Permis unique

Référence : 100117048 - 2392283

Le Gouvernement wallon

Vu la demande introduite en date du **18/11/2024** réceptionnée par le fonctionnaire technique en date du **22/11/2024** par laquelle :

- BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT
  - Rue des Frères Wright 8 à 6041 CHARLEROI,

ci-après dénommé l'exploitant, sollicite un permis unique pour maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussel South, augmenter le nombre de vols commerciaux et le nombre de passagers, étendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée), dans un établissement situé RUE DES FRÈRES WRIGHT n° 8 à 6041 CHARLEROI (Gosselies) ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu la Directive 2002/49/CE du parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le Règlement (CE) n° 142/2011 de la Commission du 25 février 2011, qui porte application du Règlement (CE) n° 1069/2009 ;

Vu le Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit ;

Vu le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne ;

Vu l'arrêté du gouvernement wallon du 27 février 2003 relatif aux mesures des seuils de bruit maximum à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 mars 2019 de localisation des sonomètres sur les aéroports wallons ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu le permis unique du 14 février 2005 délivré par les Fonctionnaires technique et délégué pour un terme expirant le 21 mars 2025 autorisant l'aérogare (Terminal Nord T1), les parkings, les voiries, les chaussées aéronautiques, la station épuration, les bâtiments techniques et le parc pétrolier ;

Vu l'arrêté du 19 novembre 2007 délivré par les Fonctionnaires technique et délégué pour un terme expirant le 27 juillet 2025, autorisant la construction et l'exploitation d'un Hangar N2 ;

Vu l'arrêté du 01er octobre 2007 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction du Taxiway Nord ;

Vu le permis d'urbanisme du 30 octobre 2009 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'aménagement d'un parking de 1 500 places (P2) ;

Vu le permis d'urbanisme du 29 novembre 2010 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'extension du terminal ;

Vu le permis d'urbanisme du 04 avril 2011 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une vigie de contrôle en surplomb du terminal existant ;

Vu le permis d'urbanisme du 18 novembre 2011 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une friterie ;

Vu le permis d'urbanisme du 17 janvier 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'aménagement d'un parking de 2 305 places (parking economy P3) ;

Vu le permis d'urbanisme du 17 février 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'un giratoire sur la route d'accès ;

Vu le permis d'urbanisme du 20 février 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une œuvre d'art sur le rond-point de l'aéroport ;

Vu le permis d'urbanisme du 24 mai 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le réaménagement du parking express et de la gare des bus ;

Vu le permis d'urbanisme du 07 juin 2012 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la réalisation de 2 dalles de parking avions et voiries de contournement ;

Vu l'arrêté du 15 mars 2013 délivré par le Collège communal autorisant le voûtement et la déviation du cours d'eau non navigable « Le Tintia » ;

Vu le permis d'urbanisme du 21 janvier 2014 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le déplacement d'une installation mobile existante (vestiaire fuel) ;

Vu le permis d'urbanisme du 03 février 2014 délivré par le Fonctionnaire délégué, autorisant le placement d'une antenne SEVESO ;

Vu le permis d'urbanisme du 13 mars 2014 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le placement d'une installation mobile provisoire à usage de bureau ;

Vu le permis unique du 16 décembre 2014 délivré par les Fonctionnaires technique et délégué pour un terme expirant le 27 juillet 2025, autorisant le MASTERPLAN-Extension terminal ;

Vu le permis d'urbanisme du 13 février 2015 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant l'installation d'un mât et FH en toiture (antenne Astrid) ;

Vu l'arrêté ministériel du 26 mai 2015 autorisant sur recours, pour un terme expirant le 27 juillet 2025, le MASTERPLAN-Extension terminal ;

Vu le permis d'urbanisme du 28 avril 2016 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant le placement temporaire d'une unité préfabriqué ;

Vu le permis d'urbanisme du 16 juin 2016 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction d'une nouvelle cabine électrique ;

Vu le permis d'urbanisme du 13 janvier 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la régularisation du placement temporaire d'une unité provisoire de pré-filtrage (chapiteau) ;

Vu le permis d'urbanisme du 22 mars 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la réalisation d'un nouvel accès pour le parking express de l'aéroport ;

Vu le permis d'urbanisme du 24 mars 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la construction de Cabine C7 ;

Vu le permis d'urbanisme du 12 avril 2017 délivré par le Collège des Bourgmestre et Echevins, autorisant la réalisation d'un parking « **Foot & Fly** » P4 ;

Vu le permis d'urbanisme du 12 avril 2017 délivré par le Fonctionnaire délégué autorisant la réalisation du parking Staff (fuel) ;

Vu le permis unique du 25 octobre 2018 délivré par le Gouvernement wallon autorisant, pour un terme expirant le 27 juillet 2025, l'extension de la piste à 3 200 m ;

Vu le permis d'environnement du 16 mars 2021 délivré par le Collège communal de Charleroi autorisant, pour un terme expirant le 27 juillet 2025, le rejet des eaux usées de l'aéroport ;

Vu la demande d'avis au SPW ARNE - Direction de Mons du Département de la Nature et des Forêts datée du 22/11/2024 relatif au caractère complet de la partie Natura2000 du formulaire de demande de permis, restée sans réponse à la date du présent arrêté ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Les Bons Villers**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« 13 réclamations ont été enregistrées qui peuvent être synthétisées comme suit :

Législation

Selon l'article 23 de la Constitution Belge, « Chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. Ces droits comprennent notamment le droit à un environnement sain », et le

code de l'Environnement de Wallonie (Livre I, titre I, art D. 1) « toute personne a droit à un environnement sain et respectueux de la santé ». L'aéroport en augmentant ses nuisances viole potentiellement ce principe fondamental.

Il existe également des normes sur le bruit et la santé publique dans la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évolution et à la gestion du bruit environnemental, qui imposent aux états d'analyser et de réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport, y compris les aéroports.

Réponse à la note de janvier 2024

Premier courrier en décembre 2023, faisant part de 13 préoccupations pour les riverains. Après analyse, l'étude d'incidence ne répond pas à ces préoccupations.

Procédure

Il est scandaleux que les riverains doivent analyser une demande de plus de 2000 pages en 30 jours, là où la RW s'est elle-même insurgée contre le délai pourtant plus long (50j) lorsqu'il lui avait été imposé dans un dossier similaire pour l'aéroport de Zaventem.

Restrictions géographiques infondées de l'enquête publique. Il y a plus que 9 communes survolées quotidiennement et subissant les nuisances importantes.

Par ses remarques évoquées lors de la demande de permis par la Région Flamande pour l'aéroport de Bruxelles-National, la Région Wallonne reconnait implicitement que l'impact du survol des avions s'étend au-delà des zones délimitées par un Lden à 55dB (A). Il est donc normal qu'une approche similaire soit adoptée dans l'étude d'incidence de l'aéroport de Charleroi.

Augmentation du trafic aérien

La régularisation du terminal 2 engendrera plus de trafic aérien.

Les avions font déjà beaucoup de bruit, et de plus en plus.

Il y a une réelle menace pour la qualité de vie des familles et la santé des habitants du village de Frasnes-Lez-Gosselies, avec 83000 mouvements annuels pour les vols commerciaux, au risque de nous plonger dans la catégorie des dégâts collatéraux.

L'étude d'incidence confirme que les villages voisins seront dangereusement impactés par le bruit mais aussi par d'autres nuisances, sans que des mesures d'accompagnement juste et proportionnelles ne soient mises en œuvre.

Crainte du nouveau « quartier du Fonteny d'abord abandonné à ses nuisances sonores, puis détruit pour assainissement.

Il n'y a aucune évaluation sérieuse des impacts de cette croissance sur le cadre de vie des riverains. Il y a un risque évident que BSCA dépasse les prévisions sans contrôle, Il n'y a aucun mécanisme de vérification et de sanction en cas de dépassement.

Augmentation de trafic prévue de 67% entre 2019 et 2045. Aucune étude sur la capacité réelle de l'aéroport de supporter cette croissance sans dégradation environnementale et sociale. Pas de plan d'adaptation des infrastructures, ce qui entrainera une surcharge des parkings, routes et services locaux,

Le changement climatique causé par la combustion des combustibles fossiles fait peser une très grande menace sur l'avenir de l'humanité et du reste de la nature, Le transport aérien est très difficile à décarboner. Les avions ne brûlent que du kérosène dont la combustion dégage beaucoup de CO_2. En théorie il y a des technologies alternatives, en pratique, il est exclu que les compagnies aériennes mettent ses solutions en pratique massivement avant 2050, Pour des raisons économiques et logistiques, et parce que les ressources ne sont pas disponibles à l'infini. La seule solution réaliste serait de réduire le nombre de vols. L'EIE tente de nous faire croire qu'il est possible de faire voler 67% d'avions en plus d'ici 2045, de construire des raffineries nécessaires à la production en masse des biocarburants nécessaires, et d'acheminer ces biocarburants jusqu'aux aéroports, tout en respectant les réductions d'émission de CO_2.

La qualité de l'air, la santé, et les pollutions diverses ne retiennent pas l'attention de l'EIE à l'inverse des citoyens.

<u>Horaires</u>

Le trafic commence à 5.30, et jusqu'à 23.30.

La suppression du caractère exceptionnel des vols autorisés entre 6,30 et 7,00, et 22,30 et 23,00 : l'Etude d'Incidences aurait dû prendre en compte et analyser l'impact d'un aéroport qui n'offre pas une nuit complète à ses riverains.

L'utilisation nocturne de l'aéroport : Il n'y a aucun mécanisme de vérification et de sanction en cas de dépassement. Il n'y a aucune garantie que les recommandations seront appliquées ? BSCA pourra les ignorer, surtout quand on sait que les lois qui ont été changées suite à une condamnation qui n'arrangeait pas le fonctionnement de l'aéroport Le fonctionnement nocturne de l'aéroport est favorisé par l'inefficacité de plusieurs systèmes légaux de contrôle 1 avion sur 3 basé à Charleroi rentre après 23.00, peut-on parler d'exception ?

L'EIE n'évalue pas suffisamment les prévisions d'évolution des arrivées tardives et des avions basés, Le modèle d'affaire low-cost de Ryanair repose sur la maximisation du nombre de rotations par jour pour chaque avion. Donc partir plus tôt rentrer plus tard. Boeing n'est pas en mesure de livrer les avions commandés, c'est pourquoi le nombre d'avions basés n'a pas augmenté ces dernières années. L'EIE ne considère aucune hypothèse concernant l'augmentation des avions basés. Il n'y a aucune garantie que cela ne sera pas le cas. Ce sont les avions basés qui causent les retours tardifs. L'aéroport est régulièrement fermé après minuit, voir après 2 h du matin. Un couvre-feu strict de 23.00 à 7.00.

<u>Compensations</u>

Demande conditionnelle par rapport au permis de protections recommandées, décidées et surtout valablement mises en œuvre.

L'absence de mesures d'accompagnement adaptées et proportionnées (isolation-rachats).

La perte de valeur vénale/marchande des habitations.

Introduire des mécanismes de financement comme une taxation des compagnies aériennes pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.

Réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.

Santé

1. Bruit :

L'OMS recommande un seuil de 45 dB pour préserver la santé publique. Il faut mettre en place un contrôle indépendant du bruit, et des obligations de mesures correctives deviennent plus que nécessaire.

Les nuisances sonores et leurs conséquences sur la santé : l'EIE n'analyse pas l'impact sur la santé, alors que l'OMS alerte sur ces dangers, Les mesures moyennées minimisent l'impact sur les riverains. La méthodologie amenant le calcul de la mesure du bruit autour de BSCA est volontairement faussée. 92000 mouvements aériens, cela équivaut à 1 mouvement toutes les 3 minutes. Et quel sera l'impact quand il s'agira de gros porteurs ayant motivé l'allongement récent de la piste. Les études sont réalisées sur des moyennes de bruit modélisées par un logiciel, alors que les oreilles ne fonctionnement pas sur des moyennes mais sur les pics de bruit. Les études d'exposition au bruit utilisent un outil d'évaluation contestable, et des hypothèses de décollage et de trafic qui sous-estiment l'impact du bruit.

La problématique des sonomètres : aucun sonomètre n'a été posé autour du village de Heppignies à l'issue de l'étude d'incidence de 2017 menée dans le cadre de l'allongement de piste. Si les plans d'exposition au bruit sont révisés certains villages pourraient changer de « zone » et de caractéristiques et se retrouver invivables. Il n'est pas tenu compte des effets cumulatifs des bruits hors aéroport (autoroute, routes...). C'est pourtant le cumul qui est perçu par nos oreilles.

Aucune mesure de bruit n'est effectuée au droit du virage des avions, or lorsqu'un avion vire il doit compenser la perte de portance par une augmentation de la puissance de ses réacteurs et donc il augmente significativement le niveau de bruit. Point clairement mentionné dans la note d'observation du 8 janvier 2024, et ignoré par l'EIE.

L'utilisation exclusive du Lden pour quantifier les nuisances sonores des avions est inadéquate. L'EIE doit être révisée en privilégiant des indicateurs plus représentations de l'expérience réelle des riverains et intégrant les dimensions psychosociales de la gêne ? Le périmètre des populations consultées doit également être étendu afin de prendre en compte la zone d'impact globale des nuisances. L'ACNUSA recommande d'engager les travaux nécessaires pour mettre au point un indicateur évènementiel permettant de mieux appréhender la nature la fréquence

et l'intensité du bruit aérien de mieux quantifier ses impacts sur la santé. Le phénomène de pic de bruit est consultable sur l'outil « aerovision » de la SOWAER.

La nécessité de prendre en compte ces pics de bruit et leur répétition va au-delà de l'évaluation du nombre de dépassements des niveaux LAmax fixés dans chaque zone du PEB dans le cadre de l'arrêté sanction ou les courbes « enveloppes » LAmax à 77 dBA ? Le Conseil supérieur de la Santé dans son Avis d'avril 2024 n° 09741 recommande « les effets néfastes du bruit des avions sur la santé sont largement démontrés, mais les indicateurs utilisés pour quantifier l'exposition au bruit conduisent à une sous-estimation à la fois de l'impact du bruit et du nombre de personnes affectées. Pour associer l'exposition à différents types d'effets sur la santé (gêne, troubles du sommeil, effets cardiovasculaires et cognitifs, etc.), il convient de mettre en place une série d'indicateurs intégrés permettant de collecter des données fiables qui devraient être rendues publiques. L'indicateur de plus important pour évaluer l'impact des vols nocturnes et diurnes est la fréquence à laquelle le niveau maximal atteint par chaque vol dépasse 60 dB(A) LAmax et l'ampleur du dépassement de ce seuil.

L'affirmation concernant la baisse significative de bruit pas les appareils modernes est fallacieuse, ils indiquent que le bruit est réduit de 50%. L 'oreille humaine n'est pas linéaire dans sa perception des intensités sonores. Cette perception est logarithmique. Le décibel est l'échelle logarithmique adaptée à cette perception. Lorsque BSCA annonce une réduction du bruit de 50%, il faut spécifier que cette réduction s'applique sur l'intensité sonore, et entraine une réduction perçue de 2-3 dB. Cela n'a pas été communiqué comme cela. La communication de BSCA est donc fallacieuse car elle vise à induire les parties prenantes en erreur. Pour percevoir à l'oreille une différence d'intensité sonore, il faut une variation d'environ 10dB.

Le conseil supérieur de la Santé conclut que la réduction la plus significative de l'impact du transport aérien sur la santé viendra d'une réduction du trafic aérien.

Des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et son activité intégrant les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et particules ultrafines.

Adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax

Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores. Intégrer les niveaux de bruit maximum, et la fréquence de répétition.

Réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, Indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières, Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.

Propositions concernant les nuisances sonores : Compléter les lacunes de l'étude. Aborder cette problématique dès le plus jeune âge, dès l'école maternelle, et veiller à adopter la saine habitude de se protéger le système auditif par des boules quies, casque réduction active de bruit dès les expositions prolongées à l'extérieur (cours de recréations, notamment) le tout aux frais de la très magnanime BSCA.

2. Pollution :

Le ciel voilé de nuage de condensation dû aux avions.

Forte pollution atmosphérique

L'Etude d'Incidences ne propose pas de solutions pour limiter la pollution. Il y a une absence de surveillance indépendante des contaminations. Les enjeux climatiques du trafic aérien qui mériteraient un vrai débat de société, La pollution de l'air et des eaux (la directive européenne 2008/50/CE fixe les limites pour les émissions sur la qualité de l'air. L'Etude d'Incidences ne propose aucune réduction de ces émissions malgré l'augmentation du trafic.

L'EIE précise « L'évaluation des impacts environnementaux étudiés sont ceux générés par l'exploitation de l'aéroport uniquement, et non sur le secteur de l'aviation dans son ensemble. L'étude se cantonne dès lors à l'analyse des activités au sol de l'aéroport (installations, activités, dépôt, rejets, des cycles LTO (Landing and Take-off), c'est-à-dire les impacts liés aux décollages, aux phases de roulage au sol et aux atterrissages des avions, en-dessous d'une altitude de 3000 pieds (915m) ». Or les effets non-CO_2 sont ceux qui impactent le plus le réchauffement climatique. Ceci est, par exemple, confirmé par T&E qui cite une étude de la Commission Européenne et indique que les effets non-CO_2 des avions de ligne réchauffent la planète 2X plus que le CO_2.

L'EIE précise : « La détermination des trajectoires des avions ne fait pas l'objet de l'EIE ». Or les trajectoires et les procédures de décollage et d'atterrissage influencent significativement le niveau de nuisance subies par les riverains. En omettant d'analyser l'impact des trajectoires et de formuler des recommandations à leur sujet, l'EIE fait preuve de manque de sérieux.

