

Procès-verbal du Comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi du 8 septembre 2025

Présents :

- Monsieur **DEFRISE Frédéric**, Président du Comité – représentant effectif de la Ville de Charleroi
- Monsieur **DEVIN Laurent**, représentant effectif de la Ville de Binche
- Monsieur **GALLUZZO Gianni**, représentant effectif de la Ville de Fontaine-L'Évêque
- Madame **MATHELART Anne**, représentante suppléante de la Commune de Les Bons Villers
- Monsieur **PATRIS Philippe**, représentant effectif de la Ville de Fleurus
- Madame **RENAUX Sophie**, représentante effective de la Commune de Courcelles
- Madame **TESSIER Julie**, représentante effective de la Commune de Sombrefe
- Monsieur **FRANSENS Hervé**, représentant effectif de 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

Absents :

- Monsieur **AYDIN Birol**, représentant effectif de la Commune de Chapelle-Lez-Herlaimont
- Monsieur **DE RUBEIS Thomas**, représentant effectif de la Commune d'Anderlues

Invités à la réunion :

- Madame **CREVECOEUR Sophie**, ISSeP
- Monsieur **EVRARD Quentin**, Sustainability Manager BSCA
- Monsieur **de VILLENFAGNE Thibaut**, Directeur général SOWAER
- Monsieur **CHERTON Stéphane**, Ingénieur SOWAER

Début de la réunion : 10h15

La réunion a lieu en présentiel.

1. Résultats de l'étude Aéro-Sols

Monsieur le Président du Comité donne la parole à Madame CREVECOEUR, représentante de l'ISSeP, afin de présenter les résultats de l'étude Aéro-Sols (projet de surveillance des impacts potentiels des retombées atmosphériques générées par les activités de l'aéroport de Charleroi). La présentation est annexée au présent procès-verbal.

Cette étude a été initiée par Madame Céline TELLIER, ministre de l'Environnement, à la suite de divers signalements de riverains des aéroports wallons (tâches ressemblant à des hydrocarbures dans leur jardin).

L'étude a été menée par le consortium ISSeP – asbl Eco-Impact durant deux années avec des prélèvements qui ont eu lieu pendant un an (juin 2023 à juin 2024).

Cette étude est indépendante du monitoring permanent de la qualité de l'air ambiant installé autour de l'aéroport de Charleroi.

Stations composant le réseau de surveillance

- 6 stations « Aéro-Sols » placées à l'intérieur des zones de bruit (qui ont un lien direct avec les trajectoires des avions), et plus précisément dans la zone C' du PEB (Plan d'Exposition au Bruit), chez des riverains sur base volontaire ;
- 1 station témoin à Charleroi (station d'épuration IGRETEC située à Montignies-sur-Sambre) ;
- 4 stations ISSeP du réseau de surveillance existant au niveau de l'aéroport ;
- 1 référence rurale (4 stations) à Havelange ;
- 1 référence urbaine (4 stations) à Liège.

Madame CREVECOEUR passe en revue les résultats des différents polluants mesurés (métaux, hydrocarbures et HAP) et précise qu'en matière de dépôts atmosphériques, il n'existe pas de réglementation européenne ou wallonne spécifique. Ce sont donc des normes allemandes (pour le Cadmium, le nickel et le plomb) et Suisse (pour le zinc) qui ont été prises en référence. Les valeurs annuelles moyennes sur les stations ont été comparées aux stations de référence rurale et urbaine et, si disponibles, aux valeurs réglementaires.

Les conditions atmosphériques ont également été étudiées et 78.000 mouvements totaux (càd aviation commerciale et générale) d'avions ont été enregistrés durant cette période.

Il ressort de ces comparaisons qu'aucun lien n'apparaît entre les dépôts de métaux, d'hydrocarbures et HAP observés durant cette étude et les activités de l'aéroport.

Ces conclusions rejoignent celles d'études antérieures réalisées autour de deux aéroports en Allemagne, Leipzig et Munich.

Les résultats complets de cette étude sont directement disponibles via le site de l'ISSeP <https://www.issep.be/aero-sols/>

Le Président ouvre la discussion et invite les membres du Comité à faire part de leurs questions ou observations.

Une demande est faite afin de préciser la signification de la valeur repère rurale et du témoin de serre. Madame CREVECOEUR apporte les explications suivantes (oralement, complétées par des informations transmises après la réunion) :

- La valeur repère rurale correspond aux concentrations en polluants trouvées en tout lieu, résultant des apports diffus des activités humaines des décennies passées jusqu'à aujourd'hui et des apports naturels (présence dans les roches mères...).

Les valeurs repères rurales présentées sont des valeurs statistiques calculées chaque année par EVADIES (bureau d'étude membre d'Eco-Impact) à partir de sa base de données internes (mise à jour de septembre 2024).

La méthodologie de calcul se rapporte à celle préconisée dans la norme XP X43-910 (AFNOR, 2020 - Lignes directrices pour l'élaboration de valeurs repères en biosurveillance de l'air).

La valeur utilisée correspond à la valeur haute de la gamme des concentrations ubiquitaires (percentile 90) sur les 4 dernières années.

NDLR :

Une concentration ubiquitaire est une teneur en substance que l'on mesure dans les milieux (air, sol, eau) en l'absence de toutes sources de pollution spécifiques ; c'est ce qu'on appelle le « bruit de fond ».

Le percentile 90 est la valeur d'un ensemble de valeurs mesurées sous laquelle se situe 90 % des autres valeurs.

- Le témoin de serre : il s'agit de graminées (raygrass) cultivées en même temps et exactement de la même manière que celles qui ont été emmenées dans les lieux d'étude, mais qui sont restées sous serre. Son étude permet de vérifier qu'il n'y a pas eu de contamination au stade de la culture (via le substrat par exemple). La particularité de ce témoin est qu'il n'est pas exposé à l'extérieur. Il n'est donc pas lessivé par la pluie comme peuvent l'être les plantes exposées dans les jardins. Certaines concentrations faibles (de l'ordre de la valeur repère rurale) peuvent dès lors apparaître plus élevées dans le témoin de serre que dans les échantillons des jardins.

Concernant les limites de l'étude, le nombre de prélèvements est mentionné. Toutefois, dans le cadre du budget disponible, le choix a été fait de privilégier la durée de l'étude, offrant une évaluation plus représentative de la situation. D'après l'ISSeP, le nombre d'échantillons reste suffisant pour tirer des conclusions fiables.

À la question de savoir pourquoi l'air ambiant n'a pas été étudié, il est rappelé que cela ne faisait pas partie des objectifs de l'étude. Les citoyens ont d'ailleurs insisté pour que le rapport précise clairement que l'étude porte sur les retombées atmosphériques et non sur la qualité de l'air.

Cette dernière fait l'objet d'un suivi permanent via le réseau de mesure installé depuis plusieurs années autour des deux aéroports wallons.

Il est également indiqué que les recherches sur la qualité de l'air ambiant et sur les retombées d'hydrocarbures sont relativement récentes. Il convient donc de rester attentif à l'évolution de la situation grâce au monitoring permanent en place qui permet d'agréger au fil du temps de nombreuses données collectées et d'ainsi améliorer notre connaissance de l'état de la qualité de l'air en Wallonie et, singulièrement, aux abords des deux aéroports wallons. Tous les six mois, l'ISSeP (réseau de surveillance de la qualité de l'air) publie, conformément au partenariat conclu avec la SOWAER, un rapport accessible en ligne et transmis au Gouvernement wallon.

Ce dispositif permet de détecter d'éventuels phénomènes particuliers et, le cas échéant, de potentiels problèmes. Le devoir de vigilance appartient à la fois aux responsables politiques et aux citoyens. En cas de problème avéré, il appartiendra aux autorités de prendre les mesures nécessaires.

Enfin, il est rappelé que le respect des conditions du permis délivré à BSCA relève de la compétence du Fonctionnaire technique. Le Fonctionnaire technique pourra, au vu des résultats du monitoring, imposer le cas échéant des mesures complémentaires sur le plan environnemental.

2. Approbation du procès-verbal du 13 juin 2025

Le procès-verbal n'amenant aucune remarque, celui-ci est approuvé à l'unanimité.

3. Approbation du règlement d'ordre intérieur (ROI)

Le projet de ROI a été transmis aux membres du Comité le 27 août 2025, après qu'un premier projet ait déjà été communiqué le 6 juin 2025.

Il est signalé au Président que ce second projet ne met pas en évidence les différences par rapport au premier document. Une version en suivi de modifications sera dès lors communiquée aux membres.

Par ailleurs, comme déjà relevé lors de la précédente réunion, le Président du Comité est interpellé concernant le fait que le représentant effectif de la Ville de Charleroi ne soit pas issu du conseil communal, contrairement aux représentants des autres communes.

Le Président rappelle que l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018 prévoit la désignation d'un « représentant de la Ville de Charleroi », sans préciser la fonction attendue. Il souligne néanmoins qu'il a été désigné par décision du Collège communal de la Ville de Charleroi. Il est également précisé que les Villes et Communes disposent de la liberté de désigner la personne de leur choix, pour autant que cette désignation soit validée par leur Conseil communal.

Certains représentants communaux expriment par ailleurs leur désaccord quant au fait que le ROI attribue des décisions au seul Président du Comité. Ils souhaitent que certaines décisions puissent être prises à la majorité des membres.

En conséquence, le Président du Comité invite les membres à transmettre leurs remarques et propositions par courriel au secrétariat. L'examen de ce point est dès lors reporté à la réunion du Comité du 14 novembre 2025.

4. Renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi

Le Président donne la parole à Messieurs Hervé FRANSENS et Quentin EVRARD afin de faire le point sur le permis unique de BSCA, octroyé le 22 juillet 2025 par le Gouvernement wallon pour une durée de 20 ans.

Il est rappelé qu'un recours contre cette décision peut être introduit auprès du Conseil d'État dans un délai de 60 jours calendrier, soit jusqu'à la fin septembre.

La décision est assortie de 382 conditions (271 conditions et 111 recommandations de l'Etude d'Incidence), principalement axées sur la qualité de l'air et le rejet des eaux. BSCA, qui ne souhaite pas introduire de recours, s'engage à s'y conformer.

BSCA procède actuellement à l'inventaire des conditions et recommandations par thématique afin de les attribuer aux acteurs concernés et d'en assurer le suivi.

Le délai de mise en œuvre est fixé au 17 juillet 2026, à l'exception des conditions liées aux PFAS, qui doivent être respectées dans les six mois suivant la délivrance du permis.

La condition relative à la publication des statistiques mensuelles des mouvements nocturnes (entre 23h00 et 7h00) sera rapidement appliquée via le site internet de BSCA.

Les représentants des Villes et Communes regrettent toutefois de ne pas disposer de davantage d'informations, alors même que ce point figure à l'ordre du jour.

Le Président du Comité prend acte de cette remarque et précise que BSCA, la SOWAER et le représentant de la Ministre des Aéroports tiendront les membres informés, lors de chaque Comité, de l'évolution de la mise en œuvre des conditions et recommandations. La SOWAER ajoute qu'il en sera de même pour toute éventuelle adaptation de la législation en vigueur.

Le Président invite ensuite les membres du Comité à poser leurs questions ou à formuler des observations.

À la question de savoir pourquoi le permis a été accordé pour 20 ans plutôt que pour 5 ans, il est expliqué que la législation prévoit qu'un permis d'environnement est accordé pour une durée de vingt ans au maximum ; qu'une durée de validité d'un permis de 5 ans ne peut pas se concevoir au regard des investissements conséquents qu'il serait alors impossible de mettre en œuvre dans ce délai.

BSCA précise par ailleurs qu'un contrôle annuel sera effectué par le fonctionnaire chargé de la surveillance des conditions, ainsi que par le Comité de rejet des eaux et l'ACNAW. Le Président du Comité souligne également que les conditions ne sont pas figées et peuvent être adaptées en fonction de l'évolution des normes en vigueur, souvent plus contraignantes. (Procédure visée à l'article 65 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.)

La question des sanctions administratives est également soulevée par un représentant, qui relève l'absence actuelle de sanctions et rappelle que le quota count sera fixé à 3.500 points en 2026. Ce quota, non encore atteint à ce jour, est supérieur à celui préconisé par l'ACNAW (2.000 points), recommandation qui n'a pas été suivie par le Gouvernement wallon.

Le représentant de la Ministre des Aéroports rappelle que le Comité d'accompagnement n'a pas vocation à être une instance de contrôle ou d'avis, mais constitue un lieu d'échanges entre les acteurs impliqués dans le développement de l'aéroport.

A la question relative à la composition de l'ACNAW, il est répondu que celle-ci n'est pas encore complète. Un appel à candidatures a été lancé pour pourvoir les postes vacants, mais le recrutement reste difficile en raison du manque de candidats.

Enfin, le représentant de la Ville de Binche souhaite qu'une présentation du modèle économique de l'aéroport soit organisée lors d'un prochain Comité.

BSCA indique n'avoir aucune objection à cette proposition.

La SOWAER suggère en outre qu'une visite sur site puisse être envisagée, afin de mieux appréhender les rôles de chacun ainsi que les points forts et les faiblesses de l'aéroport.

Le Président du Comité en prend acte.

5. Les plans de bruit et les mesures environnementales

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur de VILLENFAGNE afin de présenter les plans de bruit et les mesures environnementales (*présentation jointe en annexe*).

Les deux plans de bruit :

1. Le Plan de Développement à Long Terme (PDLT) :

- Prend en compte l'allongement de la piste ;
- La zone A est celle où les contraintes urbanistiques sont les plus strictes : aucun permis ne peut y être délivré pour de nouvelles constructions ;
- Ce plan n'évolue pas dans le temps. Toutefois, en 2022, il a fait l'objet d'une rectification technique liée à l'évolution du logiciel d'Eurocontrol, mais sur base des mêmes hypothèses établies en 2004. Cette rectification a entraîné un élargissement des zones du PDLT.

2. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

- Révisé tous les trois ans par le SPW MI, sur base de l'activité réelle de l'année précédente et avec une projection à dix ans. La sixième révision devrait aboutir dans les prochaines semaines ;
- Les zones du PEB peuvent s'étendre, mais jamais être réduites ;
- Le PEB est moins étendu que le PDLT. Toutefois, au fil des révisions, ses zones peuvent rejoindre celles du PDLT, sans jamais les dépasser.

Mesures d'accompagnement :

1. Acquisitions volontaires en zones A' et B' :

- Le prix est fixé par une commission de notaires. Il comprend la valeur vénale du bien, une prime de déménagement de 7.436,81 € et une prime de emploi équivalente à 10 % de la valeur vénale ;
- En cas de désaccord du propriétaire, la discussion peut porter sur la valeur vénale. À défaut d'accord, une procédure d'arbitrage peut être engagée et le prix arrêté par un juge ;
- Les acquisitions concernent aussi bien les immeubles bâtis que non bâtis.

2. Insonorisation en zones A', B' et C' :

- Objectif : atteindre un niveau d'affaiblissement acoustique défini dans un maximum de deux pièces de jour, selon la zone du PDLT où se situe le bien ;
- Un état des lieux acoustique est réalisé par l'administration (et non par la SOWAER), avant et après travaux, pour vérifier que l'affaiblissement requis est bien atteint.

3. Primes forfaitaires à l'insonorisation :

- Montant selon la localisation du bien dans les zones du PDLT :
 - Zone D'/C : 5.000 € hors indexation (8.245,15 € indexé à ce jour)
 - Zone D'/D : 2.479 € hors indexation (4.087,94 € indexé à ce jour)
- La SOWAER peut procéder à un contrôle de l'effectivité des travaux.

État d'avancement des mesures :

Au 30 juin 2025, 68.000.000 € ont déjà été investis.

Chaque année, le budget est présenté au Gouvernement wallon pour ajustement. La dotation annuelle allouée aux missions déléguées pour les deux aéroports wallons s'élève actuellement à environ 15 millions d'euros.

Demande d'un sonomètre (principe d'égalité) :

La dernière campagne de mesures sonores autour des zones du PEB de l'aéroport de Charleroi s'est déroulée en 2022-2023. Une nouvelle campagne sera lancée à l'issue de la sixième révision en cours d'approbation.

Les résultats permettront d'identifier d'éventuels quartiers où le niveau sonore est proche d'une zone du PEB supérieure à celle de l'immeuble. Dans ces quartiers, toute demande de mesure individuelle sera gratuite pour les riverains propriétaires d'un immeuble d'habitation, sous certaines conditions.

Si la mesure individuelle démontre que l'habitation est soumise à des niveaux sonores plus élevés que prévu et équivalents à une zone supérieure du PEB, le riverain pourra bénéficier des mesures d'accompagnement correspondantes.

Aide aux communes :

- Mesures sonores réalisées selon la même méthodologie que le principe d'égalité, mais appliquées aux emprises communales ;
- Une commune peut renouveler sa demande tous les deux ans.

La parole est donnée aux membres du Comité afin qu'ils puissent faire part de leurs interrogations ou remarques.

Un représentant souhaite savoir ce qu'il advient lorsque des travaux ont déjà été réalisés par le propriétaire et que l'affaiblissement requis est déjà atteint dans les pièces de jour. Dans ce cas, si aucun travail complémentaire n'est nécessaire en raison de la performance acoustique du bien, il n'y aura pas d'intervention de la SOWAER.

De même, pour la prime forfaitaire à l'insonorisation, si le propriétaire ignore l'existence de cette mesure et réalise des travaux de sa propre initiative, ceux-ci ne seront pas remboursés a posteriori.

Un représentant des villes et communes souligne que limiter l'intervention de la SOWAER aux seules pièces de jour est restrictif, compte tenu des décollages matinaux dès 6h30 et des retours tardifs. Selon lui, l'aéroport ne fonctionne plus uniquement en journée et les chambres devraient également être prises en compte.

Il ajoute que les montants actuels des primes forfaitaires à l'insonorisation ne sont pas suffisants.

En ce qui concerne les acquisitions volontaires et gestion immobilière, plusieurs questions sont posées à la SOWAER :

- Perte foncière : il est précisé qu'en zones A' et B' du PEB, la valeur du bien est déterminée sur base de l'évaluation des notaires. L'évolution de l'immobilier, et donc de la valeur vénale, suit celle du marché. L'étude d'incidences environnementales réalisée dans le cadre du renouvellement du permis de BSCA montre d'ailleurs qu'il n'existe aucun impact à ce niveau (l'évolution des prix a été analysée).
- Mise en location ou vente d'un bien acquis : la décision relève d'une politique interne de la SOWAER, principalement fondée sur la notion de rentabilité. Si la remise en état d'un bien s'avère trop coûteuse, celui-ci peut être proposé à la vente (hors de la zone A pour les fonctions résidentielles).

Concernant la campagne de mesures sonores menée dans le cadre du principe d'égalité, est-il possible de consulter en direct les niveaux sonores, comme c'est actuellement le cas pour les sonomètres fixes ?

Non, cela n'est pas réalisable d'un point de vue logistique.

Quel est le coût d'un sonomètre fixe ?

Il faut compter un peu plus de 10.000 euros HTVA uniquement pour l'acquisition de l'appareil de mesure. Ce montant n'inclut pas les aménagements nécessaires qui dépendent des sites choisis : alimentation électrique, liaison data, armoire et mat, terrassements et tranchées,... En plus de ces coûts ponctuels lors des installations initiales, il faut ajouter les coûts récurrents pour assurer la fourniture d'électricité, les liaisons informatiques, le travail quotidien automatique et humain de mise en lien des informations récoltées avec les trajectoires, la maintenance, les calibrations, les interventions en cas de panne, l'analyse et la diffusion des données.

Sur quel indicateur se base-t-on pour définir le bruit dans les zones concernées ?

L'indicateur utilisé est le Lden (Level Day-Evening-Night). Il prend en compte :

- le niveau sonore maximal de chaque avion,
- la durée de son passage,
- et le nombre total d'avions.

Pour refléter la sensibilité accrue de l'être humain durant certaines périodes, une pénalité de 5 dB en soirée et de 10 dB la nuit est appliquée.

L'objectif de l'utilisation du Lden est de disposer d'un indicateur global et harmonisé au niveau européen afin d'évaluer la gêne liée au bruit, qu'il provienne du trafic routier, aérien ou ferroviaire.

En Europe, la directive 2002/49/EC impose en effet le recours aux indicateurs Lden pour l'élaboration des cartes de bruit. Il ne s'agit donc pas d'une méthode spécifique à la SOWAER.

