit 30% équivalent à 400.000 tonnes. L'impact de cette taxe est difficile à estimer avec certains scénarios pouvant aller jusqu'à une diminution de 70%.
- Il est rappelé que la prochaine réunion est fixée au **jeudi 10 septembre 2026 à 14h00**

Fin de la réunion : 16h05.





**Pour des demain
durables**

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Liège**

19 juin 2026



ORDRE DU JOUR

1. Surveillance de la qualité de l'air ambiant – Rapport ISSEP 2025
2. Désignation d'un représentant du comité au comité technique AIR
(impositions permis unique)
3. Résultats de l'étude de l'impact sur l'emploi régional et national des activités économiques gravitant au départ et autour de Liege Airport
4. Résultats des études de mobilité en lien avec les poids-lourds – Analyse des chiffres de 2023 à 2025
5. Nouvelles capsules vidéo relatives aux procédures de vols
6. Divers

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





Comité d'accompagnement de l'aéroport de Liège

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

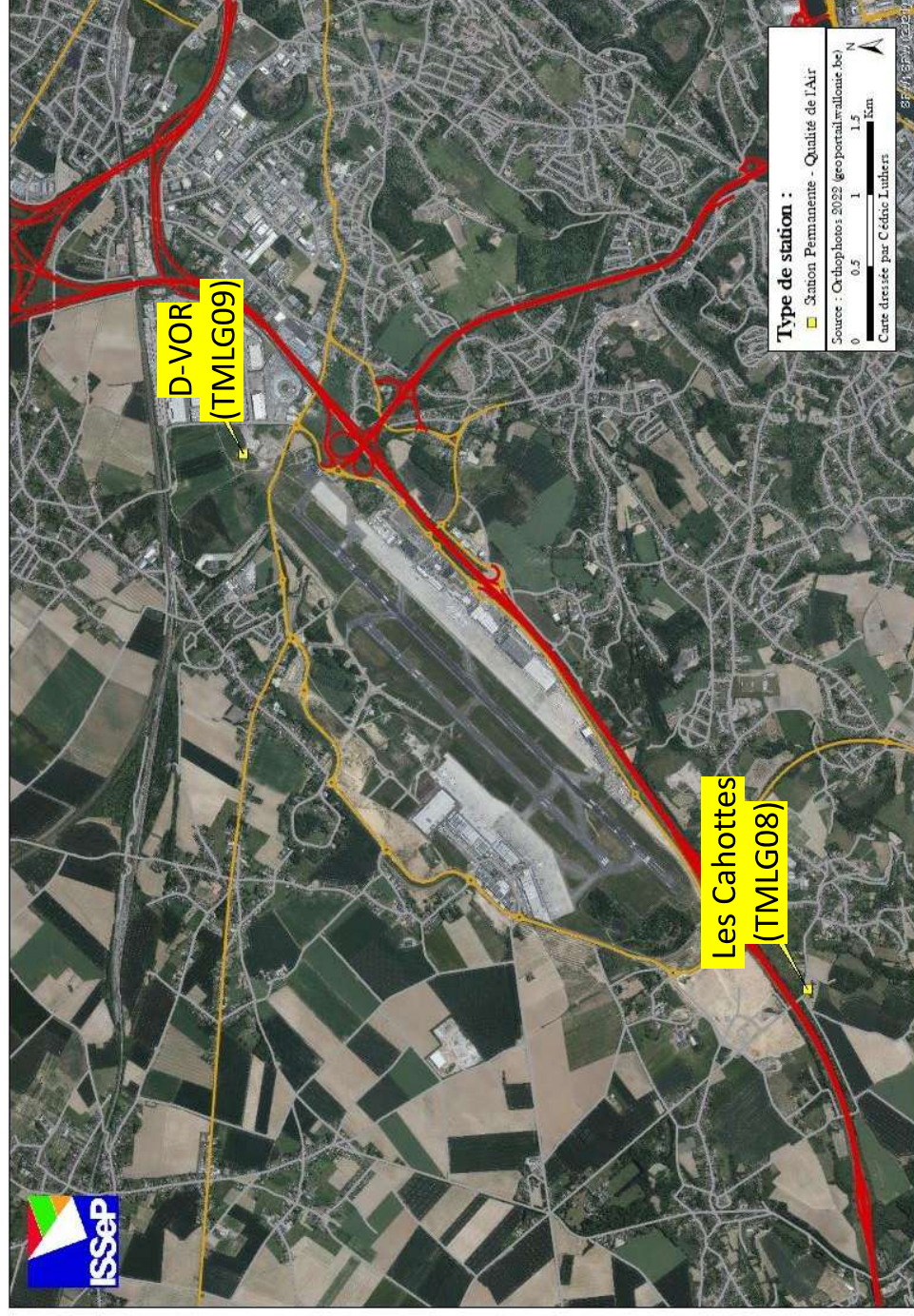
Liège, le 19 juin 2026

Guy GERARD
ISSeP
Pôle Air- Cellule Immissions



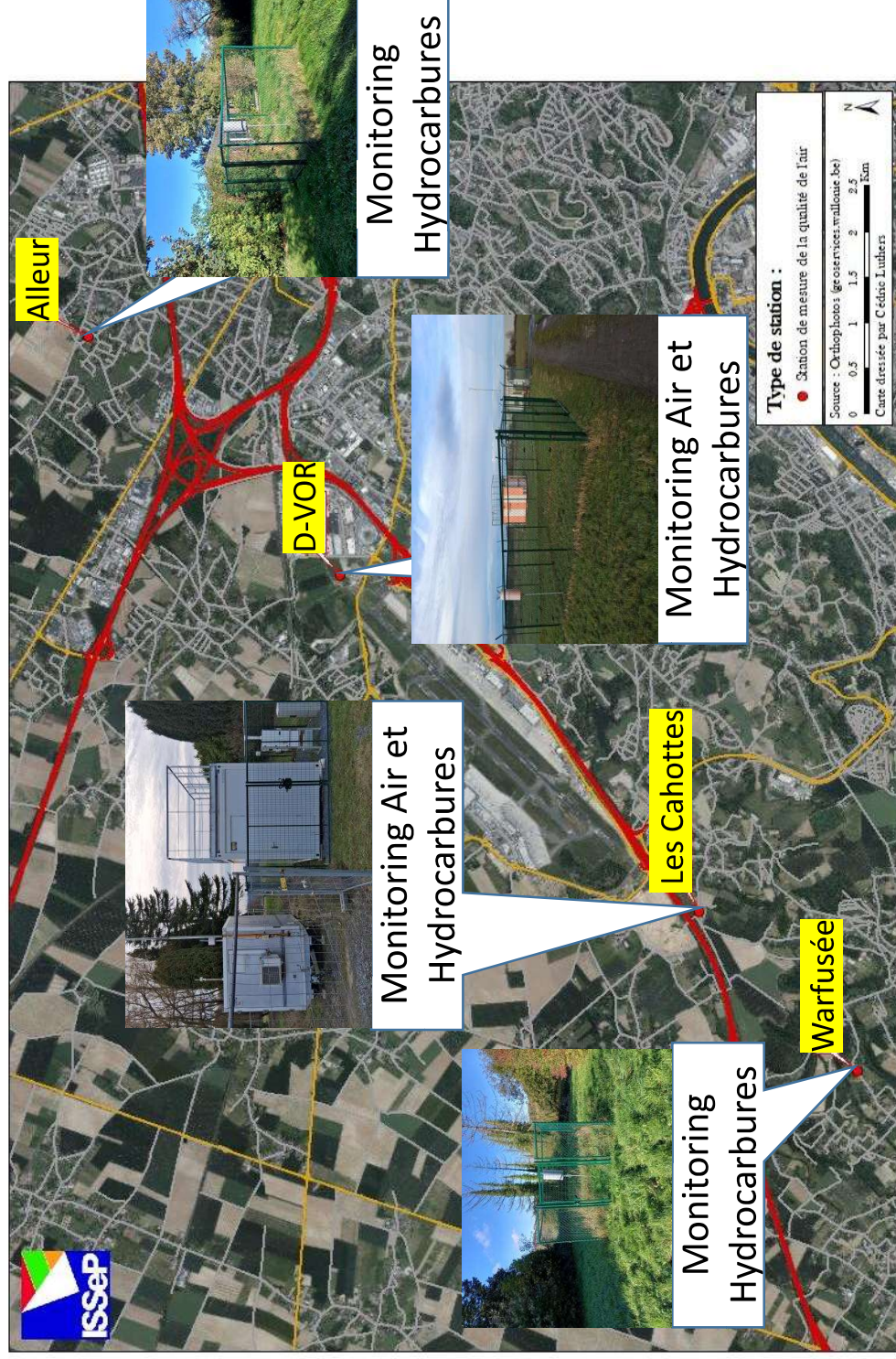
Structure de l'exposé

- 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.wallonnair.be



Aéroport de Liège

Dispositif de surveillance - Stations de mesures



Aéroport de Liège

Dispositif de surveillance – Polluants mesurés

	Cahottes	D-VOR	Warfusée	Alleur
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	-	-
Particules ultrafines (PUF)	-	X	-	-
Carbone noir (BC)	-	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 Liège Dispositif de surveillance - Monitoring Air



PM10/PM2.5 - CO - NO/NO₂ - BTEX - PUF - BC



C₁₀H₈ et autres HAP



CH₂O

Aéroport de Liège

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 Liège

Normes et valeurs de référence

Institut scientifique
de service public

Normes et valeurs de référence	Période	Valeurs			Nombre de dépassements autorisés par an		
		Directives en vigueur	Future Directive	OMS	Directives en vigueur	Future Directive	OMS
Particules en suspension PM10 (µg/m³)	Jour	50	45	45	35	18	3-4
	Année	40	20	15	/	/	/
Particules en suspension PM2.5 (µg/m³)	Jour	/	25	15	/	18	3-4
	Année	25	10	5	/	/	/
Dioxyde d'azote NO ₂ (µg/m³)	Heure	200	200	200	18	3	0
	Jour	/	50	25	/	18	3-4
	Année	40	20	10	/	/	/
Monoxyde de carbone CO (mg/m³)	Heure	/	/	35	/	/	0
	Max 8h	10	10	10	/	/	/
	Jour	/	4	4	/	18	3-4

Aéroport de Liège

Normes et valeurs de référence (suite)

Normes et valeurs de référence	Période	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	/	/	/

Aéroport de Liège

Valeurs de référence – Critères AwAC

	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)

Critère d'intervention : concentration au-delà de laquelle une réduction des émissions doit être entreprise de manière prioritaire

Aéroport de Liège

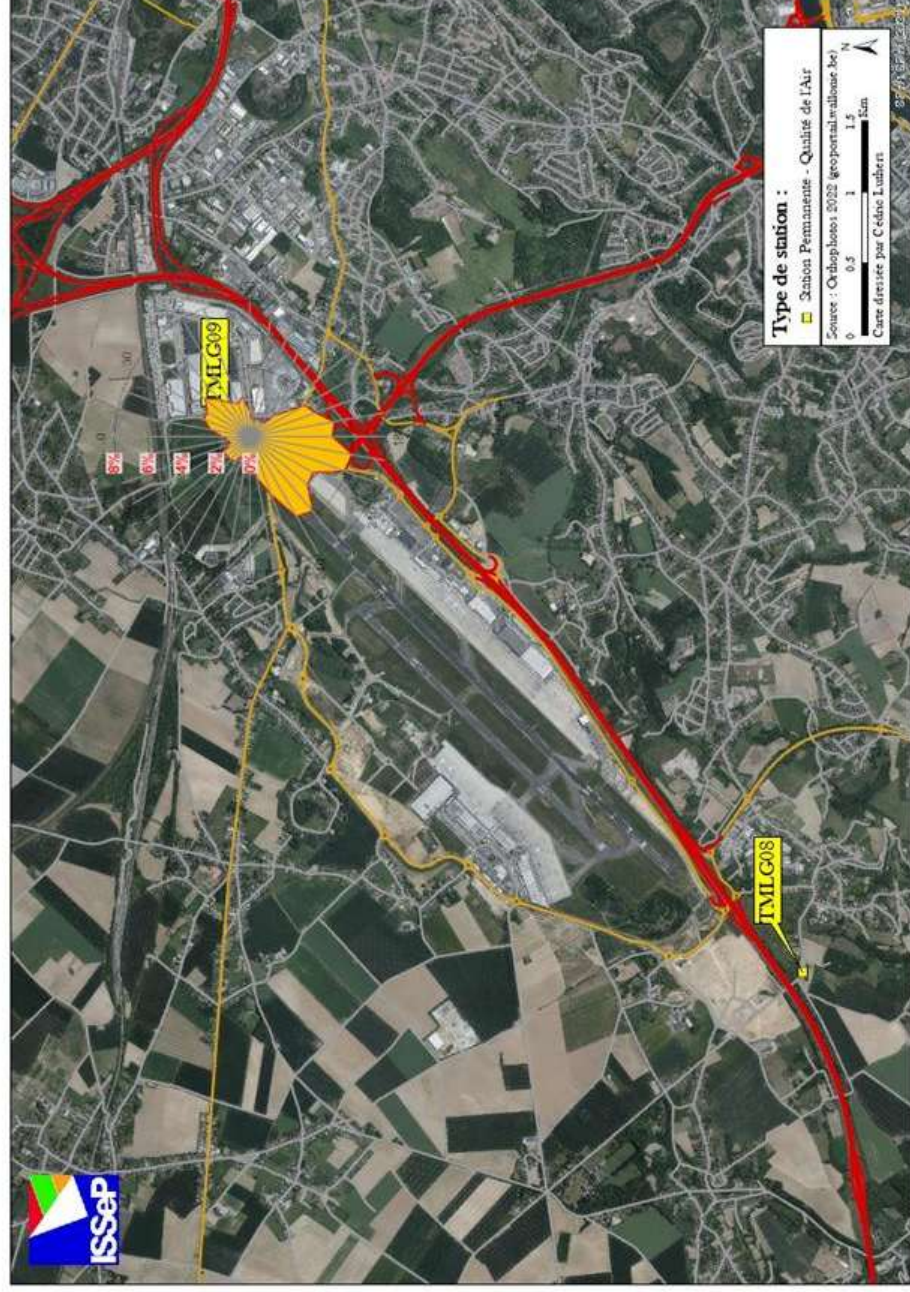
Valeurs de référence – Balises OMS

Balises OMS	Période	Valeurs	Catégories
Particules ultrafines PUF (#/cm ³)	Jour	< 1.000 particules/cm ³	faible
	Jour	> 10.000 particules/cm ³	élevée
	Heure	> 20.000 particules/cm ³	élevée

Balise : critère pour distinguer les bas et hauts niveaux de concentrations en PUF pour guider les autorités à contrôler les sources d'émission

Aéroport de Liège

Résultats 2025 - Rose des vents



Aéroport de Liège

Résultats 2025 – Comparaison aux Directives en vigueur

Valeurs limites (2008/50/CE)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Cahottes (TMLG08)	D-VOR (TMLG09)
Particules en suspension PM10	Jour	50 µg/m³	35	✓	✓
	Année	40 µg/m³	/	✓	✓
Particules en suspension PM2.5	Année	25 µg/m³	/	✓	✓
Dioxyde d'azote NO ₂	Heure	200 µg/m³	18	✓	✓
	Année	40 µg/m³	/	✓	✓
Monoxyde de carbone CO	Max 8h	10 mg/m³	/	✓	✓
Benzène C ₆ H ₆	Année	5 µg/m³	/	✓	✓
Valeurs cibles (2004/107/CE)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Cahottes (TMLG08)	D-VOR (TMLG09)
Benzo(a)pyrene C ₂₀ H ₁₂	Année	1 ng/m³	/	✓	✓

Aéroport de Liège

Résultats 2025 – Comparaison à la future Directive

Valeurs limites (2024/2881)	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Cahottes (TMLG08)	D-VOR (TMLG09)
Particules en suspension PM10	Jour	45 µg/m³	18	✓	✓
	Année	20 µg/m³	/	✓	✓
Particules en suspension PM2.5	Jour	25 µg/m³	18	✓	✓
	Année	10 µg/m³	/	✓	✓
Dioxyde d'azote NO ₂	Heure	200 µg/m³	3	✓	✓
	Jour	50 µg/m³	18	✓	✓
	Année	20 µg/m³	/	✓	✓
Monoxyde de carbone CO	Max 8h	10 mg/m³	/	✓	✓
	Jour	4 mg/m³	18	✓	✓
Benzène C ₆ H ₆	Année	3,4 µg/m³	/	✓	✓
Benzo(a)pyrene C ₂₀ H ₁₂	Année	1,0 ng/m³	/	✓	✓

Aéroport de Liège

Résultats 2025 – Comparaison aux recommandations OMS

Recommandations OMS	Période	Valeur	Nombre de dépassements autorisés par an	Cahottes (TMLG08)	D-VOR (TMLG09)
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	/	✓	✓

Aéroport de Liège

Résultats 2025 - Respect des critères de l'AwAC

	Critère d'intervention (CI)	Cahottes (TMLG08)	D-VOR (TMLG09)
Benzène	3 µg/m ³ (8 heures)	✓	✓
Toluène	3.000 µg/m ³ (24 heures)	✓	✓
Ethylbenzène	4 µg/m ³ (1 an)	✓	✓
Naphtalène	30 ng/m ³ (1 an)	✓	✓
Formaldéhyde	8,5 µg/m ³ (1 an)	✓	✓



Institut scientifique
de service public

Aéroport de Liège

Résultats 2025 – Balises OMS

Balises OMS	Période	Valeurs	Catégories	D-VOR (TMLG09)
Particules ultrafines PUF (#/cm ³)	Jour	< 1.000 #/cm ³	faible	0 sur 320 jours (0 % du temps)
	Jour	> 10.000 #/cm ³	élevée	168 sur 320 jours (53 % du temps)
	Heure	> 20.000 #/cm ³	élevée	926 sur 7.720 heures (12 % du temps)

Aéroport de Liège

Résultats 2025 - Monitoring Hydrocarbures

Fraction C ₅ -C ₁₁	Nombre de valeurs	Moyenne (µg/l)	Médiane (µg/l)	Maximum (µg/l)
TMLG08 (Cahottes)	13	< 50	< 50	< 50
TMLG09 (Liège-Airport D-VOR)	13	< 50	< 50	< 50
Alleur	13	< 50	< 50	< 50
Warfusée	13	< 50	< 50	< 50
TMLG06 (Liège-ISSeP)	13	< 50	< 50	< 50
TMNT09 (Vielsalm)	13	< 50	< 50	< 50