L'EIE mentionne « Aucune étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport n'a été réalisée. Ce type d'étude sort largement du cadre de l'EIE et nécessiterait plusieurs années d'étude. L'EIE s'est limitée à l'analyse des impacts sur l'environnement des polluants émis et des effets corollaires possible sur la santé ». Cette demande était la toute première exprimée lors de la réunion préalable d'Information du 12/12/2023. BSCA ayant confirmé lors de la RIP que le budget alloué à l'étude d'incidences était ouvert, les contraintes budgétaires ne peuvent justifier l'absence de cette étude, clairement exprimée au chapitre « 3.2 Etude de l'Impact sur la santé » de la note d'observation du 8/1/2024 ».

En l'absence de données précises dur l'impact des pollutions émises par l'aéroport et son activité (y compris le bruit des avions) sur la santé de dizaines de milliers de Wallon(ne)s, autoriser une extension de son activité serait une décision irresponsable.

PFAS :

Concernant le PFAS dans les eaux de surface (concentrations jusqu'à 32 fois les normes de potabilité), en vertu de la directive européenne 2020/2184 sur la qualité de l'eau destinée à consommation humaine, les états doivent contrôler et limiter la présence de PFAS. Des concentrations dangereuses ont été trouvées près de l'aéroport. Une surveillance indépendante est nécessaire, ainsi qu'un plan de décontamination. Risque de contamination

du Tintia alimentant la région pour les activités agricoles. Aucune solution pour la pollution à long terme.

Les PFAS : BSCA est responsable par l'activité de l'aéroport de cette pollution. Dans le Tintia, on trouve des quantités énormes de PFAS. Ceux-ci proviennent des rejets dans le Tintia des différents polluants provenant de l'aéroport lorsque ses services incendie usent de mousse anti-incendie. Ils viennent de tous les endroits de rejets émanant des bassins d'orage, Les recommandations sont d'agir pour purifier le Tintia et de prévenir les agriculteurs dont les terres sont traversées du risque encouru en abreuvant les bêtes, et en arrosant les cultures.

Demande de mesures immédiates de réductions et de réparations aux polluants PFAS, incluant le curage des bassins de rétention et le remplacement des mousses-incendie, ainsi que l'application du principe pollueur/payeur ; une analyse complète de l'Emprunte carbone ; Une refonte du modèle économique BSCA en augmentant les redevances aéroportuaires et en diversifiant les compagnies présentes ; un accompagnement renforcé pour les riverains, notamment une extension des aides à l'insonorisation des chambres à coucher ; l'ouverture du comité d'accompagnement BSCA aux représentants des riverains.

PARTICULES FINE ET ULTRAFINES

Les particules fines et ultrafines, expulsées par les réacteurs d'avions remplissent l'air. Il est connu que ces particules nuisent la santé. L'EIE confirme qu'aucune mesure de particules ultrafines n'a été effectuée à ce jour au droit et à proximité de l'aéroport de Charleroi. C'est de la négligence coupable par rapport aux riverains, aux travailleurs de l'aéroport, et de l'aéropôle.

Des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et son activité intégrant les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et particules ultrafines.

AUTRES POLLUANTS

Les glycols : utilisés à profusion pour le dégivrage des avions et le déglaçage des pistes provoquent l'eutrophisation des eaux à cause de 1'02 nécessaire à leur biodégradation. L'EIE reconnait que ces opérations ne sont pas parfaites. Or en avril 2002, un article mentionnait que dans le cadre de l'allongement de la piste du BSCA une EI réalisée en 1999 a révélé que les eaux de ruissèlement issues de la piste d'aéroport se jetaient dans le bassin du Tintia, situé à quelques centaines de mètre de 2 points de captages sensibles pour Charleroi, Viesville et Thiméon. Comme les eaux sont évacuées à 70% dans le Tintia dont les débordements représentent des problèmes de contamination des captages de Thiméon et Viesville, et qu'il faut effectuer des travaux, pour créer une zone de prévention autour des captages. Il semble qu'il y ait des négligences coupables de la part de BSCA.

Pollution par Benzène, NOx et COV dans les polluants atmosphériques. L'EI signale que « les critères de l'AWAC sont dépassés en dehors du site aéroportuaire Le Benzène et COV très toxique ont des effets cancérigènes, L'OMS affirme qu'il n'y a pas de concentration en dessous de laquelle il n'y a aucun risque. En ce qui concerne l'ensemble des sources de pollution du site

de BSCA pour tous les polluants considérés, le trafic aérien dans son ensemble constitue la source de pollution dominante.

Les Hydrocarbures : absence de données permettant la validation de la présence d'un séparateur au niveau du pôle pétrolier de la dalle nord.

3. Empreinte carbone/climat :

L'empreinte carbone est ignorée : l'EIE n'intègre pas l'impact climatique des vols, se limitant aux infrastructures aéroportuaires. Le doublement prévu du nombre de passagers (de 8 à 16 millions) contredit les engagements climatiques pris par la Belgique dans le cadre de l'accord de Paris.

Augmentation de la pollution et du réchauffement climatique. Pollution par les avions qui se délestent de leur kérosène quand ils ont un souci pour atterrir, et tournent longtemps aux abords des aéroports en attendant les autorisations d'atterrir.

4. Infrasons :

Absence d'études sur l'impact sanitaire des infrasons : il n'y a pas de conclusions sur les nuisances infrasoniques sonores pourtant clairement et physiquement perceptibles, notamment au droit du sonomètre 2023Cl PM-SI a Ransart.

Les infrasons sont des sons de fréquence inférieure à 20 Hz, donc en dehors du spectre audible humain. Leur nocivité fait débat, et, plusieurs études suggèrent qu'une exposition prolongée à des infrasons récurrents induit des effets sur la santé.

Effets possibles des infrasons récurrents :

1. *Effets physiologiques*
2. *Effets neurologiques et psychologiques*
3. *Effets sur l'oreille Interne*
4. *Effets cardiovasculaires possibles Sources courantes des infrasons récurrents :*

- *Éoliennes (effets infrasoniques incontestables et étudiés)*
- *Avions et engins lourds*

L'impact des infrasons dépend de leur intensité, durée d'exposition et de la sensibilité individuelle.

En l'espèce de BSCA, l'intensité paroxysmique et récurrente du bruit des avions, et notre futur et réputé encore plus bruyant F35, et l'omniprésence des sources de bruits constituent un remarquable cas d'étude sur l'effet cocktail. Origine des infrasons liés aux avions et aux aéroports :

1. Moteurs d'avion : Les réacteurs et turbopropulseurs produisent des infrasons, notamment lors du décollage et de l'atterrissage.

2. Chocs aéroacoustiques : Lors des manœuvres de vol, la compression et l'expansion de l'air autour de l'avion génèrent des infrasons.

3. Infrastructures aéroportuaires : Ventilation, pompes, compresseurs, ou même la circulation des avions sur le tarmac contribuent à un bruit de fond infrasonique permanent.

Tous ces points, bien que mentionnés dans l'étude, ne révèlent pas suffisamment les enjeux sociétaux et sanitaires aux populations. Ces lacunes privent les décideurs des informations de droit, et induisent un biais dans l'analyse.

Facteurs aggravants : la fréquence et l'intensité : Une exposition répétée et continue (exemple : habitations situées sous un couloir aérien) aggrave les effets perçus et installe le trouble psychosomatique durablement ; la sensibilité individuelle : La récurrence des infrasons s'installe dans un tableau chronique, et la population devient sujette aux migraines ou aux troubles vestibulaires, et troubles du comportement ; les conditions météorologiques. L'humidité, le vent et la pression atmosphérique influencent la propagation des infrasons et leur impact sur les zones résidentielles rare : certains lobbies et certains intérêts économiques particulièrement actifs peuvent créer un environnement de bruit scientifique où les recherches essentielles sont noyées ou diluées, rendant difficile la prise en compte des impacts réels sur la santé. En conclusion, les infrasons liés aux avions et aux aéroports constituent une nuisance environnementale sous-estimée. Leur impact dépend de nombreux paramètres, et leur nature persistante et leur effet physiologique justifient des études et des actions d'atténuation prioritaires.

<u>Sécurité</u>

Décollage et survol des écoles des villages ; la question des trajectoires est éludée ; aucunes mesures pour éviter le survol des zone sensibles (écoles) ; aucun protocole sanctionnant le non-respect des trajectoires ; localisation urbaine entrainant des risques plus élevés en cas de crash.

Failles sécuritaires : l'aéroport accueille des aéronefs pas toujours certifiés. L'accroissement du trafic risque d'aggraver ces manquements, alors que les procédures de contrôle sont déjà insuffisantes.

Plus de vols signifie plus d'accidents potentiels au-dessus des villages riverains. Plus de possibilités pour les terroristes d'accéder à notre territoire, plus d'arrivée de marchandise s frauduleuses et dangereuses, alors que les services de douane, d'ordre et de sécurité sont déjà en sous-effectif.

<u>Les conflits d'intérêt</u>

Aucune réflexion sur le conflit d'intérêts évident entre la Région Wallonne, BSCA, et le bureau d'étude ; refus de proposer des mécanismes de contrôle externe comme un audit indépendant des résultats de l'Etude d'Incidences.

L'Etude d'Incidences a été réalisée par un bureau d'étude financé par l'aéroport lui-même sans vérification d'un organisme indépendant.

Le bureau d'étude ARIES Consultants, est payé par BSCA et agréé par la Région Wallonne, elle-même financeurs de l'aéroport. Elle justifie cette situation par la législation e ignore l'utilité d'une supervision externe indépendante. Ceci compromet la transparence des résultats, ce d'autant que la Région Wallonne est juge et partie.

Réviser la gouvernance et le cadre réglementaire pour assurer une meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport.

Résoudre les conflits de partialité Toutes les activités opérationnelles gérées aujourd'hui par SOWAER et qui ont trait aux nuisances doivent être transférées ailleurs : Gestion des sonomètres de l'ACNAW ; mesure d'accompagnement à un organisme qui n'a aucun intérêt dans la gestion ou le développement de l'aéroport.

Parking et mobilité :

La problématique de la mobilité (parking sauvage) : aucune recommandation n'est proposée. Un aéroport low-cost attire un public friand de gratuité et entraine du parking sauvage. BSCA devrait se responsabiliser et interdire le parking sauvage dans sa littérature et dans ses actions. Il y a également des problèmes de mobilités liés à la saturation ponctuelle des routes due à la hausse de fréquentation de l'aéroport et à l'absence d'une liaison ferroviaire directe contrairement à d'autres aéroports européens qui ont investi dans des alternatives à la voiture.

Le renouvellement du permis et l'augmentation de la capacité de l'aéroport, va engendrer une circulation automobile en augmentation et ça va créer une dégradation de la qualité de l'air et des nuisances sonores, Les liaisons en bus sont insuffisantes et les horaires mal adaptés. Ces conditions encouragent le déplacement en voiture personnelle. Le parking sauvage est un problème. Les parkings sont déjà en tension. L'EIE prévoit la création d'un nouveau parking, qui va encore favoriser l'usage de la voiture personnelle.

Concertation riverains :

L'absence de vraie communication avec les riverains : l'Etude d'Incidences ne répond pas aux préoccupations des riverains et donne la responsabilité aux communes impactées. Aucun organe de concertation n'est mis en place. Le comité d'accompagnement des aéroports ne peut prendre ce rôle dans son fonctionnement et sa composition actuel. Sérinfo est la voix de Sowaer, qui travaille pour le compte de la Région Wallonne. L'EIE ne parle pas du problème financier de l'ACNAW qui n'a pas remplacé ses membres compétents en matière de santé publique et de nuisances sonores.

Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports.

Manquements de l'étude d'incidence :

Les carences de cette Etude d'Incidence sont manifestes et ne permettent pas aux autorités de prendre une décision éclairée sur le renouvellement du permis. Elle commet non seulement des erreurs manifestes d'appréciation mais elle présente en plus une vision trompeuse, visant à

minimiser les nuisances. Il est impossible sur base de celle-ci pour toute autorité d'appréhender l'ensemble des tenants et aboutissants de la problématique étudiée.

Page 531 du rapport final, VOL II de l'EIE, l'auteur précise : « Bien que de nombreuses interrogations aient trait à l'environnement, à la santé publique, à l'économie, à la gouvernance ou encore au respect de la Constitution, l'Etude d'Incidence sur l'Environnement n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de celles-ci ». En l'absence de ces éléments, il est impossible d'appréhender les enjeux du projet de manière éclairée.

L'EIE ne propose ni analyse approfondie, ni étude d'impact, ni analyse de sensibilité tenant compte des interactions entre ces différentes dimensions.

Aucune carte stratégique du bruit n'a été réalisée, alors que depuis 2022 le seuil des 50000 mouvements annuels est dépassé. Selon la directive 2002/49/CE et l'arrêté du 13 mai 2004, il faut établir la cartographie stratégique du bruit et le plan d'action imposés par la directive, puisqu'il enregistre plus de 50 000 mouvements par an pour l'aviation commerciale effectués par des aéronefs de plus de 34 tonnes et de plus de 19 sièges passagers, En tant que gestionnaire, et au vu des graves conséquences de cette matière sur la santé des milliers de Wallon(ne)s que personne ne peut aujourd'hui ignorer, le SPW aurait dû établir la cartographie stratégique du bruit de l'aéroport dès 2022. Son absence place la Belgique, en infraction de la directive européenne, et privent les parties prenantes d'outils essentiels pour comprendre les enjeux pour leur santé.

La législation impose que toute demande de renouvellement de permis d'exploitation pour un aéroport soit accompagnée d'une EIE, l'absence d'une telle étude constitue une infraction aux obligations légales et peut entraîner l'annulation ou la suspension de la procédure de renouvellement du permis. Si l'EIE ne comporte pas une évaluation adéquate des impacts sanitaires, notamment en ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air, cela pourrait être considéré comme une insuffisance majeure. Une telle lacune pourrait affecter la validité juridique de la procédure de renouvellement du permis, car elle ne respecterait pas les exigences légales en matière d'évaluation environnementale et sanitaire. Il est donc essentiel que l'EIE inclue une analyse approfondie des impacts sur la santé publique pour garantir la conformité de la procédure aux obligations légales et assurer la protection des populations locales. Aucune étude d'impact sanitaire n'a été réalisée pour l'aéroport de BSCA. Cette absence est particulièrement préoccupante au regard des risques bien documentés liés à l'exposition prolongée au bruit aérien et à la pollution de l'air. Cette lacune doit impérativement être comblée avant toute décision de renouvellement du permis d'exploitation, afin de garantir une prise en compte des enjeux de santé publique. En cas d'inexactitudes, d'omission, ou d'insuffisances susceptibles d'exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, c'est l'ensemble de l'opération qui peut être annulée. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact n'entraînent l'illégalité de la décision administrative (pour vice de procédure). Si elles induisent, notamment soit de nuire à l'information complète du public, soit d'exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Tel serait le cas en l'espèce, si l'étude d'impact oublie de fournir des précisions

sur les effets possibles des activités, situées dans une zone à demi agricole, sur les cultures maraîchères (Sombreffe par exemple), les arbres fruitiers (Gembloux sous vents porteurs) ou encore sur les animaux d'élevage, ainsi que les riverains. Sur ce point, un juge administratif, pourrait, sans même se pencher sur l'étude technique, reprocher à l'étude d'impact de n'avoir pas examiné si cela pouvait être le cas. Il pourrait être reproché à l'opérateur de n'avoir pas suffisamment examiné les conséquences environnementales, et prévu, le cas échéant, les mesures compensatoires, de son process industriel. Ce qui constitue un moyen suffisant pour entraîner la révision, voire l'annulation de l'opération. À ce jour, il apparaît qu'aucune étude d'impact sanitaire n'a été menée concernant l'aéroport de BSCA. Cette absence est préoccupante, car elle empêche une évaluation rigoureuse des conséquences du trafic aérien sur la santé des habitants. Il est impératif que cette étude soit réalisée avant toute décision de renouvellement du permis d'exploitation. L'absence de telles analyses constitue une lacune majeure, alors que les effets de la pollution de l'air et des nuisances sonores sur la santé des riverains sont largement documentés dans la littérature scientifique.

L'EIE n'évoque pas le réchauffement climatique, et oublie d'analyser l'impact de l'activité de l'aéroport sur la cohésion sociale dans la population et la double inégalité climatique et sociale.

Aspect socio-économique :

Au niveau de l'équation socio-économique, les chiffres relatifs à la création d'emploi, ainsi que ceux relatifs à la valeur ajoutée du projet ne sont pas détaillés ; il est donc impossible d'y distinguer la part liée aux vols commerciaux de la part liée aux autres activités. Or l'augmentation projetée (67%) des vols commerciaux est la principale cause de fa destruction de la santé des riverains.

Les hypothèses de croissance annoncées pour chaque type d'activité et chaque entreprise incluse dans les prévisions auraient dû être détaillées. Les analyses hypothèses chiffres et conclusions auraient dû clairement isoler tous les éléments qui sont exclusivement liés à l'activité des vols commerciaux de l'aéroport de Charleroi ? De nombreuses entreprises installées dans le zoning industriel de l'aéropôle non rien à voir avec les vols commerciaux. Si l'aéroport devait ne pas augmenter, ses activités de vols commerciaux, ces entreprises ne seraient pas impactées et maintiendraient leur activité. Au contraire, si l'aéroport continue à se développer, il n'est pas exclu que certaines entreprises envisagent de déménager suite aux nuisances et aux effets néfastes des pollutions liées à l'aéroport. Cette analyse ne paraît pas dans l'EI.