6. Divers

Point soulevé par le représentant effectif de la Ville de Binche : la complexité du système de plaintes mis à disposition des citoyens concernant les nuisances sonores.

Il est constaté que l'accès au formulaire de plainte via le site de la SOWAER n'est pas simple et que le dépôt d'une plainte s'apparente à un véritable parcours du combattant.

La SOWAER précise qu'elle a été challengée par le Gouvernement wallon sur ce sujet. Le formulaire en ligne a déjà été simplifié : réduction du nombre d'informations à compléter et pré-encodage des données personnelles (avec l'accord du riverain).

Par ailleurs, la structure du site internet est en cours de révision afin justement de rendre l'accès aux différentes rubriques plus direct.

La SOWAER rappelle également que le service Environnement est accessible via le numéro gratuit 0800/90.111, ou directement dans ses bureaux, sans rendez-vous. (<https://www.sowaer.be/contact/>)

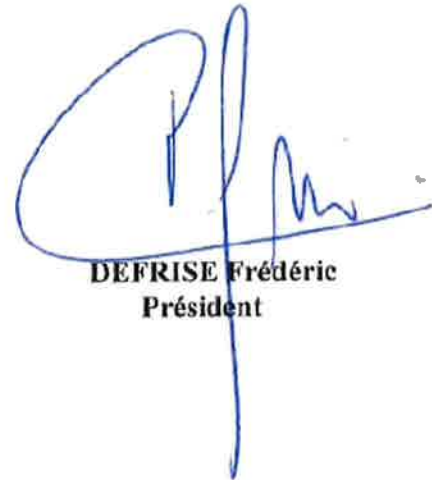
Enfin, la SOWAER confirme rester ouverte à toute proposition d'amélioration.

Le représentant de la Ville de Binche remercie la SOWAER pour les précisions apportées en séance.

Fin de la réunion : 13h45



LACOUR Séverine
Secrétaire



DEFRISE Frédéric
Président



**SO
WA
ER**



**Pour des demains
durables**

**Comité d'accompagnement
Aéroport de Charleroi**

8 septembre 2025



ORDRE DU JOUR

- 1. Résultats de l'étude AéroSols**
- 2. Approbation du procès-verbal du 13 juin 2025**
- 3. Approbation du règlement d'ordre intérieur**
- 4. Renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi**
- 5. Les plans de bruit et les mesures environnementales**
- 6. Divers**

1. Résultats de l'étude AéroSols



2. Approbation du procès-verbal du 13 juin 2025



3. Approbation du règlement d'ordre intérieur



4. Renouvellement du permis unique de l'aéroport de Charleroi



5. Les plans de bruit et les mesures d'accompagnement



A. AIDES AUX RIVERAINS



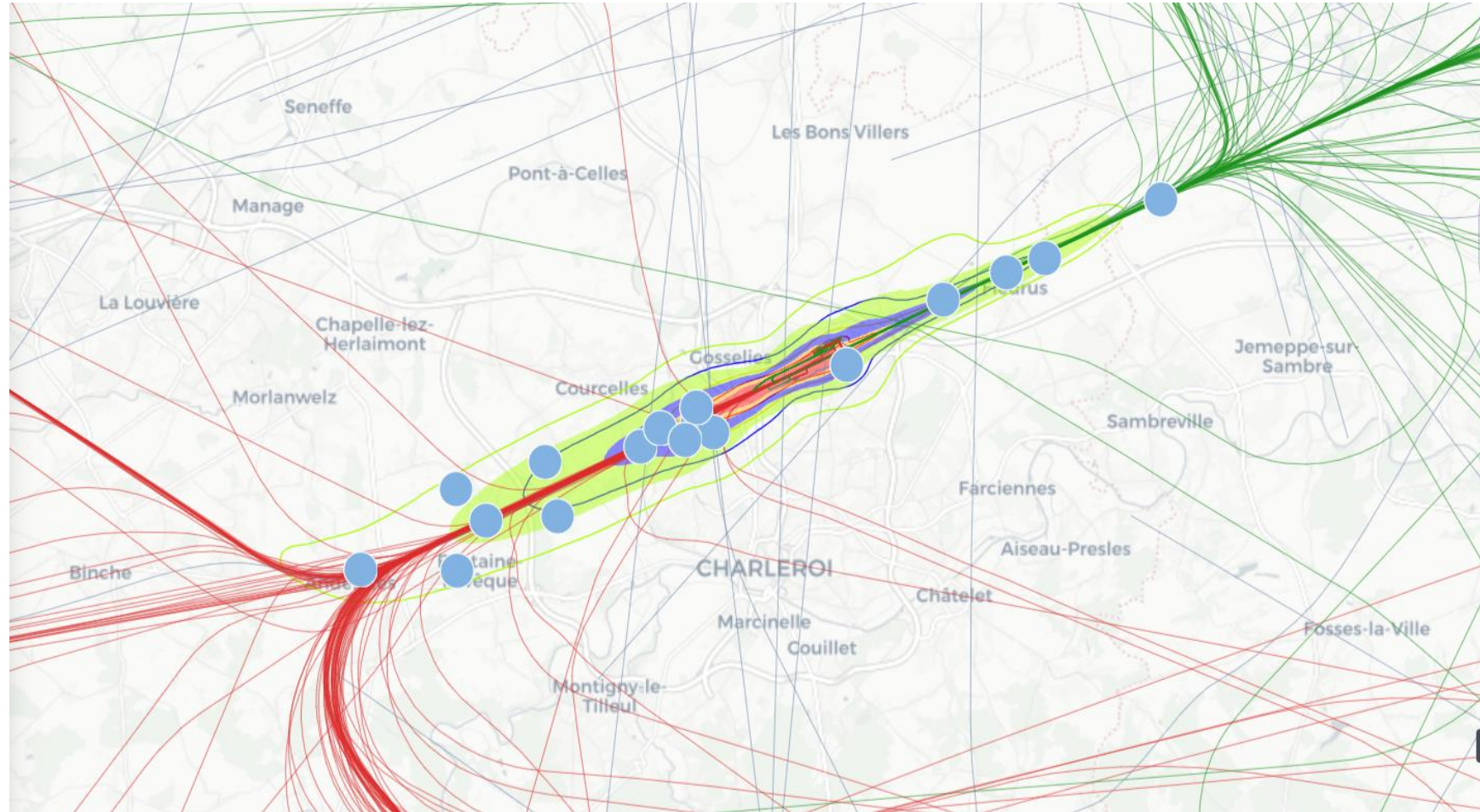
Références légales

- Article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit
- Arrêtés du Gouvernement wallon du 28 avril 2022 (MB 16 juin 2022) délimitant les zones des PEB et PDLT
- Arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2001 (MB 19 décembre 2001) relatif à l'exercice de missions déléguées spécifiques confiées à la société spécialisée Société wallonne des Aéroports (SOWAER)
- Contrat de gestion 2022-2027

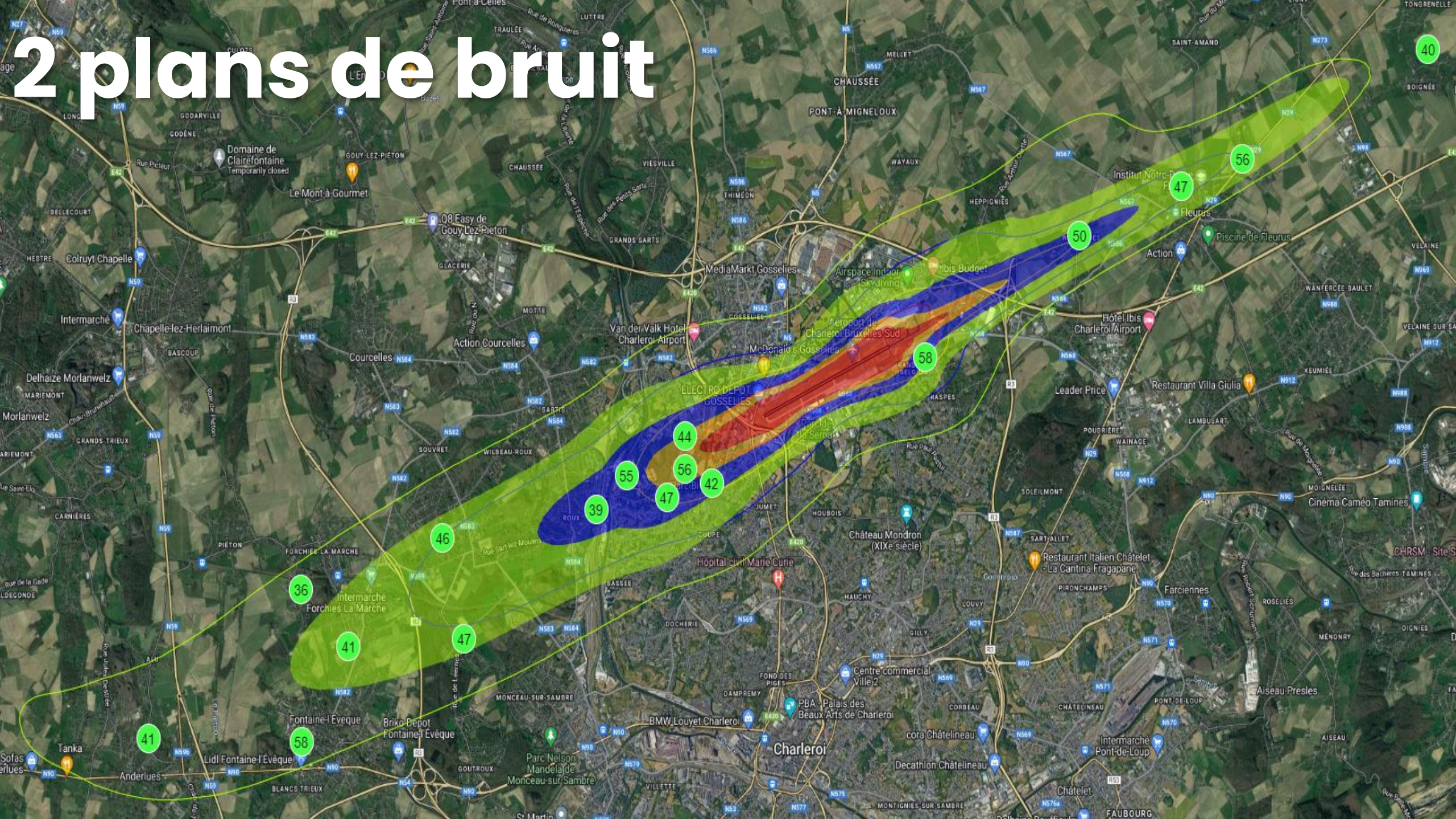


Plans de bruit

Concentrer les routes de décollages et d'atterrissages des avions pour impacter **le moins d'habitations** possibles



2 plans de bruit



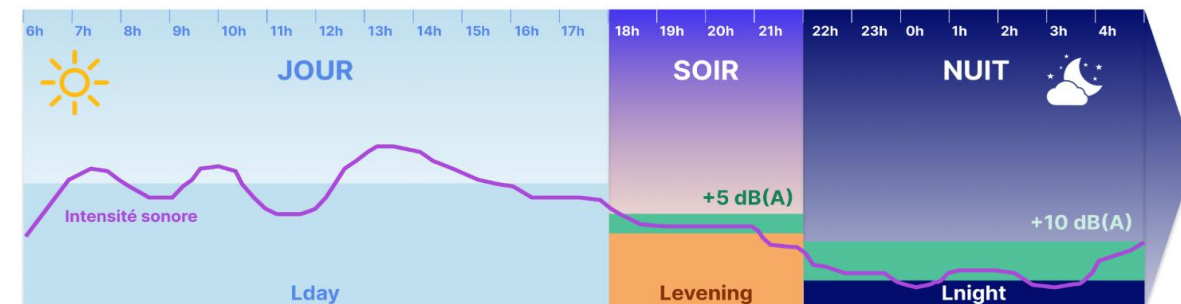
Lden (24h)

Paramètres pris en compte:

- niveau de **bruit maximum** de chaque avion
- **durée de passage** de chaque avion
- **nombre** d'avions
- Bruit avions de **nuite** (23h–7h) : **ajout de 10 dB**
- Bruit avions en **soirée** (19h–23h) : **ajout de 5 dB**

Lden
Day Evening Night

	L _{den} (dB(A))
Zone A'	$70 \leq L_{den}$
Zone B'	$66 \leq L_{den} < 70$
Zone C'	$61 \leq L_{den} < 66$
Zone D'	$56 \leq L_{den} < 61$



Le Plan de Développement à Long Terme (PDLT)

- Fixe les **limites** au développement de l'aéroport
- 25.068 immeubles
- Dispositions **préventives** en matière d'aménagement du territoire (construction d'habitations,...)



Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

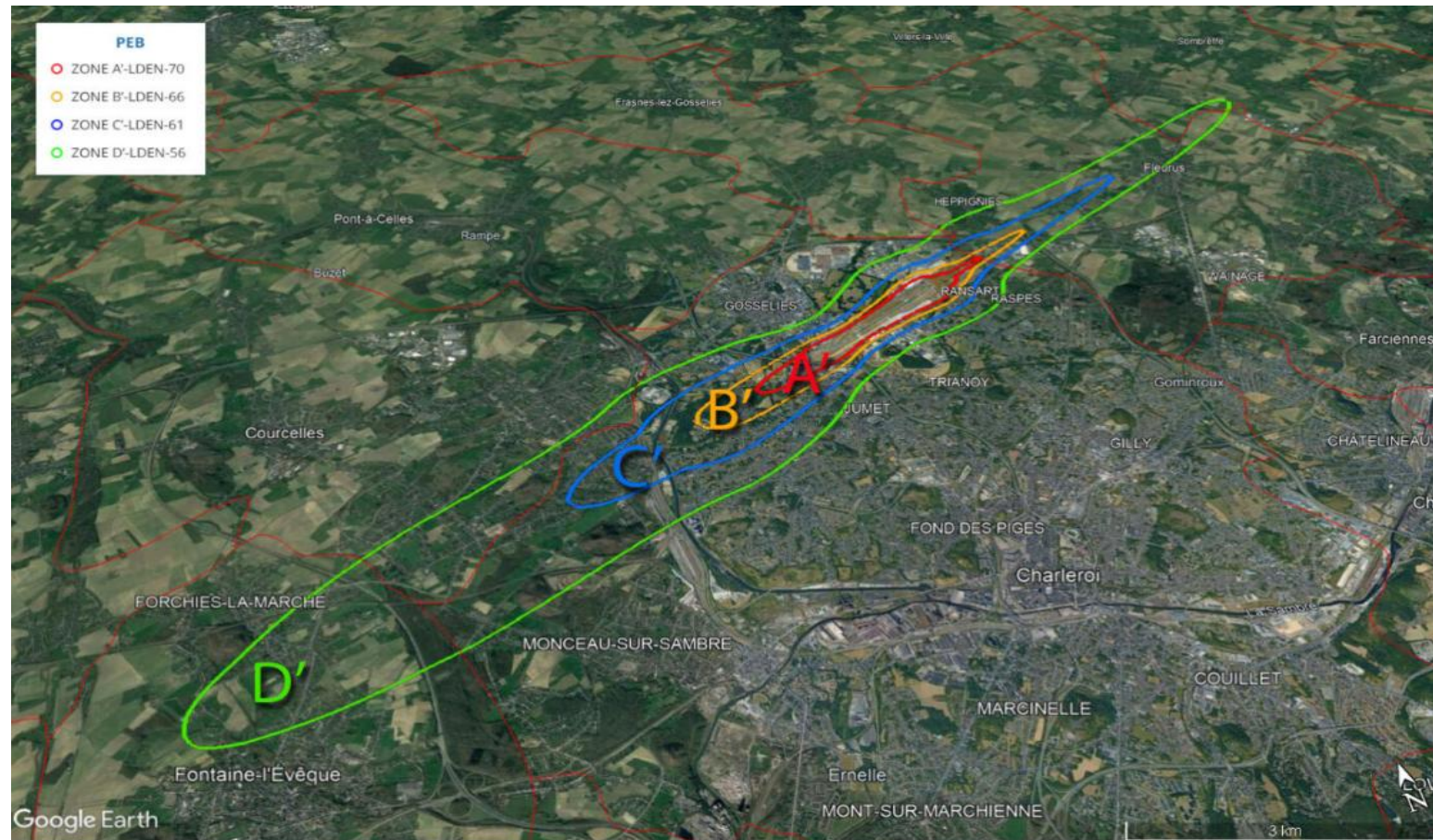
révision tous les 3 ans par le SPW

- Estimation du trafic à l'horizon à 10 ans
- 11.223 immeubles
- Diverses **solutions** pour les citoyens (acquisitions, insonorisations,...)

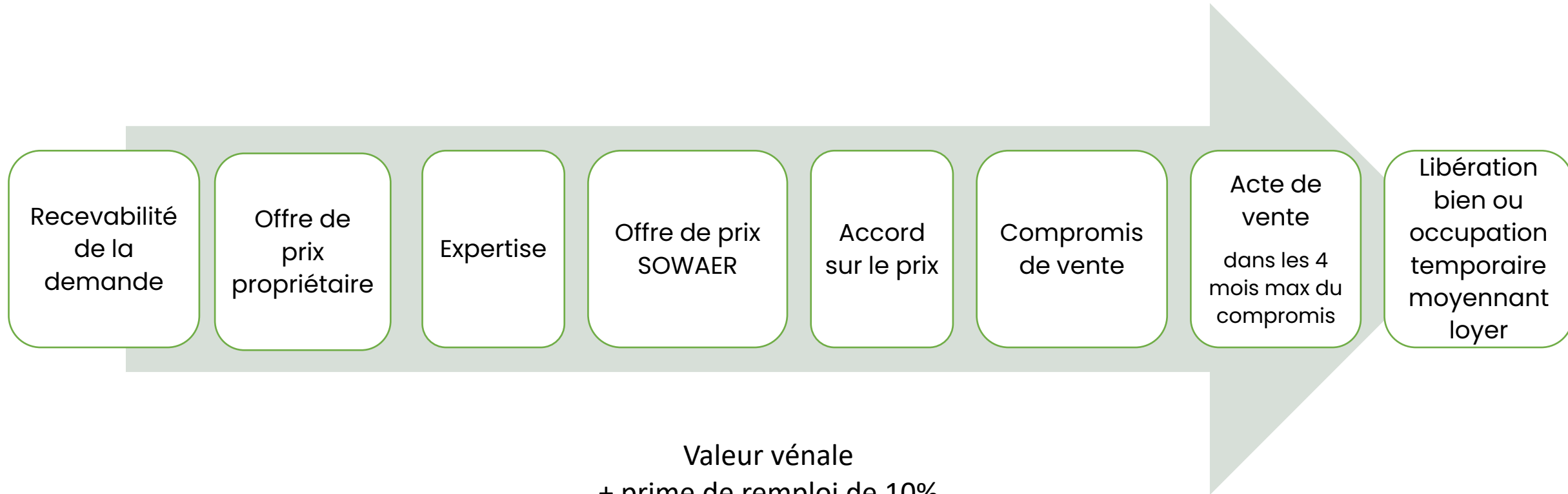


Solutions pour les citoyens

*Etre propriétaire d'un bien à usage d'habitation au plus tard au **13 juillet 2004** ou au **17 juin 2022** pour ceux qui changent de zone dans le PDLT*



ACQUISITIONS VOLONTAIRES EN ZONES A' et B'