Fraction C ₁₀ -C ₄₀	Nombre de valeurs	Moyenne (mg/l)	Médiane (mg/l)	Maximum (mg/l)
TMLG08 (Cahottes)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
TMLG09 (Liège-Airport D-VOR)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
Alleur	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
Warfusée	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
TMLG06 (Liège-ISSeP)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1
TMNT09 (Vielsalm)	13	< 0,1	< 0,1	< 0,1

Aéroport de Liège : 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, ISeP)	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

Travaux à proximité de la station

Aéroport de Liège : 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 (Havannes)	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-Aéroport 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

Travaux à proximité de la station

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

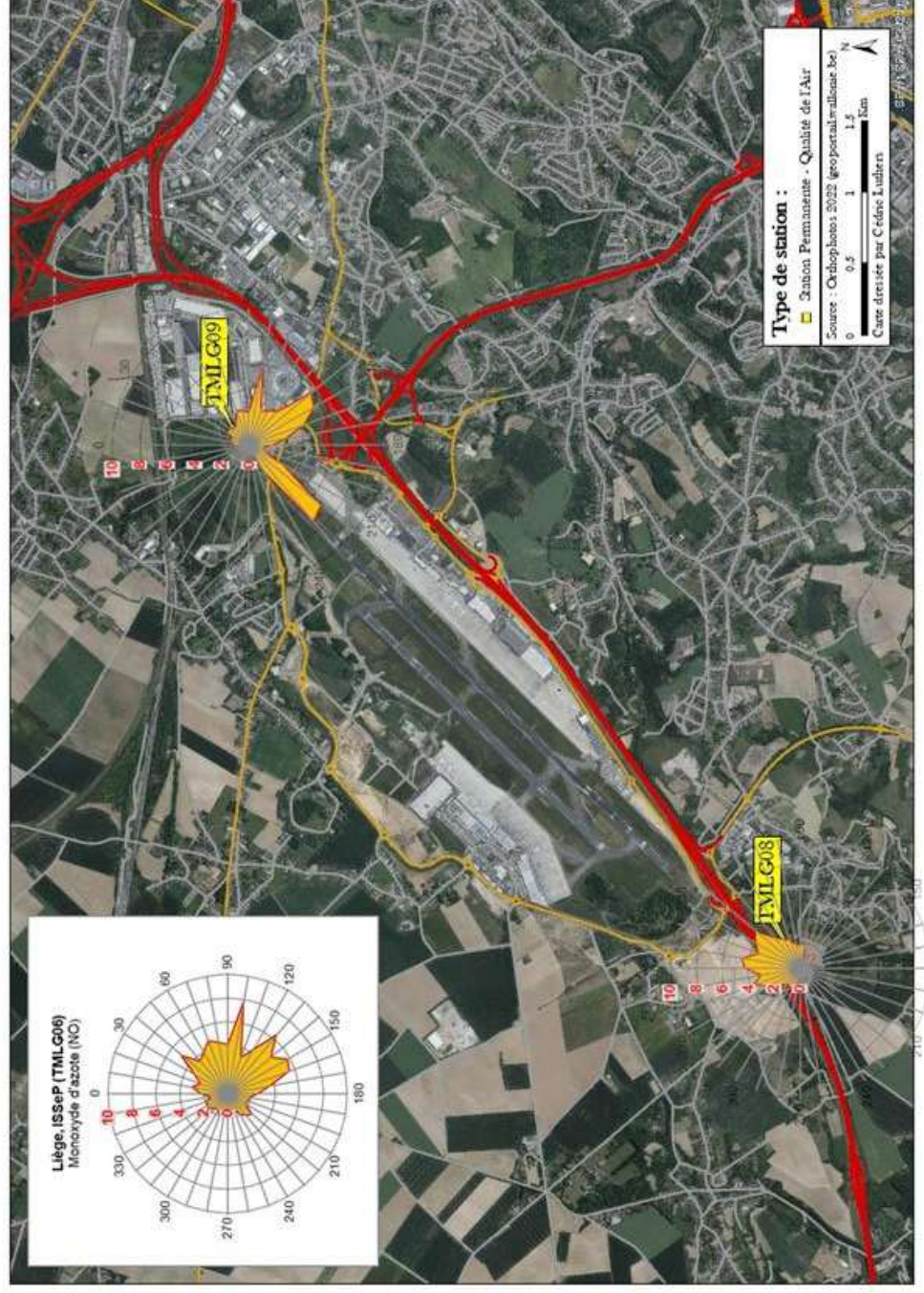
Site de mesure	CO (mg/m ³)
TMCH06 (Charleroi Parc)	0,26
TMLG01 (Liège Vertbois)	0,26
TMCH03 (Charleroi-Bd P. Mayence)	0,25
TMSG01 (Jemeppe-sur-Meuse)	0,23
TMNT02 (Rixensart)	0,22
TMLG06 (Liège, ISSeP)	0,22
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	0,22
TMCH01 (Marchienne-au-Pont)	0,21
TMCH08 (Middle Marker)	0,21
TMMO01 (Mons)	0,21
TMLG09 (Liège-Airport D-VOR)	0,20
TMT001 (Havannes)	0,19
TMLG08 (Les Cahottes)	0,18
TMNT07 (Habay-la-Vieille)	0,17
TMNT09 (Vielsalm)	0,15

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

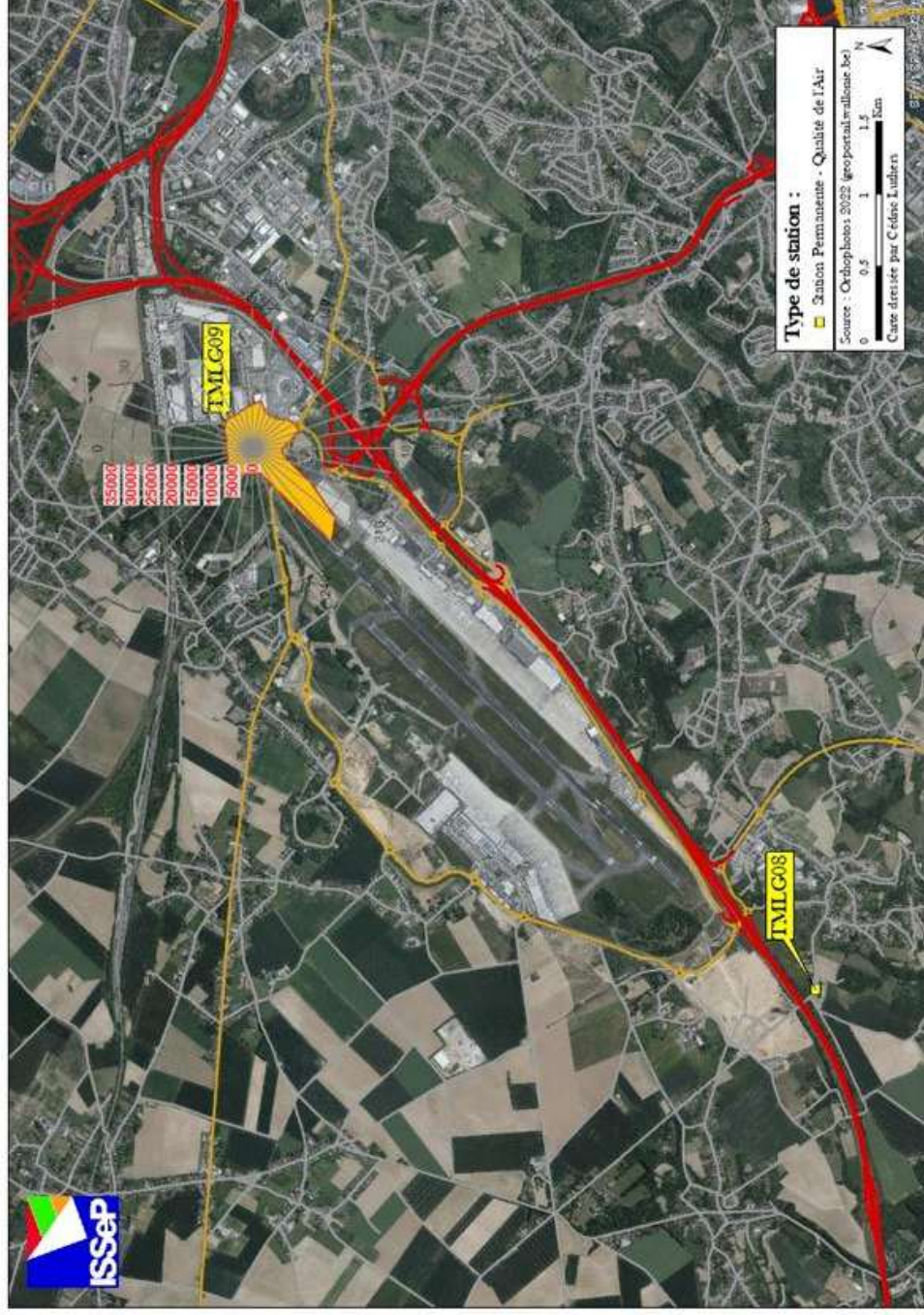
Site de mesure	NO ₂ (µg/m ³)
TMLG01 (Liège Vertbois)	22
TMCH06 (Charleroi Parc)	19
TMCH03 (Charleroi-Bd P. Mayence)	18
TMLG05 (Herstal)	17
TMSG01 (Jemeppe-sur-Meuse)	17
TMCH04 (Lodelinsart)	16
TMMO01 (Mons)	15
TMCH01 (Marchienne-au-Pont)	15
TMLG06 (Liège, ISSeP)	14
TMNA01 (Namur)	14
TMCH08 (Middle Marker)	14
TMLG09 (Liège-Aéroport D-VOR)	14
TMCH07 (Site SOWAER, Jumet)	13
TMEG01 (Engis)	13
TMOU01 (Hermalle)	13
TMLG08 (Les Cahottes)	12
TMNT02 (Rixensart)	9
TMT001 (Havannes)	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

Aéroport de Liège

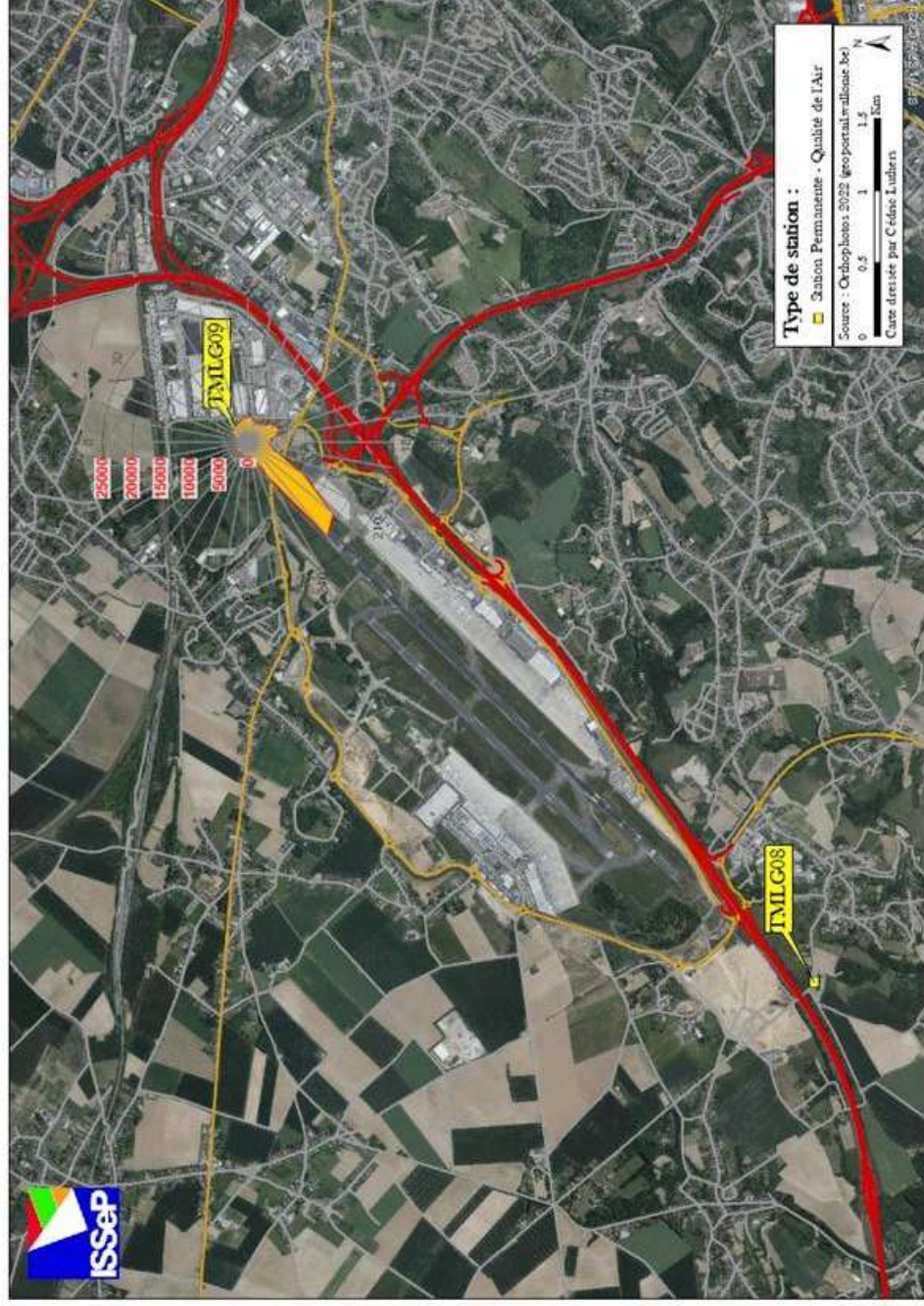
Résultats 2025 – Roses de pollution du monoxyde d'azote (NO)



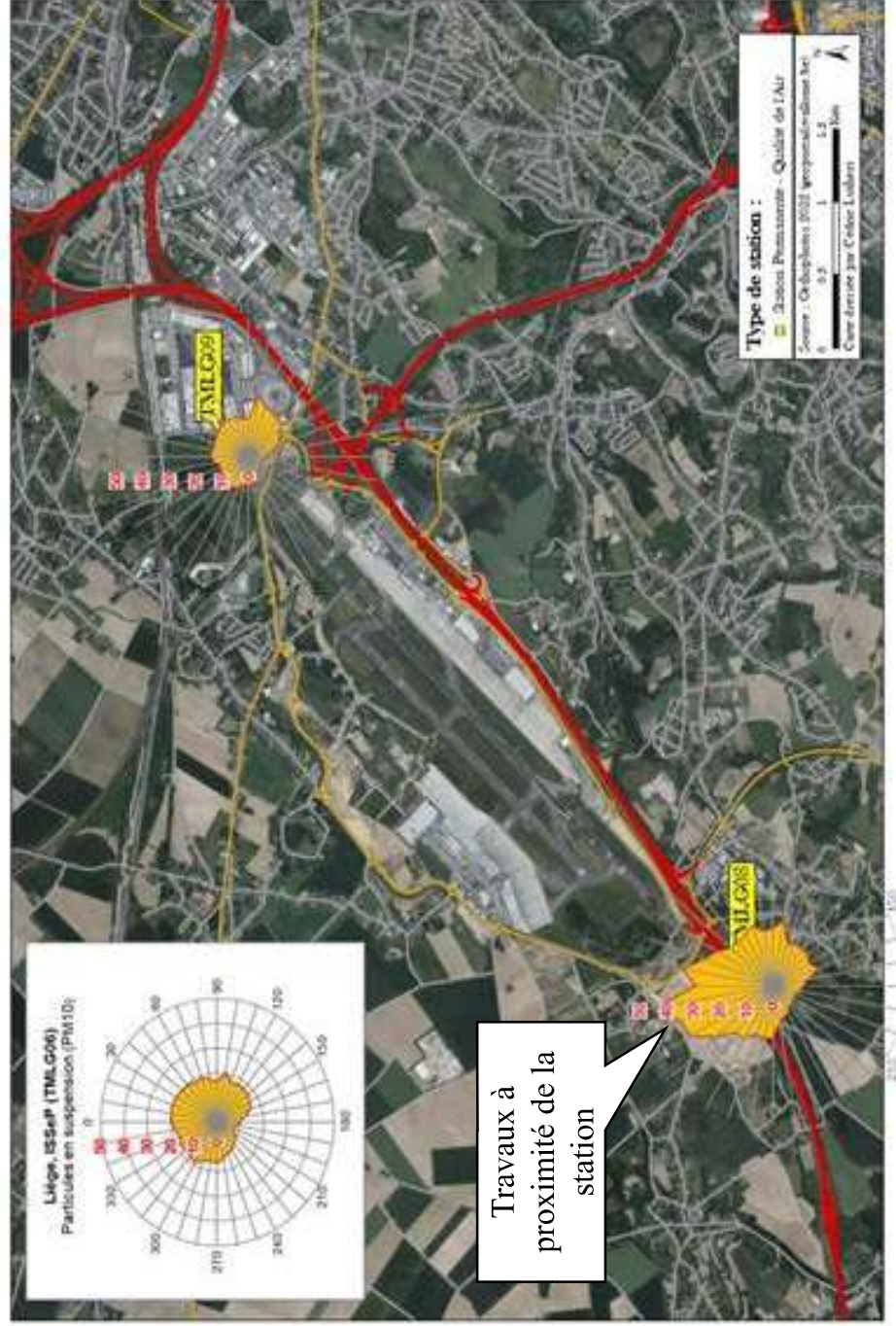
Aéroport de Liège : Résultats 2025 – Roses de pollution pour les particules ultrafines (PUF, fraction 10-850 nm)



Aéroport de Liège : Résultats 2025 – Roses de pollution pour les particules ultrafines (PUF, fraction 10-20 nm)



Aéroport de Liège : Résultats 2025 – Roses de pollution pour les particules fines (PM10)





Institut scientifique
de service public

Aéroport de Liège

Résultats 2025 – Rapports semestriel et annuel



Siège social et site de Liège :
Zoning A. Schwenzel
Rue de la Péronne
B-4000 Liège 200
Tél : +32(0)4 255 46 11
Fax : +32(0)4 255 46 05
Site web : <http://www.alap.be>

Site de Colfontaine :
Zoning A. Schwenzel
Rue de la Péronne
B-4000 Liège 200
Tél : +32(0)4 255 46 11
Fax : +32(0)4 255 46 05
Site web : <http://www.alap.be>