Selon l'IWEPS, les statistiques officielles d'évolution du taux d'emploi, il n'y a pas d'effet positif sur le taux d'emploi lié à l'exploitation de vols commerciaux à l'aéroport de Charleroi. On constate même que la courbe de Charleroi s'écarte des courbes belges, wallonnes, et du Hainaut. Cette dégradation est probablement due à la paupérisation de quartiers suite aux nuisances de l'aéroport.

L'EIE n'analyse pas les montants colossaux d'argent public (des impôts) dont bénéficie BSCA chaque année ainsi que les montants investis par la région.

Impact de l'évasion de la dépense : impact négatif pour la Wallonie (et la Belgique) par le fait que les touristes ont un accès facile et bon marché à de nombreuses destination plus attractives que la Wallonie. La balance commerciale liée aux voyages est très largement négative en Belgique ? La Belgique n'a aucun intérêt économique à promouvoir les voyages. Le Gouvernement Wallon n'a-t-il pas intérêt à promouvoir les dépenses internes, la Belgique ne perçoit aucune TVA sur les dépenses que les touristes effectuent à l'étranger, ni sur les billets d'avion qui sont exempts de TVA.

Le coût qui aurait pu financer d'autres projets durables, créateurs de valeur et d'emploi, et porteurs d'avenir pour la région ; Les manques à gagner fiscaux ; Le coût ignoré du réchauffement climatique ; Le Coût social du bruit, et le coût pour la sécurité sociale liés aux impacts sur la santé : En omettant de prendre en compte les principaux coûts pour la collectivité, en gonflant les chiffres d'emploi et de valeur ajoutée en refusant d'isoler ceux-ci pour les seuls vols commerciaux, l'auteur et les commanditaires cherchent à tromper les parties prenantes.

<u>Dévaluation immobilière</u> :

L'EIE ne prend pas en compte l'impact économique négatif en termes de dévaluation immobilière. Les biens situés sous les couloirs aériens perdent inévitablement de la valeur, sans mesures compensatoire pour les propriétaires concernés.

Réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.

Un modèle économique obsolète, le modèle low-cost actuel montre ses limites économiques et environnementales. Les redevances aéroportuaires sont parmi les plus basses d'Europe, favorisant une croissance anarchique du trafic aérien au détriment des riverains et de la viabilité financière de l'aéroport.

Pas de création d'emploi, des études montrent que les sociétés étrangères importent leur propre personnel.

L'EIE oublie de quantifier les manques à gagner fiscaux, puisqu'en Belgique le secteur du transport aérien bénéficie d'exonérations fiscales injustifiées.

<u>AUTRES PLAINTES/REMARQUES</u>... :

- *Le dédouanement constant de la BSCA. L'étude ne répond à aucune préoccupation des riverains.*
- *Le refus d'envisager une réduction des vols de nuit, alors que d'autres aéroports européens ont adopté ces mesures.*
- *Aucune garantie que les recommandations de l'EIE seront appliquées par BSCA.*
- *Depuis plus de 20 ans, nous assistons à une absence de volonté politique pour construire un développement équilibré.*

- *Les hypothèses relatives aux vols de nuit reprises par l'EIE sont fantaisistes, Elles ne peuvent s'envisager sans une réduction du nombre d'avions basés et une limitation des heures d'ouverture, 2 paramètres qui ne seront jamais respectés.*
- *Refus de l'octroi du renouvellement du Permis Unique sans mesures compensatoires suffisantes pour lutter contre les nuisances.*
- *Rejet de la demande de Permis Unique tant que les points essentiels ne sont pas étudiés dans l'EIE, avec des réponses, des garanties, et des compensations pour les riverains.*
- *Demande d'un vrai débat sur la réelle efficience économique de l'aéroport doit être contradictoirement mené.*
- *A l'heure des mesures pour le climat, on demande aux citoyens d'acheter de l'électrique, de payer des taxes, alors que les aéroports sont exonérés par rapport à toutes leurs nuisances, sonores, pollution qu'ils engendrent.*

  L'EIE mentionne page 154 du rapport final vol. I : « outre l'aéroport de Bruxelles-National, le bureau d'ingénierie AERTEC Solutions spécialisé en aéronautique a identifié les aéroports d'Eindhoven et de Lille comme étant les seuls aéroports de l'interland qui peuvent être considérés comme concurrents de l'aéroport de Charleroi de par leur taille, compagnies aériennes, et principaux marchés. L'EIE oublie de mentionner que nos pays voisins sont devenus plus contraignants concernant les aéroports. Les taxes sont plus élevées. L'offre d'infrastructure n'est pas là, et la tendance est à la réduction de la voilure dans nombres d'aéroports comme Maastricht (promis à la fermeture) Eindhoven et Amsterdam ne peuvent plus s'étendre, voir limitent le nombre de vols pour moins polluer.

  L'EIE n'analyse pas les conséquences de la congestion actuelle du ciel Européen, ni des conséquences de l'accroissement du trafic aérien qui ne fera qu'aggraver la situation. L'EIE ignore les avertissements émis par l'ACNUSA demandant la modération des vols, notamment celle des vols intra-européens et méditerranéens. L'EIE se garde de mentionner l'avis de l'ACNAW recommandant de fixer le plafond du quota count à 2000 points. En conclusion, les analyses et hypothèses de l'EIE minimalisent les nuisances, et enjolivent les possibilités de répartition des vols.

  - *La gestion des déchets est un point d'inquiétude également. Le tri des déchets est peu existant, le stockage et le volume de déchets dont certains sont dangereux, est mal géré.*
  - *Limiter le nombre d'avions basés à 15.*
  - *Réduire le nombre de vols commerciaux à 30 000 par an.*
  - *Optimiser les trajectoires afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000 m.*
  - *Création de nouveaux logements / expropriation en masse.*

- *Absence de considération sur le dumping social, concernant les conditions de travail chez RYANAIR.*
- *Incidence liée à l'augmentation de l'activité, les auteurs de l'EIE considèrent ces projections comme certaines dans la mesure où ils n'étudient absolument pas de scénarios alternatifs alors que ces prédictions sur 20 ans sont par définition incertaines.*
- *Demande d'une évaluation approfondie des impacts environnementaux et sanitaires, et d'engagements en faveur d'une aviation plus respectueuse de l'environnement, de la flore qui nous nourrit, de la faune qui nous entoure, le bien-être animal et aussi des gens. Incidences sur la santé des gens et des animaux qui nous entourent 1. Pollution de l'air accrue 2. Émissions de gaz à effet de serre 3. Nuisances sonores : 4. Risque de maladies respiratoires 5. Stress et anxiété 6. Impact sur la santé des travailleurs 7. Risques liés à la (?) 8. Problèmes de santé mentale 9, Augmentation des maladies cardiaques et respiratoires.*

Le tout, particulièrement chez les populations vulnérables.

<u>Incidences sur la santé humaine en lien avec les nuisances sonores</u> :

1. Perturbation du sommeil et de la santé mentale

2. Risque accru de maladies

3. Stress accru pour les riverains

4, Effets sur les enfants et les personnes âgées

5 Impact négatif sur le bien-être des travailleurs

6. Perturbation des activités extérieures

7. Problèmes infrasons

8. Diminution de la valeur des propriétés

- *Observations concernant l'impact négatif de l'exploitation de l'aéroport BSCA sur la santé de nos abeilles : les activités liées à un aéroport affectent les abeilles, et la chaîne alimentaire, et aussi l'équilibre écologique global en perturbant 10 pollinisations et en réduisant la biodiversité.*
- *Observations concernant l'impact négatif de l'exploitation de l'aéroport BSCA sur la santé de nos chevaux : l'activité aéroportuaire peut avoir des répercussions sur la santé physique et mentale des chevaux, ainsi que sur leur environnement et leur bien-être général.- Un aéroport malfaisant en legs aux générations futures : ces observations empiriques, à partir de traceurs biologiques, aux cycles de vie court établissent un faisceau de présomptions incontestables sur l'impact sanitaire sur les générations futures, Voici une réflexion qui peut être formulée sous l'angle d'un « bon père de famille » :*

1. *Héritage de la pollution environnementale*
2. *Santé des générations futures en question*
3. *de la disparition de certaines espèces*
4. *La nécessité d'un plan d'action préventif*
5. *L'importance de la régénération de la biodiversité*
6. *Rôle de l'éducation et de la sensibilisation*

- *Demande pour prévoir un accès piétonnier pour le staff et les passagers, ou clients riverains à proximité du site.*
- *Créer un site internet pour l'aéroport, avec un forum pour centraliser et archiver les observations, recherches scientifiques, etc.*
- *Veiller à ne pas promouvoir l'implantation de colonie de traceurs biologiques, qui prolifèreront leur stress, pathologies, au-delà du périmètre. » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Binche**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 20 réclamations ont été introduite et portent sur :

- *Les horaires de l'activité de l'aéroport, vols nocturnes.*
- *L'augmentation des décollages et atterrissage des avions.*
- *Nuisances sonores.*
- *Délestage de kérosène à Bray (zone habitée) qui n'est pas une zone où les dégazages sont autorisés - Impacts pour la santé : maladie due aux bruits, au manque de sommeil, réduction de l'espérance de vie en bonne santé, augmentation des décès prématurés...*
- *Restriction géographiques infondées de l'enquête publique (d'autres communes survolées ne sont pas reprises pour l'organisation de l'enquête publique).*
- *Manque de transparence et de bonne pratique administrative (pour les communes survolées sans enquête publique).*
- *Libellé incorrect de l'objet de l'enquête publique : Il s'agit bien plus qu'un maintien de l'activité de l'aéroport mais bien d'une augmentation de l'activité.*
- *Aucune analyse de la transition entre 2025 et 2045 dans l'Etude d'incidence de l'environnement (EIE).*
- *Absence de carte stratégique du bruit établie par la région wallonne.*

- *Arguments subsidiaires : impossible de comprendre et contrôler les résultats produits par le logiciel IMPACT utilisé pour réaliser les modélisations : pas d'information sur la manière dont les hypothèses et les paramètres entrés dans le logiciel influencent les résultats. L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires wallonnes (ACNAW) indique également dans son rapport annuel ne pas disposer de la possibilité de vérifier les résultats. Le SPW a refusé à l'ACNAW d'avoir accès à l'application.*
- *Manque de sérieux des recommandations de l'EIE.*
- *Résumé non technique incomplet.*
- *Alternatives proposées par les riverains non prises en compte dans l'EIE (trajectoires de vol, approche et montée lors des atterrissages et décollages, ...).*
- *Etude de l'alternatives du non-accroissement du trafic aérien est la plus porteuse.*
- *Arrêté sanction non mis en œuvre, EIE ne parle pas des condamnations émise par la cour d'appel de Bruxelles à l'encontre de la région Wallonne : prendre les mesures pour faire assurer le contrôle et la sanction du respect des normes de bruit. De ce fait, modification de l'arrêté pour augmenter en ajoutant une marge d'erreur de 2dB.*
- *Placement de sonomètres ne réduit pas les nuisances.*
- *Manque de considération pour les riverains.*
- *Fonctionnement de l'ACNAW.*
- *Ignorance et réponses insuffisantes ou trompeuses des observations et demandes d'analyses contenue dans la note du collectif citoyen "STOP aux Nuisances de l'aéroport de Charleroi" suite à la réunion préalable d'information du 12 décembre 2023.*
- *Lacunes et carences de l'étude d'incidences et de la procédure de demande de permis :*

  1° procédure :

  - *Tous les riverains n'ont pas pu assister à la réunion par manque de places et /ou tous n'ont pas pu s'exprimer*
  - *Délai de consultation de l'enquête public trop court au vu de la complexité du dossier technique*

  2° autolimitation de l'EIE: Des éléments n'ont ni été analysés, ni pris en compte dans l'EIE: interrogations ayant trait à l'environnement, à la santé publique, à l'économie, à la gouvernance ou encore au respect de la constitution, analyse uniquement des activités au sol, développement durable, trajectoires des avions, mesure de bruit au droit du virage des avions, étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution, impact des pollutions sur la santé.

  3° Équation socio-économique : aucun chiffres, résultats ou conclusions suffisamment détaillés, pas d'effets positif sur le taux d'emploi lié à l'exploitation des vols commerciaux, paupérisation des quartiers suite aux nuisances de l'aéroport,

éléments non analysés dans l'EIE: argent public, évasion de la dépense, coût d'opportunité, manques à gagner fiscaux, coût du réchauffement climatiques, cout de la sécurité sociale liés aux impacts sur la santé, erreur d'analyse du revenu médian, estimation erronée des retombées économiques, absence de considérations sur le dumping social.

4° Environnement sonore et vibratoires : l'EIE méconnait l'impact du bruit sur la santé, erreurs d'appréciation et de communication par rapport à la diminution du bruit par le renouvellement de la nouvelle flotte.

5° indicateurs Lden inapproprié : dilution des pics sonores, pondérations inadaptées, ignorance des caractéristiques spécifiques du bruit aérien, absence de prise en compte des facteurs psychosociaux, nécessité de prendre en compte les pics de bruit et leurs répétitions.

6° Il est faux de prétendre que le bruit des avions modernes diminue de 50%. De plus, quid de la capacité du secteur à fournir ces avions. Pas d'analyse ou peu précisé dans l'EIE.

7° Arrivées tardives et avions basés: manque de sérieux dans l'évaluation et de ses prévisions d'évolution des arrivées tardives et des avions basés, aucune garantie que le nombre d'avions basés n'augmente pas, or ce sont ces avions basés qui causent les retours tardifs, aucune analyse des conséquences actuelle du ciel européen ni des conséquences croissantes du trafic aérien, l'EIE ne reprend pas l'avis de l'ACNAW (avis n° Init/2021/01) recommandant de fixer le plafond du quota count à 2000 points.

8° Impact sur le climat est minimisé, difficulté à "décarboner" le trafic aérien, EIE relativise la menace climatique et la responsabilité immédiate de l'aviation, EIE ne porte que sur l'impact des émissions au décollage et à l'atterrissage et pas pendant le temps de vol complet.

9° Qualité de l'air, santé et pollutions diverses: effet sur la santé, présence des PFAS, notamment dans les mousses anti-incendie des pompiers, particules fines et ultras fines: absences de mesures dans l'EIE pour les particules ultrafines (PUF), glycols utilisés pour le dégivrage des avions et déglaçages des pistes: opérations pas toujours réalisées dans les règles de l'art, aide à l'insonorisation n'est pas une solution et cause d'autres soucis, impact non négligeable du benzène et NOx, problèmes avec les hydrocarbures.

Liste des recommandations longues et déjà d'application il y a 10 ans sans application, quid de les faire appliquer pour une période de 20 ans ?

10° Dévaluation immobilière.

11° Gestion des déchets : aucune mesure contraignante dans l'EIE pour améliorer leur gestion et plusieurs aspects sont alarmants : stockage des déchets dangereux, traçabilité, tri incohérent et sans harmonisation, BSCA pas en règle et l'EIE n'apporte

aucune garantie sur la mise en conformité avec la réglementation, quid des nouveaux déchets spécifiques aux voitures électriques, déchets clandestins aux abords de l'aéroport et incivilités : l'EIE renvoie aux communes.

Les mesures correctrices de l'EIE doivent être rendues obligatoires.

12° Mobilité: pas de solutions suffisantes aux problèmes identifiés, augmentation de la dégradation de l'air et de nuisances sonores due à l'augmentation du trafic routier: exigence d'une étude acoustique et environnementale approfondie des nuisances liées au flux routier lié à l'activité de l'aéroport en tenant compte de l'augmentation du trafic avec mise en place d'un plan de compensation clair et contraignant, liaisons bus insuffisantes et horaires non adaptés aux heures de vols matinaux ou tardifs, pas de garantie pour le projet mobi-pôle ni d'analyse sur les nuisances pour les riverains proches du site, stationnements sauvages.

13° Conflits d'intérêts : impartialité du bureau d'étude ARIES payé par BSCA et agréé par la Région Wallonne, elle-même financeuse de l'aéroport. Région Wallonne juge et partie, pas de supervision externe, aucun audit indépendant.