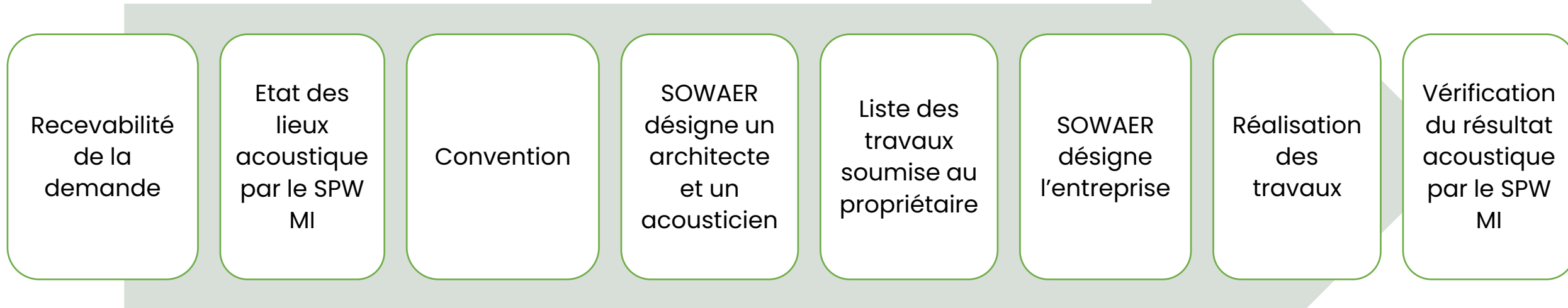


Valeur vénale
+ prime de emploi de 10%
+ 7.436,81€ prime déménagement

Offre de prix SOWAER



INSONORISATION en zones A', B' et C'



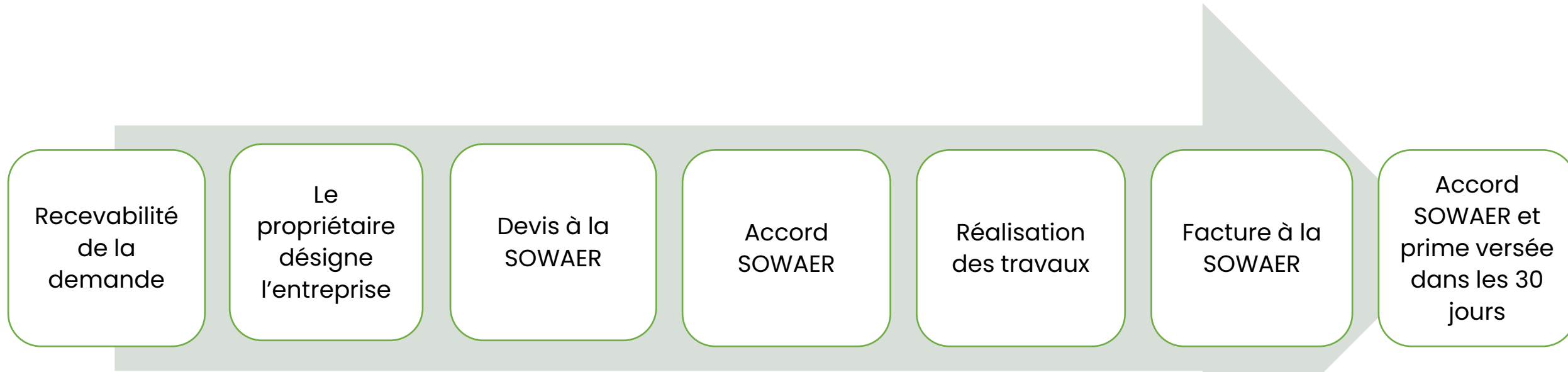
Maximum 2 pièces de jour : salon, salle à manger, cuisine, bureau privé

Objectif acoustique fixé

Coût total des travaux pris en charge par la SOWAER



PRIME FORFAITAIRE A L'INSONORISATION en zone D'



Montant de la prime selon localisation de l'habitation dans le PDLT :

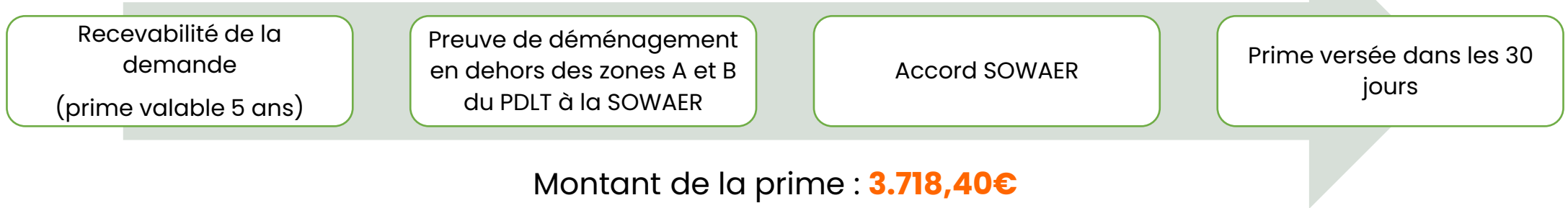
- D'/C : **5.000 €** hors indexation (8.245,15 € indexation comprise)
- D'/D : **2.479 €** hors indexation (4.087,94 € indexation comprise)

Liste des travaux subsidiaires : Pièces de jour

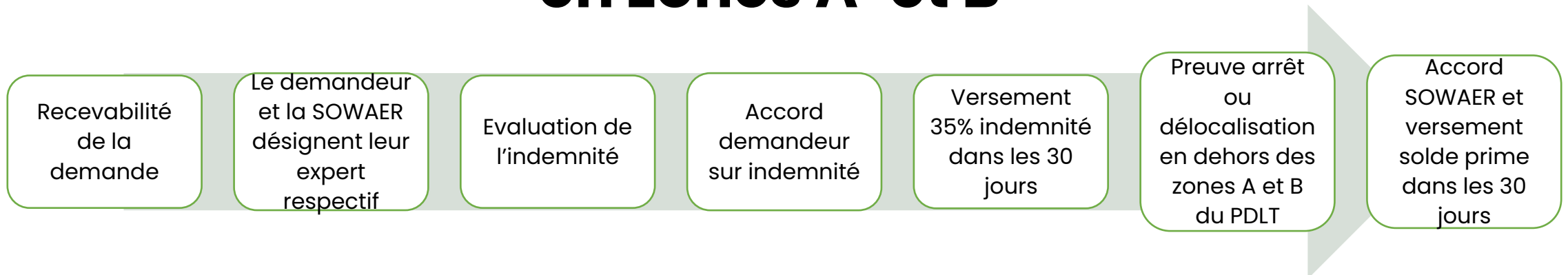
- remplacement menuiseries extérieures (portes et châssis)
- remplacement vitrage
- remplacement portes intérieures
- renforcement acoustique toitures
- placement d'une ventilation mécanique
- pose d'un silencieux (cheminée, hotte, etc)



PRIME DEMENAGEMENT LOCATAIRES en zones A' et B'



INDEMNITES COMMERCANTS ET PROFESSIONNELS en zones A' et B'



Indemnité destinée à couvrir le préjudice commercial ou professionnel induit par le développement des activités aéroportuaires, lequel nécessite l'arrêt ou la relocalisation des activités



Etat d'avancement des mesures pour les citoyens

Au 30 juin 2025

217

Maisons
acquises

3.740

Maisons
insonorisées

27

Primes
locataires

7

Indemnités
commerçants

3.900 familles pour un budget de 68.000.000 €



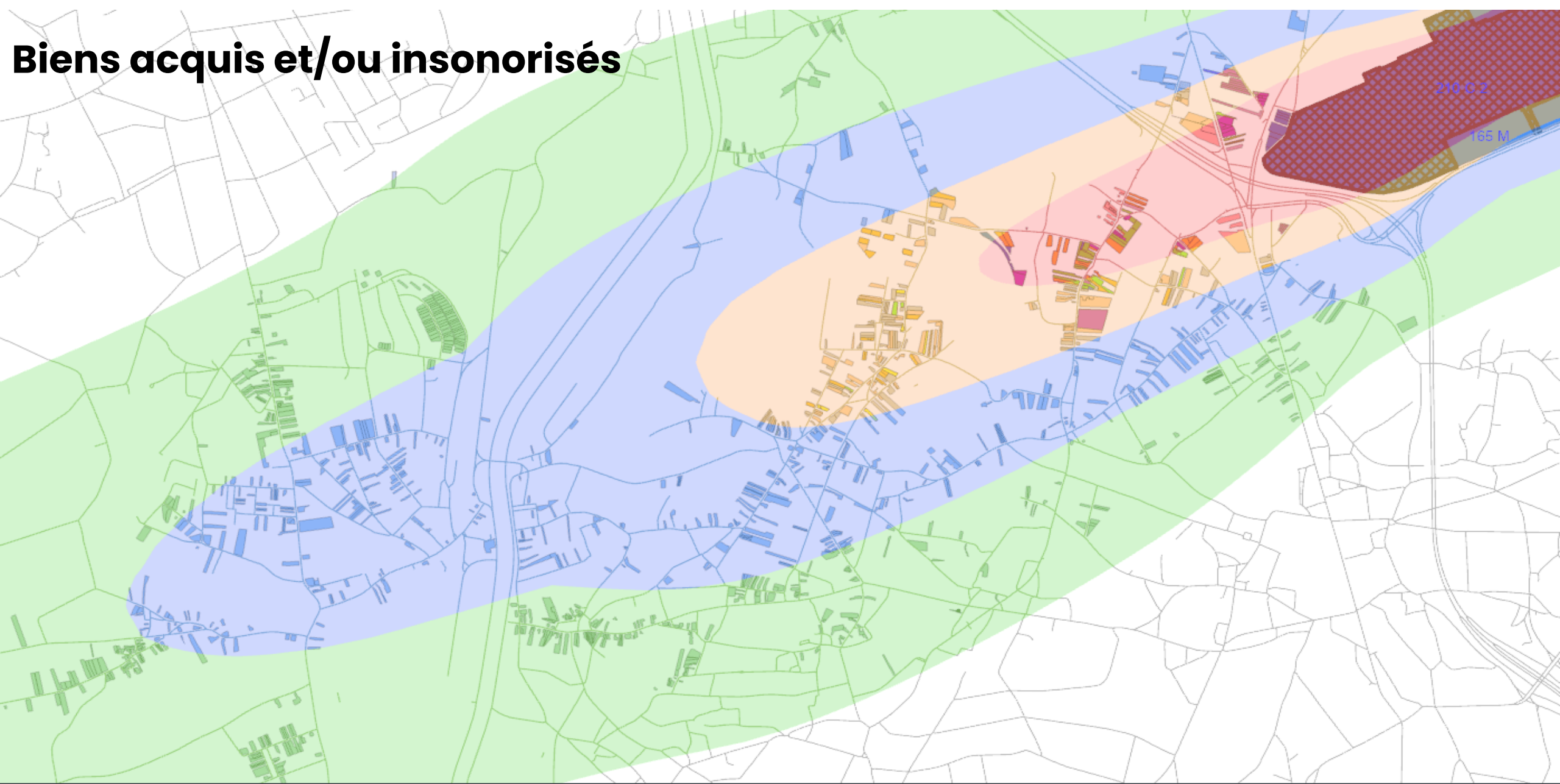
Etat d'avancement des mesures pour les citoyens par commune

Au 30 juin 2025

Communes PEB	Ventes	Insonorisations	Primes insonorisation	Primes déménagement locataires	Indemnités commerçants et profession libérales
Charleroi	217	1032	1910	27	7
Fleurus	0	31	305	0	0
Courcelles	0	0	322	0	0
Fontaine-l'Evêque	0	0	137	0	0
Sombreffe	0	0	3	0	0



Biens acquis et/ou insonorisés



Gestion immobilière

Au 30 juin 2025

58

Maisons
démolies

112

Maisons
vendues

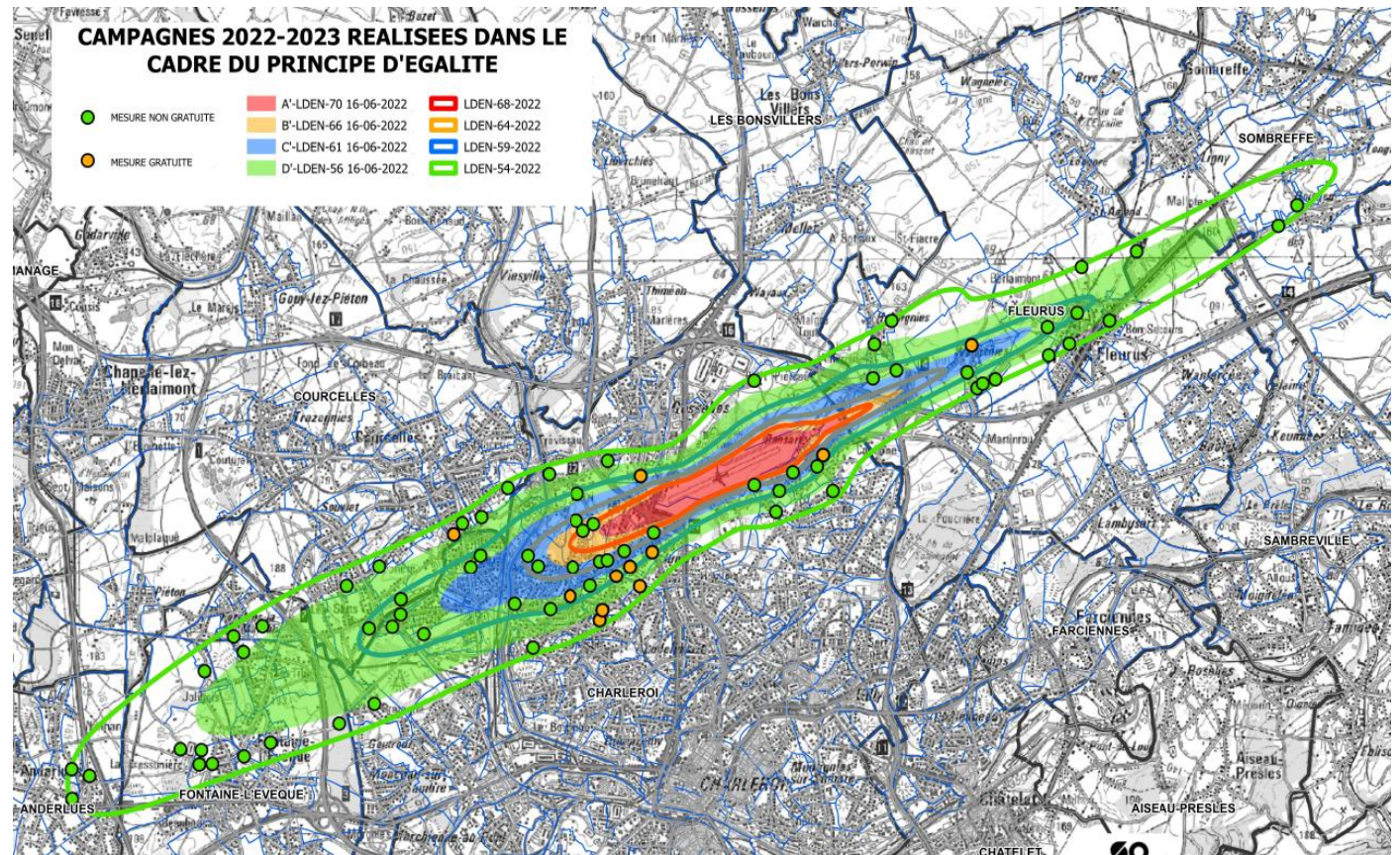
47

Maisons
louées

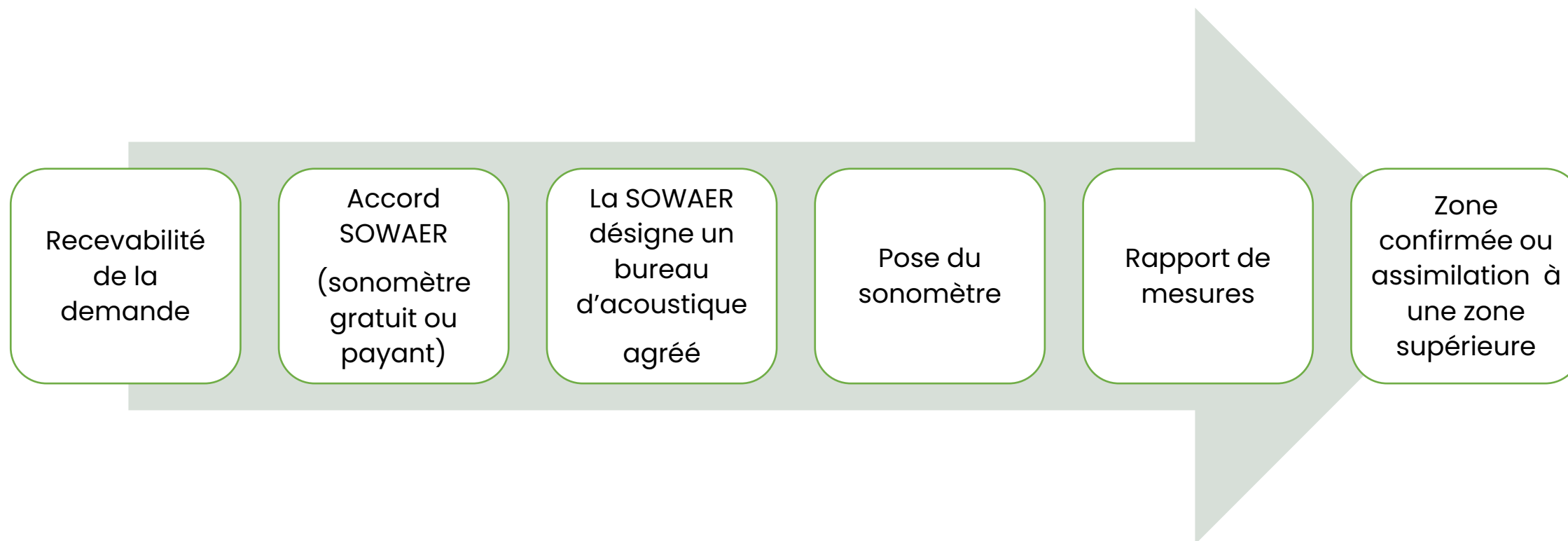


Campagne mesures sonores tous les 3 ans

**79 points de
mesures
autour
des zones du PEB
en 2022-2023**



DEMANDE D'UN SONOMETRE (PRINCIPE D'EGALITE)



Niveau de bruit équivalent à une zone supérieure = mêmes mesures d'accompagnement

Sonomètre placé dans le jardin de l'habitation durant **14 jours représentatifs** de l'activité annuelle de l'aéroport



B. AIDES AUX COMMUNES



Mesures sonores dans les communes wallonnes en dehors du PDLT

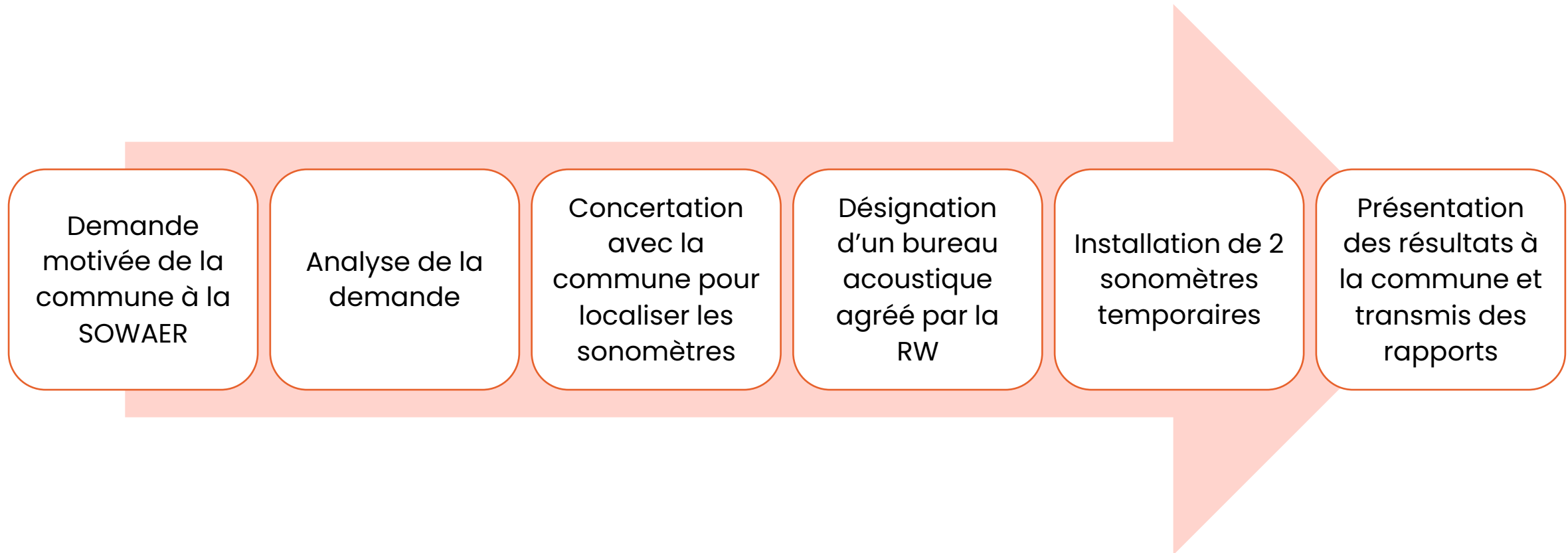
Décision du Gouvernement wallon du 8/10/2020