Liège, le 23 mars 2026

**MESURE DE LA QUALITE DE L'AIR AMBIANT
AUTOUR DE L'AEROPORT DE LIEGE**

Rapport annuel 2025

Rapport n°00627/2026

Guy GERARD
Responsable Cellule Immissions

Sébastien FAYS
Responsable UTI Campagnes Mobiles
Cellule Immissions



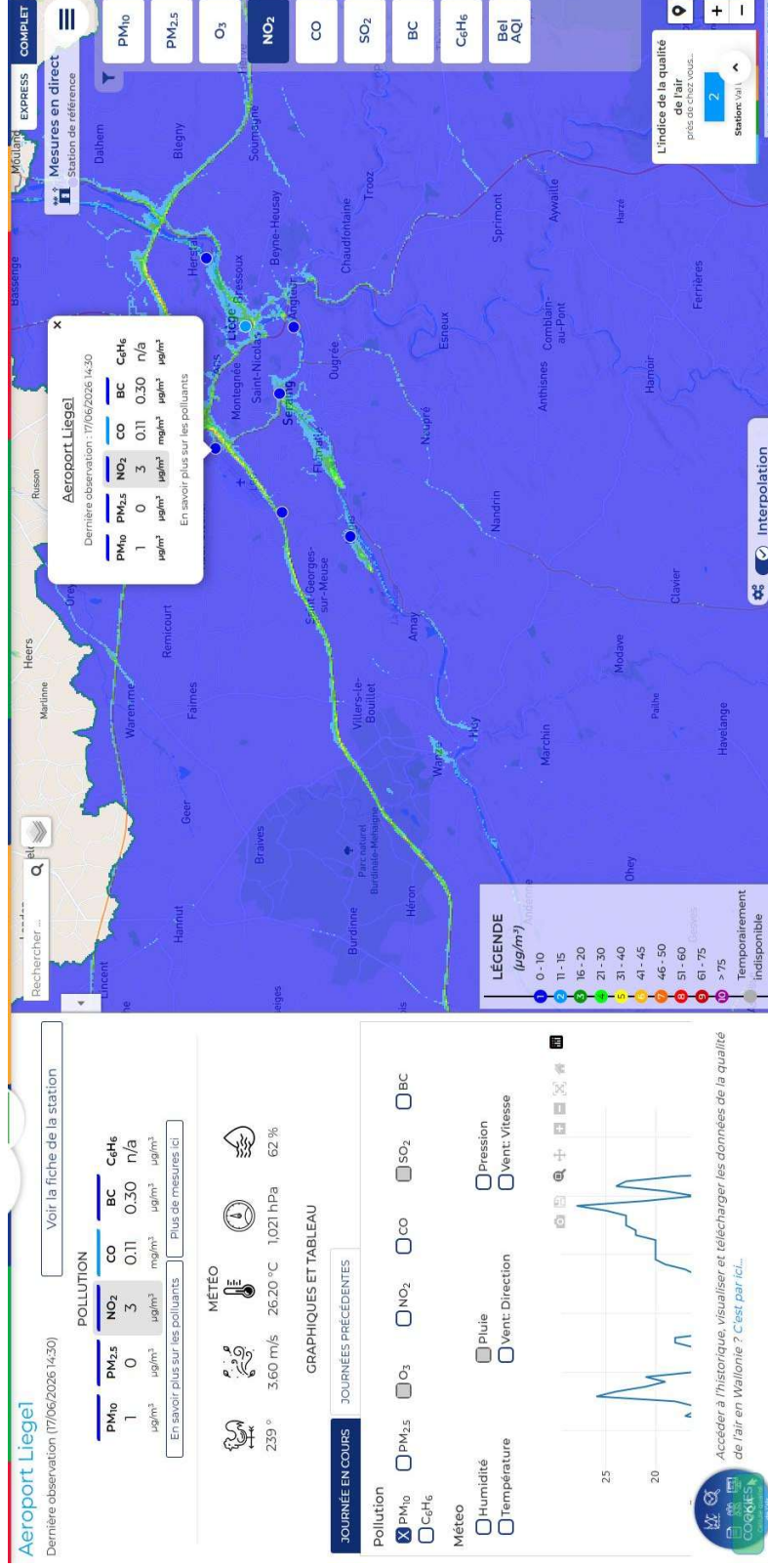
Wallonie

Ce rapport ne peut être reproduit, diffusé en entier, sans accord de l'auteur



Informations sur la qualité de l'air

■ www.wallonair.be et data.wallonair.be



Merci de votre attention

Des questions ?

2. Désignation d'un représentant du comité au comité technique AIR (impositions permis unique)



Mesures des campagnes mobiles – Impositions permis unique Liege Airport

Comité d'accompagnement du 19 juin 2026

AGENDA

01

Permis Unique - Surveillance
de la qualité de l'air ambiant:
Campagnes mobiles de
mesures de la qualité de l'air

02

Rapports des campagnes
mobiles

Campagnes mobiles de mesure de la qualité de l'air

- Réalisation de campagnes mobiles sur 4 localisations
 - (Rue des Cahottes à Flémalle, rue de Warfusée à Flémalle, rue de la Vallée à Alleur et ex DVOR à Grâce-Hollogne)
- Présence des appareils de mesures 6 semaines en été et 6 semaines en hiver pour les 4 localisations
- Durée des mesures: 2 années consécutives
- Objectif final : 12 semaines de mesures en hiver et 12 en été pour les trois points de mesures sur les deux ans

Paramètres à mesurer

Polluant	Unité	Type de mesure
PM10	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	continu
PM2.5	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	
UFP (PM1)	particules/ cm^3	
BC	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	
NOx	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	
CO	mg/m^3	
COVT	$\mu\text{g C}/\text{m}^3$	
BETX (dont benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes)	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Système passif sur 2 semaines
Formaldéhyde	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	
Benzo(a)pyrène	ng/m^3	prélèvement en continu – analyse tous les 7 jours
Naphtalène	ng/m^3	
16 HAPs USEPA	ng/m^3	

La mesure des UFP concerne les particules de diamètres compris entre 0 et 800 nm. Le résultat reprend la répartition granulométrique des différentes gammes de diamètres " .

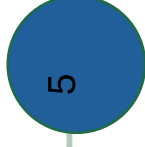
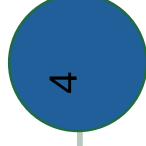
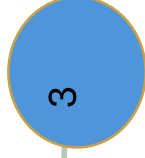
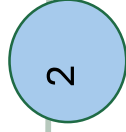
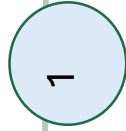
Planning

Q3/Q4 2026

Fin 2024

Réunion du comité technique air

Envoi du rapport intermédiaire aux
DPC/DPA/AWAC



Fin 2023/Début
2024

Lancement des campagnes de
mesures mobiles avec le laboratoire
agréé de la Région Wallonne : ISSeP

Mars 2026

Rapport final des deux années de
campagnes mobiles et envoi aux
autorités

2030

Renouvellement obligatoire des
campagnes mobiles après 5 ans

Fréquence de mesures

Les campagnes de mesures sont renouvelées à la fréquence suivante

- Une fois tous les 5 ans
- En cas d'augmentation de plus de 20% du nombre de mouvements d'avions par rapport aux campagnes des mesures précédentes
- À la demande du fonctionnaire chargée de la surveillance

Modalité de présentation des résultats

- **Constitution d'un comité technique air**

Membres de ce comité

- Un représentant de l'Exploitant : Liege Airport
- Un représentant du laboratoire agréé : ISSeP
- Un représentant de l'AWAC
- Un représentant de la DPA
- Un représentant du DPC
- Un représentant du comité de riverains (Comité d'accompagnement)

Rôle du comité: Le laboratoire agréé et l'exploitant présentent les résultats de la campagne de mesure qui vient de se conclure et discussions avec les membres du comité sur l'emplacement des points de mesure et les types de polluants à mesurer lors de la prochaine campagne été/hiver

3. Résultats de l'étude de l'impact sur l'emploi régional et national des activités économiques gravitant au départ et autour de Liège Airport





**RETOMBÉES ÉCONOMIQUES
DE LIEGE AIRPORT**

BILAN 2024 - CONFÉRENCE DE PRESSE

Liege Airport – 10 juin 2026
SEGEFA-ULiège

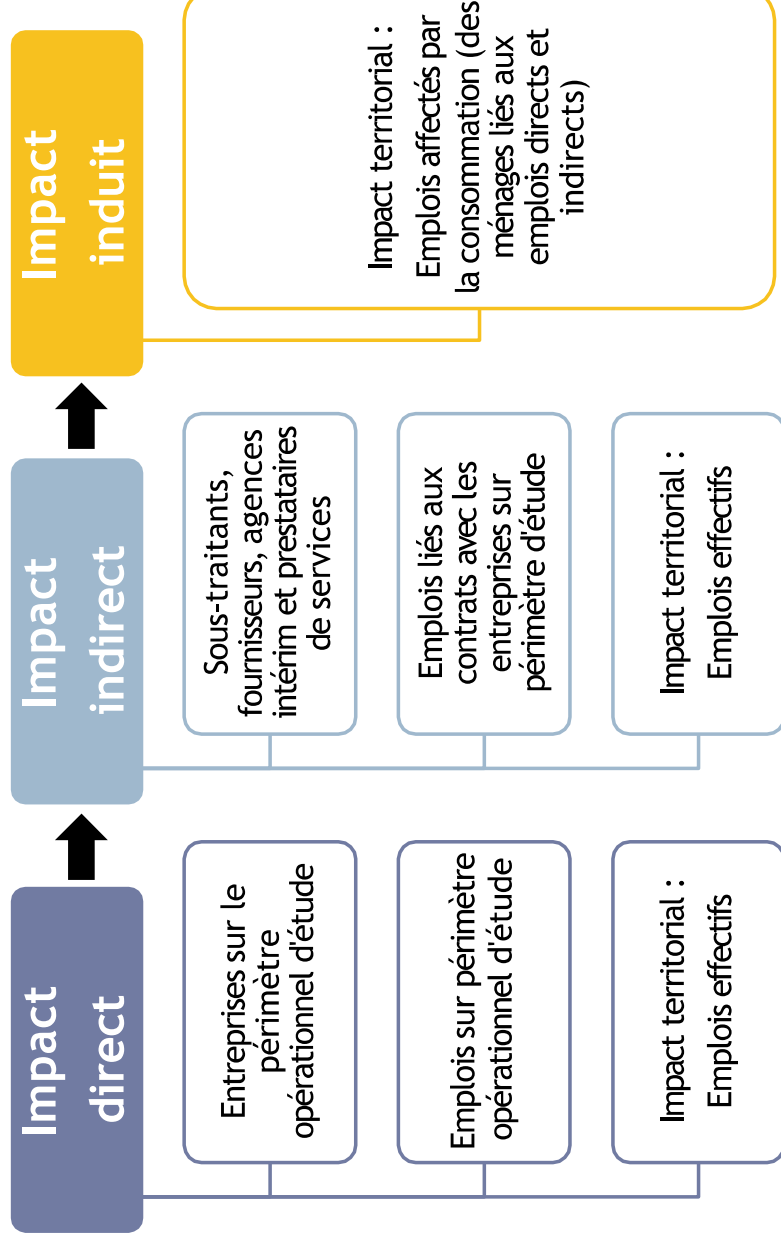


Contexte de l'étude

- **Objectif analyser l'impact sur l'emploi des activités économiques gravitant au départ et autour de Liège airport**
 - Dresser un bilan chiffré de la situation actuelle
 - Identifier les emplois directs, indirects, induits et catalytiques
 - Évaluer la qualification et le type d'emplois constatés
- **L'étude éclaire le développement des « écosystèmes aéroportuaires » wallons pour l'AWEX, et mettre en lumière l'allongement/enrichissement des « chaînes de valeur » portées par les entreprises concernées**
- **L'étude permet un monitoring des activités aéroportuaires, qui permet de suivre l'évolution de l'emploi depuis 2016**
- **L'étude éclaire le rôle de « catalyseur » économique de l'aéroport, dynamisant les échanges commerciaux**

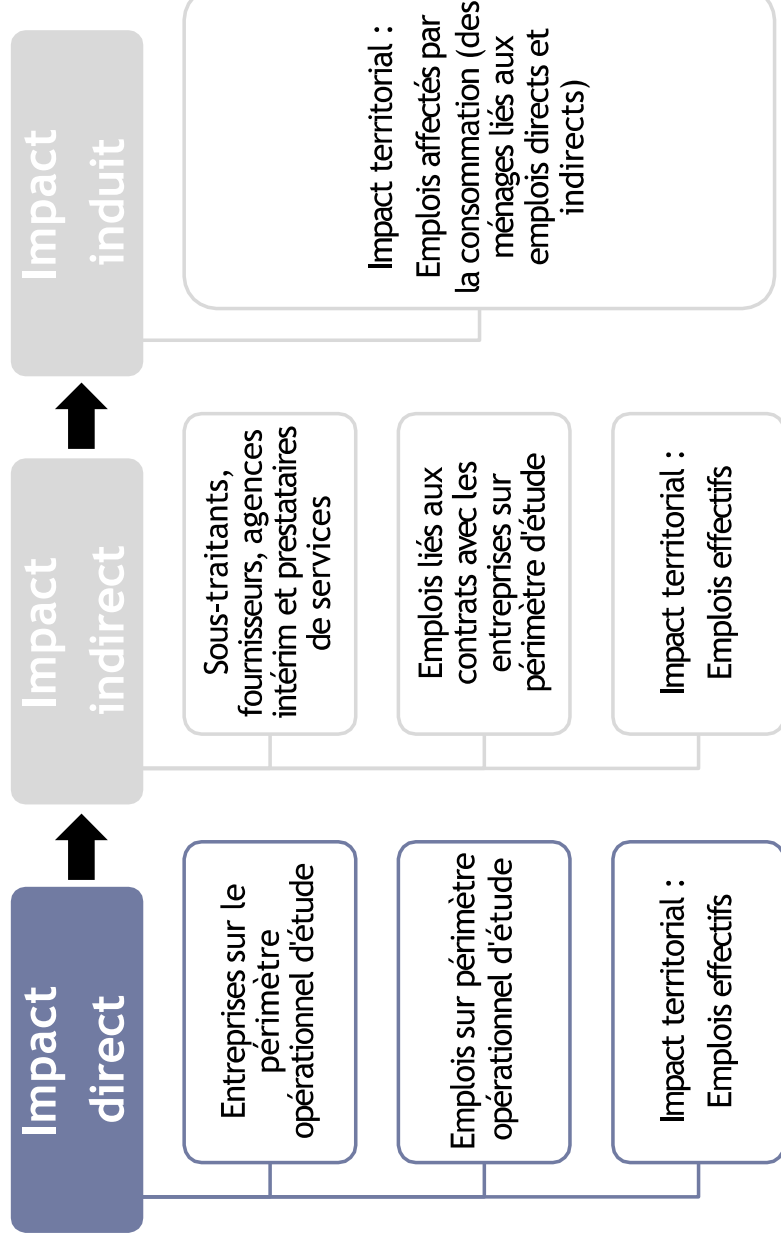
Types d'impact

Trois types d'impacts économiques successifs



Types d'impact

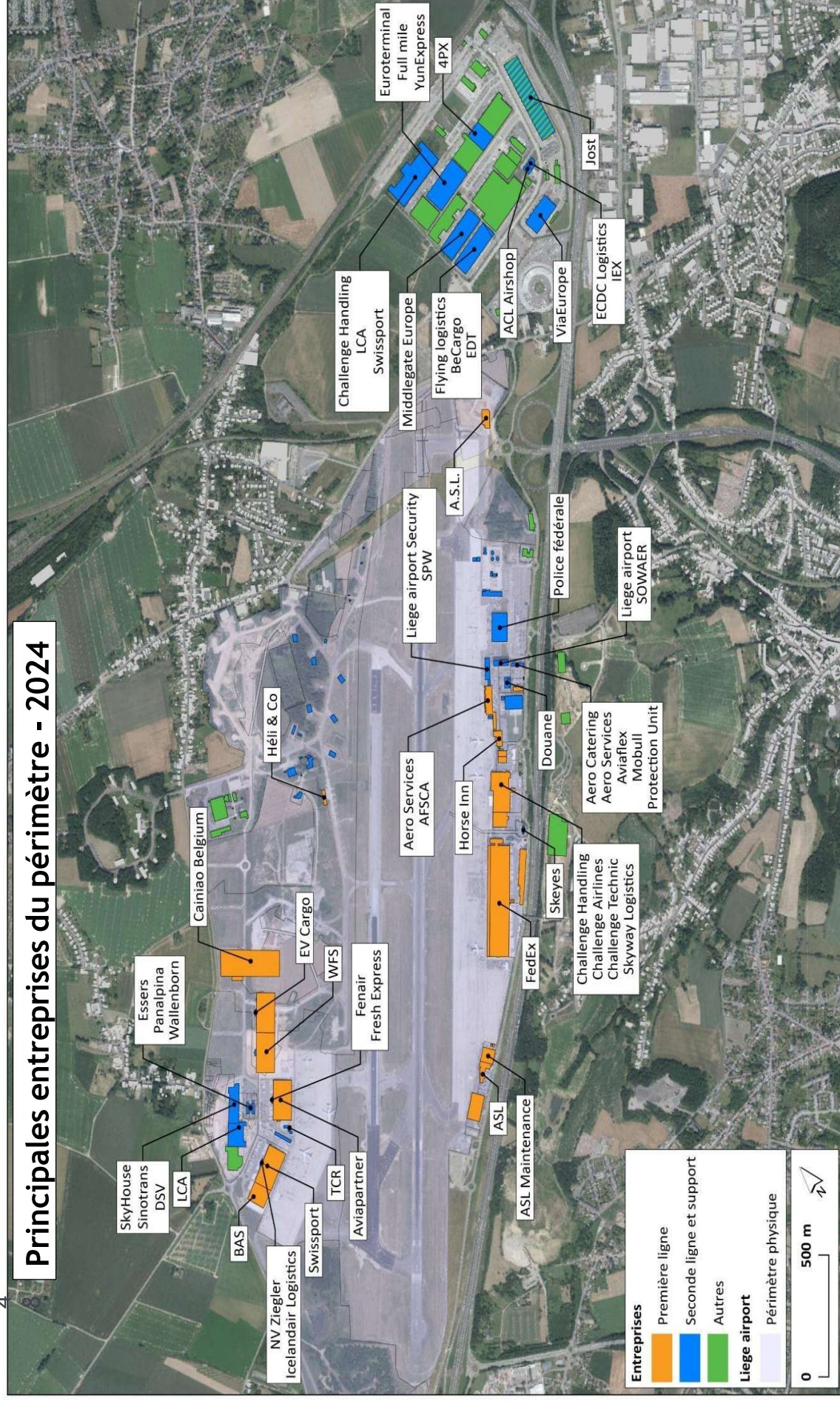
Trois types d'impacts économiques successifs



Définition du périmètre

- **Utilisation d'un périmètre opérationnel respectant la logique de la chaîne logistique d'un aéroport spécialisé dans le fret**
- **Sélection des emplois directement liés à l'infrastructure aéroportuaire et qui permettent son fonctionnement**
- **Identification des sociétés**
 - Intervenant dans la chaîne logistique, depuis la compagnie aérienne jusqu'au transporteur
 - Dont l'activité est intrinsèquement liée à l'infrastructure aéroportuaire
- **L'utilisation de ce périmètre permet de dépasser le site physique de l'aéroport**
 - Sélection de sociétés opérant en seconde ligne (depuis Liege Logistics par exemple)
 - Transfert de certaines sociétés du site physique vers le périmètre indirect (agences intérim par exemple)
 - Non prise en compte de quelques sociétés présentes à l'aéroport pour l'image et la renommée conférée par l'aéroport, ou simplement pour des bureaux disponibles en région liégeoise

Principales entreprises du périmètre - 2024



Emplois directs – Sources

- **Les critères de sélection du périmètre permettent d'identifier 143 entreprises opérant à Liege Airport**
- **Le calcul de l'emploi direct a été effectué à partir du croisement de 3 sources de données pour l'année 2024**
 - Chacune des sources présente des limites, notamment au niveau d'agrégation de l'information (siège social vs. établissement, limitations liées au RGPD, etc.)