- *Violation de la Constitution (droits fondamentaux), de l'art 8 de la convention des droits de l'homme en délivrant le permis.*
- *Demande de moratoire sur l'extension des vols commerciaux et une limitation à 50.000 vols par ans avec un calendrier de réduction à 30.000vols commerciaux par an.*
- *Demande de délivrer un permis temporaire de 3 ans maximum avec conditions :*
    1. *Revenir strictement au texte du décret du 8 juin 2001 avec un couvre-feu strict de 23H00 à 7h00.*
    2. *Réaliser des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et de son activité, en intégrant les données récentes sur les effets du bruit et de la pollution de l'air dons les PFAS et les particules ultrafines.*
    3. *Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum.*
    4. *Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30000 par an.*
    5. *Au vu des réductions annoncées de bruit des avions et afin de maintenir des incitants pour les compagnies aériennes à réduire leur impact sonore, adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax dans le cadre de l'arrêté sanction.*
    6. *Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores pour adopter des indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population, en intégrant notamment les niveaux de bruit maximum perçus et leur fréquence de répétition.*
    7. *Optimiser les trajectoires des vols afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000 m.*

8. *Réviser la gouvernance et le cadre réglementaire afin d'assurer une meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport.*
9. *Introduire des mécanismes de financement, comme une taxation des compagnies aériennes, pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.*
10. *Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports.*
11. *Créer une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.*
12. *Résoudre les conflits de partialité. Toutes les activités opérationnelles gérées aujourd'hui par la SOWAER et qui ont trait aux nuisances doivent être transférées ailleurs.*

- *La gestion des sonomètres à l'ACNAW.*
- *Les mesures d'accompagnement à un organisme (tel le SPW) qui n'a aucun intérêt dans la gestion ou le développement de l'aéroport. » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Charleroi**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« 161 réclamations et observations qui peuvent être synthétisées comme suit :

- *Les nuisances sonores générées par les moteurs des avions :*
  - *Empêchent les riverains de dormir,*
  - *Empêchent les riverains de profiter de leur jardin et même de se parler dans la rue entre voisins,*
  - *Perturbent l'apprentissage scolaire.*
- *Création d'une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.*
- *Les avions de toutes les flottes sont très bruyants.*
- *Il est impératif que les normes sonores et les horaires d'ouverture soient respectés et que les infractions soient sanctionnées.*
- *Afin de réduire les nuisances sonores et les gaz d'échappement des réacteurs, un riverain propose la création d'un mur végétal tout le long de la N568.*
- *Comment un organisme chargé de la croissance de l'aéroport (SOWAER) pourrait-il garantir une protection objective des riverains ?*

- *Comment décarboner en augmentant l'objectif du nombre de vols ? Les catastrophes climatiques mondiales nous alertent pourtant il est grand temps d'agir. Le nombre de vols prévus à l'horizon 2041 est inacceptable.*
- *Le doublement prévu du nombre de passagers (de 8 à 16 millions) contredit les engagements climatiques pris par la Belgique dans le cadre de l'accord de Paris.*
- *Malgré les promesses faites à la naissance de l'aéroport, le trafic n'a fait qu'augmenter.*
- *Cet aéroport est trop proche de zones densément peuplées.*
- *Les avions survolent les habitations à une fréquence élevée (1 avion toutes les 10 à 15 minutes).*
- *Le survol des écoles devrait être interdit.*
- *Est-ce légal les vols au-dessus d'une zone protégée (Natura 2000) ?*
- *Les avions doivent respecter des routes de vol fixées et ne plus passer au-dessus des écoles et des habitations des riverains.*
- *Passages d'avions à basse altitude toute la journée.*
- *Détérioration de la santé, de la qualité de vie et de la qualité de l'air des riverains.*
- *Forte odeur de kérosène et retombées de carburant qui noircissent tout, à commencer par les poumons des riverains.*
- *Même s'il n'existe pas de réglementation pour les particules ultrafines (PUF), leur nocivité est avérée.*
- *Serait – il envisageable de stopper les vols après 22 heures ?*
- *Des riverains se plaignent des vols de nuit après 23 heures.*
- *Absence de volonté politique de mettre fin aux vols nocturnes.*
- *Il est impératif de restreindre l'utilisation du code IATA 93 et imposer des sanctions dissuasives pour les retards.*
- *Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum.*
- *Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30000 par an.*
- *Il faut optimiser les trajectoires des vols afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000 m.*
- *Il faut remettre en question l'impartialité du bureau d'études qui est payé par BSCA.*
- *Les carences de l'étude d'incidences sont manifestes et ne permettent pas aux autorités de prendre une décision éclairée sur le renouvellement du permis.*
- *L'étude d'incidences minimise les nuisances. Un complément d'étude devrait être réalisé.*

- *L'étude d'incidences se cantonne à l'analyse des activités au sol de l'aéroport et non sur le secteur de l'aviation dans son ensemble.*
- *Des riverains mentionnent qu'une hausse de plus de 65 % des vols commerciaux représente une évolution trop importante pour leur cadre de vie. Il semblerait plus raisonnable de la limiter à un maximum de 50 % jusqu'en 2045.*
- *Le Terminal T2 a été construit en 2015 et exploiter sans autorisation à partir de 2017, comment cela est-il possible ?*
- *Le stationnement intempestif de longue durée dans les rues à proximité de l'aéroport doit être évité.*
- *Quelles sont les garanties de mise en place du Mobi-pôle ?*
- *La circulation à l'abord de l'aéroport doit rester fluide.*
- *Découverte de PFAS sur le site de l'aéroport et de l'écoulement de ceux-ci dans le Tintia.*
- *Demande de mesures immédiates de réduction et de réparation de la pollution aux PFAS (curage des bassins de rétention et le remplacement des mousses incendie) ainsi que l'application du principe pollueur – payeur.*
- *Les riverains mentionnent qu'ils se font taxer pour l'écologie et l'aéroport n'arrête pas de polluer.*
- *Il faut taxer les compagnies aériennes pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.*
- *Serait-il possible de bénéficier d'un soutien financier pour l'insonorisation des habitations situées dans les zones les plus exposées au bruit ?*
- *Perte de la valeur et du confort des habitations, créant une paupérisation des quartiers.*
- *Demande qu'une consultation populaire soit réalisée dans les 9 communes concernées.*
- *Ouverture du comité d'accompagnement aux représentants des riverains.*
- *Refinancement de l'ACNAW.*
- *Demande pour la création d'un organe de concertation indépendant pour assurer un dialogue entre BSCA et les riverains.*
- *Il y a trop d'aéroport pour un petit pays comme la Belgique.*
- *Des riverains sont contre l'agrandissement de l'aéroport et la construction du Terminal 2.*
- *Quel sera l'impact environnemental sur la Ville de Fontaine-l'Évêque ?*
- *Un riverain mentionne qu'il est scandaleux de demander aux riverains qu'ils lisent, comprennent et analysent plus de 2000 pages en seulement 30 jours.*
- *La durée du permis est trop longue, un permis de 5 ans ou 3 ans serait plus prudent.*

- *Accorder le permis qui plus est pour 20 ans violerait l'article 8 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme.*
- *Des riverains mentionnent qu'ils souhaitent que l'aéroport de Charleroi puisse poursuivre ses activités.*
- *Facilité de départ en vacances.*
- *Valorisation de la région de Charleroi.*
- *Maintien et création d'emploi.*
- *Cet aéroport est facile d'accès, encore à taille humaine et beaucoup plus pratique que celui de Zaventem.*
- *Serait-il possible d'aménager un dépose-minute ou un « kiss and ride » gratuit ? » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Fontaine-l'Evêque**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« - peur de l'augmentation des vols et du bruit que cela engendre ainsi que les retombées des particules et donc les impacts sur la santé ;

- *inquiétude vu le survol de zones Natura 2000 ;*
- *sous-financement de l'ACNAW ;*
- *carences de l'étude d'incidence sur l'environnement ;*
- *procédure (RIP, délai, ...) ;*
- *équation socio-économique incorrecte ;*
- *Choix des indicateurs (Lden : Level Day-Evening-Night) ;*
- *Diminution réelle du bruit des avions "de dernière génération" mis en cause ;*
- *Arrivées tardives et avions basés ;*
- *Impact sur le climat et difficultés à la passer aux technologies alternatives ;*
- *Etude insuffisante de l'EIE en termes de qualité de l'air, santé et pollution diverses ;*
- *Pollution par PFAS ;*
- *Absence de mesure des particules fines et ultra fines ;*
- *Utilisation des glycols ;*
- *Dévaluation immobilière ;*
- *Impartialité du bureau d'étude. » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Sombreffe**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 59 réclamations ont été formulées et qu'elles peuvent être résumées comme suit :

Les constats relevés sur la procédure du dossier et l'analyse du projet par les Sombreffois :

La procédure inadaptée :

La réunion d'information préalable n'a pas permis à l'ensemble de tous les riverains de s'exprimer (chaos sur la route d'accès, capacité de la salle insuffisante).

Le délai de consultation de 30 jours pour l'enquête publique est insuffisant au vu de la taille et de la complexité du dossier avec comme conséquence un droit restreint pour chaque citoyen de faire valoir ses droits (y compris droit d'être entendu et de faire des observations).

L'Étude d'incidences sur l'environnement peu fiable :

L'auteur de l'étude d'incidences indique clairement les éléments qui n'ont ni été analysés ni pris en compte :

- *« Bien que de nombreuses interrogations aient trait à l'environnement, à la santé publique, à l'économie, à la gouvernance ou encore au respect de la Constitution, l'étude d'incidences sur l'environnement n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de celles-ci. »*
- *« L'évaluation des impacts environnementaux étudiés sont ceux générés par l'exploitation de l'aéroport uniquement et non sur le secteur de l'aviation dans son ensemble. »*
- *« La détermination des trajectoires des avions ne fait pas l'objet de l'EIE. » Pourtant, les trajectoires et les procédures de décollage et d'atterrissage influencent significativement le niveau de nuisances subies par les riverains.*
- *« Dans le cadre de l'EIE, aucune étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport n'a été réalisée. L'EIE s'est limitée à l'analyse des impacts sur l'environnement des polluants émis et des effets corollaires possibles sur la santé.*

L'EIE n'intègre donc pas tous les effets sur l'environnement et minimise certaines nuisances.

L'impact socio-économique mal évalué :

Ni les chiffres relatifs à la création d'emploi ni ceux relatifs à la valeur ajoutée du projet ne sont détaillés. Il est dès lors impossible d'y distinguer la part liée aux vols commerciaux et la part liée aux autres activités. Or, c'est précisément ces vols commerciaux et leur augmentation projetée de 67 % qui sont les principaux responsables de la destruction de notre santé.

L'impact sonore est minimisé :

Une augmentation de 67 % du nombre de vols commerciaux par rapport à l'année de référence 2019 (+340000 vols) va engendrer une augmentation significative des nuisances et donc de l'impact sur la santé de dizaines de milliers de wallons et wallonnes.

L'impact significatif du bruit sur la santé est donc négligé.

Le Lden est un indicateur inapproprié.

L'utilisation de l'indicateur Lden (Level Day-Evening-Night), pour évaluer les nuisances sonores des avions, est largement critiquée pour son incapacité à refléter fidèlement la réalité vécue par les riverains des aéroports.

Son emploi est contesté notamment pour :

- *La dilution des pics sonores en raison d'un calcul sur une moyenne des niveaux sonores sur des périodes étendues ;*
- *Les pondérations inadaptées : Application de majorations pour les périodes du soir et de la nuit. Ce sont des ajustements arbitraires qui ne tiennent pas compte du rythme de vie varié des individus ;*
- *Ignorance des caractéristiques spécifiques du bruit aérien : Le Lden ne considère pas les variations de fréquence et d'intensité propres aux bruits d'avions. Deux sons de même niveau sonore mais de fréquences différentes peuvent avoir des impacts très distincts sur le bien-être des individus ;*
- *Absence de prise en compte des facteurs psychosociaux : La gêne liée au bruit ne dépend pas uniquement de son intensité mesurée. Des facteurs tels que le manque de contrôle perçu, la confiance envers les autorités aéroportuaires et la prévisibilité des nuisances jouent un rôle majeur dans la manière dont le bruit est ressenti.*

Le Lden est donc un indicateur simpliste qui ne reflète pas l'impact réel du bruit des avions sur les rythmes biologiques et la santé des populations.

L'utilisation d'avions modernes diminue de 50% est peu crédible :

Pour affirmer une réduction du bruit de 50% il faudrait spécifier que cette réduction s'applique sur l'intensité sonore, et que sur base d'une échelle logarithmique à laquelle l'oreille est sensible, cela correspond qu'à une réduction perçue que de 2 à 3 dB.

Il faudrait une diminution de 10 dBA (énergie acoustique multipliée par 10) pour que l'humain perçoive une diminution de 50% de l'intensité sonore.

Les arrivées tardives et avions basés sous-estimés :

L'EIE est bien trop optimiste en ce qui concerne l'évolution du nombre d'avions basés et du nombre de retours tardifs.

En effet, le modèle d'affaire des compagnies low-cost repose sur la maximisation du nombre de rotations par jour pour chaque avion. En d'autres termes : partir au plus tôt et rentrer au plus tard. Les hypothèses reprises par l'EIE semblent l'ignorer.

Les impacts répertoriés (non exhaustif) par les sombreffois :

a) Sur la santé physique et mentale :

Les nuisances sonores (non-respect des horaires de vol (6h30 à 23h) et l'augmentation du nombre de décibels) sont insupportables et invivables pour les riverains.

Exemples : L'exposition prolongée au bruit aérien engendre stress, troubles du sommeil et impacts cardiovasculaires ; manque de quiétude dans les campagnes et villages ; impossibilité de rester en extérieur, etc.

b) Sur la qualité de l'air :

L'augmentation du trafic aérien détériore la qualité de l'air avec une hausse significative des émissions de CO2 et d'autres polluants nocifs (les particules fines, les oxydes d'azote, les glycols, ...), avec pour conséquences des problèmes respiratoires et maladies chroniques (asthme, infections pulmonaires). Notre système de sécurité sociale sera donc mis à mal.

L'empreinte carbone n'est donc pas prise en considération dans l'EIE.

c) Sur la mobilité :

L'augmentation massive du trafic routier va générer davantage de pollution de l'air et de nuisances sonores et va amplifier les problèmes de circulation. Il y a en effet un manque d'infrastructure et les transports en commun sont insuffisants.

d) Sur la pollution des sols :

L'EIE révèle une pollution importe aux PFAS dans les eaux du Tintia affectant les eaux souterraines, les sols et potentiellement les cultures agricoles. Ces substances toxiques présentent des risques pour la santé et l'environnement.

e) Sur la gestion des déchets :

L'exploitation actuelle génère d'importantes quantités de déchets dont certains sont dangereux. Le stockage des déchets dangereux est mal localisé et leur traçabilité demeure insuffisante, ce qui fait peser un risque environnemental non négligeable.

f) Sur la dévaluation immobilière :

L'EIE ne prend pas en compte l'impact économique négatif sur les riverains ; aucune mesure compensatoire n'est prévue pour les propriétaires concernés.

g) Sur la régénération de la biodiversité :

Dégradation des écosystèmes en raison du mépris de l'industrialisation et des changements environnementaux (disparition de certaines espèces).

Le souhait n'est pas la fermeture de l'aéroport mais un juste équilibre entre les bénéfices des uns et des autres. Un permis temporaire de 3 ans maximum pourrait être délivré assorti des conditions strictes suivantes :

1) Couvre-feu strict de 23h00 à 07h00 ;

2) Réaliser des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport ;

3) Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum ;

4) Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30.000 par an ;

5) Adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax dans le cadre de l'arrêté sanction ;

6) Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores pour adopter des indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population ;

7) Optimiser les trajectoires des vols ;

8) Meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport ;

9) Introduire des mécanismes de financement (taxation des compagnies aériennes) ;

10) Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports ;

11) Créer une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières ;

12) Résoudre les conflits de partialité (est remis en question l'impartialité du bureau d'études ARIES Consultants, payé par BSCA et agréé par la Région Wallonne, elle-même financeuse de l'aéroport. Aucun audit indépendant n'est proposé, ce qui compromet la transparence des résultats.) » ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Ville de **Fleurus**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 184 réclamations ont été formulées et peuvent être résumées comme suit :

- *Les menaces sur la qualité de vie et la santé des familles ainsi que sur les animaux ;*
- *L'augmentation du nombre de vols déjà effective depuis plusieurs années ;*
- *L'augmentation du nombre de vols projetés à l'horizon 2045 ;*
- *Les nuisances sonores déjà présentes et projetées suite à l'augmentation des vols commerciaux ;*

- *L'impossibilité de profiter du jardin ou même de garder les fenêtres ouvertes en été ;*
- *Les dommages collatéraux inévitables impactant les villages jouxtant les voies de navigation ;*
- *Les mesures insuffisantes proposées par la SOWAER pour pallier aux nuisances sonores ;*
- *Transférer les activités opérationnelles gérées par la SOWAER et traitant des nuisances à un organisme n'ayant aucun intérêt dans le B.S.C.A. afin de résoudre le conflit de partialité en cours ;*
- *Le surdéveloppement projeté de l'aéroport ;*
- *Le non-respect du simple principe de précaution ;*
- *Le viol du principe fondamental du droit à un environnement sain et respectueux de la santé ;*
- *L'interdiction des trajectoires de survol des écoles et du village d'Heppignies ;*
- *L'impartialité du bureau d'étude ARIES qui est à la fois un acteur financier de l'aéroport et de l'autorité décisionnelle dans l'octroi du permis ;*
- *Le fait que la Région wallonne soit juge et partie dans le cadre de cette demande de permis ;*
- *Le manque d'étude approfondie sur les impacts du bruit sur la santé (stress, troubles du sommeil, maladies cardio-vasculaires) ;*
- *Le manque de respect des horaires des vols, notamment après 23h ;*
- *Des procédures plus strictes après 23h et des garanties d'application de celles-ci ;*
- *Arrêt complet des vols nocturnes ayant déjà dépassé le seuil du supportable ;*
- *Une réduction du nombre d'avions basés au B.S.C.A. ;*
- *Une limitation des heures d'ouverture de l'aéroport ;*
- *Une limitation annuelle à 50.000 mouvements pour l'ensemble des avions et une réduction à 30.000 pour les vols commerciaux ;*
- *L'installation d'un sonomètre permanant dans l'axe des décollages vers Heppignies ;*
- *Un outil plus fiable que le logiciel « Impact » et une révision des Plans d'Exposition au Bruit ;*
- *La pollution engendrée par les avions et impactant les jardins et potagers ;*
- *Un nouveau plan de compensation pour les habitations acquises entre 2003 et 2004 ;*
- *Une réévaluation des primes d'isolation et des primes spécifiques pour la rue de Ransart ;*