Objectivation des nuisances sonores liées au trafic de l'aéroport

- Installation de 2 sonomètres temporaires sur des **emprises communales**
- Mesures de **14 jours représentatifs** de l'activité annuelle de l'aéroport
- Mesures réalisées par un bureau d'acoustique agréé indépendant
- **2 sonomètres gratuits** temporaires par commune tous les 2 ans maximum



Procédure



Autres missions SOWAER

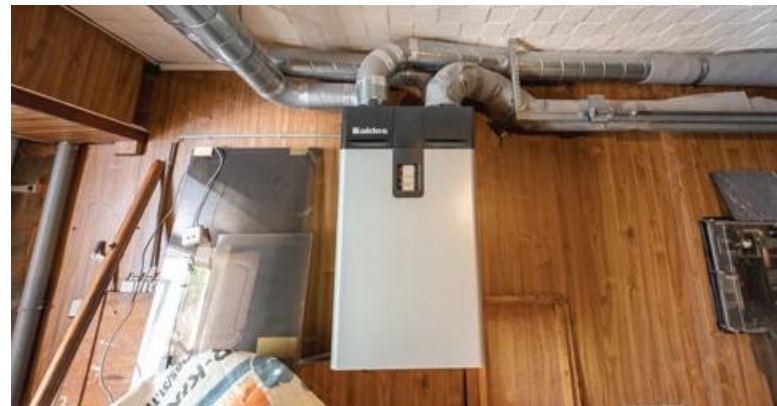
- Mission de **planification territoriale** des zones de bruit
- Mission **d'amélioration du cadre de vie** dans les zones de bruit : communauté **Well'Air**



Installation de 2 ruches à proximité immédiate de l'aéroport sur un terrain appartenant à la SOWAER



Création d'une micro ferme pédagogique à Jumet en partenariat avec l'asbl Terre@air



Service Environnement
Charleroi
Aéropôle – Bâtiment Eole
rue des Frères Wright 29
6041 GOSSELIES

Bureaux ouverts sans
rendez-vous
du lundi au vendredi de
9h00 à 12h00 et de 14h00 à
17h00 excepté le vendredi
jusqu'à 16h

Formulaire en ligne

Numéro vert : 0800/90 111

www.sowaer.be



**Pour des
demains
durables**

6. Divers



Aéro-Sols

Projet de surveillance des impacts potentiels des retombées atmosphériques générées par les activités de l'aéroport de Charleroi

Comité Accompagnement Aéroport
Charleroi
8 septembre 2025

Institut Scientifique de Service Public



- Activités scientifiques et techniques dans le domaine environnemental
- Métrologie environnementale (surveillance)
- Laboratoire de référence en Wallonie



Asbl Eco-Impact



- Réseau d'experts au service de l'environnement et de la santé publique

Point de départ

- Projet initié en réponse aux signalements de riverains des aéroports, qui ont observé des taches ressemblant à des hydrocarbures dans leur jardin. Ils veulent savoir si l'aéroport est à l'origine de ces substances.

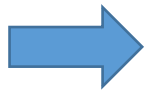


- ➔ ISSEP sollicité par Ministre Environnement pour rédiger protocole d'étude

Objectifs



- L'étude Aéro-Sols s'est inspirée des surveillances réalisées autour d'autres aéroports européens pour étudier pendant 1 an la qualité de l'air autour des 2 principaux aéroports wallons.



Objectif de la mise en place de ce réseau de mesure: déterminer si les observations des riverains sont en lien avec les activités aéroportuaires.



<https://www.sudinfo.be/id65197/article/2018-07-16/plus-de-38-millions-de-voyageurs-sont-passes-par-l-aeroport-de-charleroi-au-1er>



https://www.studiobus.uliege.be/cms/c_6035086/fr/aeroport-de-liege-le-mur-du-son

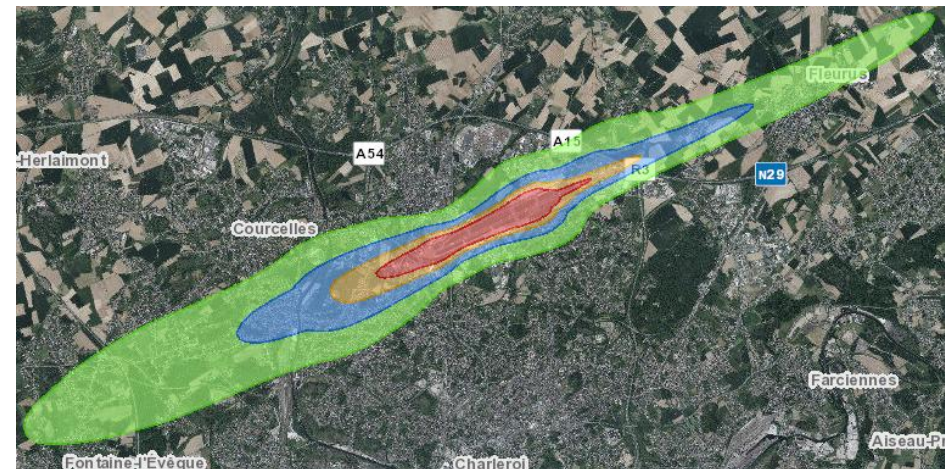


Participation citoyenne



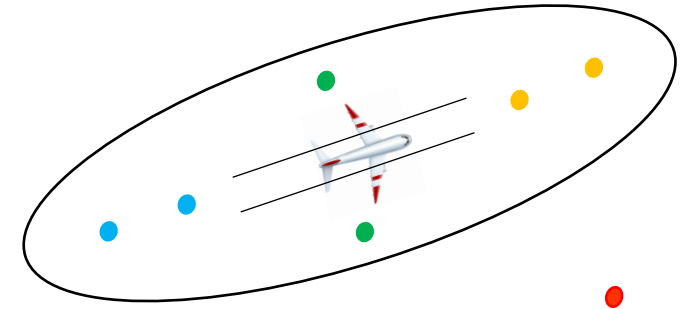
Périmètre d'étude défini selon :

- Etape 1 : Exploitation des données des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des deux aéroports wallons (WalOnMap)
- Etape 2 : Estimation du nombre de parcelles résidentielles par zone
- Etape 3 : Positionnement des stations du réseau de surveillance déjà en place actuellement
- Etape 4 : Adaptation des ellipses



Sélection des participants

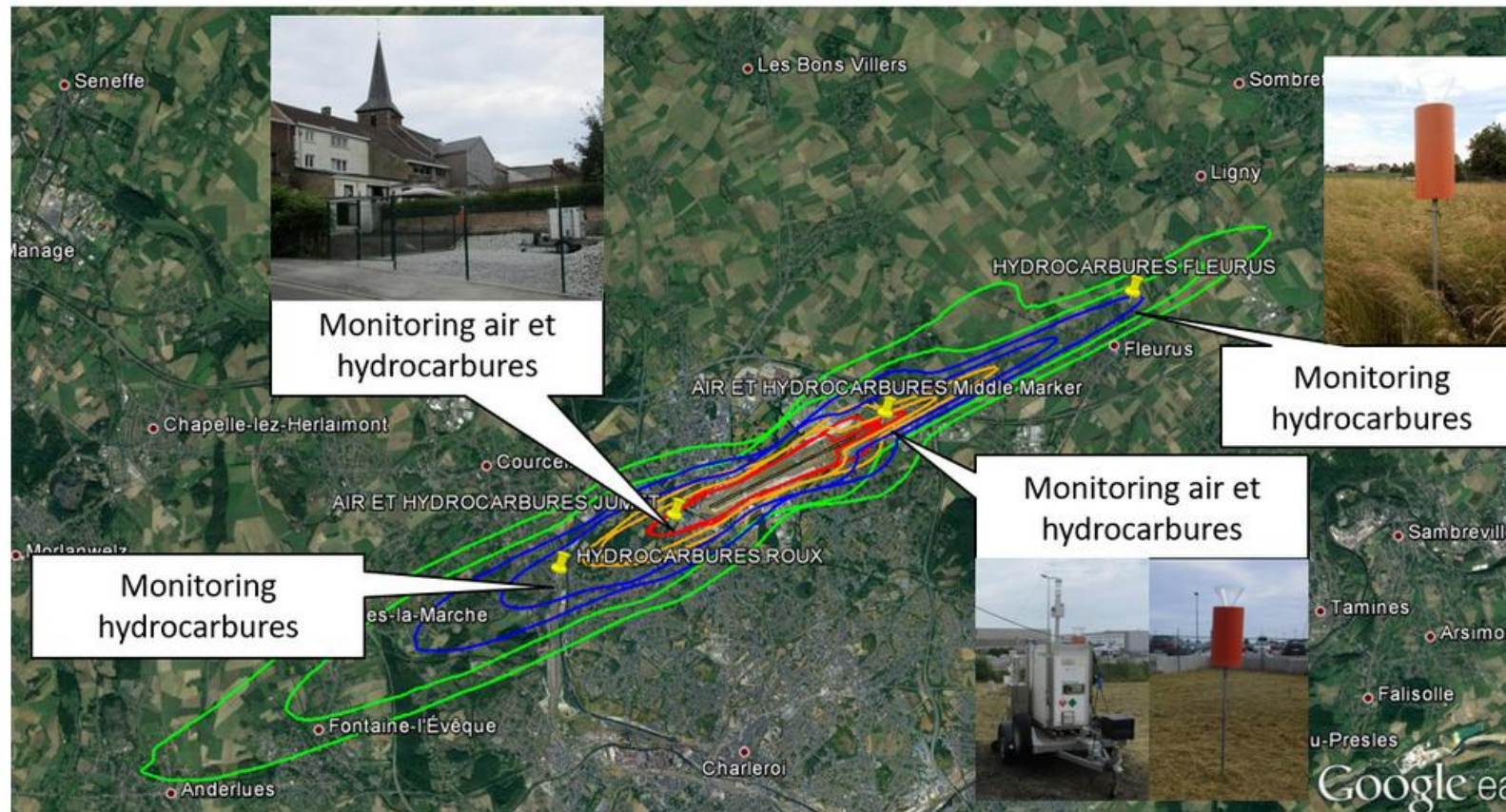
- Présélection selon les localisations idéales
 - 2 stations en amont de la piste
 - 2 stations en aval de la piste
 - 2 points dans la direction perpendiculaire à la piste



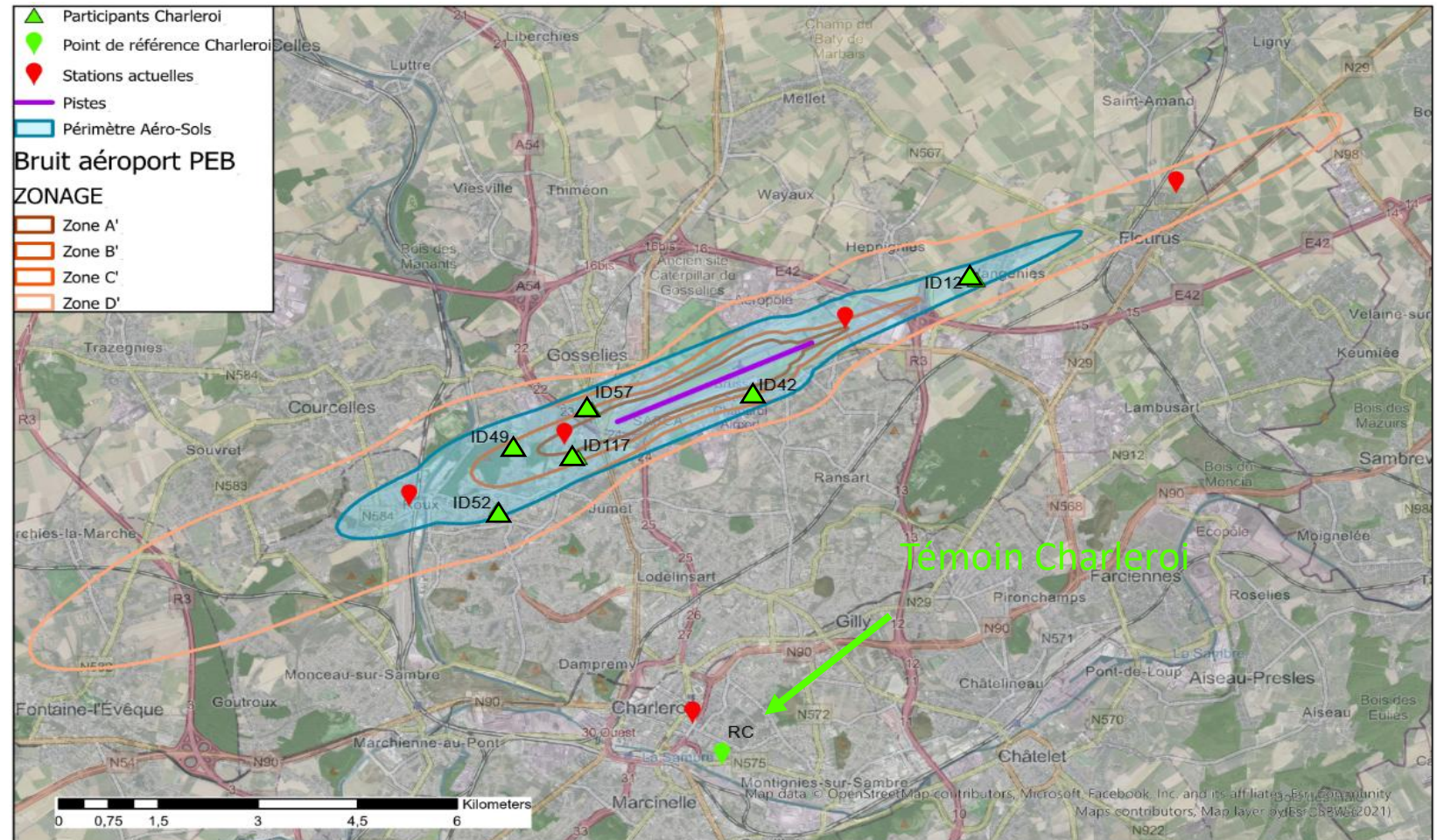
Réunion citoyenne 22/05/2023 => 29 volontaires

- Favoriser zones avec beaucoup de volontaires pour répondre à la demande des riverains
- Stations suffisamment espacées l'une de l'autre et réparties spatialement dans la zone d'étude.
- Stations suffisamment éloignées des stations de mesure ISSeP existantes

Stations ISSeP existantes – mesures permanentes



- 6 stations « Aéro-Sols »
- 1 témoin Charleroi
- 4 stations *ISSeP* existantes au niveau de l'aéroport
- 1 référence (4 stations) rurale => Havelange (province de Namur)
- 1 référence (4 stations) urbaine => Liège



Dispositifs de prélèvement

➤ Jauges

- En plastique: métaux
- En verre : HAP et HC
- Récolte tous les 28 jours sur 1 an
- Du 22/06/2023 au 20/06/2024



➤ Biosurveillance

- Graminées (Ray grass d'Italie)
- Avant exposition : graminées cultivées sous serre
- 2 campagnes de 28 jours :
 - 28/06 au 26/07/2023
 - 13/09 au 11/10/2023



Quelques chiffres :

- 2 aéroports (Liège et Charleroi)
- 6 jardins par aéroport
- 2 stations de référence en milieu urbain
- 14 points de mesure au total
- Plusieurs polluants mesurés : métaux, hydrocarbures et HAPs

Réalisé à ce jour :

- 13 relèves de jauges soit 182 prélèvements
- 28 récoltes de graminées

Aéro-Sols

RÉSULTATS

Présentation générale des résultats

➤ Biosurveillance



- Comparaison à une valeur repère rurale = niveau de concentration présent dans l'environnement sans lien direct avec une source locale ou spécifique de pollution
- Comparaison au « témoin Charleroi » et « témoin serre »

⇒ **Unités de mesure**: concentration dans les plantes => quantité de polluant par quantité de plante, ici mg/kg. L'unité est suivie de la précision MS (matière sèche) car le résultat est exprimé en poids sec.

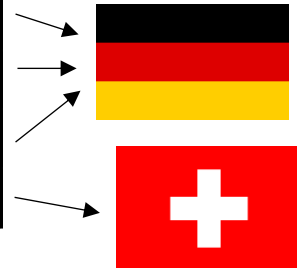
Présentation générale des résultats

➤ Jauges



- Dépôts atmosphériques : Absence réglementation EU ou WAL

Substances	Dépôts ($\mu\text{g}/\text{m}^2.\text{j}$)	Période	Source
Cadmium	2	1 an	TA-Luft (2021)
Nickel	15	1 an	TA-Luft (2021)
Plomb	100	1 an	TA-Luft (2021)
Zinc	400	1 an	Opair (2024)



- ⇒ **Unités de mesure:** quantité de polluant (μg donc 0,000001 g) par unité de surface (la surface de l'entonnoir qui surplombait la jauge, exprimée en m^2) et par unité de temps (ici par jour) $\Rightarrow \mu\text{g}/\text{m}^2.\text{j}$
- ⇒ Comparaison des valeurs annuelles moyennes des stations $><$ aux stations de référence rurale et urbaine et, si disponible, aux valeurs réglementaires.