Source	Cible
1. BNB Comptes annuels	Entreprises avec un seul établissement enregistré à Liege Airport
2. ONSS Statistiques décentralisées par lieu de travail	Entreprises avec plusieurs établissements en Belgique dont au moins un enregistré à Liege Airport
3. SEGEFA Enquête auprès des entreprises	Reste des entreprises du périmètre

Emplois directs – Bilan 2024

Entreprises enregistrées à Liege Airport	Établissements enregistrés à Liege Airport	Entreprise actives à Liege Airport
Source de données Comptes annuels - BNB	Source de données ONSS	Source de données Enquête
Liste Principaux exemples : • FedEx • Challenge Handling • Challenge Airlines • ASL Airlines • Liege Airport • Aviapartner • LCA • BAS • EDT • Multi Air Services • Cainiao • Alibaba Smart Hub • C.Y. Logistics • CVR Group • Full Mile Cargo Service • Sinotrans • YunExpress • Flying Logistics • SMDG Logistics ...	Liste Principaux exemples : • Swissport • WFS • ASL Maintenance • Challenge Technics • Ethiopian Airlines • AFSCA • Douanes • Skeyes • Aero Services • Cacesa Belgium • Fresh Express • Alando Global • EV Cargo • Network airline service • DSV ...	Liste Principaux exemples : • Protection Unit • K9 Agents • San Marino • Magemar • Essers • Wallenborn • Jost • Fenair • Moyson • EKD Logistics ...
Nombre 60	Nombre 45	Nombre 30
Actualisable Oui	Actualisable Oui	Actualisable Non
Total emploi 3 500	Total emploi 1 171	Total emploi 373

Emplois directs (1)

Bilan 2024

- 5 044 postes de travail (5 100 en 2021)
- 4 734 équivalents temps-plein (4 323 en 2021)
- 135 entreprises identifiées comme opérant à Liege Airport, dont 105 avec une unité d'établissement enregistrée à l'aéroport
- Emplois intérimaires : 377 ETP en moyenne sur l'année (733 000 heures de travail en 2024) selon les bilans des entreprises et les enquêtes réalisées (195 en 2021)
 - Les principaux secteurs ayant recours à l'intérim sont la manutention et les intégrateurs de première ligne
 - Les emplois intérimaires peuvent s'apparenter à de l'emploi direct, les entreprises y ayant recours de manière systématique pour gérer les variations du flux de marchandise au cours de l'année
 - Équivaut à 401 postes de travail selon le même ratio d'ETP par poste que les emplois permanents (valeur indicative)

➤ Répartition des postes de travail selon la taille de l'entreprise

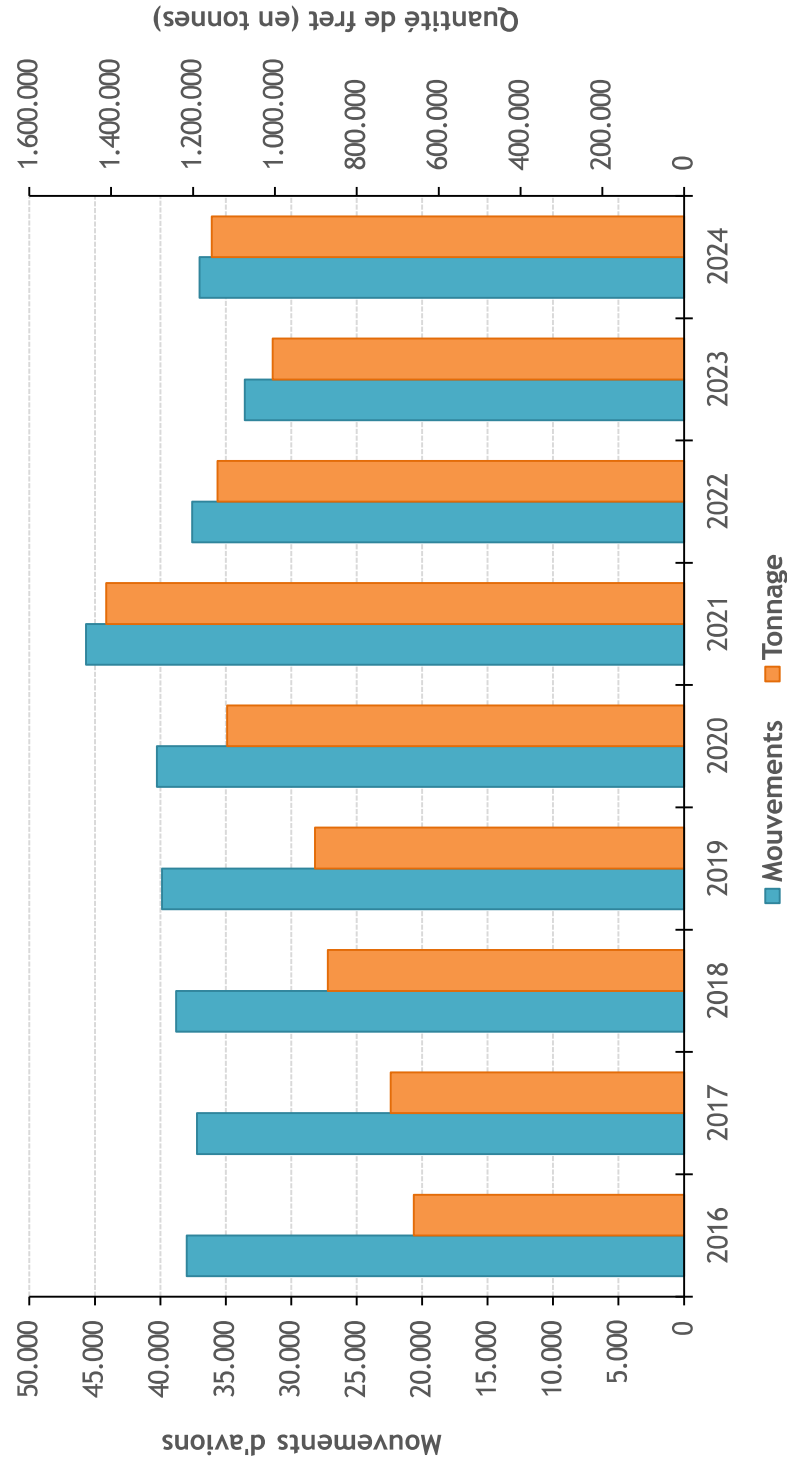
Taille des entreprises	Postes de travail	Entreprises
Moins de 10 salariés	5%	62%
10 à 49 salariés	14%	26%
50 à 250 salariés	29%	9%
Plus de 250 salariés	51%	3%

➔ « Big three »

Retombées économiques de Liege Airport - SEGEFA-ULiège - Bilan 2024

Emplois directs (1)

➤ Évolution des mouvements et de la quantité de fret à l'aéroport

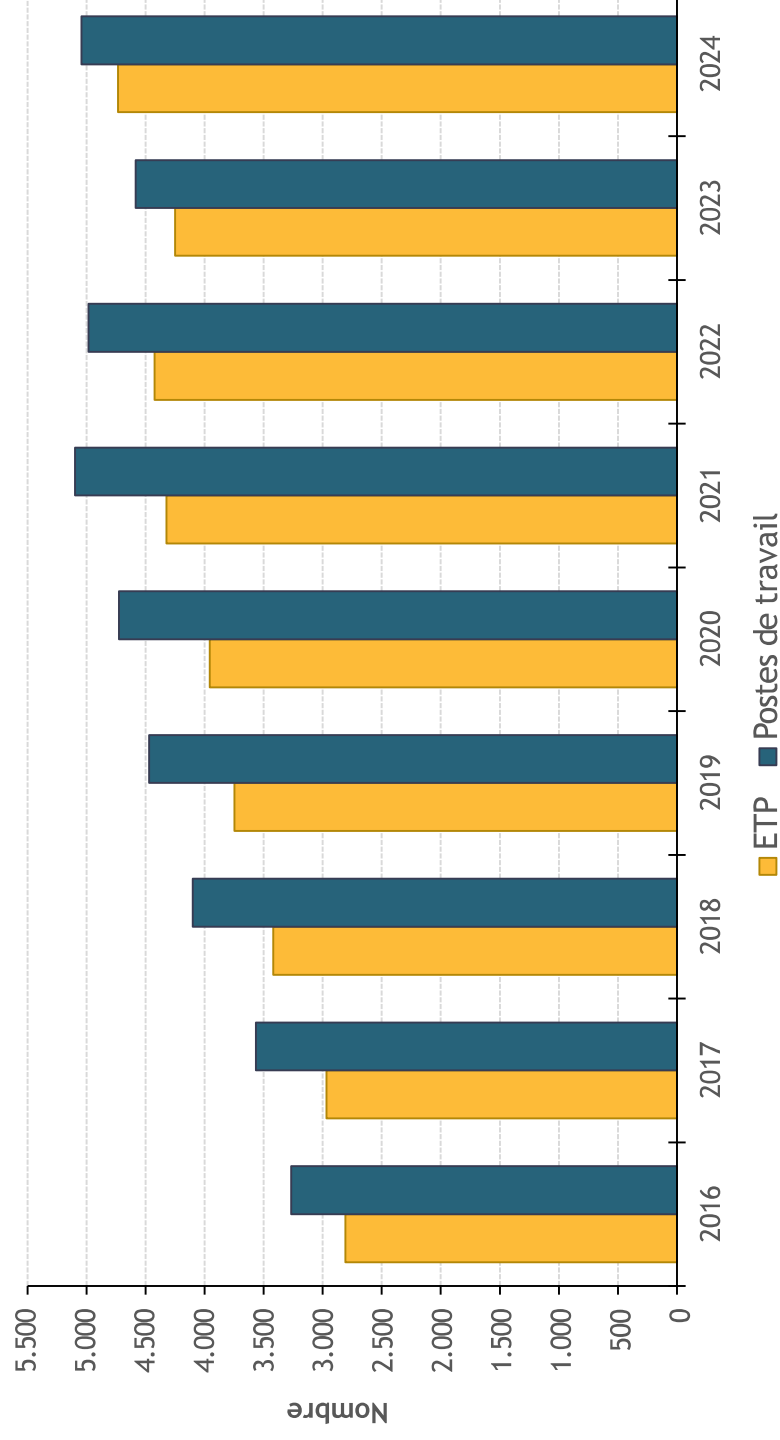


Source : SPF Mobilité et Transports, 2026

Retombées économiques de Liege Airport – SEGEFA-ULiège – Bilan 2024

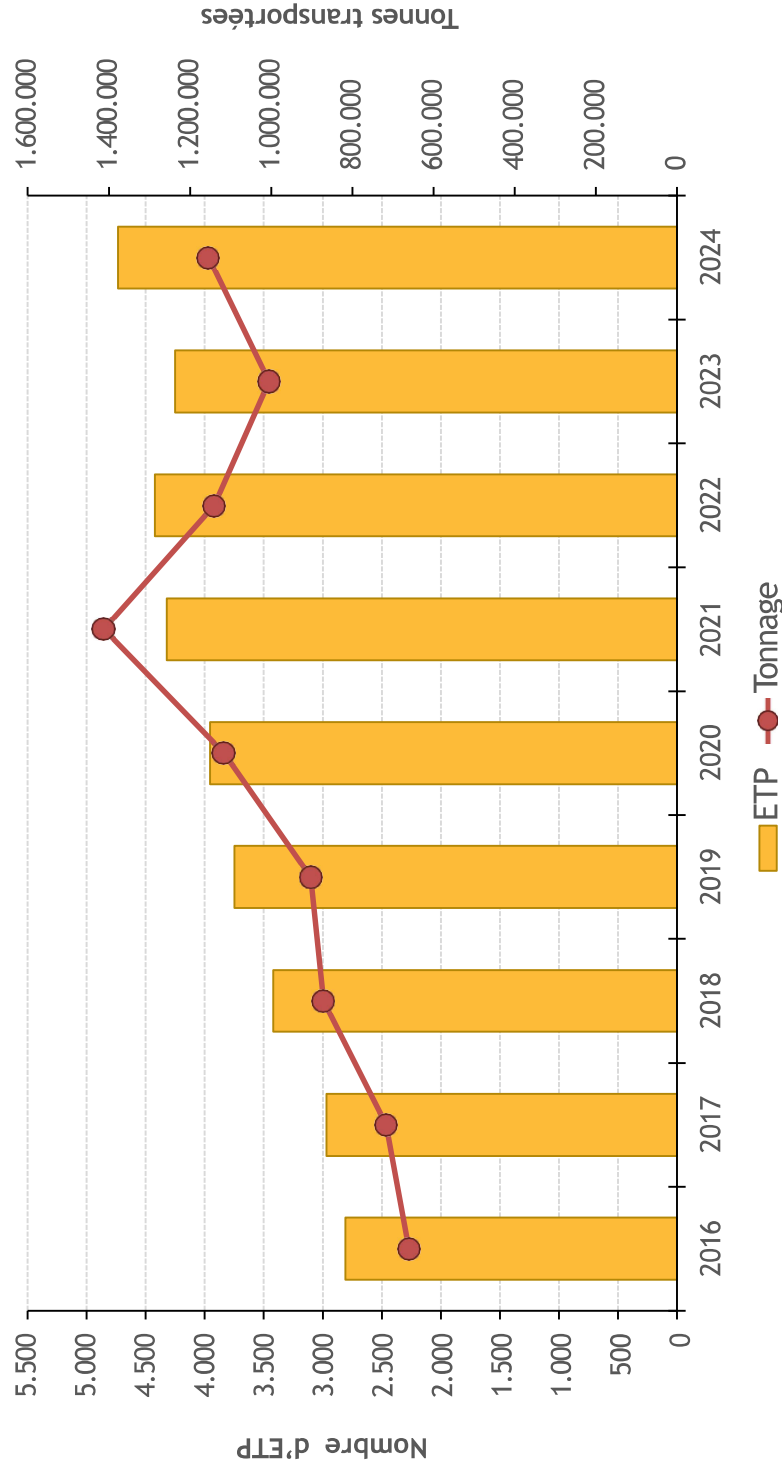
Emplois directs (2)

- Évolution de l'emploi direct au cours des 8 dernières années



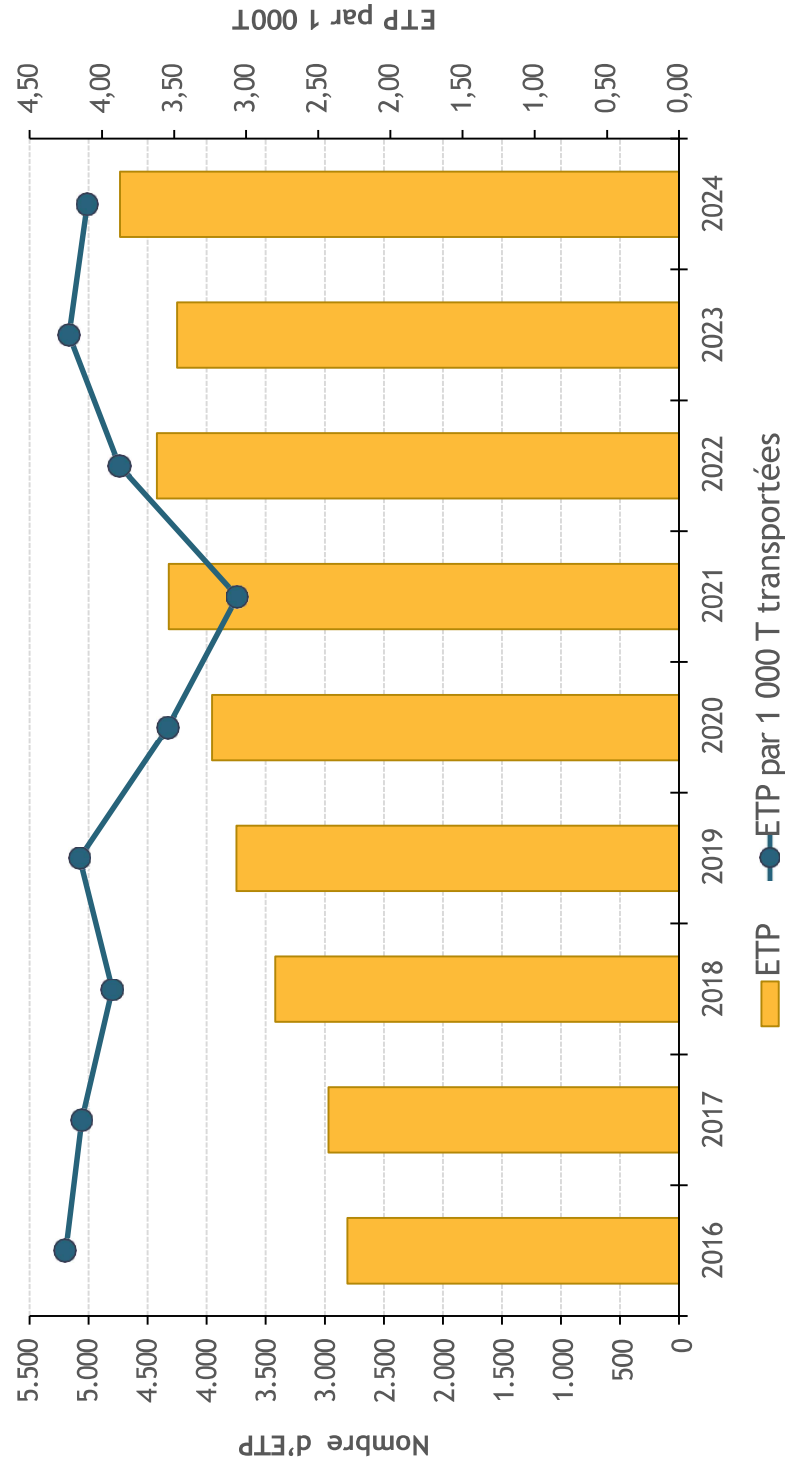
Emplois directs (3)