- *Une étude et des solutions pour compenser la perte de valeur des habitations ;*
- *La suppression du caractère exceptionnel des vols entre 6h30-7h00 et 22h30-23h00 ;*
- *Une réduction du quota-count des vols de nuits et la mise en place de sanctions strictes pour les dépassements horaires ;*
- *Une étude approfondie de la pollution de l'air et de l'eau, notamment des risques liés aux particules fines, aux PFAS et autres polluants dangereux ;*
- *Une évaluation de l'impact du trafic sur la circulation locale et la responsabilisation de la B.S.C.A. face au stationnement sauvage engendré ;*
- *La création d'un organe de concertation indépendant et la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports ;*
- *Le sous-financement structurel de l'ACNAW et le non-remplacement de ses membres compétents en différentes matières ;*
- *L'impuissance de l'ACNAW face à la situation actuelle ;*
- *Taxer les billets d'avions pour financer l'ACNAW ;*
- *Laisser la gestion des sonomètres de contrôle à l'ACNAW ;*
- *Une clarification des responsabilités des acteurs impliqués et des mécanismes de contrôle pour éviter le dédouanement de la B.S.C.A. ;*
- *Réelle efficience économique de l'aéroport indépendante des injections de capital de la Région wallonne ;*
- *L'octroi d'un permis pour un durée de 20 ans ;*
- *Imposition d'un permis temporaire d'une durée de 5 ans ;*
- *Imposition d'un permis temporaire d'une durée de 3 ans ;*
- *Problème de procédure et transparence : consultation publique insuffisante en termes de délais et d'accessibilité pour les riverains limitant de ce fait notre capacité à réagir efficacement ;*
- *L'EIE ignore le nombre d'observations et demandes d'analyses contenues dans la note d'observation ou répond de manière insuffisante à celle-ci ;*
- *L'EIE commet des erreurs d'appréciation et minimise certaines nuisances ;*
- *L'insuffisance de l'EIE vis-à-vis des impacts sur la santé, la qualité de l'air et les nuisances sonores ;*
- *Impact socio-économique mal évalué ce qui empêche une évaluation complète des répercussions du renouvellement de permis ;*

- *Questions environnementales minimisées par le B.S.C.A. et manque d'attention accordée aux effets environnementaux globaux (bruit, émission CO2, autres polluants et impact sur le climat) ;*
- *Préservation de l'environnement pour les générations futures ;*
- *Sous-estimation des impacts négatifs associés à l'expansion de l'aéroport ;*
- *Bruit continu en été ;*
- *Meubles extérieurs quotidiennement couverts d'une matière visqueuse noire ;*
- *Absence de réaction des autorités publiques face à l'impact sur la santé des citoyens de l'augmentation du nombre de vols de ces dernières années ;*
- *Le temps relativement cours dont dispose les citoyens et les parties prenantes afin de rentrer leur avis concernant le projet proposé compte tenu de la complexité de celui-ci et des 2000 pages le composant ;*
- *Durée de la RIP et taille de la salle prévue à cet effet insuffisants ;*
- *Dégradation de l'environnement directe depuis deux décennies ;*
- *Absence de volonté politique de prendre en compte la santé des riverains de l'aéroport ;*
- *La violation de la Constitution belge et de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme ;*
- *Exploitation du terminal T2 sans permis valide depuis 2017 ;*
- *Accueil d'aéronefs non certifiés mettant en évidence des failles de sécurité ;*
- *Pollution aux PFAS des eaux du Tintia ;*
- *Mesures immédiates de réduction et réparation de la pollution aux PFAS ;*
- *Application du principe pollueur-payeur ;*
- *L'EIE n'intègre pas l'impact climatique des vols ;*
- *Le modèle économique low-cost actuellement en place à l'aéroport est obsolète en termes de développement durable ;*
- *Refonte du modèle économique en augmentant les redevances aéroportuaires et en diversifiant les compagnies présentes ;*
- *La garantie du respect des heures de sommeil recommandées par l'OMS ;*
- *Un accompagnement renforcé pour les riverains notamment via une extension des aides à l'insonorisation pour les chambres à coucher ;*
- *L'ouverture du comité d'accompagnement du B.S.C.A. aux représentants des riverains ;*

- *La corrélation entre l'impact de l'activité de l'aéroport et les riverains atteints de cancer ;*
- *Limiter le nombre d'avions basés à l'aéroport, voire limier à 15 maximum ;*
- *Adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax ;*
- *Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores, notamment les niveaux de bruit maximum perçus et leur fréquence de répétition ;*
- *Optimiser les trajectoires de vols afin de minimiser les virages et les interdire sous 3000 m ;*
- *Impartialité du bureau d'étude A.R.I.E.S. Consultants mise en doute ;*
- *Etude plus poussée basée sur les nuisances sonores réelles et non moyennes ;*
- *Modification des trajectoires afin que les avions ne passent exclusivement qu'au-dessus de territoires non-habités ;*
- *Les vibrations engendrées par les avions lors du décollage ;*
- *Contrôle accru des nuisances sonores et olfactives causés par l'aérodrome ;*
- *Dépollution des sols à effectuer aux abords de l'aérodrome ;*
- *Nombre d'avions trop important survolant le village de Brye ;*
- *Altitude trop basse au moment du survol induisant une nuisance sonore assimilable à une agression mentale ;*
- *Nuisances sonores insupportables en été ; impossibilité de rester en extérieur ;*
- *Vols nocturnes réguliers vers 1h00 du matin ;*
- *Trajectoires des décollages nord-est se rapprochant du centre du village d'Heppignies et de son école ;*
- *Décollage d'avions vers le nord-est alors que les vents soufflent de l'est et du sud ;*
- *La SOWAER ne remplit plus son rôle de protection des riverains ;*
- *Il est inacceptable que l'aéroport utilise un couloir de 800 m de large ;*
- *L'augmentation de la fréquence des vols rend les journées invivables ;*
- *Risque d'impact des PFAS sur l'eau de distribution ;*
- *Nuits écourtées car perturbées par le passage d'avions malgré la pose de châssis phoniques par la SOWAER ;*
- *Circulation d'automobiles autour de l'aéroport de plus en plus dense ; nombreuses incivilités et entorses au code de la route relevées ;*

- *Désagréments engendrés par l'aéroport qui étaient saisonniers, mais sont devenus permanents ;*
- *Manque de quiétude dans les campagnes des villages ;*
- *Pas de modifications des couloirs des vols ;*
- *Nuisances sonores récurrentes et omniprésentes ;*
- *Manque d'équilibre entre extension de l'aéroport et respect de la qualité de vie des riverains ;*
- *Installation d'équipements anti-bruit réduisant le bruit des moteurs d'avions ;*
- *Favoriser la santé avant les emplois et les rentrées financières ;*
- *Survol trop régulier d'écoles et bruit trop important que pour continuer à y enseigner ;*
- *Concentrer la zone de décollage nord-est entre Wangenies et Heppignies en passant au-dessus du R3 sur une bande de 100 m ;*
- *Diminuer le niveau sonore engendré par les survols ;*
- *Décollages nord-est doivent s'effectuer en direction du R3 ;*
- *Revalorisation des primes par rapport au coût de la vie ;*
- *Modification des couloirs aériens et heures de vols ;*
- *Bruits assourdissants particulièrement très tôt le matin et très tard le soir ;*
- *Dépôts de poussières grasses noirs sur les légumes, fleurs et terrasses ;*
- *Conséquences des résidus de combustion de kérosène sur les allergies ;*
- *Trouver une solution pour contrôler et supprimer la pollution et la nuisance ;*
- *Limiter le nombre de vols entre 6h30 – 8h00 et 22h00 – 23h00 ;*
- *Impact important sur la durée de sommeil des plus jeunes riverains ;*
- *Préjudices sur la santé causés par le bruit et la pollution atmosphérique ;*
- *Impact sur l'espérance de vie due à l'activité aéroportuaire et à la fragmentation de la continuité du sommeil ;*
- *Problèmes liés à la santé des riverains accentués par l'augmentation des vols de départs et d'arrivées ainsi que par l'augmentation de l'activité de l'aéroport (trafic routier, engins de piste, ...) ;*
- *Importance des retombées au sol de particules liées à la combustion du kérosène lorsque les avions sont à moins de 500 d'altitude et l'absence de recommandations pour la santé, dans l'EIE, à l'encontre de cette problématique ;*

- *Problème des PFAS déjà connu depuis 3-4 ans avant 2023, mais aucune communication vers la Région wallonne ou le Ministre de la Santé ;*
- *Lenteur, voire absence de réaction face aux problèmes de pollution ;*
- *L'incidence d'avions moins polluant sur l'environnement de l'aéroport n'aura des effets positifs qu'entre 2035 et 2045 ;*
- *Les réponses en matière de santé des responsables de l'aéroport sont peu crédibles ;*
- *Moyens mis en œuvre pour lutter contre les problèmes de bruits par la SOWAER insuffisants ;*
- *L'utilisation du Lden donne une moyenne sur la journée, ce qui lisse les pics sonores, or se sont ces pics, présents lors des décollages et atterrissages, qui causent la plus grande gêne pour les riverains ;*
- *Cadre sanctionnateur beaucoup trop laxiste ;*
- *Concentration en hydrocarbures (C21 – C35) retrouvée dans les légumes est beaucoup trop élevée ;*
- *Déplacement du couloir d'approche au niveau de Fleurus de 200 m vers le nord ;*
- *Le renouvellement du permis ne doit pas être accordé avant d'avoir les résultats de l'étude de caractérisation des pollutions avérées ;*
- *Ressenti du sentiment que BSCA se moque des habitants ;*
- *Mauvaise communication autour du projet ;*
- *La Région wallonne se montre bien trop permissive avec BSCA, la SOWAER et les compagnies aériennes. » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Chapelle-lez-Herlaimont**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Considérant que 5 réclamations ont été formulées et portent principalement sur les nuisances suivantes :

- *procédure et délai non adapté pour répondre à l'enquête publique ;*
- *autolimitation de l'étude d'incidence ;*
- *remise en cause de l'équation socio-économique ;*
- *environnement sonore et vibratoire ;*
- *Indicateur de mesure du bruit ne représentant pas fidèlement la réalité ;*
- *remise en cause de la diminution du bruit par les avions plus modernes ;*

- *doute sur les arrivées tardives et les avions basés ;*
- *minimisation de l'impact sur le climat ;*
- *qualité de l'air, santé et pollutions diverses ;*
- *particules fines et ultrafines ;*
- *dévaluation immobilière ;*
- *gestion des déchets ;*
- *mobilité, ... ; » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune de **Courcelles**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« Les 25 réclamations et observations reçues peuvent être résumées et différentiées de la manière suivante :

- *un souhait du maintien de l'aéroport pour sa proximité, son côté pratique et son importance pour le développement de la région car celui -ci ne provoque pas de dérangement par le bruit des avions ni le matin ni le soir. Seul regret ; non-gratuité du parking pour 15 voire 20 minutes pour le drop-off et le pick-up*
- *l'absence d'opposition à la régularisation du terminal T2 ni souhait d'un refus pur et simple du renouvellement du permis mais avec le souhait d'un encadrement du permis par des conditions plus strictes : délivrance du permis pour une période plus limitée dans le temps (10 ans au lieu de 20 ans) et dans son nombre de vols et nombre de passagers en conditionnant à une diminution effective des nuisances de la flotte d'avions, notamment sonores et émissions de gaz à effet de serre ; ceci se justifie par les grandes incertitudes dans les prévisions faites dans l'EIE au-delà de 8 à 10 ans.*

La procédure de permis unique est inappropriée dans le sens que les deux volets, urbanistique et environnemental sont juxtaposés par opportunités mais ne sont pas cohérents.

L'acceptation de la demande telle quelle ouvrirait la porte à des coûts supplémentaires à charge du budget de la Région wallonne.

Diverses remarques sur l'EIE sont formulées sous deux formes :

- *sur la forme : la procédure de permis unique n'est pas appropriée et la qualité des documents électroniques mis à disposition laisse à désirer.*
- *sur le fond : l'augmentation du trafic demandée est massive et entraîne des conséquences négatives à défaut d'encadrement strict :*

  1) conséquences sur les nuisances sonores et incertitudes à 20 ans : une mesure de précaution sage serait de limiter la durée du permis à l'horizon prévisible.

2) conséquences sur la mobilité et le stationnement : l'accessibilité en transports en commun de l'aéroport est majoritairement assurée par des navettes de bus et les lignes de bus régulières, notamment au départ des gares SNCB.

3) impact sur le climat : à flotte inchangée ; l'impact sur le climat serait catastrophique. L'évolution de la flotte est très incertaine au-delà de 2035, ce qui conforte le besoin de limiter le permis à une durée où les prévisions sont plus fiables.

- *le refus que le projet soit approuvé en l'état et demande d'une révision prenant en compte les préoccupations relatives à l'impact sur la santé, celle des enfants, des animaux ainsi que de la qualité de vie des riverains et la mise en évidence de divers points alarmants de l'EIE parmi lesquels :*

  1) la procédure

  2) l'autolimitation de l'EIE

  3) l'équation socio-économique qui ne tient pas la route

  4) l'environnement sonore et vibratoire

  5) l'utilisation de l'indicateur Lden qui est inappropriée

  6) le caractère faux de prétendre que le bruit des avions modernes diminue de 50%

  7) les arrivées tardives et les avions basés

  8) la minimisation de l'impact sur le climat

  9) la qualité de l'air, la santé et les pollutions diverses

  10) la dévaluation immobilière

  11) la gestion des déchets

  12) la mobilité en termes de trafic et de parking

  13) l'impartialité du bureau d'études qui a réalisé l'EIE

- *la volonté d'attribution d'un permis temporaire de 3 ans maximum assorti de conditions strictes qui sont les suivantes :*

  1) Revenir strictement au texte du décret du 8 juin 2001 avec un couvre-feu strict de 23H00 à 7h00.

  2) Réaliser des études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et de son activité, en intégrant les données récentes sur les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et les particules ultrafines.

  3) Limiter le nombre d'avions basés à 15 maximum.

  4) Adopter un calendrier ambitieux pour réduire le nombre de vols commerciaux autorisés à 30000 par an.

5) Au vu des réductions annoncées de bruit des avions et afin de maintenir des incitants pour les compagnies aériennes à réduire leur impact sonore, adopter un calendrier progressif de réduction des niveaux LAmax dans le cadre de l'arrêté sanction.

6) Revoir les critères d'évaluation des nuisances sonores pour adopter des indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population, en intégrant notamment les niveaux de bruit maximum perçus et leur fréquence de répétition.

7) Optimiser les trajectoires de vols afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000m.

8) Réviser la gouvernance et le cadre réglementaire afin d'assurer une meilleure transparence et impartialité dans la gestion de l'aéroport.

9) Introduire des mécanismes de financement, comme une taxation des compagnies aériennes, pour renforcer les mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains.

10) Créer un organe de concertation indépendant incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement des aéroports.

11) Créer une réelle autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, indépendante et disposant librement de suffisamment de ressources humaines et financières. Celle-ci peut aisément être financée par une taxe de 50 cents sur les billets d'avion.

12) Résoudre les conflits de partialité. Toutes les activités opérationnelles gérées aujourd'hui par la SOWAER et qui ont trait aux nuisances doivent être transférées ailleurs :

- *La gestion des sonomètres à l'ACNAW.*
- *Les mesures d'accompagnement à un organisme (tel le SPW) qui n'a aucun intérêt dans la gestion ou le développement de l'aéroport.*

- *l'opposition au maintien en activité de l'aéroport et à son extension en raison de :*

1) les nuisances sonores des décollages et atterrissages et la multiplication de nouvelles destinations ;

2) anomalie inadmissible des subsides divers octroyés par la Région wallonne à l'aéroport ;

3) le voyage aérien doit redevenir un moyen de transport exceptionnel, donc cher, et non plus le caprice de quelques profiteurs ;

4) impossibilité de laisser les fenêtres ouvertes le jour comme la nuit car dérangement par le bruit des avions ;

5) ballet d'avions qui troublent la vie entre +-6h40 et 23h/23h30, voir même la nuit ;

6) zone d'habitation non reprise dans les zones avantagées par une intervention liée aux nuisances ;

7) effets sur le sommeil : réveil régulier à 6h45 7j/7 ;

8) impossibilité de regarder un film en raison du bruit des avions ;

- *la volonté de la création d'un comité d'accompagnement incluant des représentants riverains ;*
- *la volonté d'obtenir des précisions par rapport à l'impact du renouvellement du permis et sur les mesures envisagées en termes de qualité de l'air, notamment la surveillance des émissions polluantes de par l'impact de l'augmentation du trafic aérien et routier sur Courcelles, de nuisances sonores, par la mise en place d'aides à l'insonorisation des logements, et pour la mobilité et les transports en commun, interrogation concernant l'accentuation des embouteillages et de la pollution ;*
- *une remise en cause de l'étude d'incidences sur l'environnement » ;*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **27/01/2025** au **25/02/2025** sur le territoire de la Commune d'**Anderlues**, duquel il résulte que la demande a fait l'objet d'oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des réclamations qui est la suivante :

« 40 réclamations écrites se résumant pour l'essentiel aux remarques suivantes :

1. Nuisances sonores importantes sur le territoire d'Anderlues ;

2. Respect des horaires autorisés depuis 2001 à savoir aucun vol autorisé entre 23h et 7h ;

3. Réalisation d'études épidémiologiques approfondies sur les effets sanitaires du bruit et de la pollution générés par l'aéroport, intégrant les données récentes sur les particules ultrafines et les PFAS ;

4. Limitation du nombre d'avions basés afin de contenir l'empreinte sonore et environnementale ;

5. Mise en place d'un calendrier de réduction du nombre de vols, visant un plafond de 30 000 vols commerciaux par an ;

6. Révision progressive des seuils de bruit maximum afin d'inciter les compagnies aériennes à réduire leur impact sonore ;

7. Adoption de nouveaux critères d'évaluation des nuisances sonores, intégrant la perception réelle des riverains, notamment la fréquence et l'intensité des pics sonores ;