➤ Métaux

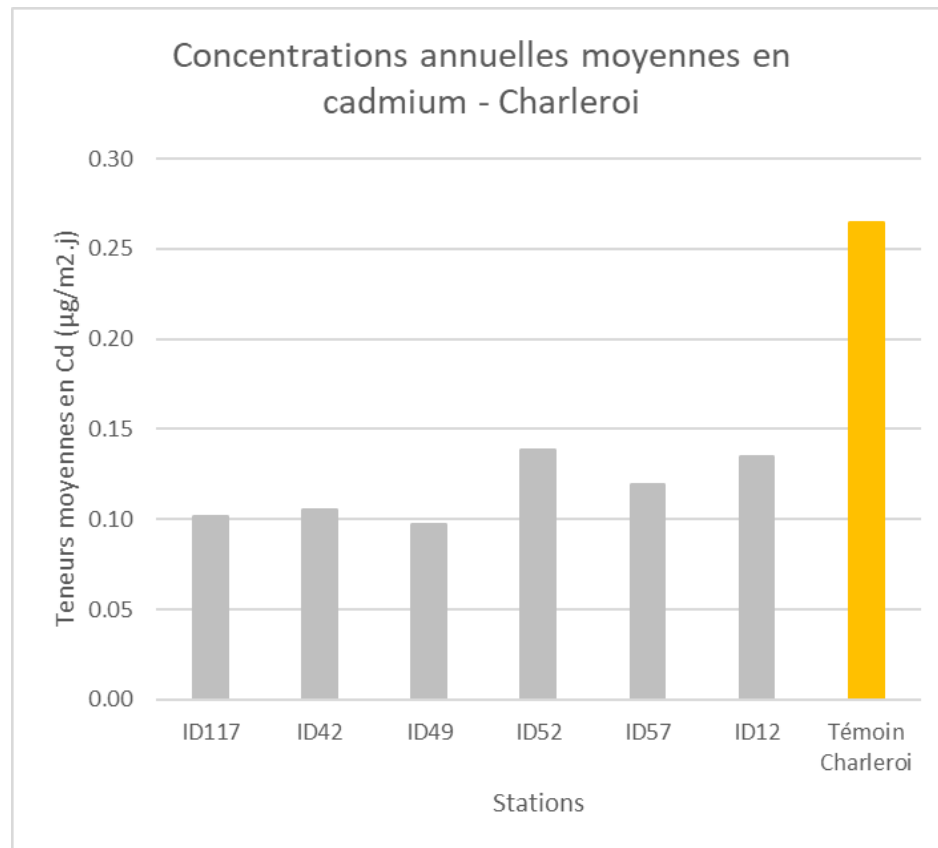
➤ cadmium, chrome, cuivre, manganèse, nickel, plomb et zinc

- Emis dans l'atmosphère par des **processus naturels** (érosion du sol, ...)
- Résultent d'**activités humaines** telles que la combustion de combustibles fossiles (industrie, chauffage, transport), métallurgie, incinération des déchets...
- Les activités aéroportuaires peuvent émettre des métaux dans environnement
 - Pneus, poussière des freins,...
 - Contraintes mécaniques et corrosion
 - Poussière produite lors de atterrissage et freinage des avions

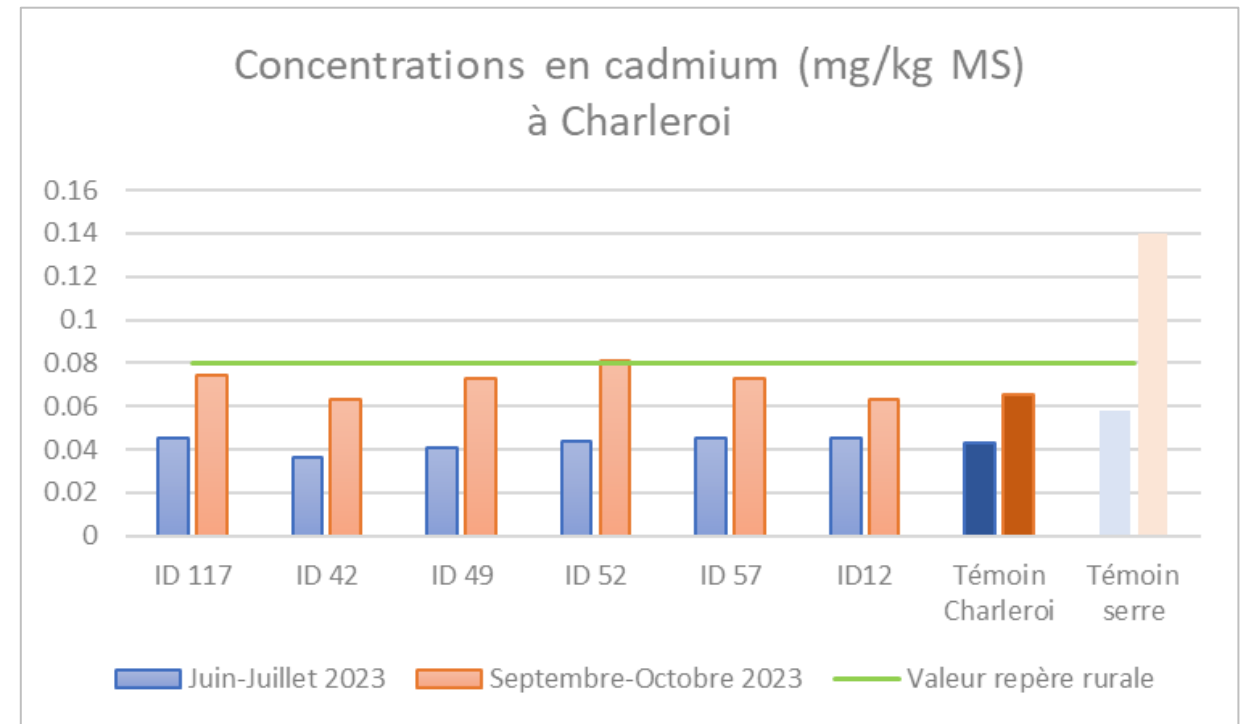


Résultats : métaux – cadmium (1/7)

➤ Jauges

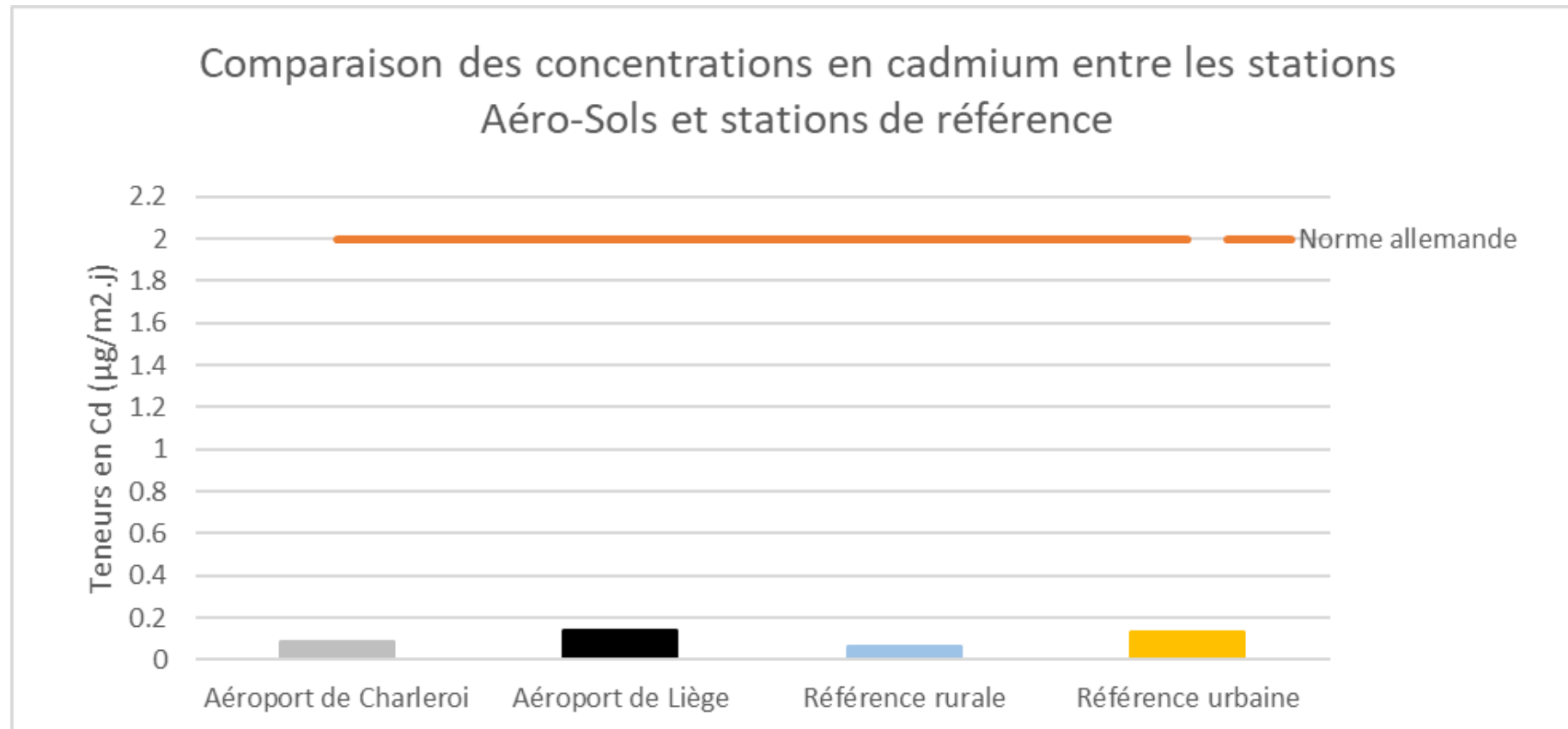


➤ Biosurveillance



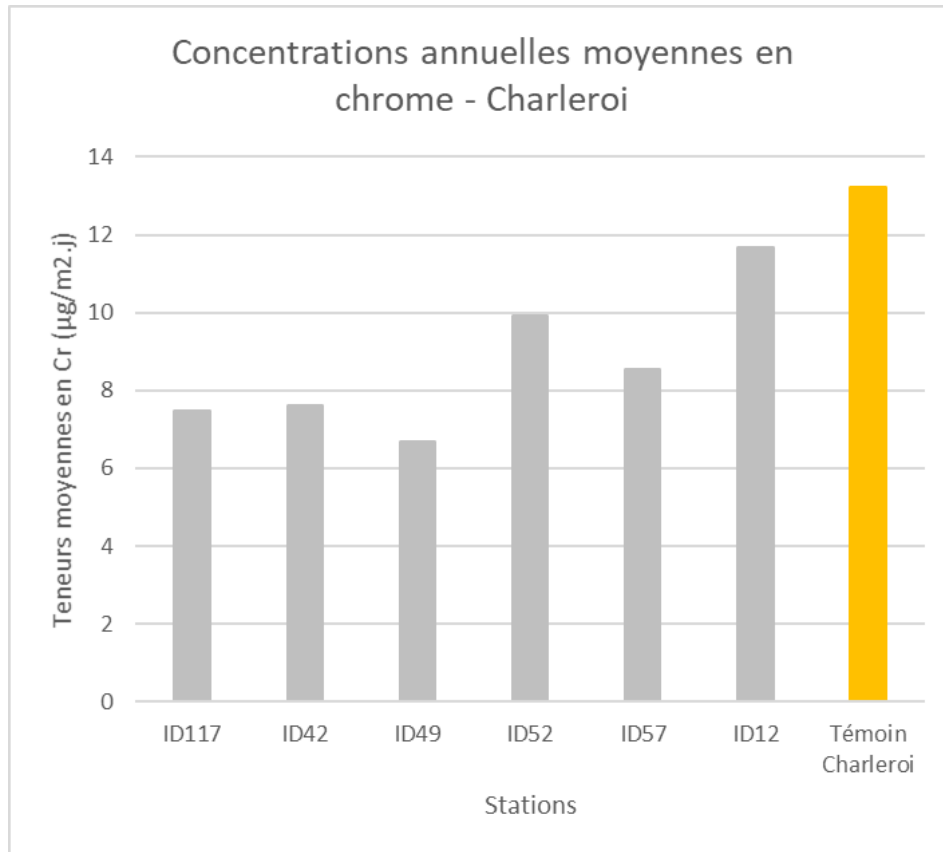
Résultats : métaux – cadmium (1/7)

➤ Jauges

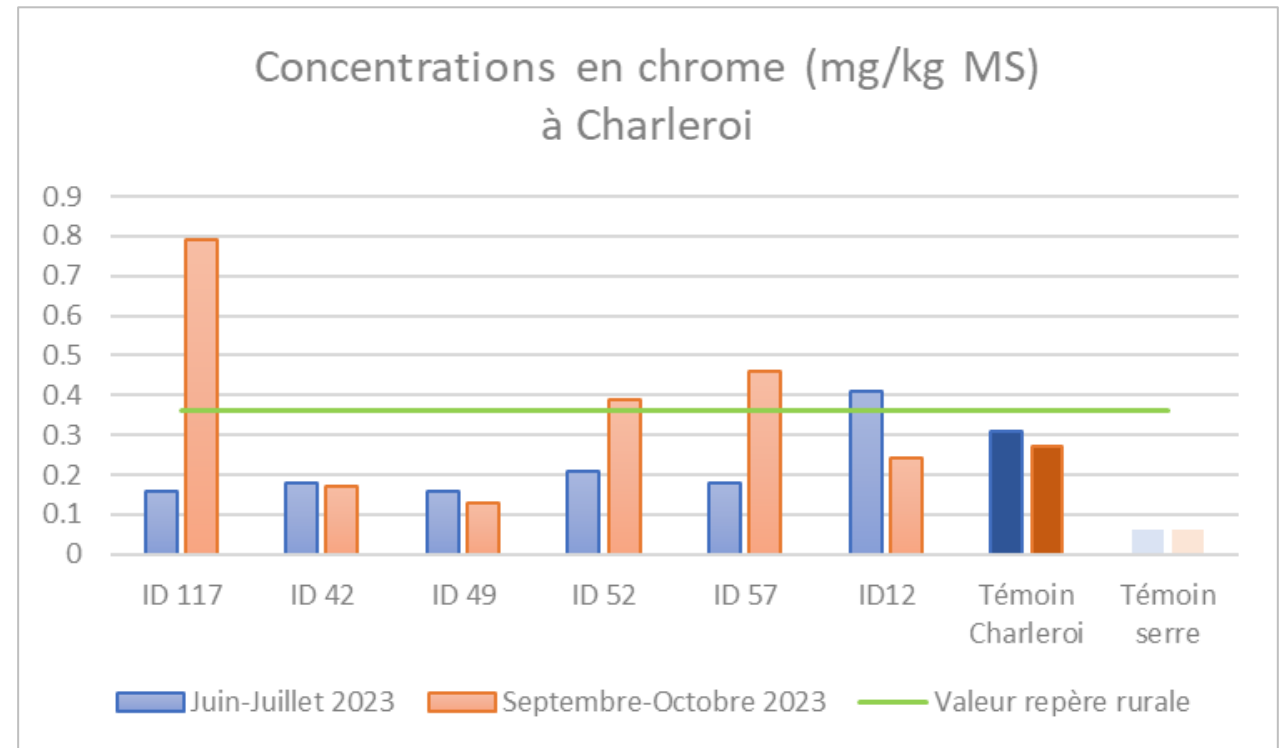


Résultats : métaux – chrome (2/7)

➤ Jauges

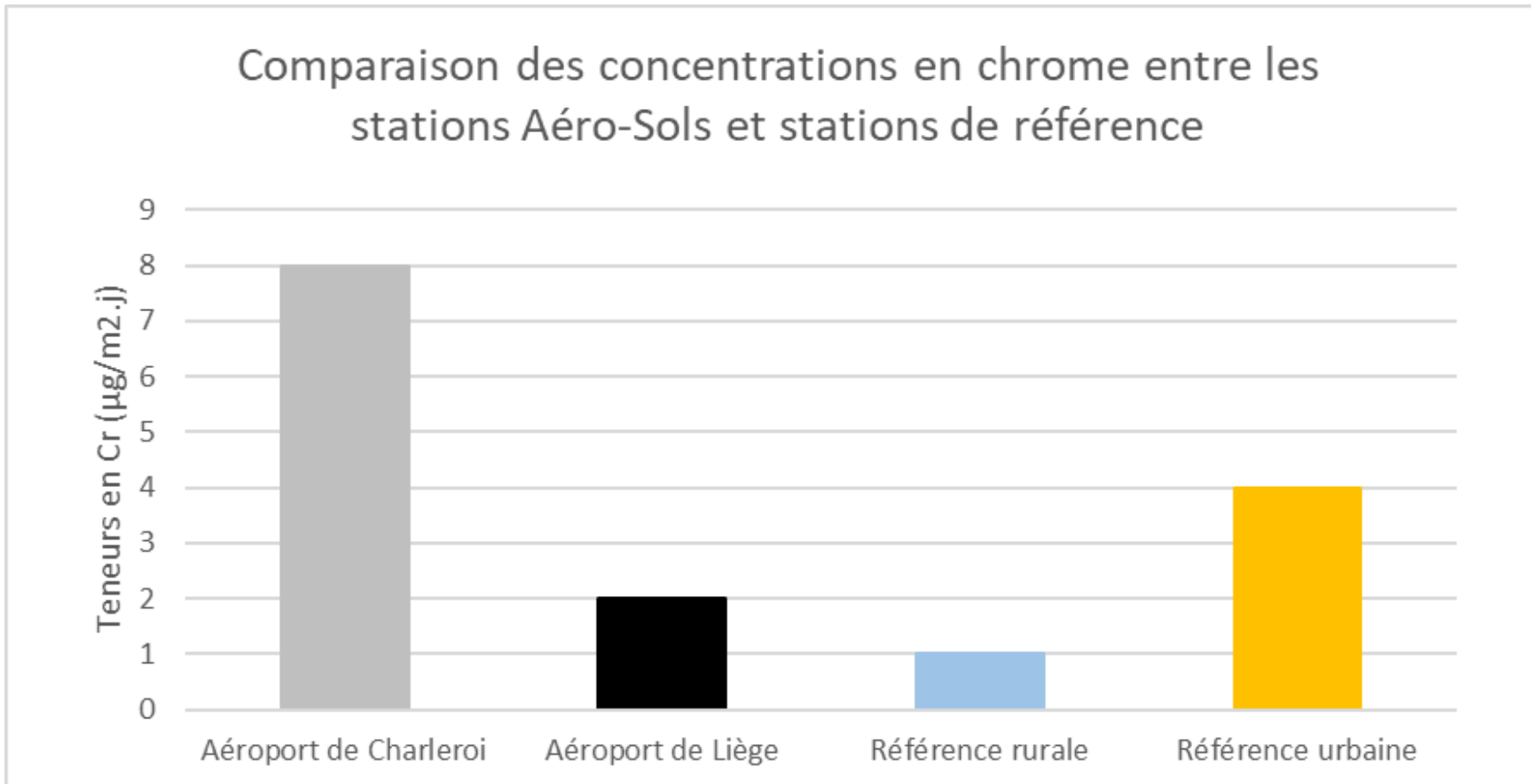


➤ Biosurveillance



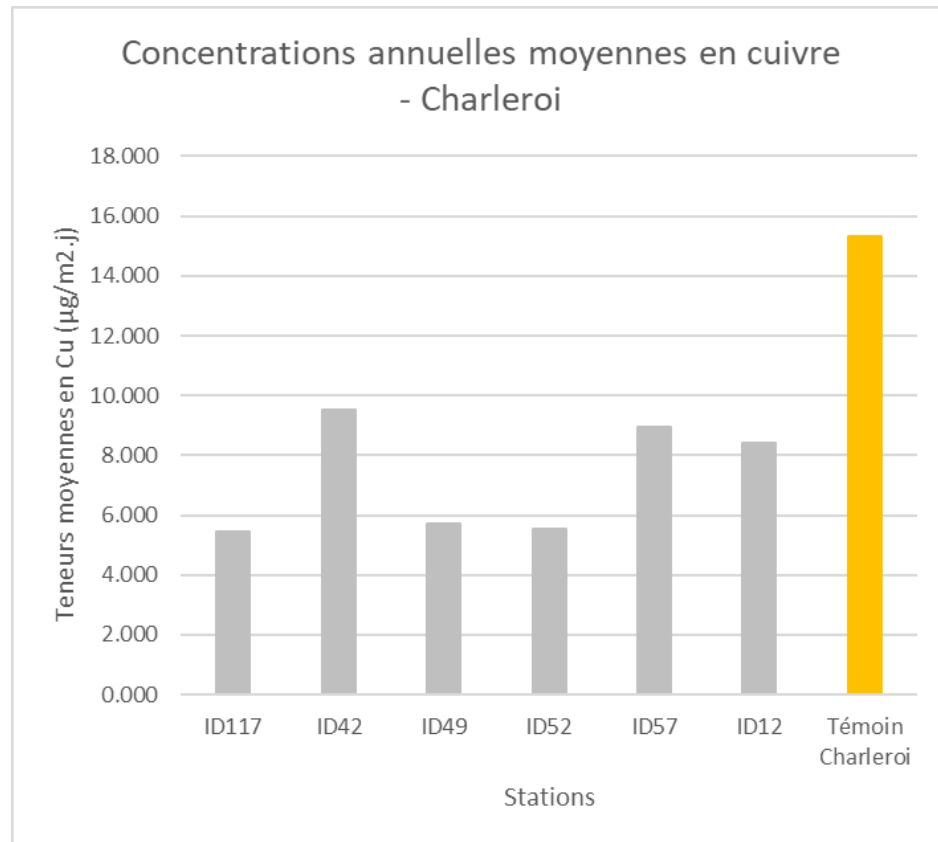
Résultats : métaux – chrome (2/7)