➤ Évolution de l'emploi direct et du tonnage transporté



Emplois directs (4)

➤ Évolution de l'emploi direct et du tonnage transporté



Emplois directs (5)

- **L'évolution de l'emploi est plus contrastée pour la période 2021-2024 que lors des actualisations précédentes**
 - Perte de 56 postes de travail, mais gain de 411 ETP entre 2021 et 2024 au sein du périmètre direct
 - La restructuration chez Fedex explique en partie ce résultat, ainsi que les faillites de Coastair et EasyLog
- **Des évolutions ont permis de contrebalancer ces pertes :**
 - Les croissances des entreprises structurantes du périmètre : Challenge Handling et Airlines, Swissport, ASL Airlines, Cainiao et Aviapartner
 - Les implantations de nouvelles petites entreprises (R-Boss, Cacesa, EDT, etc.)
- **Les ETP ont augmenté de manière soutenue par rapport aux postes de travail**
 - Augmentation généralisée de la part des postes à temps pleins dans le bilan (cf. plus bas)
 - FedEx augmente le temps de travail de ses salariés : augmentation de 0,83 ETP par poste de travail en 2021 à 0,90 ETP par poste de travail en 2024 (+50 ETP dans leur dernier bilan)

Emplois directs (9)

- **Emplois – Contrats**
 - 96% des travailleurs en contrat à durée indéterminée (↗)
 - 4% en contrat à durée déterminée (↘)
- **Nombre moyen de travailleurs (y compris FedEx) :**
 - Temps pleins : 83% (↗ 67% en 2021)
 - Temps partiels : 17% (↘ 33% en 2021)
- **Nombre moyen de travailleurs (FedEx non compris) :**
 - Temps pleins : 91% (↗)
 - Temps partiels : 9% (↘)
- **Entreprises publiques et privées**
 - 6 % emplois dans le secteur public
 - 6 % emplois chez le gestionnaire (Liege Airport)
 - 88 % emplois dans le secteur privé

Emplois directs (11)

➤ **Origine des travailleurs**

- Clusters BNB et ONSS : 4 651 postes de travail

Province (ou région) de résidence	Part
Liège	83,7%
Namur	2,5%
Brabant wallon	1,9%
Hainaut	1,2%
Luxembourg	1,2%
Bruxelles	1,0%
Flandre	5,6%
Étranger	2,6%
Pas de données	0,3%

Source : ONSS, 2024

Emplois directs (12)

➤ Communes du comité

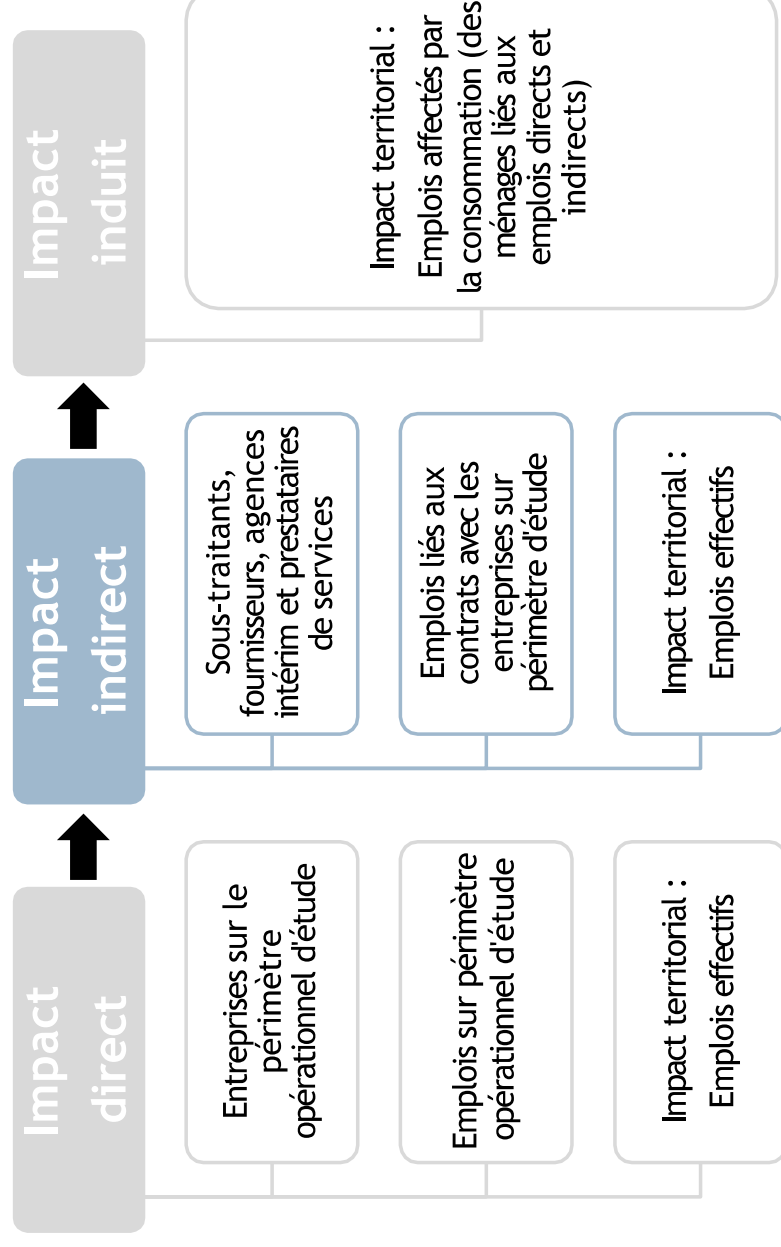
Source : ONSS, 2020-2024

Communes	2020			2024			Évolution	
	Population	Postes de travail	Postes / 1000 hab.	Population	Postes de travail	Postes / 1000 hab.	Postes de travail	Postes de travail
Amay	14 368	26	1,81	14 531	37	2,56		+42%
Ans	28 503	179	6,29	28 989	235	8,12		+31%
Awans	9 207	38	4,07	9 344	55	5,83		+45%
Bassenge	8 942	27	3,02	9 028	35	3,82		+30%
Braives	6 384	16	2,43	6 554	21	3,20		+31%
Crisnée	3 496	15	4,15	3 539	21	6,01		+40%
Donceel	3 108	12	3,70	3 119	13	4,01		+8%
Engis	6 207	16	2,54	6 296	34	5,44		+113%
Esneux	13 018	35	2,65	12 827	34	2,67		-3%
Faimes	3 945	17	4,37	4 128	24	5,69		+41%
Fexhe-le-Haut-Clocher	3 269	15	4,44	3 426	21	6,20		+40%
Flémalle	26 402	174	6,59	27 002	198	7,33		+14%
Geer	3 487	14	3,94	3 558	14	4,01		0%
Grâce-Hollogne	22 860	250	10,93	23 261	284	12,22		+14%
Herstal	40 157	206	5,12	40 814	220	5,38		+7%
Herve	17 473	24	1,36	17 850	24	1,33		0%
Juprelle	9 463	42	4,41	9 733	57	5,88		+36%
Liège	196 296	848	4,32	195 778	1 001	5,11		+18%
Nandrin	5 774	16	2,68	5 745	13	2,22		-19%
Neupré	9 938	29	2,89	10 010	31	3,05		+7%
Oupeye	25 376	86	3,38	25 743	98	3,82		+14%
Saint-Georges-sur-Meuse	7 057	37	5,24	7 230	46	6,36		+24%
Verlaine	4 246	19	4,36	4 361	19	4,30		0%
Villers-Le-Bouillet	6 592	21	3,15	6 836	31	4,57		+48%
Visé	17 865	72	4,03	18 154	63	3,46		-13%
Total		2 234			2 629			+17,7%



Types d'impact

Trois types d'impacts économiques successifs



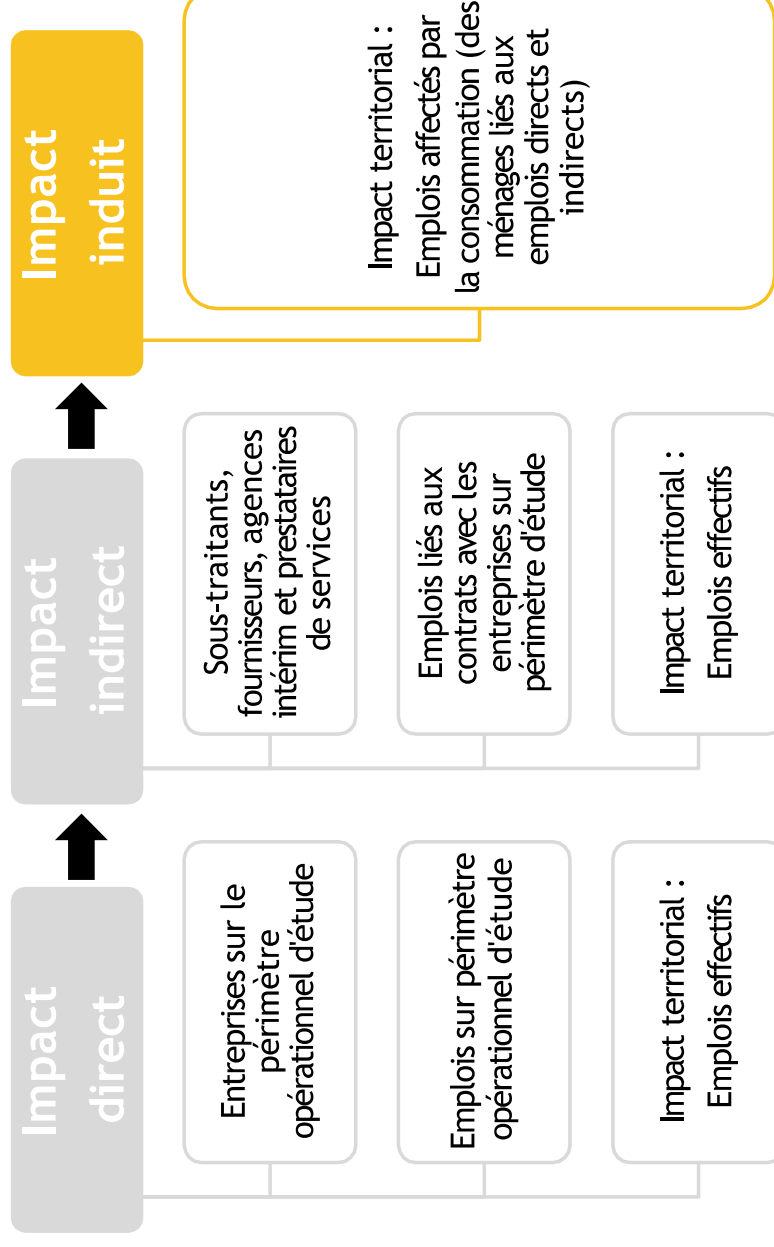
Emplois indirects (2)

Bilan 2024

- 3 400 postes de travail (marge d'erreur : ± 200)
- 3 025 équivalents temps-plein (marge d'erreur : ± 150)
- Les emplois indirects sont générés par la sous-traitance et les fournisseurs des entreprises du périmètre direct
- Ils correspondent à la redistribution, par tours successifs, de l'impact direct dans le tissu économique suite aux relations et échanges entre agents économiques provoquant un effet démultiplicateur
- Effet multiplicateur final moyen : 0,64 emploi indirect pour 1 emploi direct
- La méthodologie de référence employée pour estimer l'emploi indirect fait appel aux coefficients d'impact indirect et tables input-output du Bureau du Plan, et études précédentes de la BNB
- Les coefficients d'impact ont été recalculés pour tenir compte des spécificités de l'aéroport de Liège, du périmètre utilisé, et éviter au maximum les biais liés au double compte (certaines sous-traitances étant déjà intégrées dans la périmètre direct)
- L'activité aéroportuaire répond essentiellement du secteur tertiaire, où la masse salariale est souvent le premier coût opérationnel et les marges sont faibles, limitant l'impact indirect (effet multiplicateur final moyen inférieur à 1)
- Une partie de ces emplois indirects est effectivement présente à l'aéroport, de manière ponctuelle ou récurrente

Types d'impact

Trois types d'impacts économiques successifs



Emplois induits

Bilan 2024

➤ **2 800 postes de travail estimés (marge d'erreur : ± 300)**

➤ **2 200 ETP estimés (marge d'erreur : ± 250)**

➤ Conversion des ETP en postes de travail sur base du temps de travail moyen par salarié en Belgique selon l'ONSS pour l'année 2024

➤ **Pour rappel, les emplois induits sont les emplois générés par le flux circulaire des revenus et la consommation des travailleurs**

➤ **Leur estimation a été effectuée à l'aide des multiplicateurs d'emplois définis par le Bureau du Plan à partir des emplois directs et indirects**

➤ Application des multiplicateurs pour les secteurs NACE : transport aérien, manutention et services auxiliaires des transports, et services de poste et de courrier

➤ Méthodologie identique à celle utilisée par le GRIP pour l'industrie de l'armement en Belgique (2018)

Emplois catalytiques

Bilan 2024

- **93 postes de travail estimés**
- **72 ETP estimés**

-  Conversion sur base du temps de travail moyen par salarié en Belgique selon l'ONSS pour l'année 2024
- **48 liés à l'activité touristique engendrée par les vols passagers à l'aéroport**
 - Estimation à partir du nombre de passagers : 169 480 passagers (augmentation par rapport à 2020 et 2021 qui étaient biaisés en raison du covid)
 - Méthodologie identique à celle employée utilisée en 2018 (et développée pour BSCA)
 - Suppose une part de passagers non-résidents à destination de la Belgique (27%) et des dépenses moyennes similaires (66€/jour/personne) à BSCA
- **45 liés au transit du personnel de bord par l'aéroport**
 -  Logement, restauration et transport du personnel restant à Liège avant un autre vol
 - Estimation des nuitées basée sur le nombre de mouvements (hors compagnies aériennes basées à Liège), la taille moyenne de l'équipage de bord et la durée moyenne d'escale

Emploi – Bilan global

Emplois	Postes	ETP
Directs (+ intérim)	5 045 (+400)	4 735 (+375)
Indirects	3 400	3 025
Induits	2 800	2 200
Catalytiques	90	70
Total	11 735	10 405

➤ **Liege Airport soutient 11 735 emplois et 10 405 ETP en 2024 (10 960 postes de travail et 9 200 ETP en 2021)**

- Un changement est observable dans les variables à partir de 2021, aussi bien au niveau de l'emploi que dans les Statistiques de fret et de mouvements
- Stabilisation autour d'un ratio de 4 ETP par 1 000 T de fret transportées à l'aéroport
- L'emploi à temps plein s'est renforcé au sein du périmètre direct : paradoxalement, les postes de travail se sont légèrement réduits alors que les ETP ont augmenté de manière soutenue (+9,5%) entre 2021 et 2024
- La croissance générale des ETP, et la croissance de l'emploi dans les compagnies aériennes (cluster « à transport »), ont conduit à un renforcement de l'impact indirect selon la méthodologie employée
- Près de 50% de l'impact économique de l'aéroport correspond à des emplois directs



Emplois directs – Projections 2025

- **Les données BNB et ONSS ne sont pas encore disponibles pour l'année 2025, mais les statistiques de mouvements et de fret à l'aéroport ont été publiées par le SPF Mobilité et Transports**
 - En 2025, 1 324 468 T de fret (+15% par rapport à 2024) et 36 980 mouvements (identique à 2024) ont été enregistrés à Liege Airport
- **Une estimation de l'emploi direct peut être réalisée à partir des données des années précédentes et des données disponibles**
- **Trois méthodes d'estimations ont été considérées et sont présentées ci-dessous**
 1. Projection sur base d'une régression linéaire simple (minimum)
 2. Projection sur base du taux de croissance moyen de l'emploi (moyenne)
 3. Projection sur base du ratio de 4 ETP par 1 000 T de fret transportées (maximum)

