



Avis n° GW/2025/03 approuvé le 1^{er} septembre 2025

Méthodologie utilisée pour justifier des retards non imputables aux compagnies aériennes et autoriser les retours tardifs dans le cadre du mécanisme de quota count



ACNAW
CAP NORD
BOULEVARD DU NORD 8
5000 NAMUR

<https://acnaw.be/home.html>

1^{er} septembre 2025

1

Contexte

Dans le cadre de l'octroi du permis unique de BSCA, le Gouvernement a pris un certain nombre de décisions relatives à la politique aéroportuaire wallonne qu'il convient de traduire dans l'ordre juridique régional.

Il a décidé, notamment, une clarification des codes IATA utilisés pour justifier des retards non imputables aux compagnies aériennes et autoriser les retours tardifs dans le cadre du mécanisme de quota count.

La ministre en charge des Aéroports souhaite que l'administration consulte les parties prenantes, l'ACNAW, la SOWAER et BSCA, au sujet des codes IATA repris en annexe de la circulaire du 4 juin 2014.

Pour rappel, le décret du 23 juin 1994 précise les conditions d'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne :

§ 2. L'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 06h30 et 23h00. Toutefois, entre 06h30 et 07h00 et entre 22h00 et 23h00, les mouvements d'avions ne sont autorisés que pour autant qu'ils ne dépassent pas un quota de bruit maximum autorisé par mouvement fixé à 5 points et calculé conformément au § 4.

En outre, les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages d'avions basés après 23 heures, résultant d'un retard non imputable à l'exploitant de l'aéronef, pour autant que ces atterrissages ne dépassent pas, par exploitant d'aéronef, une moyenne calculée sur une base annuelle de 0,616 point par jour par avion basé calculé conformément au § 5.

L'article 3, § 3 de la circulaire interprétative du 14 mai 2014 préconise la référence aux codes IATA afin de déterminer si un retard est imputable à une compagnie aérienne. Ces codes reprennent une liste exhaustive des causes de retard non imputables à une compagnie.

Le graphique de la figure [1.1 page suivante](#) représente l'évolution du nombre d'arrivées tardives constatées à l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud. La figure [1.2 page suivante](#) représente l'évo-

lution du nombre de points consommés par les compagnies.

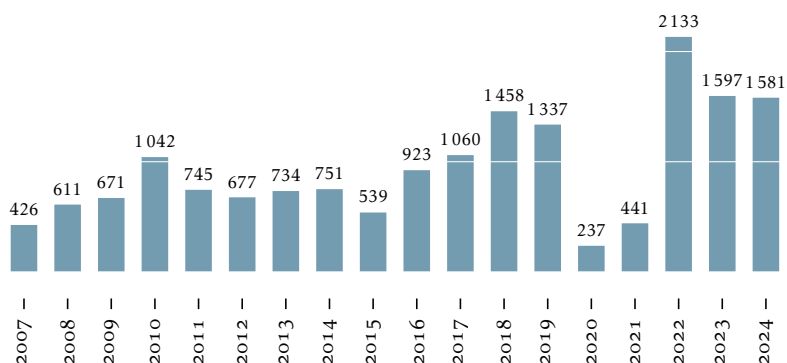


FIGURE 1.1: Évolution du nombre d'arrivées tardives depuis 2007

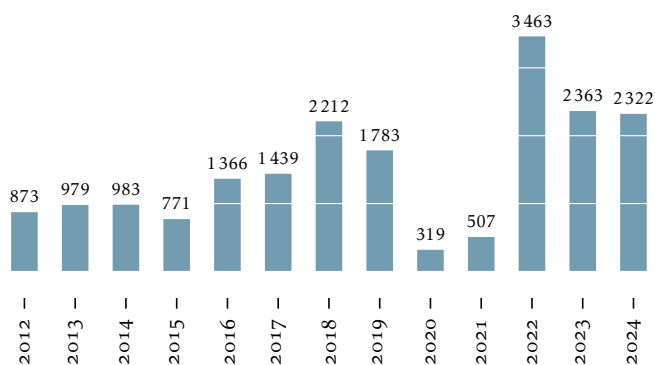


FIGURE 1.2: Évolution du nombre de points consommés (quota count) depuis 2012 pour les compagnies TUI fly Belgium (jusqu'en 2023) et Ryanair

Pour l'année 2024, la figure 1.3 page ci-contre représente l'évolution mensuelle des 1581 arrivées tardives et la figure 1.4 page suivante la répartition en fonction des tranches horaires prises en compte pour le calcul du quota count.

Aucun atterrissage tardif n'a été refusé pour cause de retard imputable à l'exploitant des aéronefs.