➤ Jauges

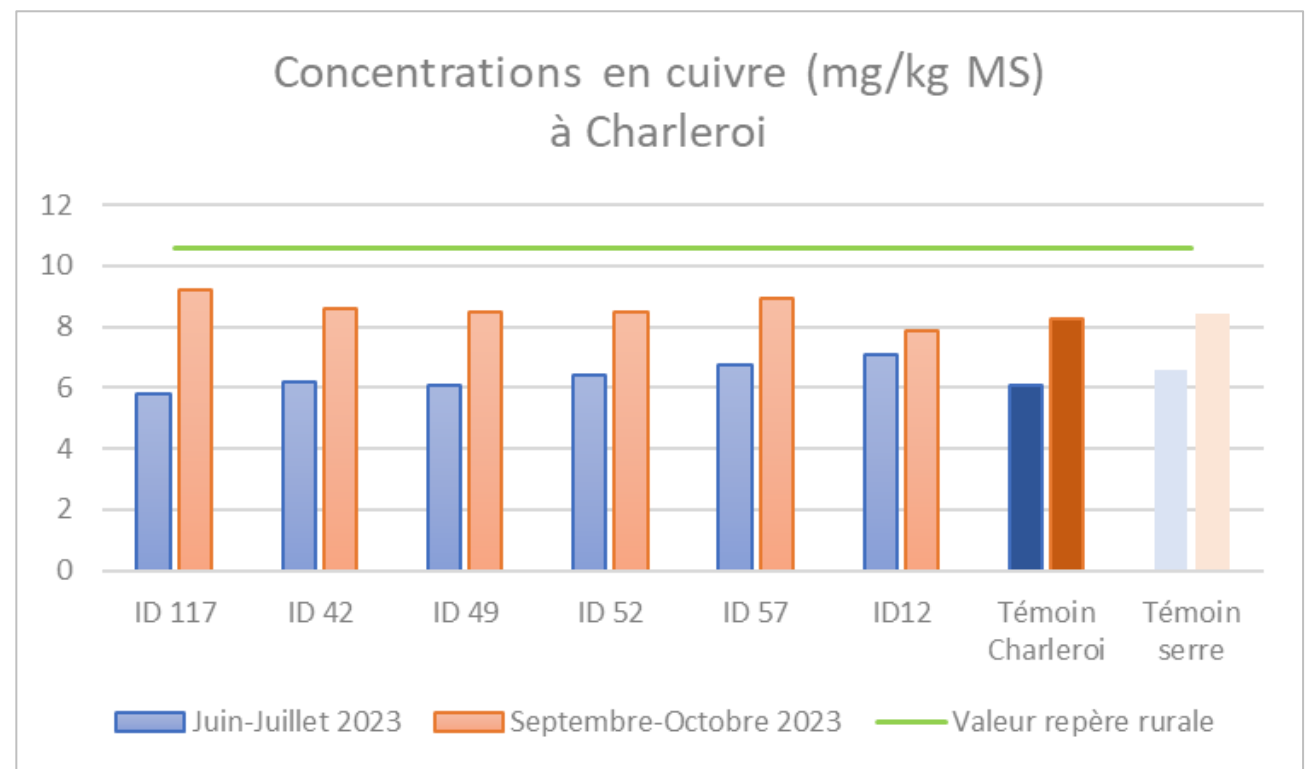


Résultats : métaux – cuivre (3/7)

➤ Jauges

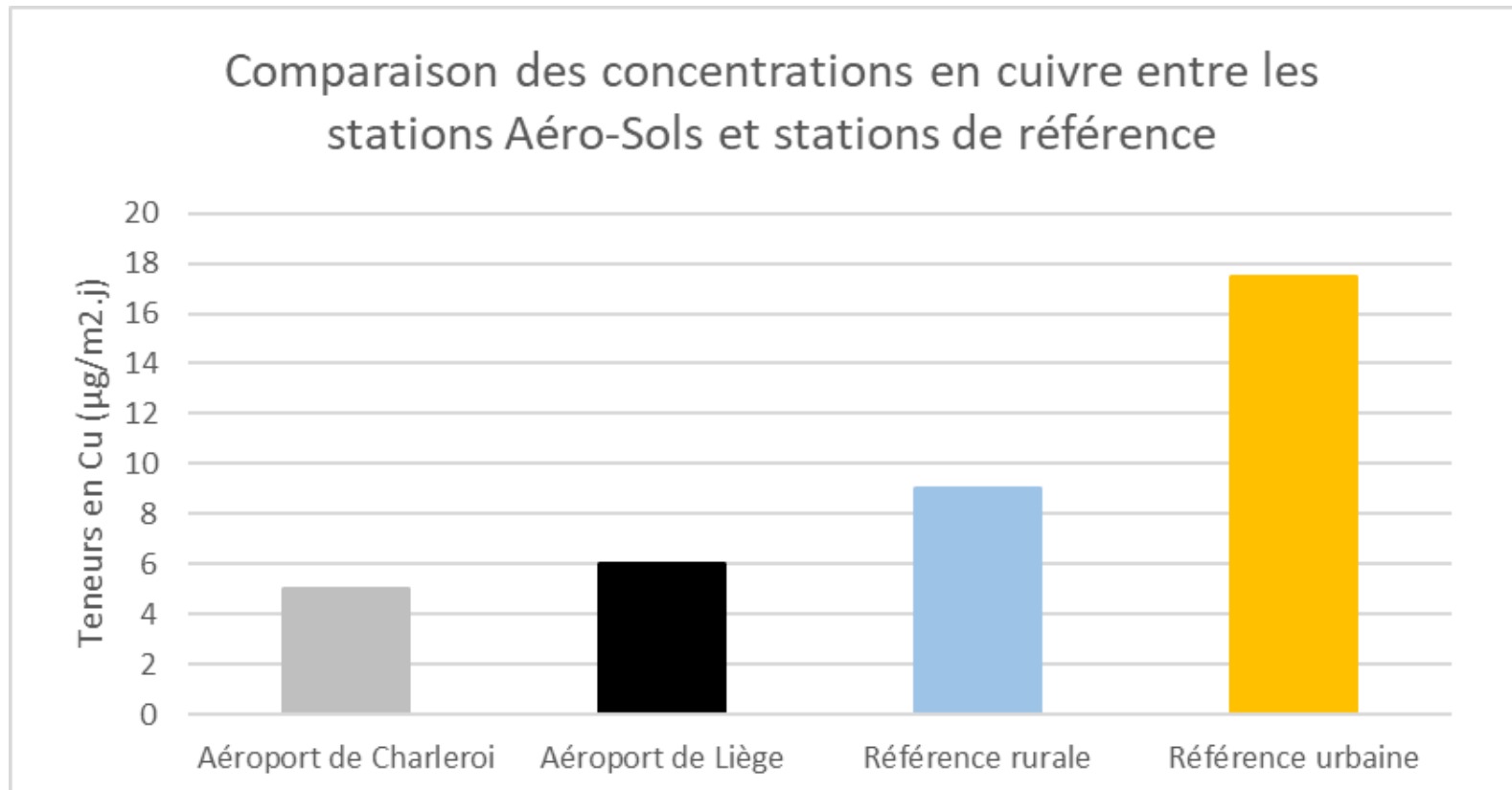


➤ Biosurveillance



Résultats : métaux – cuivre (3/7)

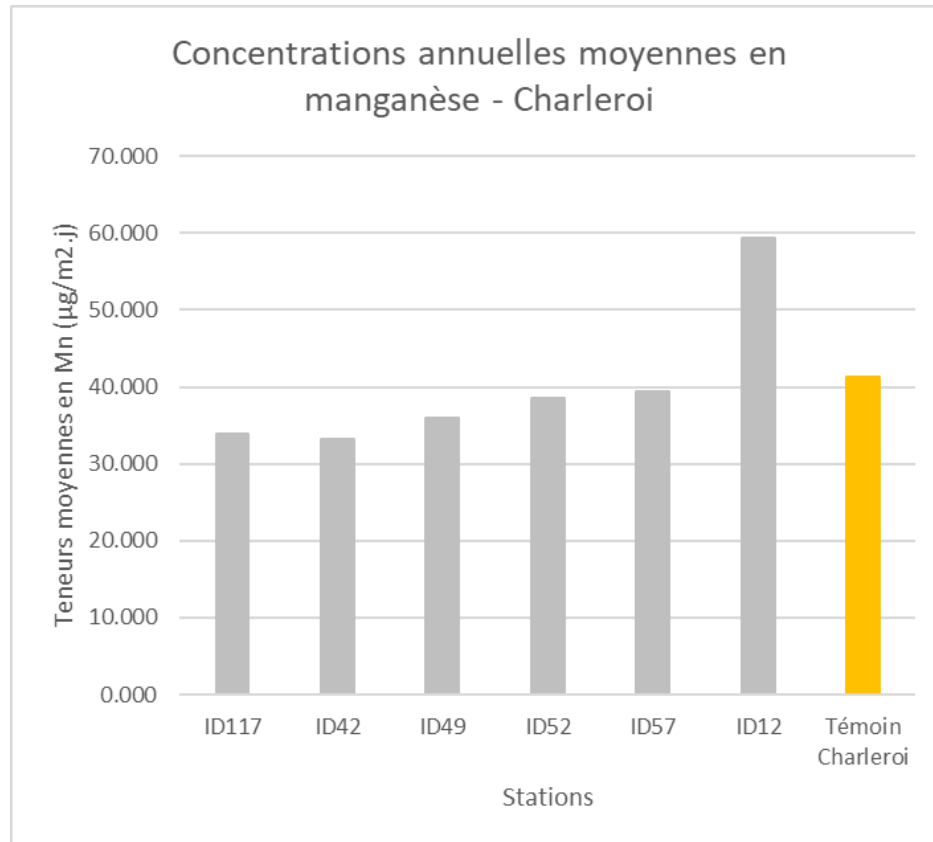
➤ Jauges



Résultats : métaux – manganèse (4/7)

➤ Jauges

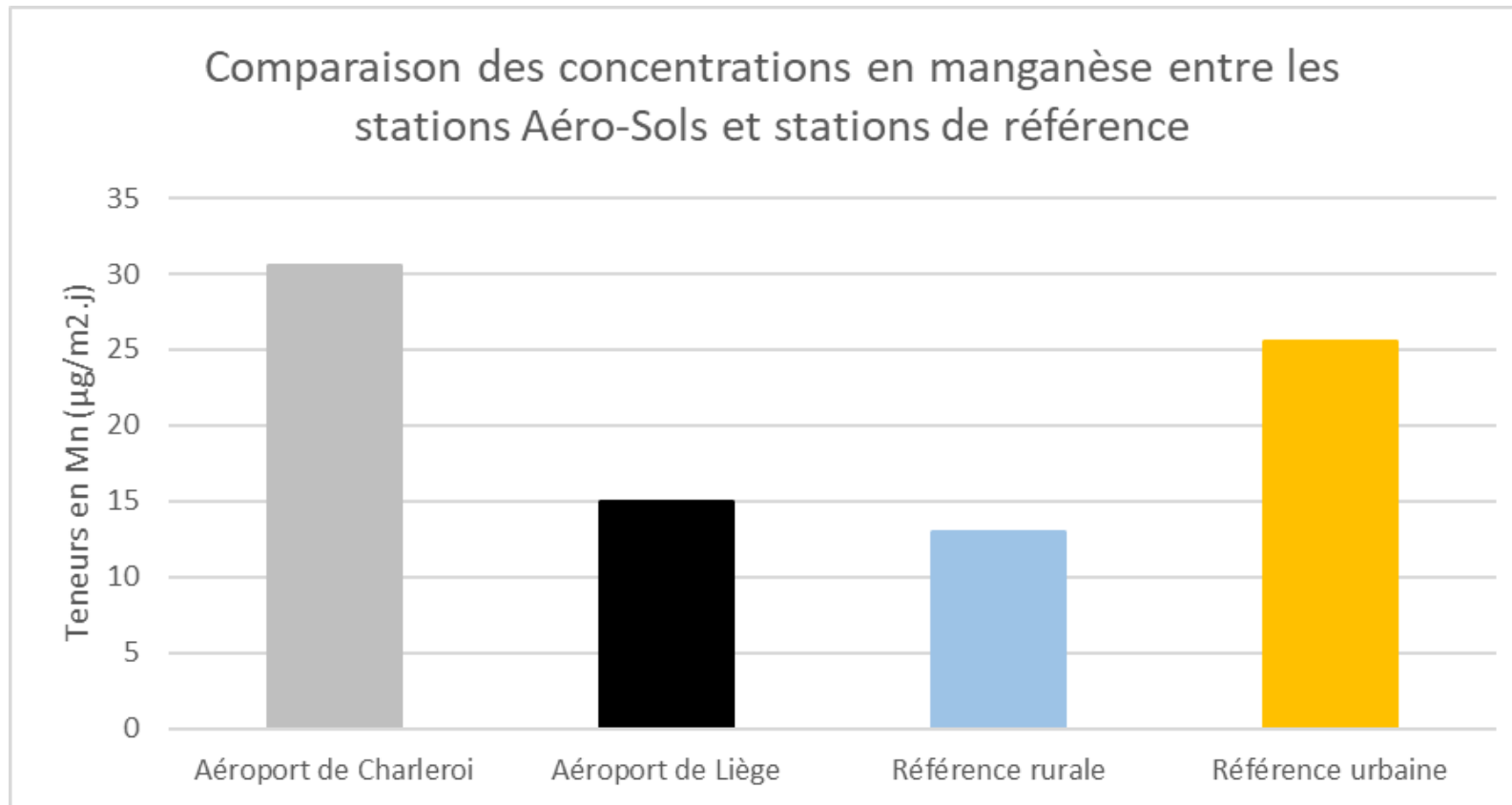
➤ Biosurveillance



=> Non mesuré

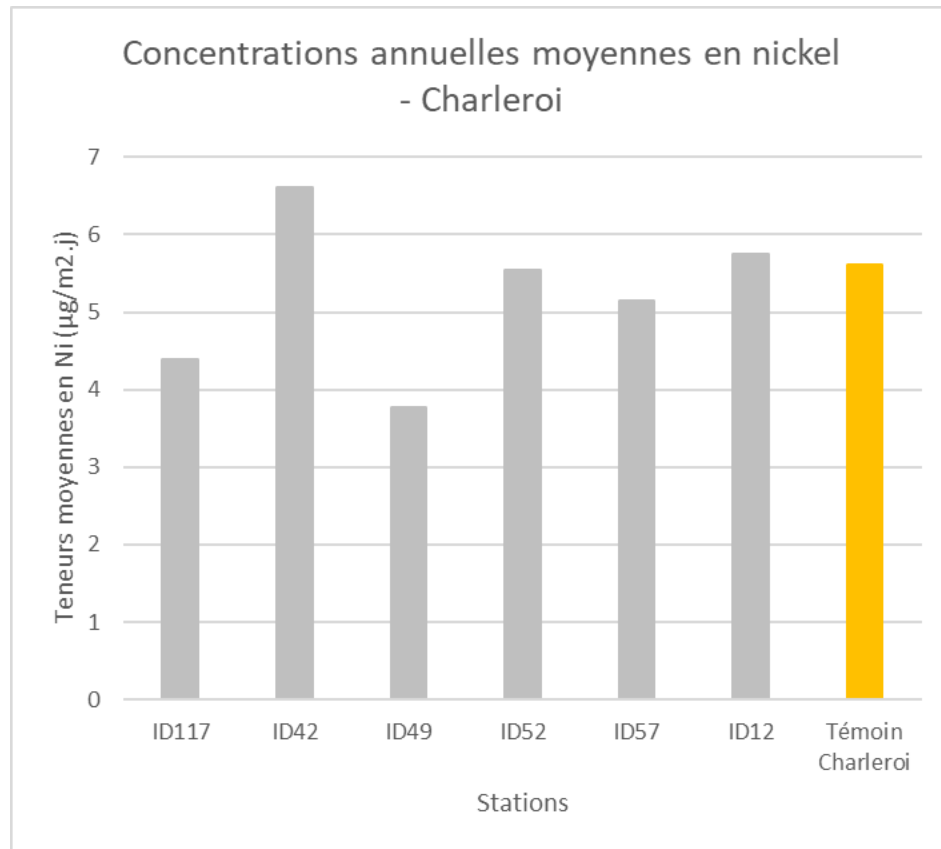
Résultats : métaux – manganèse (4/7)

➤ Jauges

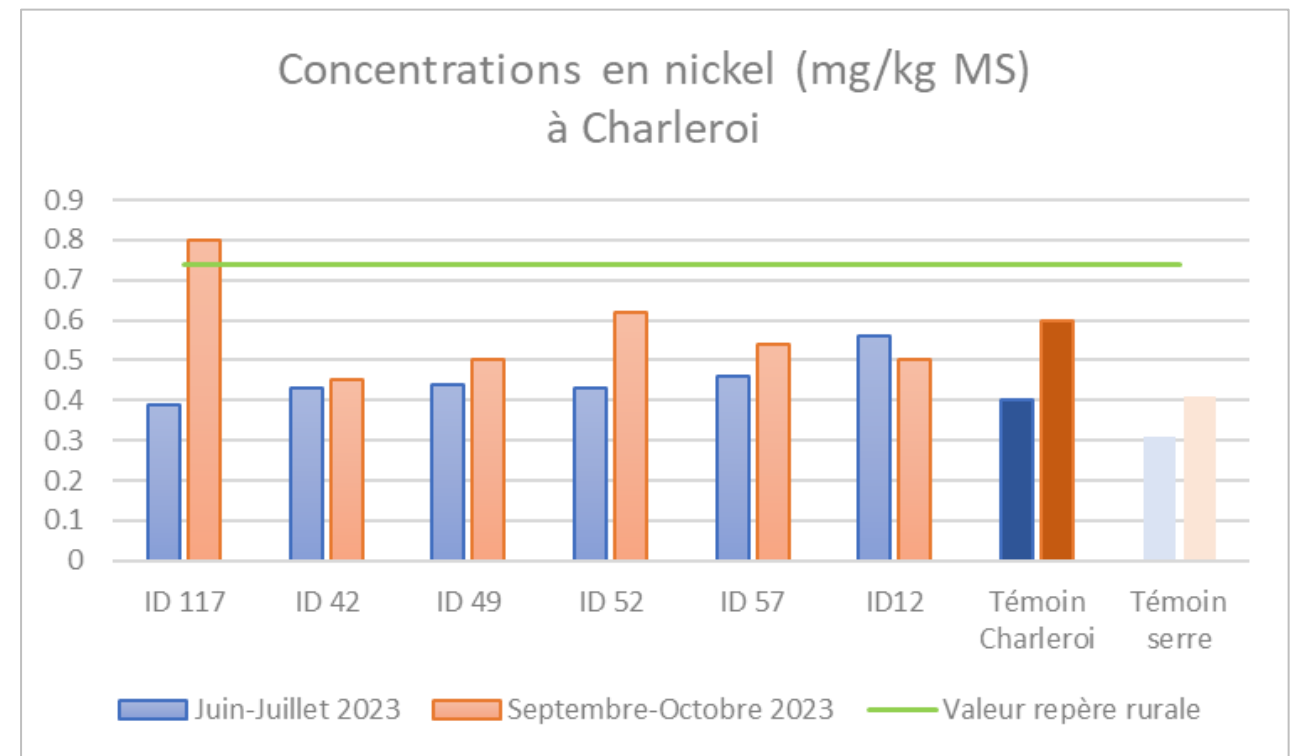


Résultats : métaux – nickel (5/7)