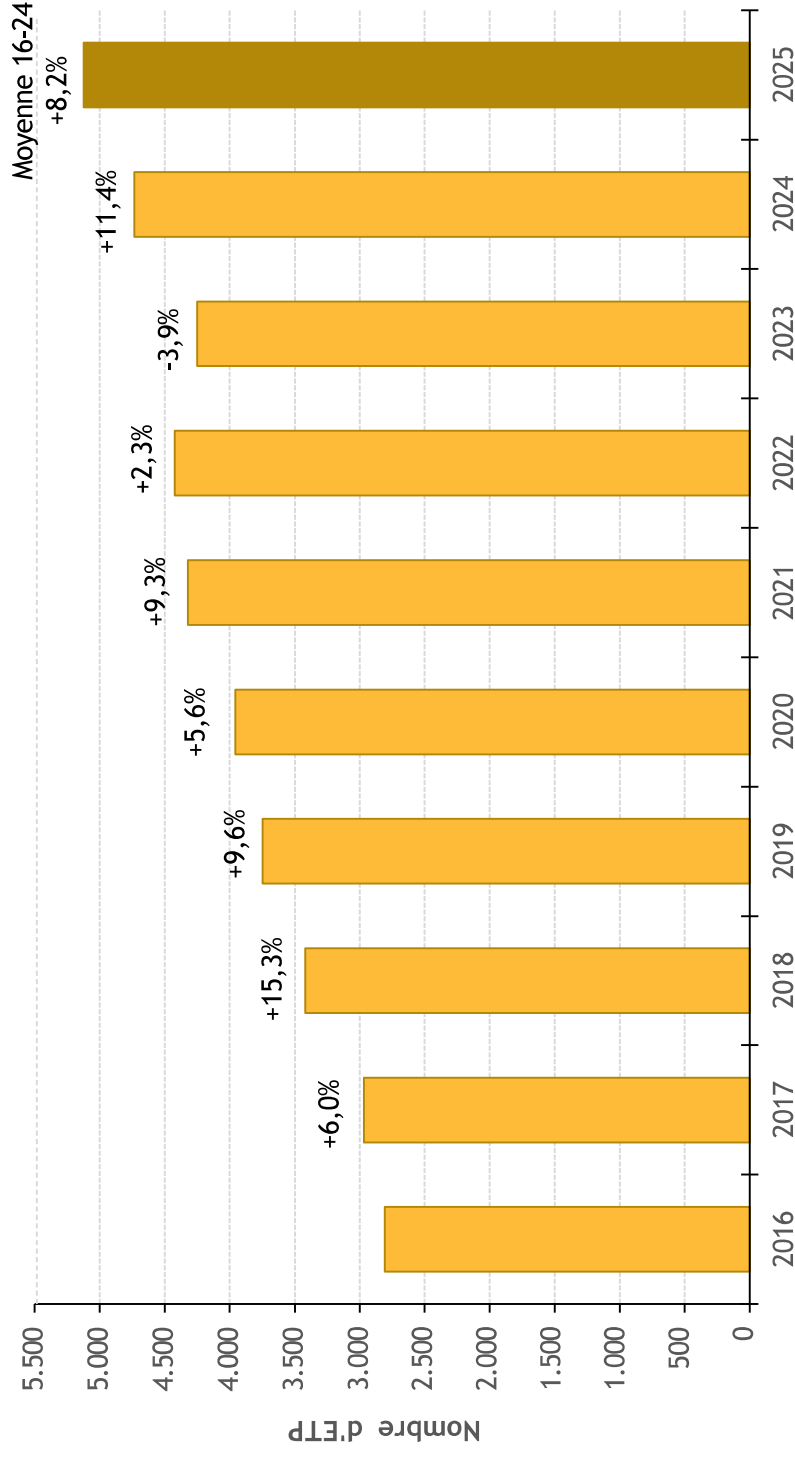
Emplois directs – Projections 2025

- Projection minimale: régression linéaire simple



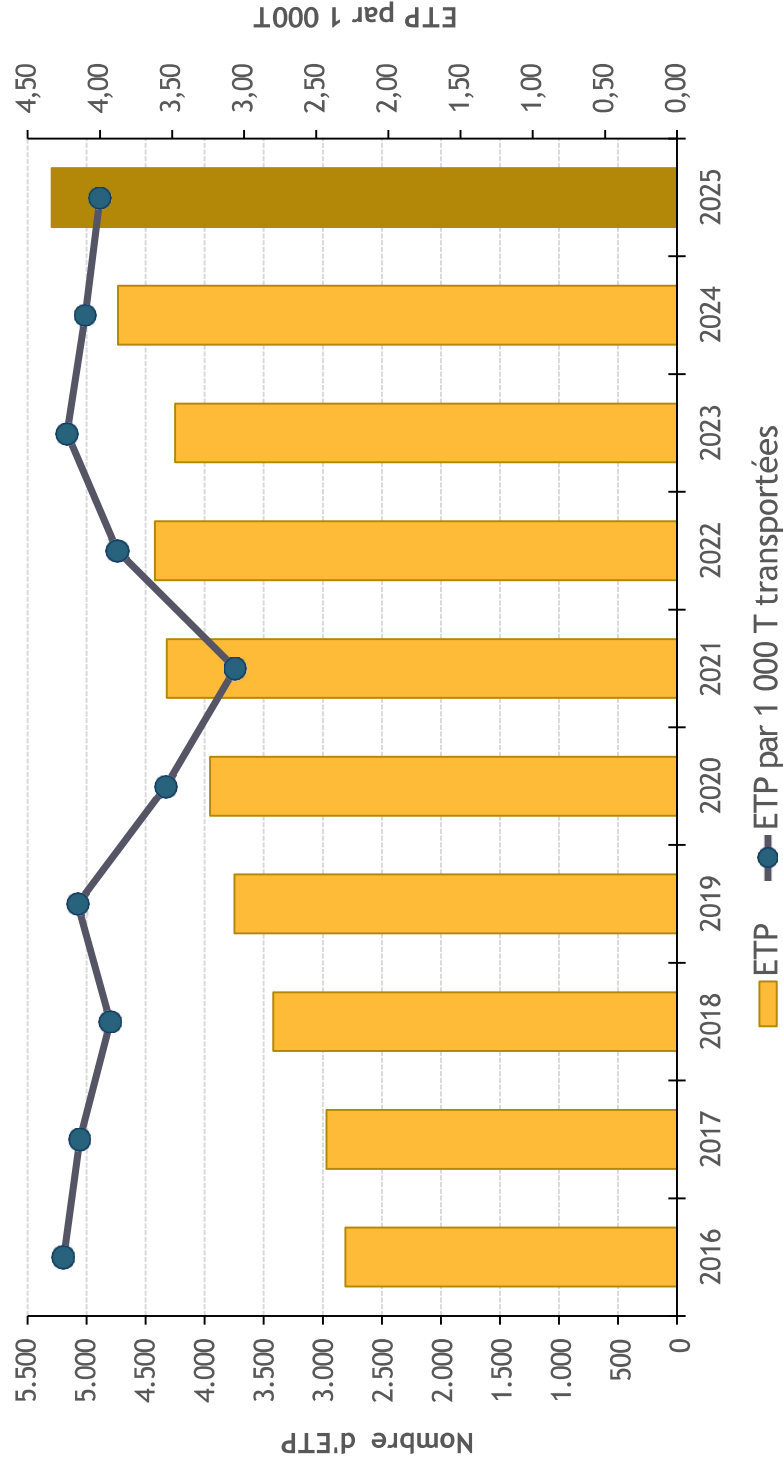
Emplois directs – Projections 2025

➤ Projection moyenne :taux de croissance



Emplois directs – Projections 2025

- Projection maximale : ratio ETP par T de fret



Emplois directs – Projections 2025

Emplois directs	2024	Projections 2025		
		Minimale	Moyenne	Maximale
Postes de travail	5 045	5 370	5 460	5 645
ETP	4 735	5 040	5 125	5 300
Évolution ETP		+6,5%	+8,2%	+11,9%

➤ **Le bilan de l'emploi direct sur la période 2016-2024 est fortement positif, et les trois méthodes concluent à une croissance soutenue pour 2025**

➤ La conjoncture pour l'année 2025 était globalement positive, et une projection moyenne à maximale paraît probable

➤ **La projection moyenne aboutit à un ratio de 3,87 ETP/1 000 T pour 2025, ce qui est particulièrement proche de la moyenne (3,86) pour la période 2016-2024 (convergence des indicateurs)**

➤ □ **L'année 2025 est marquée par une grosse croissance du fret (+15%), et l'estimation maximale suppose une réponse immédiate à cette variation**

➤ La réalité est probablement plus nuancée avec une croissance de l'emploi conjuguée à un recours accru à l'intérim pour gérer cette croissance du flux



4. Résultats des études de mobilité en lien avec les poids-lourds - Analyse des chiffres de 2023 à 2025



Comité d'Accompagnement - 19/06/2026

Résultats des études de mobilité en lien avec les poids-lourds.

Analyse des chiffres de 2023 à 2025



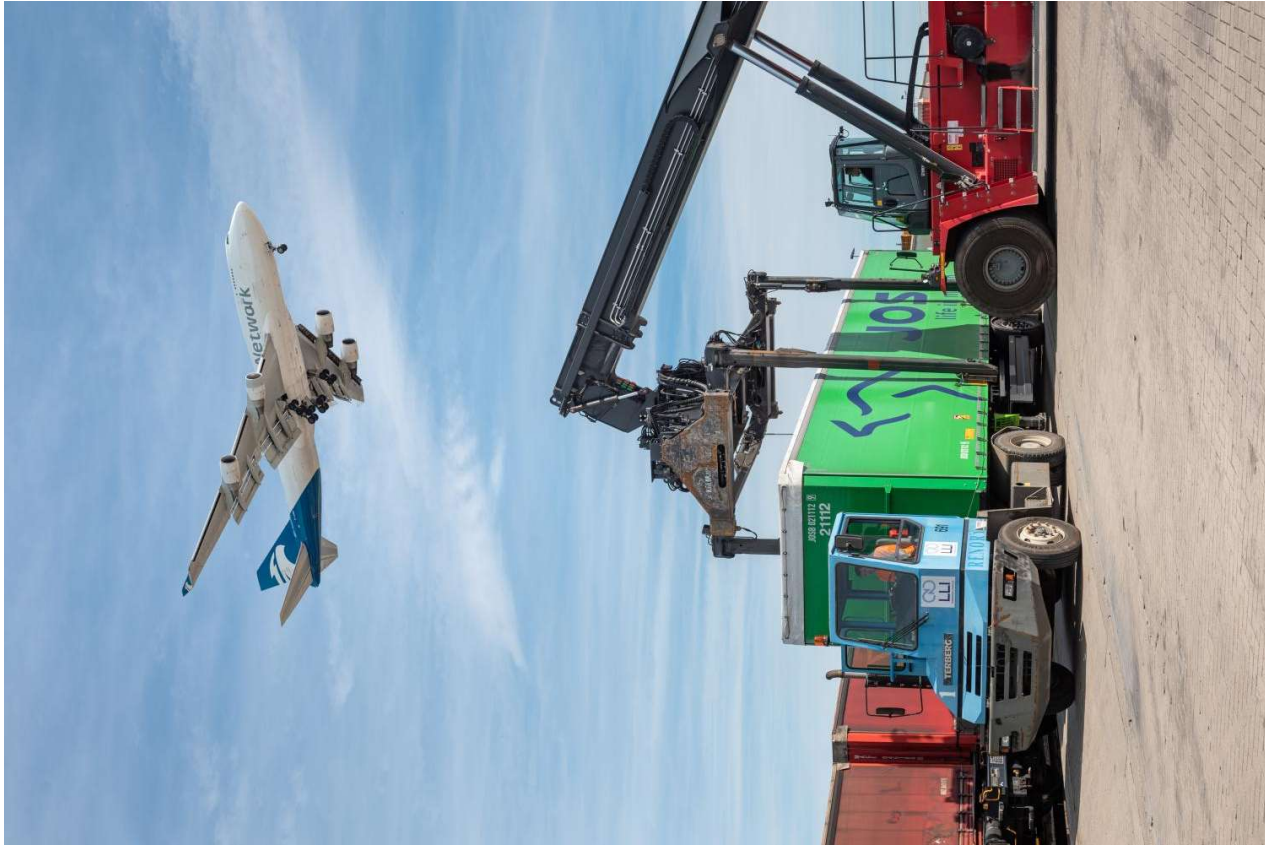
AVANT-PROPOS

- Partenariat avec ViaPass depuis 2023
- Source de données : boîtiers embarqués (OBU) dans tous les camions (PL) > 3,5 t
- Périmètre : année complète (sauf en 2022)
- Données exhaustives : entre 22 et 29 millions de points GPS traités chaque année (zone d'étude)
- Indépendance : récolte, analyse et processus réalisé par un tiers (hors Liege Airport)
- Approche complémentaire au réseau des caméras ANPR (SOFICO-SPW)



AGENDA

- Une préoccupation partagée : concilier développement du site et cadre de vie
- Un engagement de Liege Airport : mesurer, objectiver, comprendre, agir
- Quatre messages clés :
 - Nous suivons le sujet de près, chaque année, avec objectivité ces flux
 - Nous connaissons les flux réels — aux points d'accès potentiels et ceux en lien avec l'aéroport
 - Nous agissons, avec les communes concernées et avec les opérateurs du site
 - Nous poursuivons : nouvelles mesures en cours et à venir



MÉTHODE CONSTANTE

- **Méthodologie fixe depuis > 3 ans**
→ comparabilité d'année en année
- **Respect de la vie privée (RGPD)** : identifiants anonymisés chaque nuit ; aucune donnée sur le conducteur ni le transporteur
- **Contrôle qualité** :
les périodes d'indisponibilité technique sont identifiées et exclues des analyses (ex. interruption d'un fournisseur en 2026 du 19/03 au 07/04, écartée)
- **Le suivi accompagne l'évolution du site** (ex. voirie de contournement, nouvelles zones d'activité, travaux,...)



► Document | 17-04-2026

Case studies of Liège Airport

Distribution list		Protection level	
Recipient(s)			
Version history		Issue date	
0.1		2026-06-11	
1.0		2026-06-12	
Status		Status	
Summary		Remark	
		Draft	
		Final version	

This document provides answers to additional questions asked by Liège Airport

Document of reference:

- #ref 1_0 : BIG-1318.docx
- #ref 2_0 : BIG-1318_vehicle_controlPoint.csv
- #ref 3_0 : BIG-1318_vehicle_unique.csv

0 Introduction

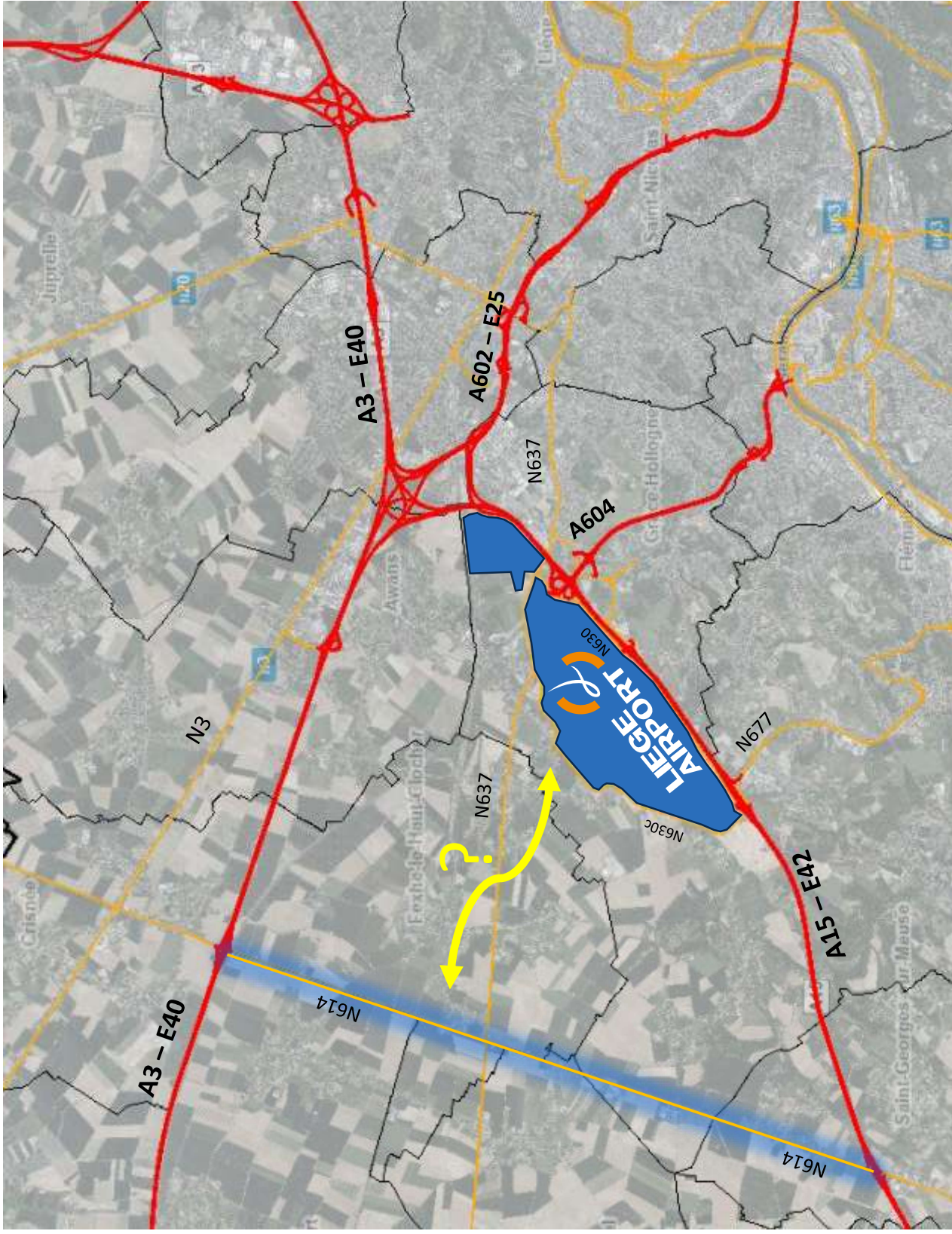
This document aims to answer to additional question raised by Liège Airport. Please refer to the report BIG-1318 for details about the database and other results.

1 Question 1: Total number of trucks passing through the points of control

Viapass collected for each point of control (Crisleux, Saint-Georges, central area = round-point - see Figure 4), and each day, the following information:

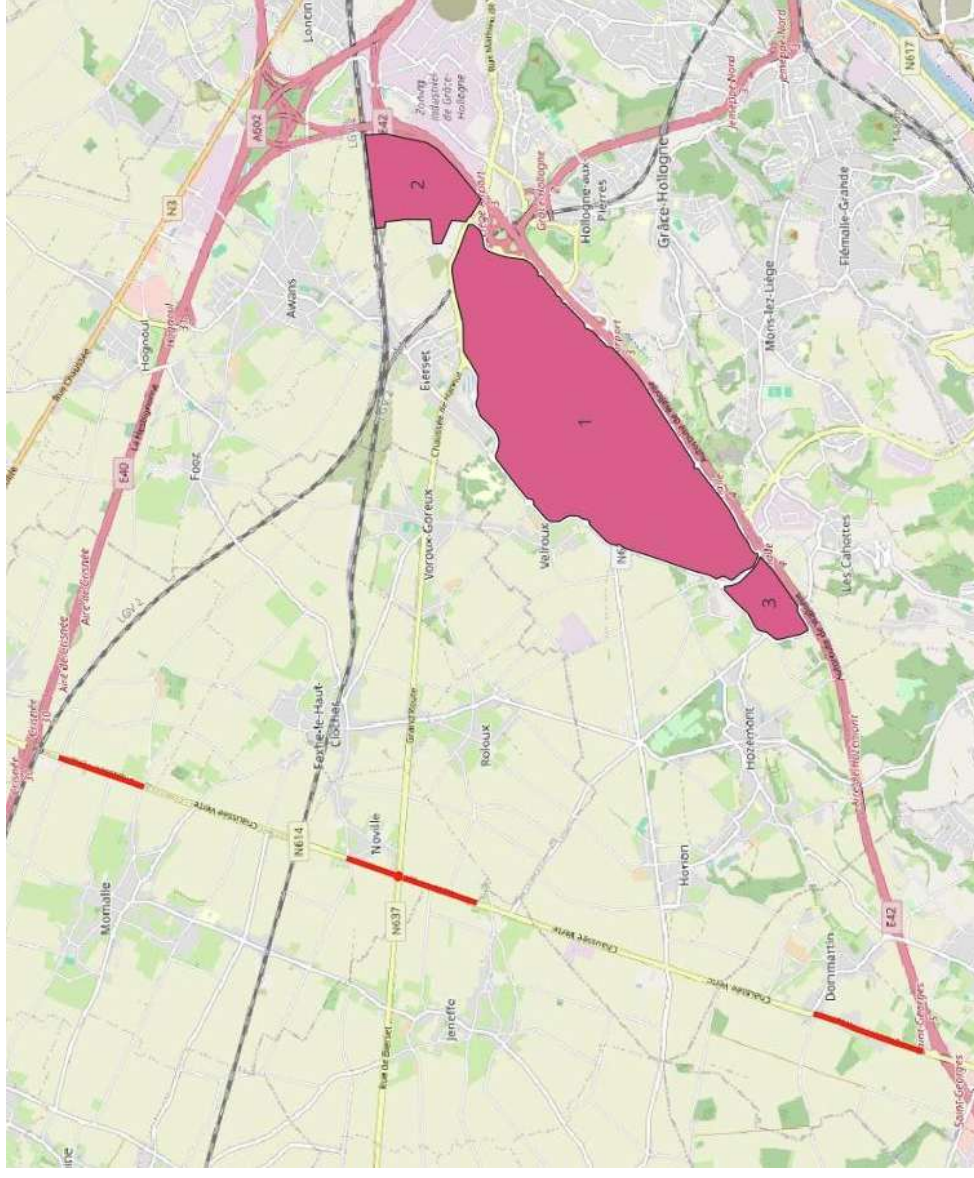
- the total number of trucks detected in the point of control,
- within the truck detected in the point of control, the number of trucks detected in one of the three areas (liege airport, logistics, liege Fontaine),
- within the truck detected in the point of control, the number of trucks considered as 'transit truck' (time of travel between the two highway-interchange in less than 10 minutes).