8. Optimisation des trajectoires de vol pour limiter les virages à basse altitude et les interdire sous 3 000 mètres ;

9. Mise en place de mécanismes de financement, incluant une taxation des compagnies aériennes pour financer l'isolation acoustique et P indemnisation des riverains et diminuer la contribution de la Région Wallonne dans le fonctionnement de BSCA ;

10. Mise en place d'une véritable autorité de contrôle des nuisances sonores, indépendante et dotée des ressources nécessaires, financée par une taxe minime sur les billets d'avion. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Les Bons Villers** envoyé le 10/03/2025, rédigé comme suit :

Vu le Code de Développement du Territoire (CODT) et le Schéma de développement territorial (SDT) ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Code de l'Environnement, livre Ier et livre II constituant le Code de l'eau ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

Vu les étapes de réunion préalable du 12/12/2023, d'élaboration de l'étude d'incidences ;

Vu le dépôt de demande de permis unique relatif au maintien en activité de l'aéroport BSCA, à l'extension de la zone d'inspection/filtrage, à la régularisation de l'extension du Terminal 2 et de la modification de la voirie d'accès au parking staff (voirie privée), déclaré complet et recevable le 14/01/2025 ;

Considérant l'organisation de l'enquête publique sur toutes les communes pouvant être impactées, et notamment aux Bons Villers où elle s'est organisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 ;

Considérant les 17 réclamants globalisant 13 réclamations couvrant différentes thématiques reprises dans le procès-verbal comme suit :

[Voir supra]

Considérant tous ses griefs et le manque d'engagement ferme de BSCA à mettre en place les recommandations des autorisations précédentes (ex. permis du 25/10/2018 pour allongement de la piste) ;

Considérant la situation irrégulière de l'extension du Terminal 2 où toute considération urbanistique cohérente paraît inutile vu l'existence du bâtiment ;

Considérant notre volonté d'obtenir un assainissement du sol, sous-sol, eaux souterraines et de préserver la qualité du ruisseau du Tintia mise à mal par les activités de l'aéroport de Gosselies/Charleroi

Considérant les autres secteurs du développement durable et de la transition écologique que sont la mobilité, l'imperméabilisation des sols et la priorisation de l'infiltration des eaux sur site, les ruissellements, la rationalisation des énergies et de l'utilisation de l'eau de pluie, la gestion des eaux usées

Par ces motifs,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1er. D'émettre un avis favorable moyennant les recommandations suivantes :

- *Respecter strictement les horaires prévus dans le permis ;*
- *Fixer un seuil maximum de développement du site au vu du contexte actuel en plafonnant les mouvements annuels au niveau de 2025 ;*
- *Adopter un calendrier progressif et soutenu de réduction des niveaux LAmax des avions dans le cadre de l'arrêté sanction ;*
- *Plaider pour taxer le kérozène au niveau européen ;*
- *Optimiser les trajectoires des vols afin de minimiser les virages ;*
- *Introduire un mécanisme de financement, comme la taxation des billets d'avion, pour renforcer l'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains aux alentours ;*
- *Transmettre dans les 6 mois un calendrier de mise en oeuvre des recommandations avec un délais d'exécution rapide ;*
- *Dépolluer tout à faire cessante le Tintia et mettre tout en oeuvre pour limiter la pollution des sols, des eaux souterraines et le Tintia notamment le respect des normes PFAS en réalisant les travaux d'étanchéité recommandés par le bureau d l études et en utilisant sans délai les mousses non fluorées proposées ;*
- *Interdire les parkings pirates dans les villages aux alentours de l'aéroport ;*
- *Mettre en oeuvre les recommandations favorisant toutes les alternatives au déplacement en voiture personnelle (navettes de bus plus fréquente, co-voiturage, ...) afin de limiter l'extension de parkings existants ;*
- *Compenser les incidences négatives qu'on ne pourra diminuer par la plantation d'arbres sur un site en Région wallonne. » ;*

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Binche** envoyé le 07/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu la demande de permis unique relative au maintien en activité de l'aéroport Brussel South, extension de la zone du Poste d'inspection filtrage, régularisation de l'extension du Terminal 2 et modification de la voirie d'accès du parking STAFF (voirie privée). Demande introduite par Brussels South Charleroi Airport SA sis rue des frères Wrigth n° 8 à 6041 Charleroi (Gosselies) ;

Considérant que messieurs les Fonctionnaires technique et délégué ont sollicité la mise en place de l'enquête publique et l'avis facultatif du Collège communal ;

A. Sur l'enquête publique :

Considérant que l'enquête publique s'est tenue du 27/01/2025 au 25/02/2025 avec un affichage le 22/01/2025 ;

Considérant que des réclamations ont été introduite ; qu'elles portent sur :

[Voir supra]

B. Sur l'avis de la Ville de Binche

Considérant que le terminal T2 de l'aéroport de Charleroi fonctionne sans permis valide depuis 2017, malgré l'annulation du permis par le Conseil d'état en l'absence d'étude d'incidences sur l'environnement ; que cette situation pose des précédents dangereux et inquiétants en ce qui concerne le respect des règles environnementales et urbanistiques par BSCA ;

B.1. Quant au nombre de vols

Considérant que BSCA annonce une augmentation du nombre de mouvements de 1,7% annuellement (En 2024 : 58.000 mouvements commerciaux ; prévision en 2041 : 77.000 mouvements) ;

Considérant qu'une telle augmentation, qualifiée de limitée par BSCA lors de la RIP notamment, constitue en fait une augmentation substantielle du nombre de vols ;

Considérant que l'on peut penser que cette augmentation, au-delà d'être substantielle, n'est pas linéaire dans le jour et l'année, que cette augmentation renforcera des pics d'activité ;

Considérant que l'activité augmentée, avec des pics d'activités saisonniers et horaires, aggraverait les nuisances pour les riverains, et notamment à des périodes où les riverains sont particulièrement exposés aux nuisances (début et fin de journée, beaux jours avec utilisation espaces extérieurs, ouverture baies) ;

B.2. Quant aux nuisances des avions déployés

Considérant que les graphiques des bruits joints au dossier de demande de permis tiennent compte de valeurs moyennes et que les pics et dépassements de décibels, principales nuisances sonores à l'heure actuelle, ne sont pas pris en compte, qu'ils sont même minimisés, alors que leur fréquence augmentera de manière importante au risque de générer un bruit quasi continu de plus de 70 dB ;

Considérant que les mesures de limitation de bruit par l'utilisation d'avions de nouvelles générations, telles que décrites dans la demande ne convainquent pas dès lors que les mesures

de bruit sur un avion de la dernière génération existante, soit un Airbus 737 Max 800 n'établissent pas de différence de bruit ou une différence de bruit imperceptible à l'oreille humaine, avec les mesures de bruit effectuées sur les avions de la génération précédente ;

Considérant que délivrer un permis en tablant sur le déploiement hypothétique en 2030 d'avions inexistants actuellement dans les flottes des compagnies actives à BSCA ne serait pas sérieux ;

Considérant que l'arrivée d'avions apportant une réelle plus-value en termes de diminution des nuisances sonores pourrait être valorisée mais qu'il ne semble pas judicieux de tabler sur de tels avions inexistants dans les flottes des compagnies au moment de délivrer ce permis ;

Considérant que l'allongement précédent de piste permet techniquement le déploiement d'avions plus gros porteurs à BSCA ;

Considérant que les nuisances de tels appareils sont plus élevées ;

B.3. Quant aux contrôles de l'exploitation

Considérant que de nombreux écarts à l'actuel permis qui restreint les horaires d'ouverture de l'aéroport de 7h à 22h sont constatés, que de nombreux écarts au décret du 1er avril 2004 qui élargit ces horaires de 6h30 à 23h sont constatés (2164 écarts au décret - soit à la norme la plus flexible pour l'aéroport - en 2022) ;

Considérant que ce nombre d'écarts explose depuis 2014 et qu'il est manifestement dû à la méthodologie de travail des compagnies utilisant BSCA et à une gestion laxiste de BSCA ;

Considérant que sur la méthodologie de travail des compagnies aériennes, elle consiste à privilégier leurs intérêts commerciaux plutôt qu'à respecter les normes et permis en vigueur, qu'elle consiste alors à faire décoller des avions dont les compagnies savent au décollage qu'ils ne respecteront pas l'horaire d'ouverture de l'aéroport à l'arrivée ;

Considérant encore que sur la méthodologie de travail des compagnies aériennes, est souvent dénoncée une utilisation « poubelle » de BSCA afin de recevoir les vols à destination d'autres aéroports pratiquant des politiques de tarification dissuasive pour les vols en écart aux heures d'ouverture (déroutage vers BSCA d'avions destinés à d'autres aéroports plus sévères), qu'une telle utilisation de BSCA n'est nulle part contredite avec arguments dans la demande de permis ; Que les statistiques d'écart semblent étayer une telle utilisation résiduelle de BSCA par les compagnies, utilisation que BSCA ne prend aucun soin à contredire dans la demande de permis ;

Considérant, que peu d'amendes sont prises ;

Considérant que cela atteste d'une politique laxiste quant à l'exploitation de BSCA, qui permet alors les méthodologies de travail des compagnies aériennes privilégiant, à BSCA, exclusivement leurs intérêts commerciaux, au détriment du respect du permis applicable notamment ;

Considérant que cette situation qui s'amplifie avec le temps, ne fait l'objet d'aucune mesure de correction ni dans la demande de permis, ni dans l'expression de la Wallonie ;

Considérant qu'ainsi, n'est proposée dans le permis aucune politique incitative ou de redevance permettant de sanctionner et à terme limiter les vols en écart aux normes, permis, horaires ;

Considérant qu'aucune communication de la Wallonie sur une remise en capacité de cette autorité, aucun élément de la demande de permis non plus n'autorise à penser que le respect des conditions d'exploitation de BSCA est un enjeu des autorités et exploitants, ni aujourd'hui, ni demain ;

Considérant que cette situation renforce les craintes quant à une exploitation de BSCA avec une augmentation du nombre de vols telle que sollicitée ;

B.4. Sur les trajectoires problématiques

Considérant que la demande de permis n'envisage aucune esquisse de solution sur les trajectoires qualifiées de problématiques ;

Considérant que le territoire communal binchois est impacté par rapport au retour en sens inverse, principalement à cause du vent et souvent dans les périodes d'avril et mai ;

Considérant que le territoire communal binchois est sujet, lors de son survol à des nuisances sonores importantes dues aux virages opérés dans le ciel binchois en approche de l'aéroport ;

Considérant que ces nuisances sont dues à la nécessité d'augmenter la puissance des réacteurs pour compenser la perte de portance lors du virage ;

Considérant que la ville de Binche est fortement impactée par les trajectoires de vols et des virages à très basse altitude ; au-delà de la PLDT ; que nous soutenons que ces virages soient interdits en basse altitude, ce qui n'est absolument pas le cas actuellement ;

Considérant l'absence d'une étude sur les particules fines générées lors du survol de Binche, notamment à l'occasion des virages et leurs impacts sur la santé ;

Considérant qu'au vu de ce qui précède, le Collège communal de Binche ***ne peut émettre un avis favorable*** *pour accorder un permis pour 20 ans sur base d'un dossier qui laisse planer tant de doutes et d'interrogations sur l'avenir de nos citoyens tant au niveau environnemental que pour la santé de chacun et la qualité de vie à Binche de manière générale. » ;*

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Charleroi** envoyé le 18/03/2025, rédigé comme suit :

« Conformément aux dispositions prescrites à l'article 37 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, nous vous transmettons le procès-verbal de clôture de l'enquête publique relatif à la demande de permis visée sous objet ainsi que l'avis favorable conditionnel émis par le Collège communal du 11 mars 2025, motivé comme suit :

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation et plus particulièrement l'article L1123-23 ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, ci-après « décret » ;

Vu le décret du 7 mars 2013 interprétatif des articles 35, § 1er, alinéa 2, 40, § 7, alinéa 3, 93, § 1er, alinéa 2, et 95, § 7, alinéa 3, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, modifiés par le décret-programme du 3 février 2005 de relance économique et de simplification administrative ;

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

Vu le Code wallon du Patrimoine (CoPat) ;

Vu le décret du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols ;

Vu le décret du 9 mars 2023 relatif aux déchets, à la circularité des matières et à la propreté publique ;

Vu le décret du 10 janvier 2024 interprétatif de certaines dispositions du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau ;

Vu le Livre 1er du Code de l'Environnement : dispositions communes et générales ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2015 instaurant une obligation de tri de certains déchets ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 mars 2018 adoptant le Plan Wallon des Déchets-Ressources ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 décembre 2018 relatif à la gestion et l'assainissement des sols ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018 portant création d'un comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 avril 2024 adoptant définitivement le schéma de développement du territoire et abrogeant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 1999 adoptant définitivement le schéma de développement de l'espace régional ;

Vu la Déclaration de Politique Régionale Wallonne du 11 juillet 2024 ;

Vu la demande de permis unique accompagnée d'une étude d'incidences sur l'environnement introduite le 18 novembre 2024 auprès du Collège communal de la Ville de CHARLEROI, par laquelle la SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, ci-après « l'exploitant », sollicite l'autorisation pour :

Demande de permis unique visant :

Pour le volet urbanistique :

- *l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF),*
- *la régularisation de la construction du Terminal 2,*
- *l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée).*

Pour le volet environnemental :

- *le maintien en activité de l'aéroport.*

Lieu d'exploitation : Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies ;

Vu la décision sur le caractère incomplet de la demande rédigée par le Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie - Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département des Permis et Autorisations - Direction de Charleroi et le Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie - Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie - Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme - Direction du Hainaut II, au sens de l'article 86 du décret, envoyée le 12 décembre 2024 dans le délai prescrit et réceptionnée par le Collège communal le 13 décembre 2024 ;

Vu les compléments à la demande déposés auprès du Collège communal contre récépissé le 23 décembre 2024 ;

Vu la décision sur le caractère complet et recevable de la demande rédigée par le Fonctionnaire technique et le Fonctionnaire délégué, au sens de l'article 86 du décret, envoyée le 14 janvier 2025 dans le délai prescrit et réceptionnée par le Collège communal le 15 janvier 2025 ;

Vu l'avis d'enquête publique précisant que la demande est soumise aux formalités prescrites aux articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du Livre Ier du Code de l'Environnement ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'enquête publique du 10 mars 2025 ;

Vu les conditions intégrales applicables à l'établissement :

Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 déterminant les conditions intégrales des dépôts de liquides combustibles en réservoirs fixes, à l'exclusion des dépôts en vrac de produits pétroliers et substances dangereuses ainsi que les dépôts présents dans les stations-service.

Arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2003 déterminant les conditions intégrales relatives aux parcs à conteneurs pour déchets ménagers.

Arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux batteries stationnaires dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieur à 10000.

Arrêté du Gouvernement wallon du 21 décembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1500 kVA.

Arrêté du Gouvernement wallon du 25 octobre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets non dangereux.

Arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, comportant deux pistolets maximum et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3 000 litres et inférieure à 25 000 litres.

Vu les conditions sectorielles applicables à l'établissement :

Arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative à la mécanique, transformation à froid et traitement de surface.

Arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides.

Arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions sectorielles relatives aux ateliers d'entretien et de réparation des véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à trois.

Arrêté du Gouvernement wallon du 1 décembre 2005 déterminant les conditions sectorielles relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1500 kVA.

Arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire de déchets dangereux.

Arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2007 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire d'huiles usagées.

Arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2007 déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique.

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Considérant que la demande de permis a été envoyée au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué le 21 novembre 2024 et réceptionnée le 22 novembre 2024 ;

Considérant que les compléments à la demande ont été envoyés au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué le 27 décembre 2024 et réceptionnés le 27 décembre 2024 ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée du 27 janvier 2025 au 25 février 2025 ; que l'affichage de l'avis d'enquête publique a eu lieu du 22 janvier 2025 au 25 février 2025 ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal de clôture de l'enquête publique que des réclamations et observations orales ou écrites, ont été formulées pendant la durée de l'enquête et qu'une synthèse a été rédigée comme suit :

« Il résulte de l'enquête publique :

[Voir Supra]

Considérant que selon les dispositions de l'article 37 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, le Collège communal peut rendre un avis sur la présente demande de permis unique ;

Considérant que le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en son article 2, dispose que :

> *« Dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution et de garantie des standards en matière de bien-être animal, le présent décret vise à assurer la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation, et à assurer le bien-être des animaux lorsqu'ils font l'objet des installations et activités de l'établissement visé.*
>
> *Le présent décret vise notamment à contribuer à la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets. » ;*

Considérant que le Code du Développement Territorial (CoDT), en son article D.I.1., dispose que :

> *« § 1er. Le territoire de la Wallonie est un patrimoine commun de ses habitants. L'objectif du Code du Développement territorial, ci-après « le Code », est d'assurer un développement durable et attractif du territoire dans le respect de l'optimisation spatiale.*
>
> *L'optimisation spatiale vise à préserver au maximum les terres et à assurer une utilisation efficiente et cohérente du sol par l'urbanisation. Elle comprend la lutte contre l'étalement urbain.*
>
> *Le développement durable et attractif du territoire rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte,*

sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, ainsi que de la cohésion sociale.

§ 2. La Région, les communes et les autres autorités publiques, chacune, dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont acteurs, gestionnaires et garantes de ce développement.

À cette fin, elles élaborent des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui sont les suivants :

1° le plan de secteur ;

2° les schémas ;

3° le guide régional d'urbanisme ;

4° le guide communal d'urbanisme ;

5° les périmètres opérationnels ;

6° les outils de politique foncière.