➤ Jauges

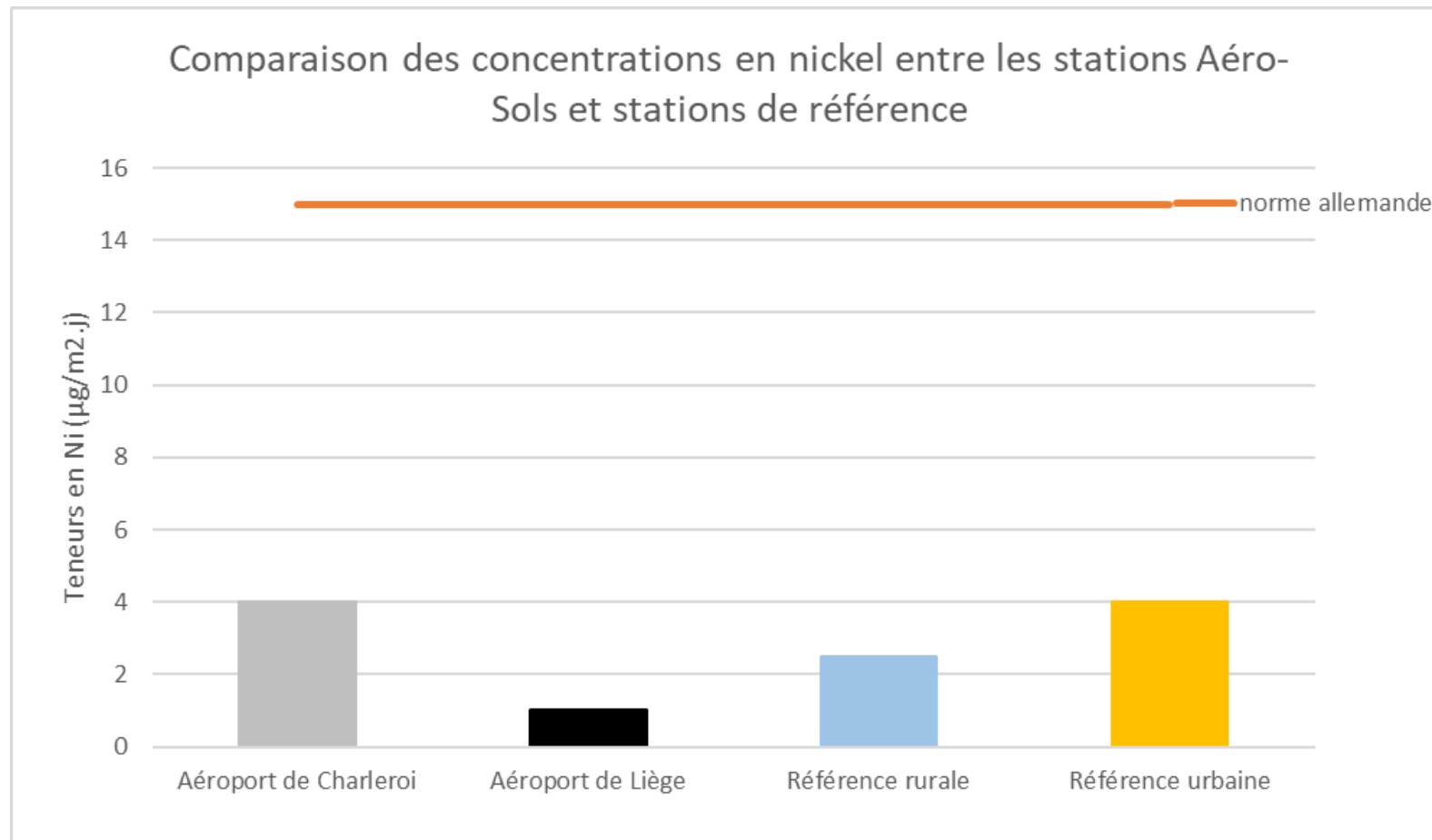


➤ Biosurveillance



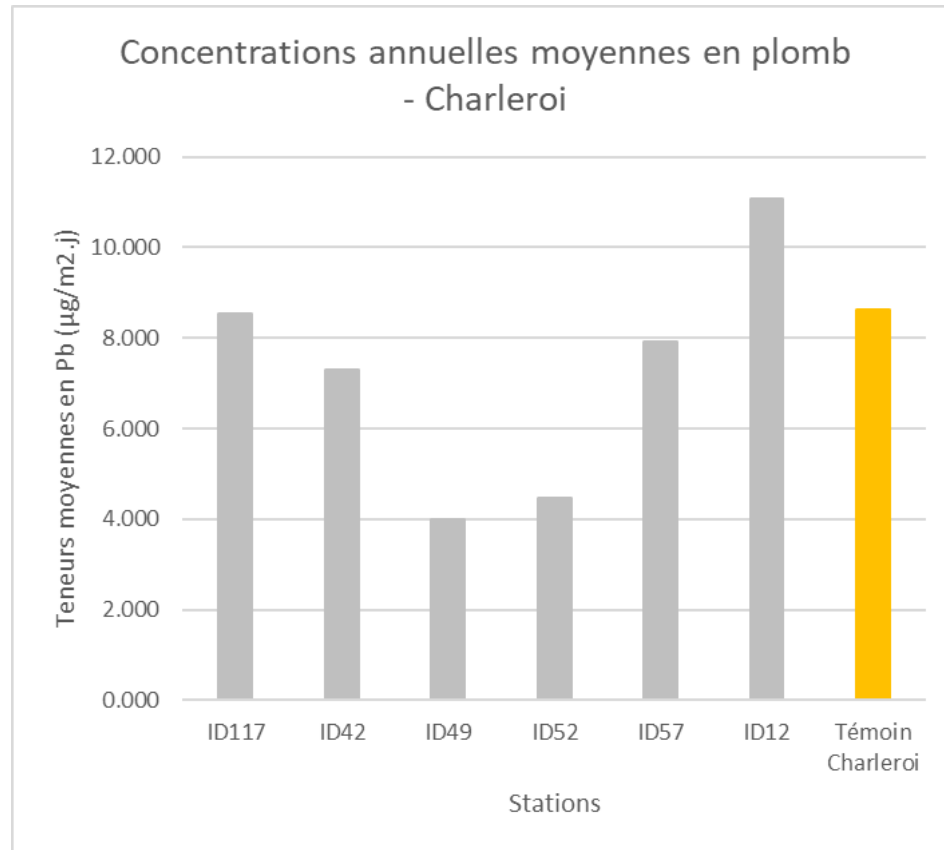
Résultats : métaux – nickel (5/7)

➤ Jauges

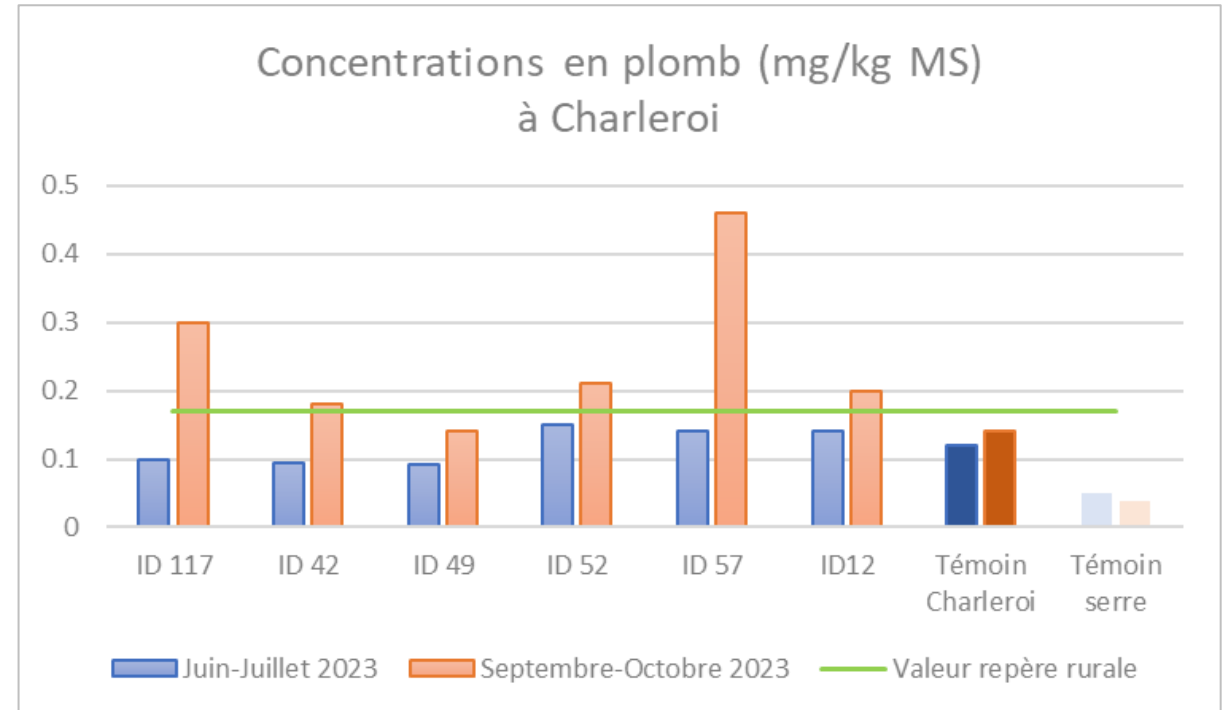


Résultats : métaux – plomb (6/7)

➤ Jauges

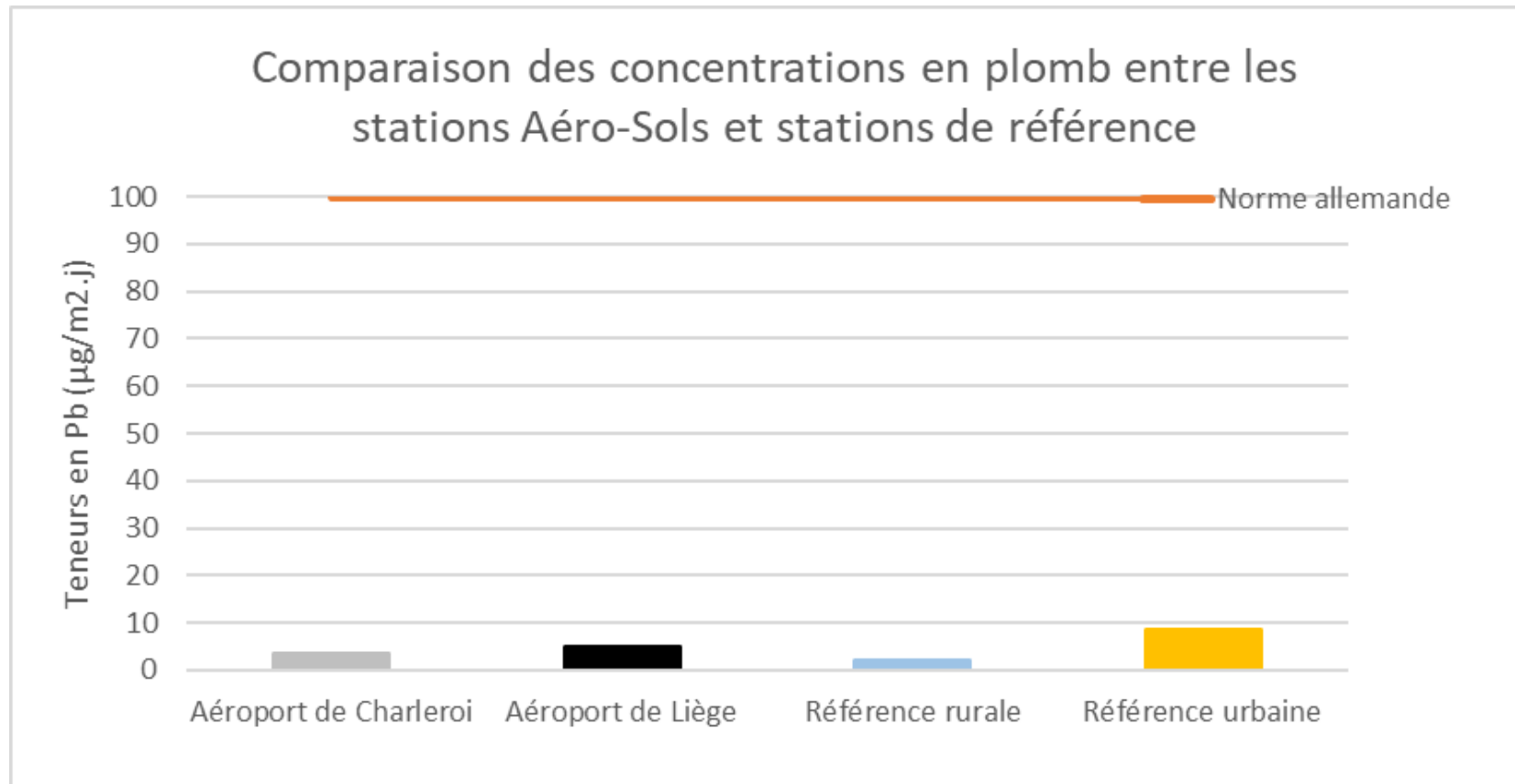


➤ Biosurveillance



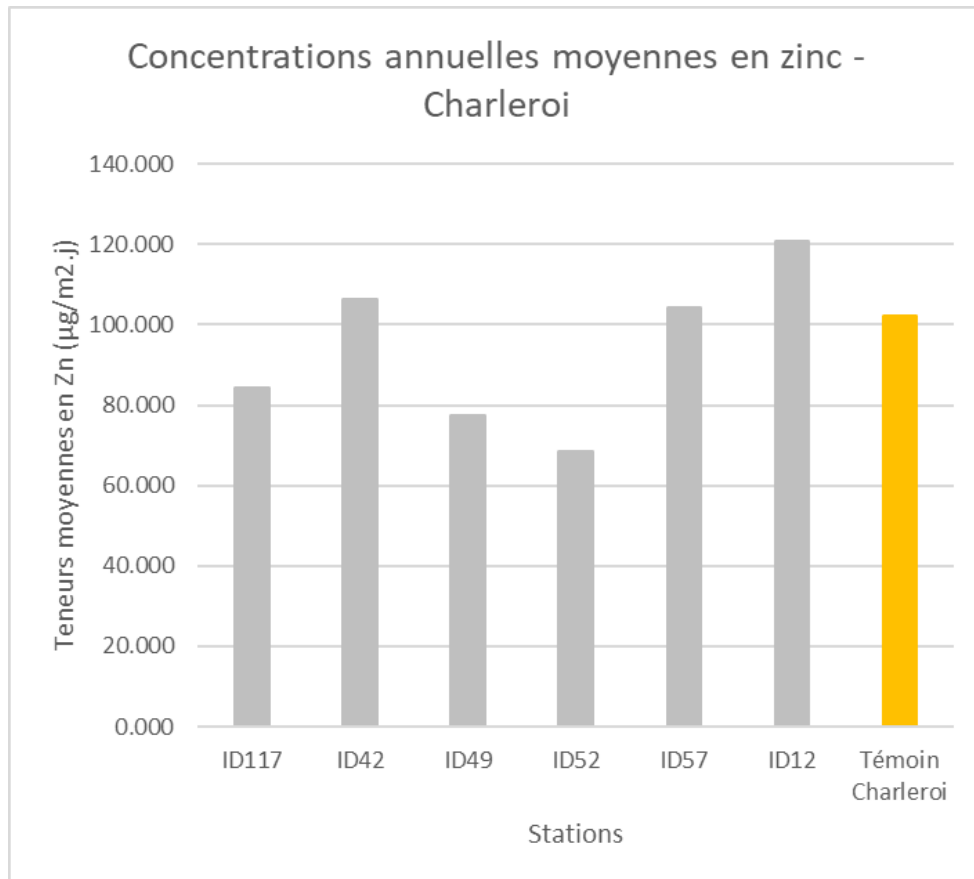
Résultats : métaux – plomb (6/7)

➤ Jauges

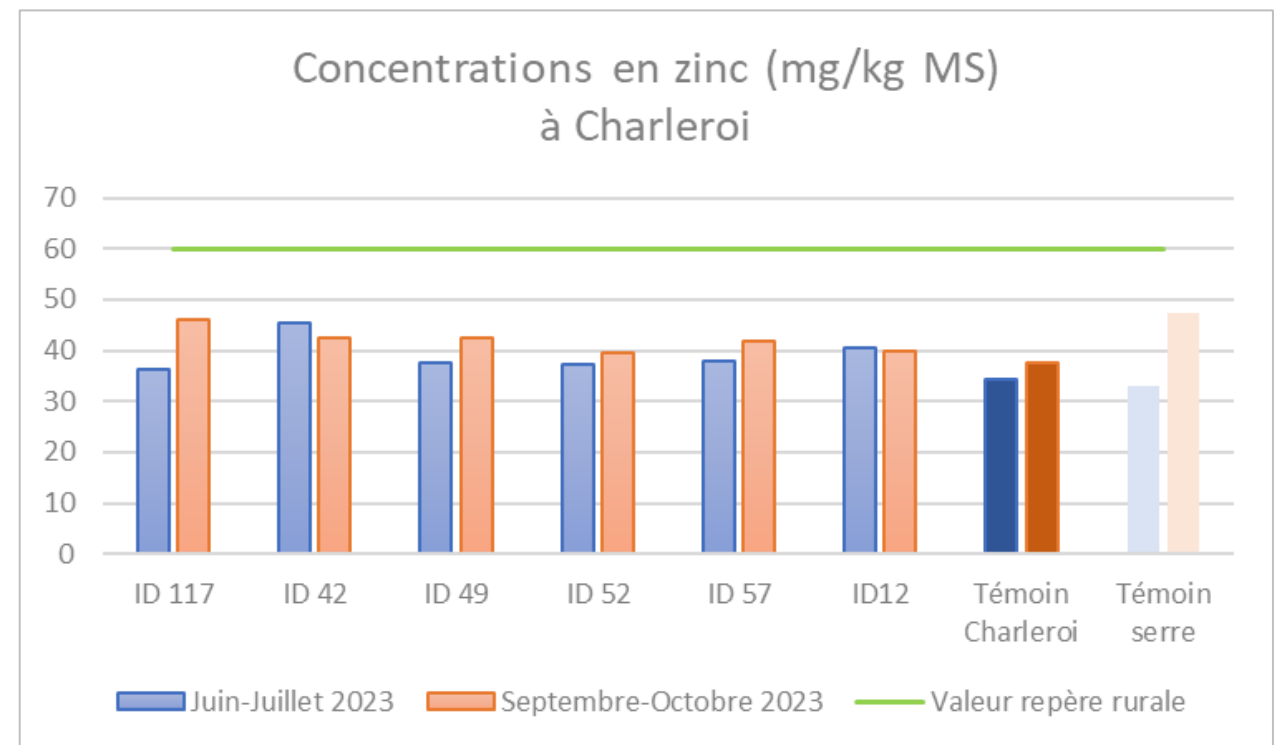


Résultats : métaux – zinc (7/7)

➤ Jauges

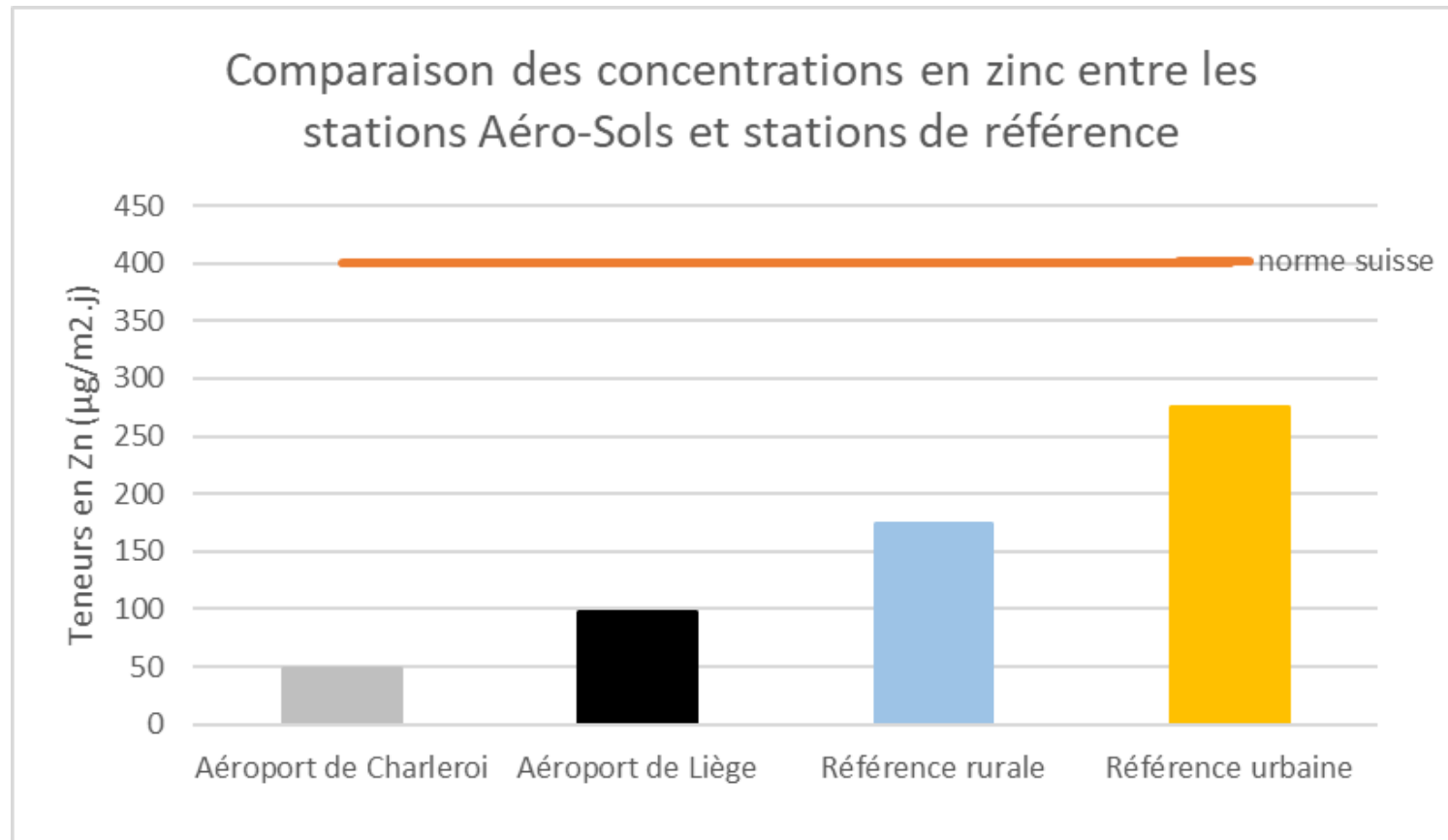


➤ Biosurveillance



Résultats : métaux – zinc (7/7)