The dataset is provided in #ref 2_0.



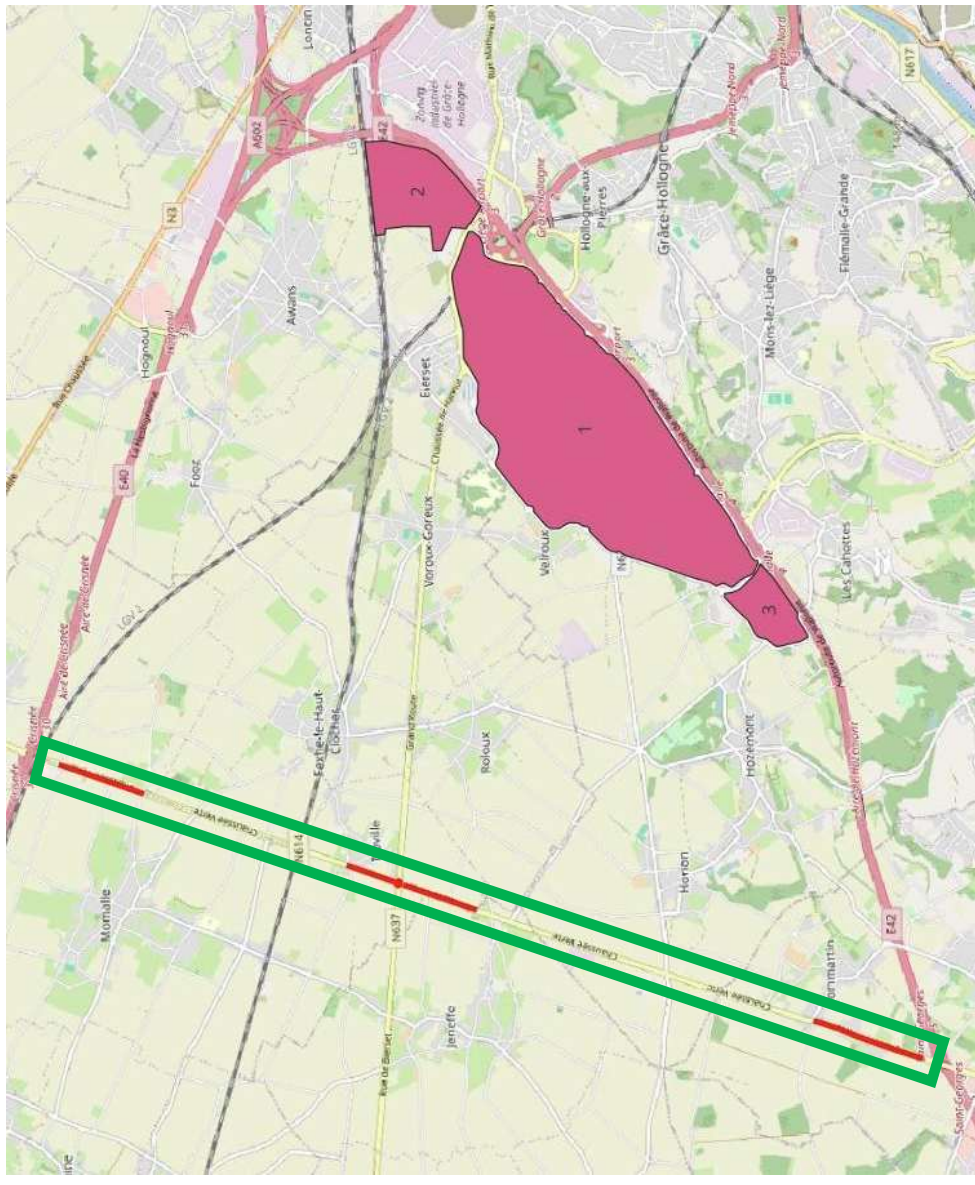
- 3 axes d'analyse :

Flux de transit



TRANSIT N614

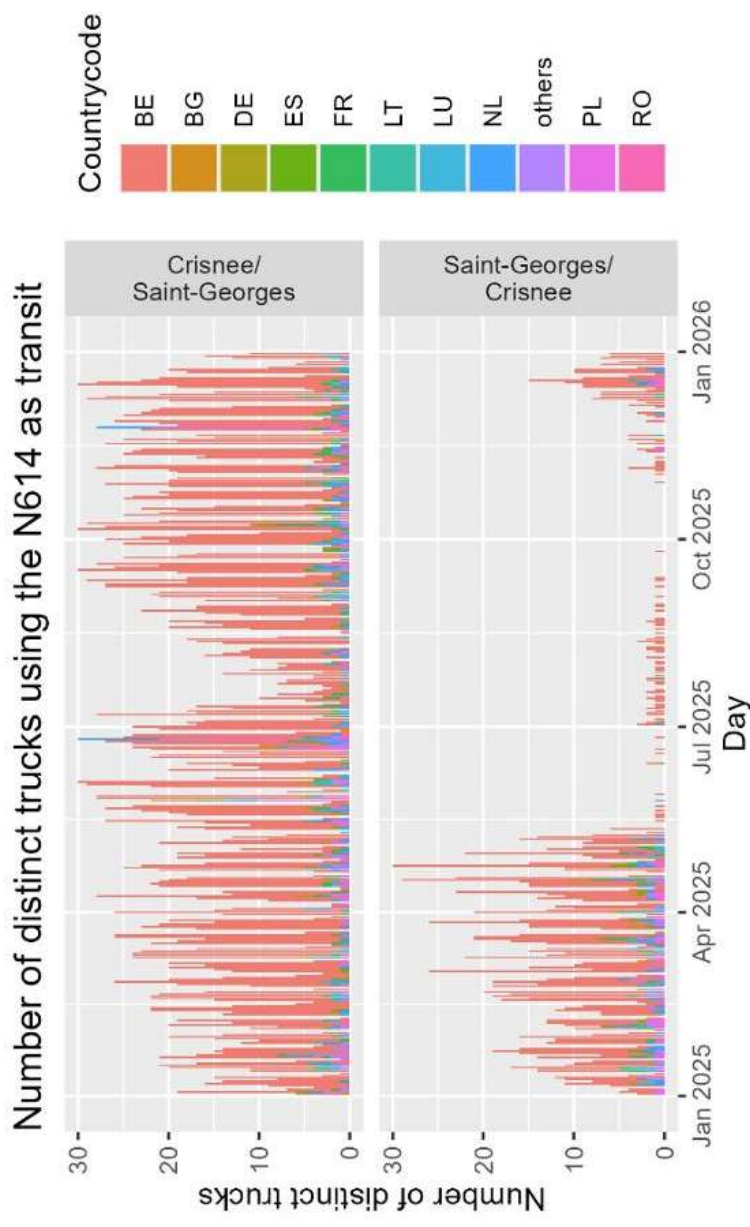
- Transit PL sur la N614
- Trajet <18min (32,3 km/h)
- Crisnée :
117 PL/jour en moyenne (2025)
- RP N614-N637 :
178 PL/jour en moyenne (2025)
- Saint-Georges :
98 PL/jour en moyenne (2025)



TRANSIT N614

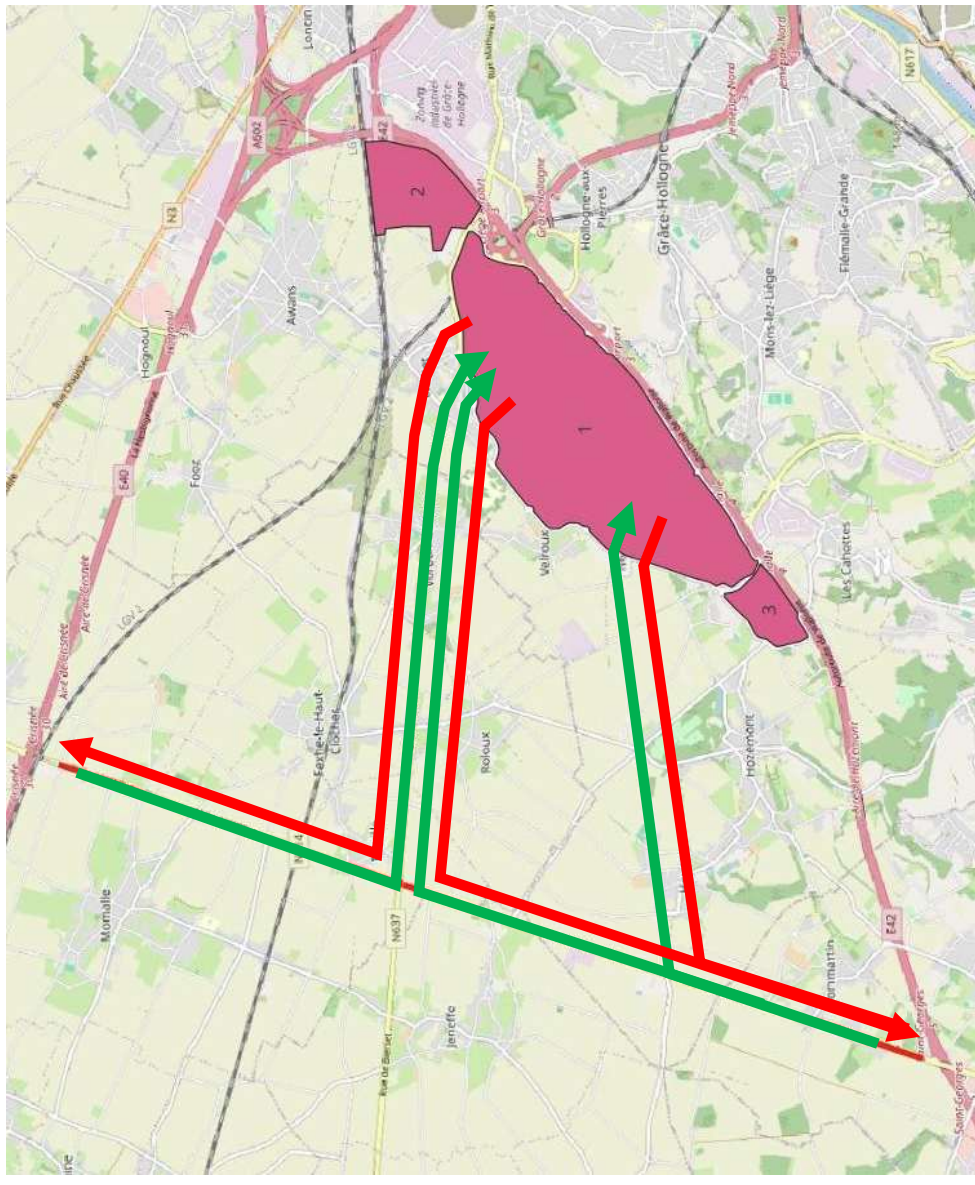
- Transit PL sur la N614
- Trajet <18min (32,3 km/h)
- Crisnée → Saint-Georges :
14,5 PL/jour en moyenne (2025)
7,25 PL/jour en moyenne (2024)
- Saint-Georges → Crisnée :
7,3 PL/jour en moyenne (2025)
6,4 PL/jour en moyenne (2024)

2025 : baisse marquée Saint-Georges → Crisnée entre mai et décembre (travaux RP Hesbymazout)



FLUX LIÉS A L'AÉROPORT (N614)

- PL utilisant la N614 pour rejoindre/quitter l'aéroport
- Flux IN (Crisnée / S-Georges → Aéroport)
- Flux OUT (Aéroport → Crisnée / S-Georges)



FLUX LIÉS A L'AÉROPORT (N614)

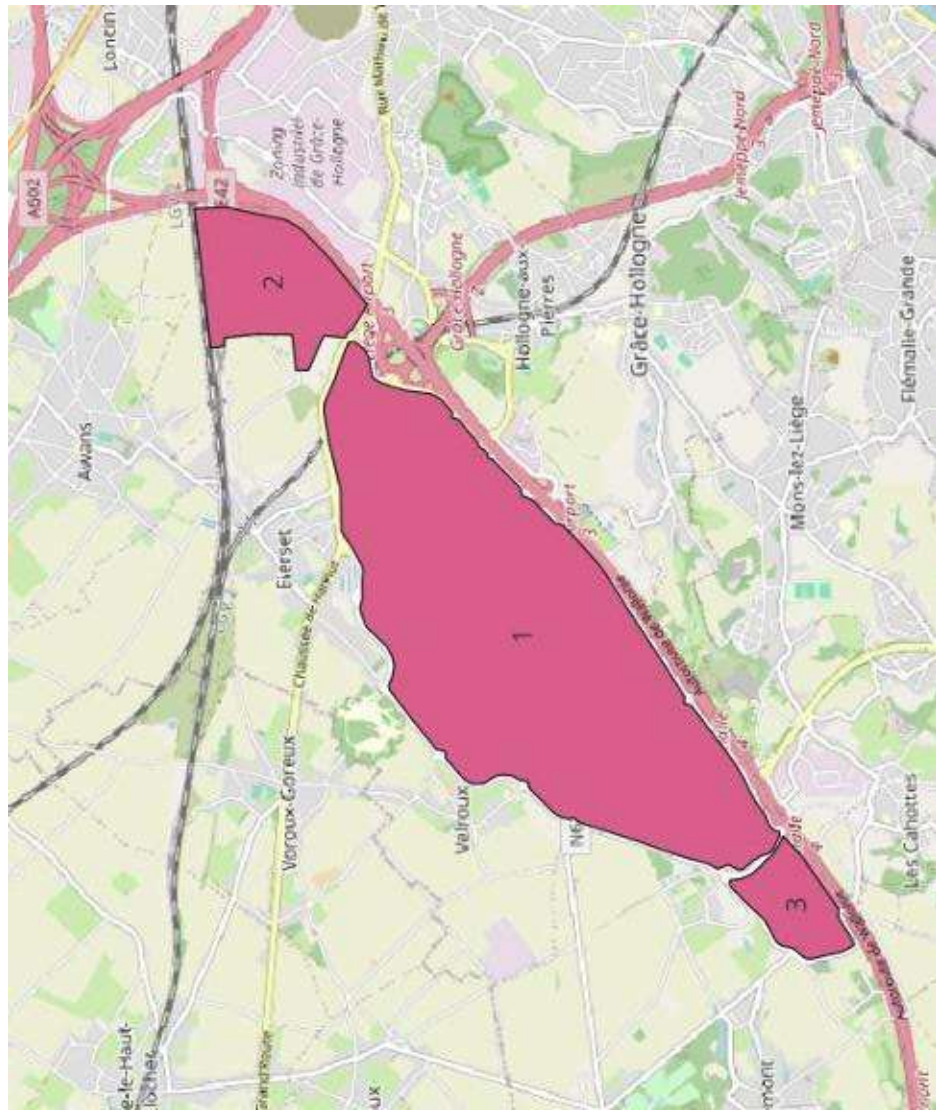
- Camions utilisant la N614 pour rejoindre/quitter l'aéroport
- Evolution pluriannuelle (moyenne PL/jour) :

Année	Aéroport → Crisnée/S-Georges	Crisnée/S-Georges → Aéroport
2022	4,91	3,42
2023	1,25	1,52
2024	1,52	1,65
2025	1,82	2,79

- Soit, environ 1 à 2% des flux passant aux différents points de contrôle

FLUX LIÉS A L'AÉROPORT

- PL fréquentant chacune des zones
- 3 zones de présence :
Liege Airport, Liege Logistics, ZAE
Fontaine



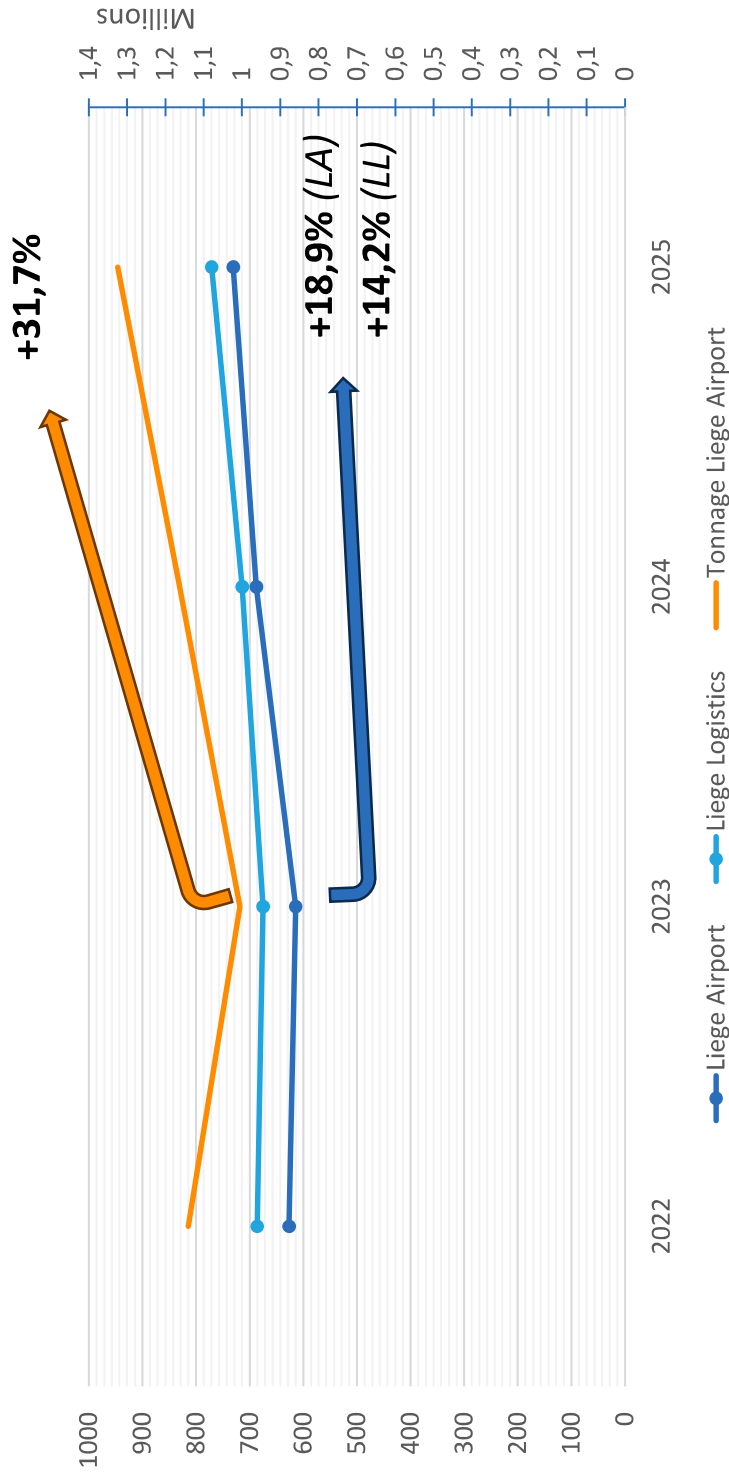
FLUX LIÉS A L'AÉROPORT

- **Nombre de camions distincts présents dans la zone :**
- **Evolution pluriannuelle (moyenne PL/jour/zone) :**