Les habitants et les acteurs publics et privés contribuent au développement durable et attractif du territoire, par leur participation à l'élaboration de ces outils, par le développement de projets et par les avis qu'ils émettent. » ;

Considérant que l'établissement comprend des installations et/ou activités visées par les rubriques suivantes de la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol, arrêtée par le Gouvernement wallon le 4 juillet 2002 :

28 TRAVAIL DES MÉTAUX

28.5 TRAITEMENT ET REVÊTEMENT DES MÉTAUX, MÉCANIQUE GÉNÉRALE

28.52 MÉCANIQUE GÉNÉRALE

Lorsque la puissance installée des machines est :

28.52.02.A supérieure ou égale à 20 kW (classe 2)

Dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique mixte ou en zone d'activité économique industrielle ou en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel.

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.1 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10.01 Production d'électricité

40.10.01.01 Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale :

40.10.01.01.01 égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA (classe 3)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.1 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10.01 Production d'électricité

40.10.01.01Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale :

40.10.01.01.02 égale ou supérieure à 1.500 kVA (classe 2)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.1 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ

40.10.01 Production d'électricité

40.10.01.02 Batterie stationnaire dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieur à 10.000 (classe 3)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.3 PRODUCTION ET DISTRIBUTION DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, PRODUCTION DE FROID OU DE CHALEUR

40.30 PRODUCTION ET DISTRIBUTION DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, PRODUCTION DE GLACE HYDRIQUE NON DESTINÉE À LA CONSOMMATION

40.30.02 Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique (à compression de vapeur, à absorption ou à adsorption) ou par tout procédé résultant d'une évolution de la technique en la matière :

Puissance frigorifique nominale utile en (kW) : la puissance frigorifique maximale fixée et garantie par le constructeur comme pouvant être fournie en marche continue tout en respectant les rendements utiles annoncés par le constructeur.

40.30.02.02 dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 300 kW (classe 2)

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE

40.6 Installation de combustion non visée par une autre rubrique et dont la puissance thermique nominale est :

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est :

40.60.01 égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 1 MW thermique (classe 3)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES, COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.2 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

50.20 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

50.20.01 Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur :

50.20.01.02 lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à 3 (classe 2)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES, COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.2 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

50.20 ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES

50.20.03 Car-wash (lave-auto tunnel, lave-auto portique et car-wash à zone de lavage unique ou multiple équipé de nettoyeur à haute pression) (classe 2)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES, COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.5 COMMERCE DE DÉTAIL DE CARBURANTS

50.50 COMMERCE DE DÉTAIL ET/OU DISTRIBUTION DE CARBURANTS

Installation de distribution de carburants : l'ensemble des installations et des activités destinées à conditionner, à stocker et à transférer des carburants de réservoirs fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur.

50.50.01 Installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55°C et inférieur ou égal à 100°C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, comportant deux pistolets maximum et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3.000 litres et inférieure à 25.000 litres (classe 3)

50 COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES, COMMERCE DE DÉTAIL ET DE CARBURANTS

50.5 COMMERCE DE DÉTAIL DE CARBURANTS

50.50 COMMERCE DE DÉTAIL ET/OU DISTRIBUTION DE CARBURANTS

Installation de distribution de carburants : l'ensemble des installations et des activités destinées à conditionner, à stocker et à transférer des carburants de réservoirs fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur.

50.50.03 Installation de distribution non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0°C et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican (classe 2)

55 HÔTELS, RESTAURANTS, CAMPING ET CARAVANING

55.3 RESTAURANTS

55.30 RESTAURANTS

55.30.01 Restaurants lorsque le nombre de places est supérieur à 100 (classe 3)

62 TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS

62.0 TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS

62.00 TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS

62.00.01 Aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres (classe 1)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.05 Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion

63.12.05.02 Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03 :

63.12.05.02.01 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 t et inférieure ou égale à 100 t (classe 3)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.05 Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion

63.12.05.04 Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets :

63.12.05.04.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.05 Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion

63.12.05.05 Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées :

63.12.05.05.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2.000 litres (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.06 Dépôts et utilisation d'explosifs

63.12.06.02 Dépôts d'explosifs, à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée à :

1° 500 kg de poudre contenue dans les cartouches pour armes à feu portatives de division de risque 1.4S ;

2° 200.000 pièces d'amorce de division de risque 1.4S destinées pour chargement des cartouches pour armes à feu portatives sans poudre (type Flobert) de division de risque 1.4S ;

3° 10 kg de poudre libre en grains ou en pulvérin dont maximum 2 kg de poudre noire ;

4° des douilles vides amorcées en quantité indéterminée de division de risque 1.4S. (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.02 de catégorie 2, y compris l'essence ou ses carburants de substitution utilisés aux mêmes fins et présentant des propriétés similaires en termes d'inflammabilité dont la capacité de stockage est :

63.12.09.02.01 supérieure ou égale à 100 l et inférieure à 5.000 l (classe 3)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.03 de catégorie 3, y compris les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est :

63.12.09.03.01 supérieure ou égale à 3.000 l et inférieure à 25.000 l (classe 3)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.03 de catégorie 3, y compris les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est :

63.12.09.03.02 supérieure ou égale à 25.000 l et inférieure à 250.000 l (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE

63.12 ENTREPOSAGE (DÉPÔTS)

63.12.09 Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 :

63.12.09.04 Dépôt de liquides difficilement combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 93 °C et dont la capacité de stockage est :

63.12.09.04.02 supérieure ou égale à 50.000 l et inférieure à 500.000 l (classe 2)

63 DÉPÔTS ET SERVICES AUXILIAIRES

63.2 GESTION D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

63.21 GESTION D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

63.21.01 Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10

63.21.01.01 Local d'une capacité :

63.21.01.01.03 de plus de 750 véhicules automobiles (classe 1)

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.1 TRAITEMENT DES EAUX

90.10 Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'eau, dans les eaux de surface, les égouts publics ou les collecteurs d'eaux usées

90.10.01 rejets supérieurs à 100 équivalent-habitant par jour ou comportant des substances dangereuses visées aux annexes Ière et VII du Livre II du Code de l'environnement contenant le Code de l'eau (classe 2)

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.1 TRAITEMENT DES EAUX

90.16 STATION D'ÉPURATION D'EAUX URBAINES RÉSIDUAIRES

Lorsque la capacité d'épuration est :

90.16.02.A égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50.000 équivalent-habitant (classe 2)

Dans toutes les zones sauf en zone d'habitat.

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.1 TRAITEMENT DES EAUX

90.17 STATION D'ÉPURATION D'EAUX USÉES INDUSTRIELLES TELLES QUE DÉFINIES À L'ARTICLE D.2, 42°, DU LIVRE II DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT, CONTENANT LE CODE DE L'EAU

Lorsque la capacité d'épuration est :

90.17.02.A égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50.000 équivalent-habitant (classe 2)

Dans toutes les zones sauf en zone d'habitat.

90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

90.2 DÉCHETS

90.21 CENTRE DE REGROUPEMENT ET DE TRI DE DÉCHETS

90.21.11 Parc à conteneurs pour déchets ménagers et, le cas échéant, pour déchets des P.M.E., tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, en ce compris le dépôt de déchets spéciaux des ménages :

90.21.11.01 d'une superficie inférieure à 2.500 m² (classe 3)

92 ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CULTURELLES ET SPORTIVES

92.3 AUTRES ACTIVITÉS DE SPECTACLES ET D'AMUSEMENT

92.32 GESTION DE SALLES DE SPECTACLES (SALLES DE THÉÂTRE, DE CONCERTS, CABARETS, CENTRES CULTURELS ET SIMILAIRES)

Lorsque la capacité d'accueil est :

92.32.02 égale ou supérieure à 150 personnes et inférieure à 2.000 personnes (classe 2)

92 ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CULTURELLES ET SPORTIVES

92.3 AUTRES ACTIVITÉS DE SPECTACLES ET D'AMUSEMENT

92.34 AUTRES ACTIVITÉS DE SPECTACLES ET D'AMUSEMENT (DANCING, ...)

92.34.01 Autres locaux de spectacles et d'amusement (à l'exclusion des chapiteaux) dont la capacité d'accueil est supérieure à 150 personnes et qui sont équipés d'installations d'émission de musique amplifiée électroniquement (classe 2)

92 ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES, CULTURELLES ET SPORTIVES

92.7 AUTRES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES

92.72 AUTRES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES

92.72.01 Exploitation de luna-parks et activités similaires

92.72.01.01 d'une superficie supérieure à 50 m² et inférieure ou égale à 100 m² (classe 3) ;

Considérant que le Service du Permis d'environnement a notifié un avis relatif à l'introduction de la demande d'autorisation et à la tenue de l'enquête publique, par écrit et individuellement aux propriétaires et occupants des immeubles situés dans un rayon mesuré à partir des limites de la ou des parcelles cadastrales concernées par le projet, de deux cents mètres ;

Considérant que le Service du Permis d'environnement n'a pas notifié un avis relatif à l'introduction de la demande d'autorisation et à la tenue de l'enquête publique, par écrit et individuellement, aux titulaires de droits résultant de servitudes du fait de l'homme ou d'obligations conventionnelles concernant l'utilisation du sol mentionnées dans la demande que le permis aurait pour effet d'éteindre ou de modifier, étant donné l'absence de tels titulaires de droits ;

Considérant que le Service du Permis d'environnement a notifié un avis relatif à l'introduction de la demande d'autorisation et à la tenue de l'enquête publique, par écrit et individuellement, aux Administrations publiques suivantes (Excepté celles déjà consultées par les Fonctionnaires technique et délégué) dont dépend une voie de communication, un cours d'eau, un ouvrage ou un établissement quelconque situé dans le rayon de deux cents mètres :

a. *Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Technique et Économiques (IGRETEC)*
b. *Ores.*
c. *Office Wallon de la Formation Professionnelle et de l'Emploi (FOREM).*
d. *Société Wallonne des Eaux.*
e. *Centre Public d'Action Sociale de Charleroi (CPAS).*

Considérant le procès-verbal de clôture de l'enquête publique visé ci-avant ;

Considérant l'avis du Service Mobilité du 6 mars 2025 :

> *« Considérant qu'en ce qui concerne la transformation et le réaménagement d'aires de stationnement existantes, la demande de permis prévoit :*

- *La transformation du parking VIP existant avant la réalisation des bâtiments en nouveau parking destiné pour le personnel, comportant 98 emplacements (dont 2 réservés aux PMR, 3 aux services de douane, 6 aux services de Police) ;*
- *Des interventions mineures aux parkings Car Rental et Personnel, consistant en une redistribution des emplacements avec un nouveau marquage au sol.*
    - *Le parking Car Rental comporte 205 emplacements, dont 4 destinés aux PMR ;*
    - *Le parking Personnel comporte 152 emplacements, dont 3 destinés aux PMR.*

Que le sens de circulation au sein du parking staff sera modifié suite à la création de cette nouvelle voirie. Que « la sortie du parking staff reste inchangée. Les membres du personnel emprunteront la même voirie de sortie.

Considérant qu'une nouvelle voirie est créée, que malgré son statut privé, elle devra garantir les principes d'accessibilité universelle notamment au droit du raccord avec le rond-point existant (filets d'eau plats, abaissement de bordure zéro ressaut et dalles podotactiles au droit de la traversée piétonne, etc.). Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant que les accès retravaillés aux parkings Car Rental et Personnel suite à la création de la nouvelle voirie implique un croisement entre l'ensemble des flux entrants et des flux sortants. Or, cette situation est tout à fait évitable sachant que les sens de circulation et l'implantation des emplacements de stationnement sont retravaillés. Qu'afin de garantir une fluidité optimale, le schéma de distribution doit être adapté. Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant que « la nouvelle voie d'accès et la zone de stationnement sont conçues pour permettre l'accès d'un camion de 16,79 m. Il est important de noter que l'accès ponctuel des camions nécessite une gestion spécifique du parking. En effet, certaines places de stationnement devront être fermées pour permettre au camion de manœuvrer. ;

Considérant que l'accès des services de secours est par définition imprévisible. Que cet accès doit être garanti en tout temps. Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant qu'en ce qui concerne la multi-modalité et plus précisément les taxis, le dossier indique que « B.S.C.A. collabore également avec plusieurs sociétés de taxis installées à Charleroi qui offrent un service sur mesure aux besoins des usagers de l'aéroport 7 jours/7 et 24h/24. Une cinquantaine de taxis dispose d'une licence d'accès à l'aéroport. Le prix est variable en fonction du point de départ et de la société empruntée (prise en charge, frais d'attente, tarif aux km parcourus). Que sur cet aspect, des témoignages d'usagers ont été remontés au niveau du service Mobilité. Que dans les faits, les usagers de la région carolorégienne sont lésés car

régulièrement laissés sur le carreau, les sociétés de taxis préférant opérer les longues courses vers Bruxelles. Que l'on est donc loin du service qualitatif décrit. Qu'en sa qualité de gestionnaire du site, B.S.C.A. devrait mettre tout en œuvre auprès des sociétés dont il autorise l'accès, à offrir un service de qualité à l'ensemble des usagers quelles que soient leurs origine et destination. Qu'une condition s'impose en ce sens ;

Considérant que l'étude d'incidences indique, en ce qui concerne l'accessibilité pour les modes actifs, « Ces infrastructures dédiées aux modes actifs permettent des liaisons sécurisées/confortables entre le terminal et ses parkings extérieurs ainsi que les arrêts de bus (hors lignes A) situés aux abords de l'aéroport de Charleroi. Pour rappel, les trois lignes de bus A ont directement leur terminus au sein de la zone autour du terminal nord de l'aéroport. »

« De manière générale, l'accessibilité pour les modes actifs est bonne entre le terminal et les points d'intérêt (parkings et arrêts de bus). Plus largement, l'accessibilité de l'aéroport pour les modes actifs est relativement moyenne étant donné sa localisation au sein d'un tissu de zones d'activités économiques importantes ainsi que la présence d'axes routiers importants générant des distances importantes pour rejoindre l'aéroport de Charleroi depuis les pôles urbains proches, et ce, au droit de voiries peu confortables pour les modes actifs en raison de la vitesse élevée des automobilistes. » ;

Considérant qu'en réalité les cheminements piétons sont de qualité insuffisante voire très médiocres. Que sur les voiries publiques, la largeur est insuffisante à certaines heures au vu de la densité de piétons et de l'usage de bagages/poussettes. Que sur les voiries internes au site, les cheminements qui relient les différents points d'intérêts notamment les aires de stationnement foot and fly au terminal s'apparente à un parcours du combattant : largeur insuffisante, revêtement non conforme (dalles gazon), tracé non naturel (angles francs), traversées non conformes, dénivelé plus accentué que les voiries carrossables (exemple : au droit du rond-point de la rue Charles Lindbergh), bordures saillantes (plus de 20 cm de saillie verticale) et obstacles variés (poteaux d'éclairage, éléments de signalisation, bloc de béton, dans l'axe des cheminements. Que des conditions s'imposent en ce sens.

Que de manière générale, il est constaté une inadaptation aux personnes à mobilité réduite. Et ce, sachant que le dossier de demande indique que le P4 Foot and fly comprend 4 emplacements PMR (or, il est constaté déjà 20 emplacements à l'heure actuelle). Que le dossier indique également qu'« Une navette payante effectue la liaison entre le parking P3 et le terminal aéroportuaire en 5 minutes à raison d'une navette toutes les 30 minutes tous les jours entre 4h et 23h30. À l'inverse, les liaisons entre le terminal aéroportuaire et le parking P4 doivent s'effectuer à pied (± 25 minutes). ». Qu'« Un nouveau parking (parking « Sablières ») à destination des passagers de l'aéroport sera prochainement aménagé au niveau du triangle existant entre la rue des Sablières, la rue de Ransart (N568a) et la rue Charles Lindbergh pour

un total de 947 emplacements autorisés dans le permis octroyé à B.S.C.A., dont 20 emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite (horizon 2024-2026). Le projet, en cours de réalisation, présente cependant potentiellement un nombre d'emplacements réduit à environ 740. L'accès à ce parking s'effectuera au niveau de la rue des Sablières (mise à sens unique depuis la rue de Ransart vers la rue Charles Lindbergh). » ;

Considérant qu'au-delà de l'accessibilité piétonne de manière générale, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite de manière particulière doit être garantie entre tous les points d'intérêts du site et entre les différents modes de transport. Que l'audit d'accessibilité PMR présent dans le dossier concerne les bâtiments concernés par le volet urbanistique de la demande. Qu'au vu des conditions des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du domaine aéroportuaire, un audit complet s'avère indispensable. Que des conditions s'imposent en ce sens ;

Considérant que l'étude d'incidences indique, en ce qui concerne la mobilité cyclable : « Les emplacements réservés aux vélos et aux motos sont, quant à eux, situés au sein du parking P2. Il s'agit d'un espace ouvert (5 m²) dépourvu de marquage au sol ou de système d'accroche mais signalé par un panneau. Ces emplacements sont gratuits. ». « Aucune donnée n'est disponible quant à l'utilisation des modes actifs pour rejoindre l'aéroport de Charleroi. Toutefois, au regard de la faible accessibilité de l'aéroport pour les modes actifs décrite précédemment, il est raisonnable de considérer que le nombre de passagers rejoignant ou partant de l'aéroport à pied ou à vélo (en-dehors des liaisons avec les divers parkings) est négligeable d'autant la faible capacité du parking pour les vélos. En effet, l'utilisation de la marche à pied ou du vélo comme moyen de transports est pertinent uniquement pour des distances relativement courtes, soit proposant une attractivité relativement faible étant donné le rayonnement suprarégional de l'aéroport. En outre, ces deux modes de déplacements ne permettent pas le transport de charges importantes telles que certaines valises. »

Que le demandeur est conscient que les pouvoirs publics investissent considérablement dans le développement d'un réseau cyclable maillé, confortable et sécurisé notamment aux abords directs et autour du secteur de l'aéroport. Que dans le cadre des objectifs à atteindre au niveau européen, national et régional à travers la vision FAST 2030, B.S.C.A. doit s'inscrire dans le développement des modes de déplacements durables. Que le développement de la mobilité cyclable électrique ainsi que la diversification des engins de déplacement, permettent, à l'heure actuelle, de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres aisément et avec des marchandises. Que l'accessibilité à vélo de l'aéroport est une alternative crédible à inciter tant pour les voyageurs que pour les travailleurs se trouvant dans le rayon de déplacement concerné. Que cela ne peut être que bénéfique pour améliorer les conditions d'accessibilité de l'aéroport. Que dans ce cadre, les cheminements cyclables et les infrastructures de stationnement telles que décrites dans le dossier de demande sont

clairement insuffisants. Que l'étude d'incidences indique que « Concernant les prévisions en matière de modes de transport, celles-ci sont difficiles à définir précisément à un horizon de 20 ans. En effet, celles-ci dépendent de différents facteurs dont, notamment, l'évolution de l'origine des passagers, l'évolution de l'offre pour les différents moyens de transports ainsi que l'évolution des usages/mentalités des passagers. ». Que dans ce cadre, B.S.C.A. constitue un acteur majeur au niveau de l'offre. Que la plupart des aéroports développent une politique cyclable. A titre d'exemple, l'aéroport de Bruxelles (23 millions de passagers en 2024) dispose à l'heure actuelle de 226 emplacements vélos sécurisés pour les voyageurs. L'aéroport de Paris-Orly a lancé un Plan vélo « Paris-Orly By Cycle 2030 » qui prévoit, outre la densification du réseau cyclable intra-domaine permettant des connexions directes avec les villes voisines, 655 emplacements de stationnement vélos en visant 20% des salariés qui viennent à l'aéroport à vélo de manière régulière ou plus occasionnelle. Que des conditions s'imposent en ce sens ;

Considérant qu'en ce qui concerne les flux de circulation aux abords de l'aéroport, l'étude d'incidences indique : « Plus largement, en heure de pointe du matin (8h-9h), il apparaît que la circulation est ralentie à l'approche du rond-point entre la N568a, le R3 et la rue du Muturnia. De même, la circulation est fortement ralentie au droit de la N568a en direction de l'aéroport depuis ledit rond-point.