➤ Jauges



➤ Hydrocarbures (fractions C5-C11 et C10-C40)

- Sources : produits pétroliers...
- Activités aéroportuaires:
 - Combustion carburant des avions
 - Transports et stockage dans l'enceinte et autour des aéroports



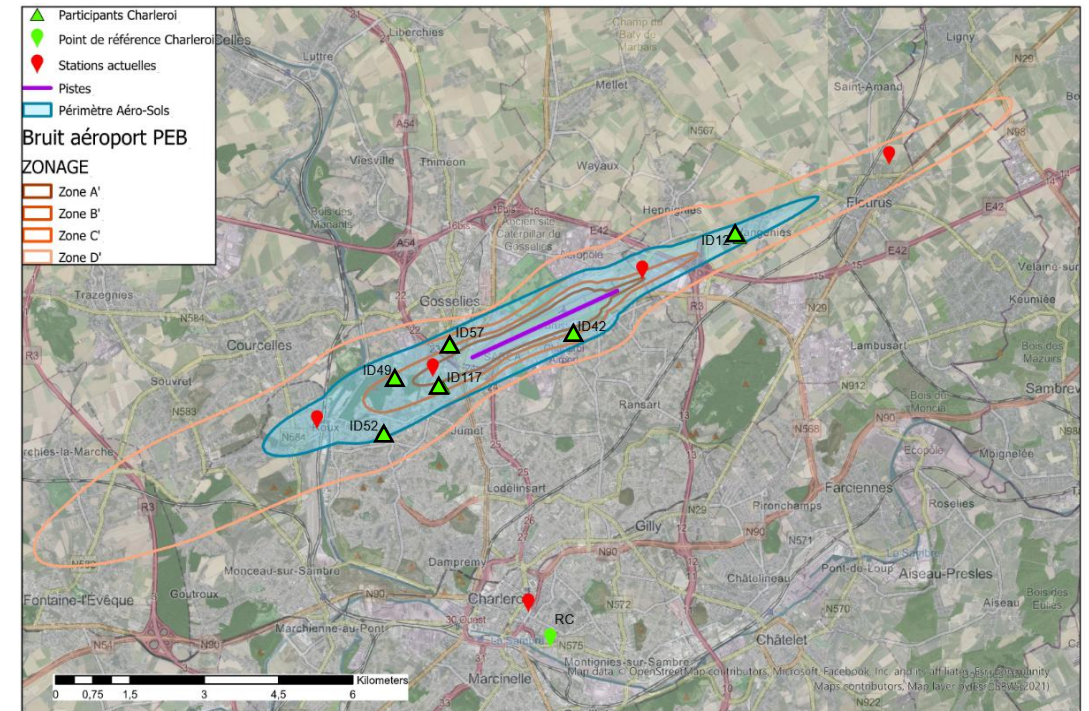
Résultats : Hydrocarbures (fractions C5-C11 et C10-C40)

➤ Jauges

- Aucune retombée en hydrocarbures (fractions C5-C11 et C10-C40) n'a pu être mise en évidence
- Tous les résultats sont <LOQ (Limite de quantification)
- Stations ISSeP existantes au niveau aéroport → < LOQ

➤ Biosurveillance

- Non mesuré



➤ Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)

➤ 16 HAP

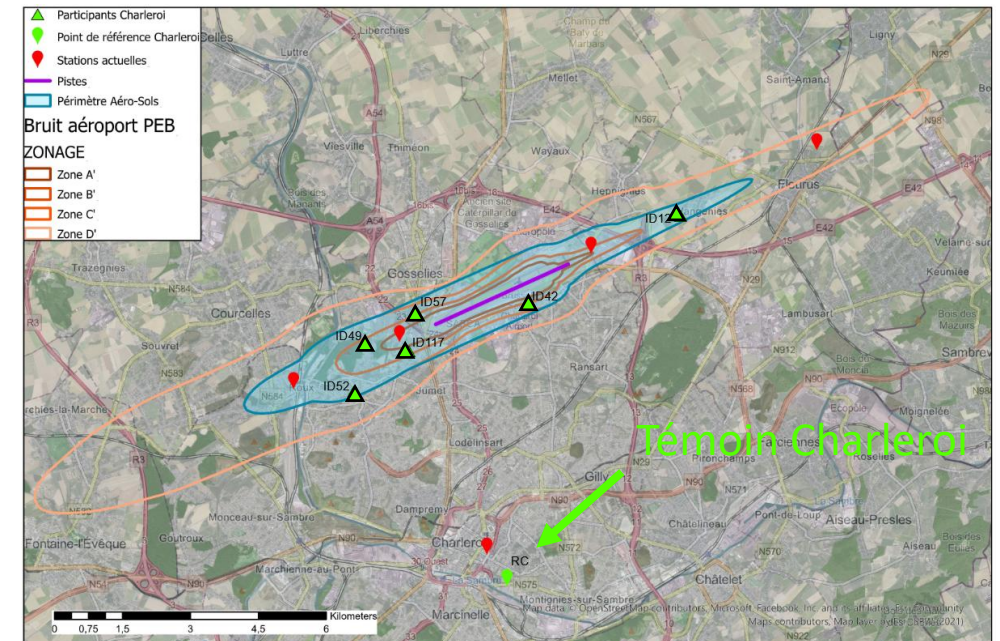
- Emis dans l'atmosphère par des **processus naturels** (volcans, feux de forêt, ...)
- Résultent majoritairement d'**activités humaines** telles que la combustion de combustibles fossiles (industrie, chauffage, trafic, incinération, centrales électriques), raffinage du pétrole... => secteur résidentiel et production d'énergie
- Les activités aéroportuaires peuvent émettre des HAP dans environnement
 - Combustion carburant des avions
 - Transports et stockage dans l'enceinte et autour des aéroports



Résultats : HAP, valeurs de comparaison

➤ Jauges

- Pas de norme ou de valeur seuil en Wallonie
- Pas de mesure de HAP dans les retombées atmosphériques en Wallonie
- Comparaison au témoin Charleroi



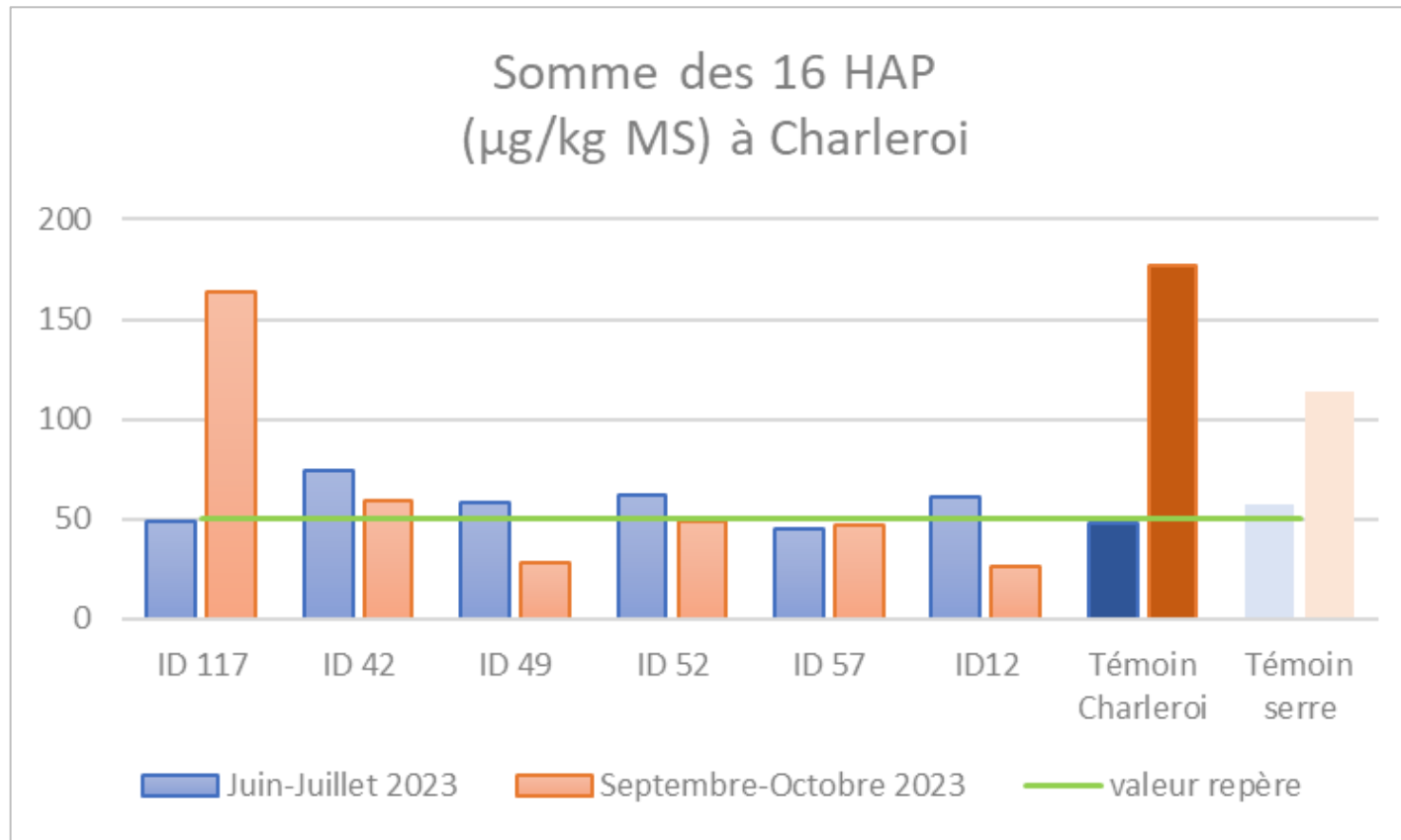
Résultats : Somme 16 HAP

➤ Jauges

Somme 16 HAP (ng/m ² .j)	Moyenne	Nombre de valeurs	Nombre valeurs > LOQ	Concentration maximale mesurée
ID117	< LOQ	13	0	< LOQ
ID42	< LOQ	13	0	< LOQ
ID49	< LOQ	12	0	< LOQ
ID52	< LOQ	13	0	< LOQ
ID57	< LOQ	13	0	< LOQ
ID12	< LOQ	13	1	195
Témoin Charleroi	< LOQ	13	0	< LOQ

Résultats : Somme 16 HAP

➤ Biosurveillance



Que retenir de l'étude?

De ces comparaisons, appuyées par l'étude des conditions atmosphériques et des mouvements des avions (nombre de vols et sens d'utilisation des pistes), aucun lien n'apparaît entre les dépôts de métaux, d'hydrocarbures et de HAP observés dans l'étude Aéro-Sols et les activités des aéroports voisins des stations de mesure.

Près de 35.000 mouvements d'avions à Liège et 78.000 à Charleroi ont été enregistrés pendant la période d'étude et ont survolé les zones d'études sans que les dépôts observés de polluants ne montrent des valeurs anormales. Quelques valeurs ponctuelles sont supérieures à d'autres, et font partie de la variabilité des apports de polluants dans l'atmosphère. Les métaux et hydrocarbures étudiés ici sont émis par une grande diversité de sources dans nos environnements anthropisés (chauffage, circulation routière, ...).

Que retenir de l'étude?

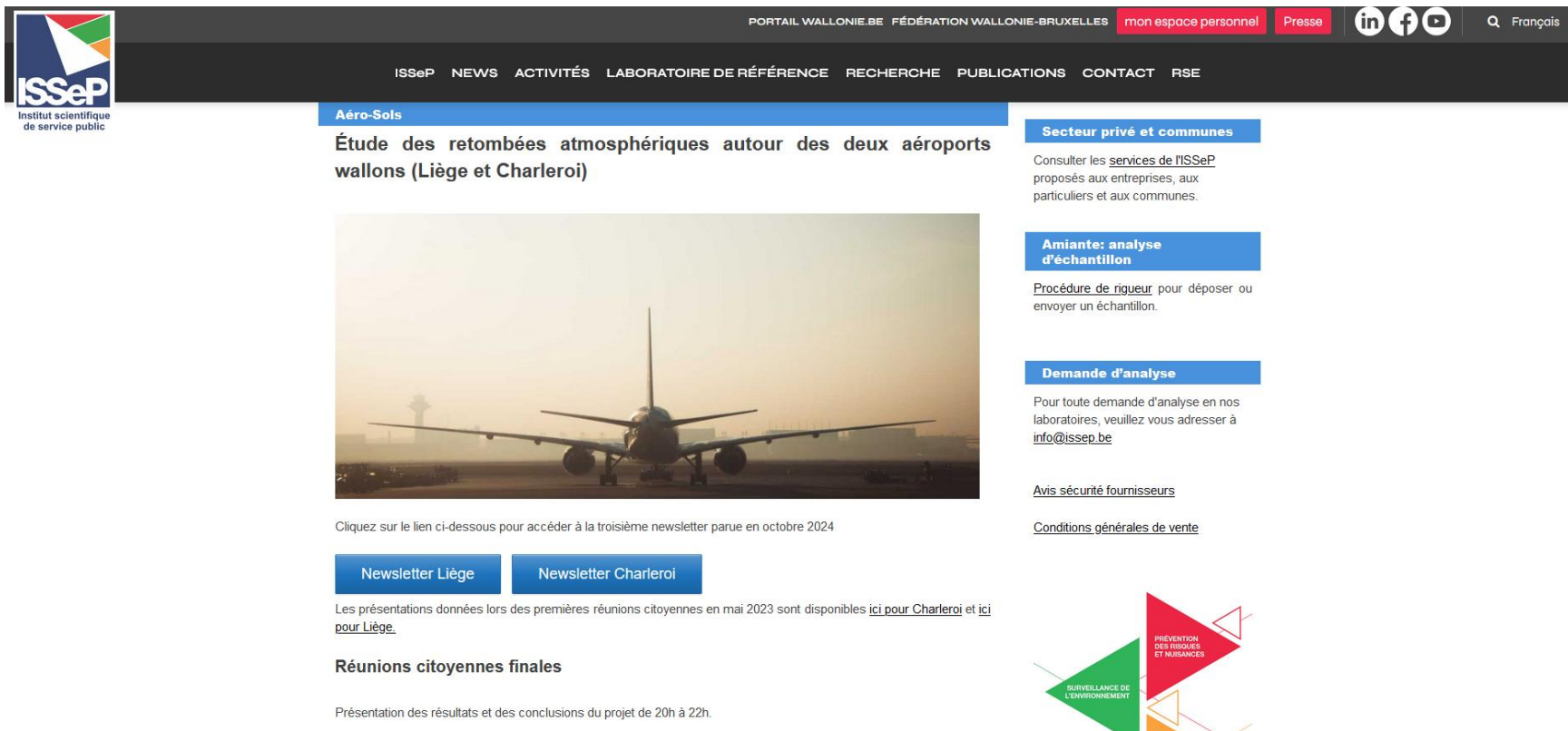
En conclusion, l'origine des taches ressemblant à des hydrocarbures, observées par certains riverains dans leur jardin, sur leur terrasse ou pièce d'eau, n'a pas pu être attribué aux activités aéroportuaires par le suivi pendant un an des retombées atmosphériques d'hydrocarbures, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques et de métaux.

Ainsi, aucun impact en provenance des activités aéroportuaires n'a pu être mis en évidence pour les polluants mesurés dans les retombées atmosphériques (métaux, hydrocarbures et HAPs) pendant la période de l'étude (juin 2023 à juin 2024) au niveau des 12 stations de mesure placées chez les riverains des aéroports de Liège et Charleroi. Ces conclusions rejoignent les conclusions d'études antérieures réalisées autour de deux aéroports en Allemagne, Leipzig (Maier, 2009) et Munich (Wäber, 2020b).

IMPORTANT

Les conclusions du projet Aéro-Sols sont valables uniquement pour :

- Les polluants étudiés :
 - 7 métaux (cadmium, chrome, cuivre, zinc, nickel, plomb et manganèse)
 - Les hydrocarbures fractions C₅-C₁₁ et C₁₀-C₄₀
 - Les 16 HAP (liste de l'US EPA)
- Les retombées atmosphériques
- La période d'étude (juin 2023-juin 2024)
- Le périmètre d'étude défini autour des 2 aéroports
- Le niveau d'activité des aéroports et les conditions climatiques durant la période d'étude.



The screenshot shows the ISSEP Aéro-Sols website. The header includes the ISSEP logo and navigation links: PORTAIL WALLONIE.BE, FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES, mon espace personnel, Presse, and social media icons. The main navigation bar lists: ISSEP, NEWS, ACTIVITÉS, LABORATOIRE DE RÉFÉRENCE, RECHERCHE, PUBLICATIONS, CONTACT, and RSE. The main content area features a blue header for 'Aéro-Sols' and a title 'Étude des retombées atmosphériques autour des deux aéroports wallons (Liège et Charleroi)'. Below the title is a large image of an airplane on a runway. To the right, there are three blue boxes: 'Secteur privé et communes' (with a link to services), 'Amiante: analyse d'échantillon' (with a link to the procedure), and 'Demande d'analyse' (with a link to the email). Below the image, there are links for 'Newsletter Liège' and 'Newsletter Charleroi', and a link to 'Réunions citoyennes finales'. At the bottom right, there is a logo for 'SURVEILLANCE DE L'ENVIRONNEMENT' and 'PRÉVENTION DES RISQUES ET NUISANCES'.

Le **rapport** est depuis le mois de décembre 2024

➔ Sur le site de l'ISSEP: <https://www.issep.be/aero-sols/>

Informations complémentaires qualité de l'air en Wallonie sur <https://www.wallonair.be/fr/>

Merci !

Contacts

Pour de plus amples informations avant, pendant ou après l'étude, vous pouvez nous contacter :



Sophie Crevecoeur et Caroline Thiry (ISSeP)
ISSeP – Cellule Environnement-Santé, 200 Rue du Chéra – 4000 Liège
Email : aero-sols@issep.be



Marie Cors (Eco-Impact)
GSM : 0497/11 83 35
Email : marie.cors@eco-impact.be

Résultats : HAP

➤ HAP détectés

HAP	Détection des HAP	
	Biosurveillance (12 mesures)	Jauges (77 mesures)
Anthracène	0	0
Acénaphthylène	0	0
Benzo(k)fluoranthène	0	0
Benzoanthracène	0	2
Chrysène	0	1
Benzo(b)fluoranthène	0	1
Benzo(a)pyrène	0	3
Indéno(1,2,3-c,d)pyrène	0	1
Naphtalène	12	0
Acénaphène	3	0
Fluorène	7	0
Dibenzoanthracène	6	0
Benzo(g,h,i)pérylène	2	1
Phénanthrène	10	11
Fluoranthène	12	33
Pyrène	12	30

Résultats : HAP

➤ Jauges

- Exemple détection du pyrène au cours de l'année

Pyrène (ng/m ² .j)	22/06 au 20/07/23	20/07 au 17/08/23	17/08 au 14/09/23	14/09 au 12/10/23	12/10 au 09/11/23	09/11 au 07/12/23	07/12/23 au 04/01/24	04/01 au 01/02/24	01/02 au 29/02/24	29/02 au 28/03/24	28/03 au 25/04/24	25/04 au 24/05/24	24/05 au 20/06/24
ID117	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	38	29	10	36	21	28	< LOQ	< LOQ
ID42	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	22	26	< LOQ	14	27	23	< LOQ	< LOQ	< LOQ
ID49	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ		38	17	48	20	< LOQ	< LOQ	< LOQ
ID52	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	38	29	16	31	19	< LOQ	24	< LOQ
ID57	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	48	43	12	45	18	27	< LOQ	< LOQ
ID12	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	24	25	< LOQ	19	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ
Témoin Charleroi	< LOQ	< LOQ	< LOQ	< LOQ	23	59	23	15	36	18	16	< LOQ	< LOQ