Année	Zone 1 – Liege Airport	Zone 2 – Liege Logistics	Zone 3 – ZAE Fontaine
2022	626,38	686,35	-
2023	614,39	675,03	-
2024	687,76	713,80	-
2025	730,82	770,85	37,39

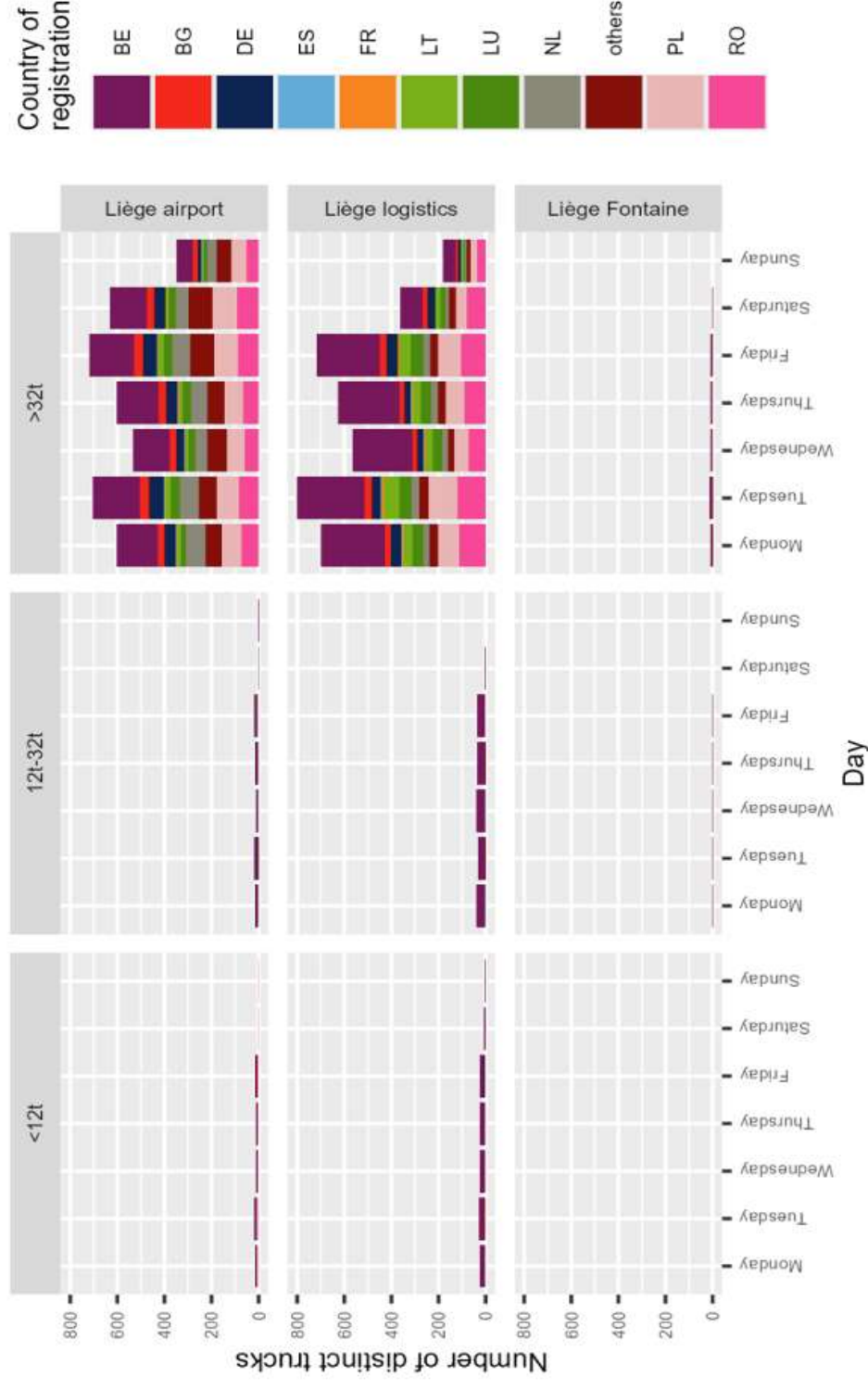
FLUX LIÉS A L'AÉROPORT

- Evolution en comparaison avec le tonnage



FLUX LIÉS A L'AÉROPORT

- Flux <12t et 12t-32t très faibles
- Répartition (jours) et d'origine différentes en fonction des zones
- Mardi et vendredi (jours +++)
- Samedi ≠



FLUX LIÉS A L'AÉROPORT

- Zone : ZAE Fontaine
- Nouvelle zone suivie en 2025 (zone 3)
- Montée en charge progressive, nette à partir de mi-septembre :
 - ~14 PL/jour en janvier →
 - ~69 PL/jour en décembre
- Démarrage de l'activité logistique dans la zone (flux actuels : chantier + logistique)



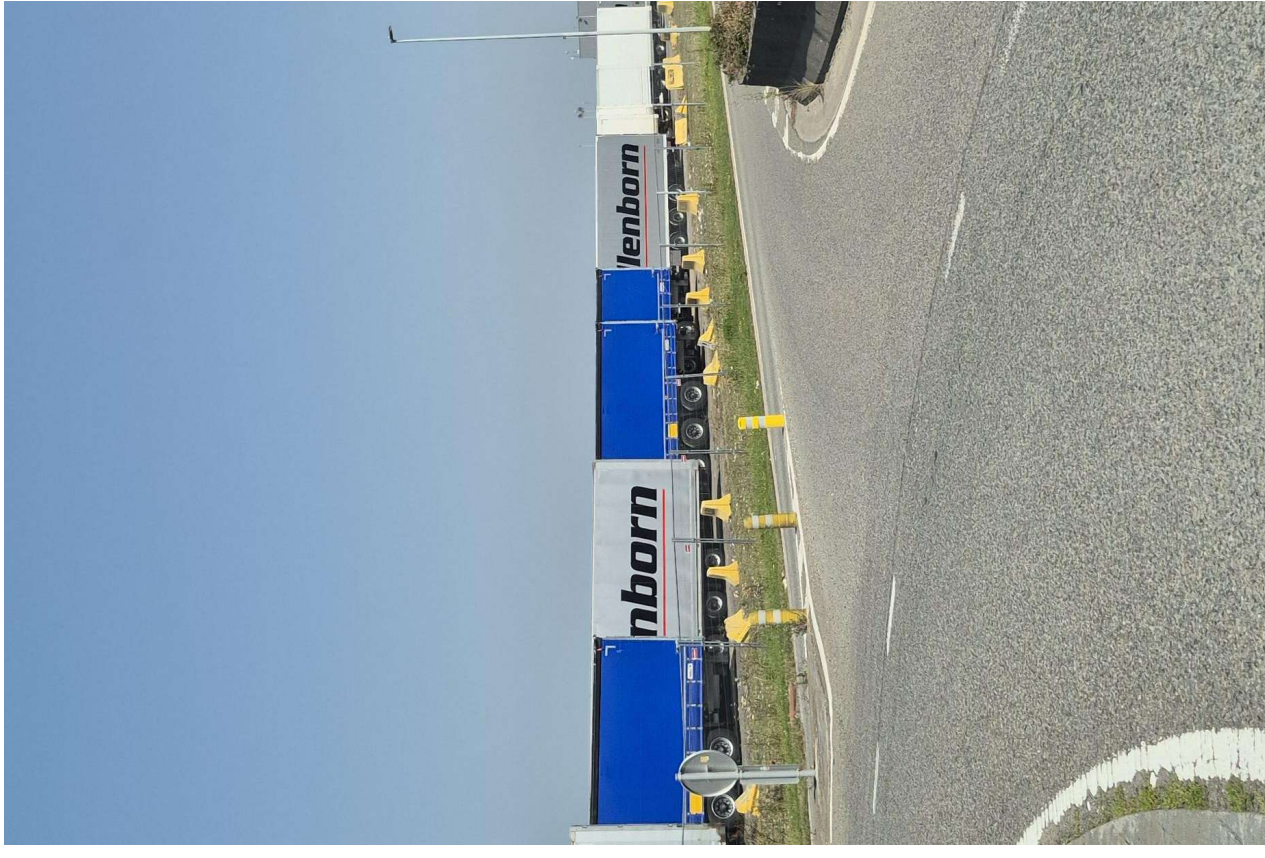
NOTRE STRATÉGIE



- (...)
- Mettre à disposition des infrastructures de parkings et de services
- Améliorer la gestion du trafic et diminuer son impact sur les réseaux routiers

NOUS AGISSONS

- Parking poids lourds sécurisé avec zone de service → stationnement organisé, hors voiries riveraines
- Interdiction zonale de circulation des poids lourds en transit → Fexhe, Grâce-Hollogne, Saint-Georges
- Solutions de radars tronçon contre le transit
- Sensibilisation / communication auprès des transporteurs → itinéraires recommandés, bon usage du réseau structurant



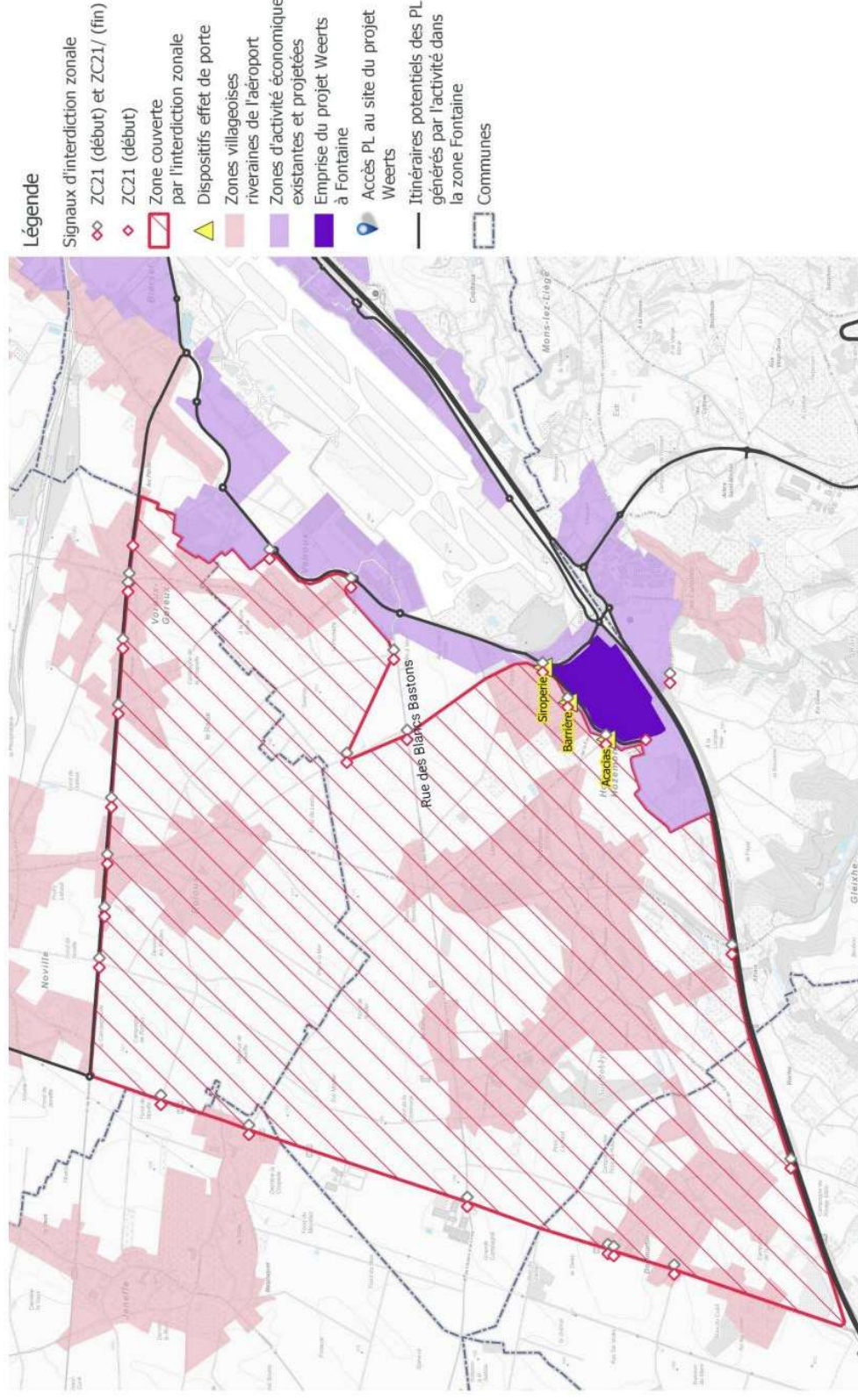
NOUS AGISSONS

- Parking poids lourds sécurisé



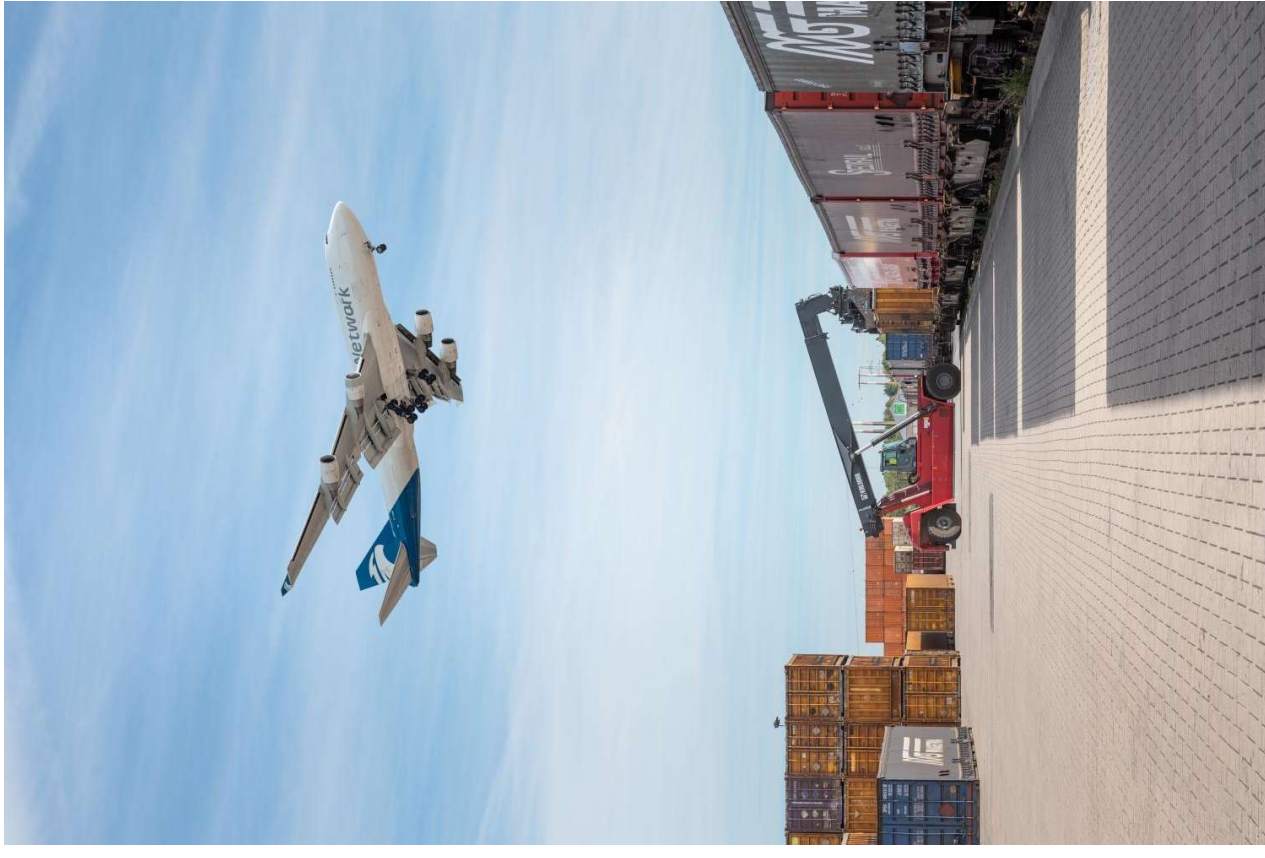
NOUS AGISSONS

- Interdiction
zonale



SYNTHÈSE

- Un suivi objectif et continu : données exhaustives, méthode constante, tiers indépendant, > 3 ans
- Des flux maîtrisés : ~12 % seulement des PL aux points de contrôle liés au site ; < 3 PL/jour vers/depuis l'aéroport via la N614, en recul depuis 2022
- Une activité qui croît sans report sur les voiries locales : effet de la voirie de contournement
- Des actions concrètes : plans de zone, parking sécurisé, interdiction zonale, radar tronçon, sensibilisation



**Merci pour votre
attention.**



5. Nouvelles capsules vidéo relatives aux procédures de vols

[Formulaire, FAQ, docs & liens utiles - SOWAER](#)





6. Divers

- Extension du parc pétrolier