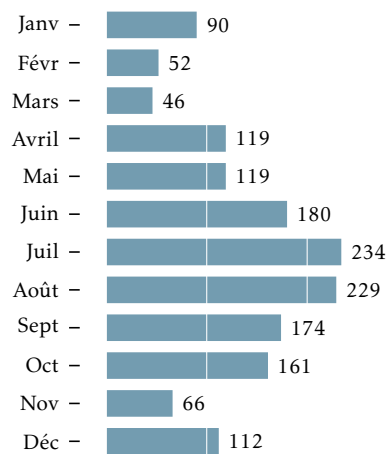


FIGURE 1.3: Évolution mensuelle du nombre d'arrivées tardives

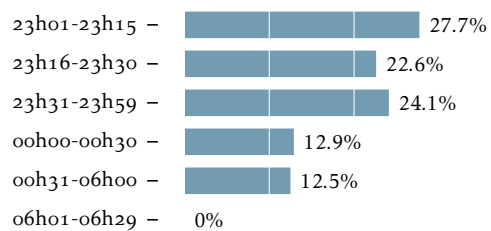


FIGURE 1.4: Arrivées tardives en fonction de la tranche horaire

Avis de l'Autorité

Les atterrissages postérieurs à 23h00 et les codes IATA les autorisant sont répertoriés dans un fichier « Vols de nuit » tenu à jour par le SPW Mobilité et Infrastructures, transmis de manière régulière à l'Autorité.

L'analyse des raisons permettant un atterrissage après 23h00 pose de nombreux problèmes, comme nous le signalons depuis de nombreuses années dans nos rapports d'activité :

- il est impossible pour l'Autorité de vérifier l'encodage des raisons exonérant la compagnie aérienne ;
- il est impossible, pour l'Autorité ou pour toute autre instance, de vérifier le retard généré lors d'une rotation intermédiaire ;
- le code 93 est utilisé dans près de 95% des motifs de justification ;
- le code 93 est parfois utilisé conjointement avec des codes pouvant ne pas exonérer la compagnie, mais qui, en finalité, l'exonèrent ;
- il existe parfois des erreurs d'encodage des heures (UTC au lieu d'heure locale) ;
- il arrive qu'une autorisation d'atterrissage soit parfois donnée à un avion *non basé* ;
- bien que des codes soient manquants pour certains atterrissages, l'autorisation est quand même délivrée ;
- certains codes ne correspondent pas à la description donnée du retard ;
- des codes supérieurs à 99 sont parfois invoqués ;

- le code 99, pour lequel il n'existe aucune règle (« miscellaneous not covered by any other code ») permet tout atterrissage tardif.

Si le recours aux codes IATA a le mérite d'objectiver *pour les compagnies*, les causes de retard, force est de constater que le recours à ces codes ne permet pas d'aborder la problématique du bruit généré par les retours tardifs de manière suffisamment efficiente, puisqu'ils engendrent une exonération quasiment systématique des compagnies aériennes, comme nous le rappelons également dans nos rapports d'activité.

L'Autorité considère que cette méthodologie ne permet dès lors pas de préserver l'équilibre entre le bien-être des riverains impactés par les nuisances sonores nocturnes et les impératifs économiques.

En conséquence, l'Autorité préconise de supprimer le recours aux codes IATA pour permettre un atterrissage tardif, mais propose d'autoriser tous les atterrissages postérieurs à 23h00 tout en imposant un quota count maximum de 2 000 points, comme elle le proposait dans l'avis d'initiative n°INIT 2021/01.

Étant donné l'importante variation du nombre d'arrivées tardives potentielles selon le type d'appareil considéré, le plafond du quota de bruit pourrait être couplé à un plafond du nombre d'arrivées tardives. En effet, si le niveau de bruit moyen reste un indicateur intéressant, le nombre d'événements à l'origine des nuisances doit également être pris en considération.

Lorsque le quota count serait atteint par une compagnie aérienne, elle n'aurait plus la possibilité de bénéficier des infrastructures de BSCA en dehors des heures d'exploitation telles que définies à l'art. 1 bis § 2 du décret.

Cette mesure pourrait être cumulée à une surtaxe, variable en fonction de l'heure de l'atterrissage, lorsqu'une compagnie aérienne utilise l'aéroport en dehors desdits horaires.

Cette proposition permettrait :

- aux riverains d'améliorer la qualité des périodes nocturnes ;
- de ne plus tenir compte de la notion discutable d'« avion basé » ;
- de simplifier la méthodologie actuelle.

Les modifications relatives au quota count devraient figurer au minimum dans un AGW afin de leur donner une valeur pérenne.