La circulation est également ralentie à l'approche du rond-point entre la route de Ransart (N568) et la rue d'Heppignies ainsi qu'à l'approche du rond-point entre la rue des Fusillés (N568), l'accès au terminal d'affaires de l'aéroport et l'allée centrale du zoning de Jumet. Le restant de la zone présente un trafic globalement fluide.

En heure de pointe du soir (16h-17h), il apparaît que la circulation apparaît globalement plus fluide avec quelques ralentissements moindres qu'en pointe du matin à l'approche du rond-point entre la N568a, le R3 et la rue du Muturnia, du rond-point entre la route de Ransart (N568) et la rue d'Heppignies ainsi que du rond-point entre la rue des Fusillés (N568), l'accès au terminal d'affaires de l'aéroport et l'allée centrale du zoning de Jumet. » ;

Considérant que les capacités par type de voies décrites dans l'étude d'incidences comportent plusieurs données erronées ou insuffisamment prises en compte :

- *La capacité maximale théorique d'une bande de circulation au droit d'une voie locale est de +/- 600 EVP/h et non +/- 900 EVP/h tel que décrit dans l'étude d'incidences ;*
- *+/- 2.000 EVP/h, cela correspond à la capacité maximale d'une bande de circulation sur autoroute. Les 2.400 EVP/h avancés pour la N568 sont donc inappropriés pour une voirie comportant des carrefours notamment giratoires, des rétrécissements à une voie en amont des ronds-points ;*

- *Qu'en ce qui concerne les capacités exposées des différentes voiries et leurs taux d'utilisation qui en découlent, celles-ci sont très théoriques. Le nombre et la proximité de carrefours giratoires dans le secteur (qui ne sont, par définition, pas régulables), les mouvements qui en découlent ainsi que les mouvements d'accès aux différentes aires de stationnement ont un impact direct sur la capacité des voiries ;*
- *La capacité propre des carrefours giratoires à un impact direct sur les capacités réelles des voies qui s'y connectent ;*

Considérant que l'absence d'éléments définissant le taux d'utilisation de la capacité des différents carrefours giratoires constitue une lacune importante ;

Considérant qu'en termes de stationnement, l'étude d'incidences projette dans le scénario 1 (Au fil de l'eau, maintien des parts modales actuelles), la création de plus de 2.000 emplacements de stationnement automobile en plus du parking Sablières de 740 places déjà prévu, dans le scénario 2 (B.S.C.A.) +/- 300 places supplémentaires en plus du parking Sablières de 740 places déjà prévu ;

Considérant que l'augmentation des activités de l'aéroport aura un impact direct sur l'augmentation de la pression des flux de véhicules et que l'augmentation du nombre d'emplacements de stationnement automobile aura également un impact direct sur cette congestion ;

Considérant que l'étude d'incidences indique en conclusion des deux scénarios (Au fil de l'eau et B.S.C.A.) : « Dès lors, la hausse de fréquentation de celui-ci à l'horizon 2045 impactera significativement les voiries à ses abords avec un renforcement des ralentissements existants en périodes de pointe et, potentiellement, un étalement ponctuel des ralentissements en-dehors des heures de pointe.[...] Et ce, « Au regard du potentiel développement des différents parcs d'activités économiques environnants et du potentiel redéveloppement du site Caterpillar, un renforcement supplémentaire au développement de l'aéroport des ralentissements existants avec un étalement spatial et temporel de ceux-ci est prévisible, notamment, en périodes de pointe. » ;

Considérant que, malgré ces constats, et malgré que l'auteur de l'étude d'incidences reprend la question de la hausse des flux de circulation dans la liste des incidences notables du projet, celui-ci n'établit aucune recommandation à ce sujet et dès lors n'implique aucune réponse dans le chef du demandeur ;

Considérant que la question de la congestion aura un impact global sur une grande partie de la chaîne de mobilité sur laquelle compte l'aéroport (transports publics, navettes autocars, taxis, carsharing, navette parking B.S.C.A.) mais également sur l'accessibilité des employés et fournisseurs. Que des conditions s'imposent en ce sens » ;

Considérant que l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis est le Gouvernement Wallon ;

Considérant la Déclaration de Politique Régionale Wallonne (D.P.R) du 11 juillet 2024 ;

Considérant les objectifs suivants de la D.P.R. :

> *« Le Gouvernement veillera à soutenir et confirmer le développement et les perspectives de croissance de l'aéroport de Charleroi dans le cadre du renouvellement de son permis dans le respect des limites fixées par le Plan de Développement Long Terme qui assure l'équilibre entre le développement socio-économique et la protection de l'environnement et de la santé des riverains.*
>
> *[...]*
>
> *De manière générale, l'équilibre recherché entre le développement de l'activité aéroportuaire, les impératifs environnementaux et la préservation du cadre de vie, tiendra compte des aspects de compétitivité du secteur. Il ne serait ainsi pas efficient d'imposer aux aéroports wallons et à leurs partenaires des mesures régionales (voire nationales) générant peu de gains environnementaux tout en maintenant les nuisances sur le territoire en raison d'un report d'activités sur les aéroports voisins.*
>
> *[...]*
>
> *La Wallonie veillera, avec le Gouvernement fédéral, à optimaliser les procédures de vols au départ de et vers ses aéroports afin de réduire les nuisances sonores et environnementales.*
>
> *[...]*
>
> *Afin d'objectiver les impacts environnementaux des aéroports sur la santé des citoyens, le Gouvernement poursuivra le monitoring permanent des stations de mesure (bruit, rejets atmosphériques, retombées d'hydrocarbures) et renforcera les outils d'information environnementale tout en ciblant les riverains réellement impactés.*
>
> *[...]*
>
> *Afin de proposer des alternatives de mobilité efficaces et crédibles, le Gouvernement s'engage à renforcer l'offre de transports en commun et sa qualité, notamment vers les pôles d'emploi (zonings, grandes industries, centres-villes, aéroports), ainsi qu'en soirée et les weekends. Ce renforcement s'effectuera à partir d'un réseau retravaillé, en tenant notamment compte de la demande de transport et avec un type d'offres adapté au taux de fréquentation et aux réalités de la ruralité.*
>
> *[...]*
>
> *Les plateformes multimodales et les nœuds de correspondance seront développés, tout comme les parkings de délestage répartis sur l'ensemble du territoire wallon, à la croisée d'axes importants, à l'entrée des villes ou aux sorties d'autoroute. Le*

Gouvernement fera également une priorité des finalisations du RER et de la modernisation de l'Axe 3 Bruxelles-Luxembourg, qui sont des enjeux de multimodalité importants. Une attention particulière sera également accordée au développement de solutions multimodales pour les deux aéroports wallons.

[...]

Pour prévenir les risques d'exposition aux PFAS, le Gouvernement établira prioritairement une cartographie des sites potentiellement pollués, établira et mettra en oeuvre une stratégie de gestion de ceux-ci. Ces informations seront publiques. Le Gouvernement poursuivra les biomonitorings dans les zones où une pollution environnementale a été détectée et sollicitera auprès de la secrétaire générale du SPW un rapport détaillé sur les processus d'échanges d'information et de prise de décision entre administration, cabinets et tiers extérieurs, à l'aune de l'actualité récente.

Le Gouvernement mettra rapidement en place un cadre légal fixant les normes et les seuils de vigilance concernant les PFAS dans les sols et dans les eaux, notamment de distribution, en lien avec l'évolution des réglementations européennes et des recommandations nationales et internationales en matière de santé publique. » ;

Considérant qu'il est demandé au Gouvernement wallon de mettre tout en œuvre afin de garantir ces objectifs ;

Considérant que la problématique des retours tardifs après 23h00 préoccupe particulièrement les riverains, ce point revenant régulièrement dans les remarques reçues lors de l'enquête publique ; qu'il importe que les horaires d'exploitation pour les vols commerciaux soient strictement respectés ; qu'il convient également de se référer à la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement, à savoir « En accord avec l'avis d'initiative de l'ACNAW (N.D.L.R. : Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) (n°INIT/2015/1), revoir la liste des codes repris sur la liste annexée à la circulaire interprétative et correspondant à des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes » ;

Considérant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018 portant création d'un comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi ; que celui-ci est créé afin de poursuivre au mieux le développement de l'aéroport dans son environnement, en vue d'une information mutuelle des différents acteurs de l'exécution et du suivi des mesures adoptées par le Gouvernement ; qu'afin de mener à bien sa mission il est demandé qu'un état des lieux de toutes les mesures environnementales mises en place par B.S.C.A. soit présenté lors de chaque réunion du comité (renouvellement de la flotte, utilisation de carburant de synthèse,etc) ;

Considérant que dans le cadre de ce dossier, le Service du Permis d'Environnement propose au Collège communal de rendre un avis favorable conditionnel ;

Sur proposition de l'Échevin du Permis d'Environnement,

*Article unique. D'émettre un **avis favorable** sur la demande de permis unique, sous réserve du respect des autres dispositions légales et réglementaires, sans préjudice du droit des tiers et moyennant le respect des conditions d'exploitation reprises ci-dessous pour l'établissement suivant :*

SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

Demande de permis unique visant :

Pour le volet urbanistique :

- *l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF),*
- *la régularisation de la construction du Terminal 2,*
- *l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée).*

Pour le volet environnemental :

- *le maintien en activité de l'aéroport.*

Lieu d'exploitation : Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies

Conditions particulières d'exploitation :

- *Les horaires d'exploitation pour les vols commerciaux (6h30 – 23h00) sont strictement respectés ; qu'il convient également de se référer à la recommandation de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement, à savoir « En accord avec l'avis d'initiative de l'ACNAW (n°INIT/2015/1), revoir la liste des codes repris sur la liste annexée à la circulaire interprétative et correspondant à des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes ».*
- *L'obligation de communication aux membres du Comité d'Accompagnement de l'Aéroport de Charleroi (CODAC) et via le site Internet de B.S.C.A. :*
    - *des résultats et de la décision de la Direction de l'Assainissement des Sols (DAS) sur l'étude de caractérisation à venir ;*
    - *de la mise en œuvre des recommandations des mesures préconisées par la Direction des Eaux de Surface et la Direction des Eaux Souterraines dans le cadre de la problématique des substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées (PFAS) mise en évidence dans le Tintia ;*
    - *du processus de renouvellement de la flotte des aéronefs basés au sein de l'aéroport, tel que mentionné dans l'étude d'incidences ;*
    - *du processus d'augmentation de l'utilisation du carburant de synthèse et son impact sur l'environnement tel que mentionné dans l'étude d'incidences.*
- *Concernant la nouvelle voirie, son aménagement doit garantir les principes d'accessibilité universelle notamment au droit du raccord avec le rond-point existant*

(filets d'eau plats type IIE1, avaloirs à grilles plates de type « piéton », abaissement de bordure zéro ressaut, dalles podotactiles au droit de la traversée piétonne, etc.).

- *Garantir une fluidité optimale au niveau des parkings Car Rental et Personnel en évitant de créer des points de conflits ou de blocage potentiel en retravaillant le schéma de distribution de ces aires de stationnement afin d'éviter le croisement de tous les flux entrants et sortants.*
- *Garantir un accès permanent aux services de secours au niveau des parkings Car Rental et Personnel.*
- *Mettre tout en œuvre en qualité de gestionnaire auprès des sociétés de taxis dont il autorise l'accès, à offrir un service de qualité à l'ensemble des usagers quelles que soient leurs origine et destination.*
- *Garantir des cheminements piétons confortables et sécurisés en respectant les principes d'accessibilité universelle sur l'ensemble du domaine aéroportuaire entre l'ensemble des points d'intérêts et de mobilité et assurer une veille sur les cheminements présents en dehors du domaine en parallèle de la quantité et de l'évolution des flux et des activités. Par confortable et sécurisé, on entend : largeur proportionnelle aux flux de piétons et à leur encombrement (bagages, poussettes, etc.), revêtement continu, tracé naturel (proscrire les angles francs), traversées conformes (abaissement zéro ressaut, dalles podotactiles, marquage de passages piéton, avaloirs à grilles plates, filet d'eau plat, etc.), dévers et pentes longitudinales conformes, éviter les dénivelés plus accentués que les voiries carrossables parallèles (exemple : au droit du rond-point de la rue Charles Lindbergh), éviter tout élément saillant et obstacles verticaux dans l'axe de l'ensemble des cheminements. De manière particulière veiller à garantir un revêtement continu au droit de chaque emplacement de stationnement PMR ainsi qu'entre ces emplacements et les cheminements piétons qui les relient aux différents points d'intérêt et de mobilité.*
- *Réaliser un audit d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite pour l'ensemble du domaine aéroportuaire non couvert par pareil audit en visant particulièrement les espaces extérieurs et la transition entre les différents bâtiments et différentes fonctions.*
- *Aménager deux aires de stationnement pour vélos couvertes et sécurisées (avec arceaux, bornes de recharge électrique, consignes pour le personnel) à destination du personnel et à destination des voyageurs. Ces aires seront disposées afin d'optimiser les cheminements internes au site ainsi que depuis les aménagements cyclables publics existants et projetés dans le secteur tout en permettant également une extension de leur capacité ultérieure aisée. Selon certaines estimations, les aires de stationnement devraient offrir une capacité de minimum 100 emplacements pour les employés et 100 emplacements pour les passagers. Les aires de stationnement pourront être aménagées par phase avec 25 emplacements pour les employés et 25 emplacements*

pour les passagers à aménager en première phase. La ou les phases suivantes seront libérées en fonction de l'utilisation tout en étant suffisamment anticipées.

- *Aménager des cheminements cyclables depuis les aménagements cyclables publics existants et projetés dans le secteur vers les aires de stationnements vélos sécurisés.*
- *Mettre à disposition des travailleurs, tel que recommandé par l'étude d'incidences, des vélos électriques de société.*
- *Commander une étude de mobilité et de transport multimodale faisant usage de la modélisation (macro et micro-simulations) en collaborant avec les partenaires publics concernés afin de rendre crédible le scénario de mobilité « BSCA » sur l'ensemble des volets liés aux déplacements. Et ce, en intégrant les effets cumulatifs des fonctions existantes et développement projetés dans le secteur. Ceci, afin, notamment, d'anticiper solidement les impacts en termes de circulation sur le site et dans le secteur élargi de l'aéroport tout en garantissant une veille en fonction des différentes évolutions (nombre de passagers, nombre d'employés, répartition modale effective, nouvelles infrastructures mises en service, etc.) sur l'ensemble de la durée de prolongation de l'exploitation de l'aéroport. » ;*

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Fontaine-l'Evêque** envoyé le 06/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le dossier de demande de permis unique pour le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Charleroi, régularisation urbanistique, extension du PIF et accès parking, déclaré complète et recevable le 14 janvier 2025 ;

Considérant que la demande de permis porte sur :

a. *Renouvellement du permis d'environnement de Brussels South Charleroi Airport – B.S.C.A.*
b. *Régularisation urbanistique du Terminal passagers T2*
c. *Extension du Poste d'Inspection Filtrage Nord*
d. *Nouvel accès au parking Staff*

Vu l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 ;

Considérant qu'à ce jour, l'enquête publique a fait l'objet de réclamations portant sur :

[Voir Supra]

Considérant que le collège communal soutient l'aéroport mais qu'il se doit également de partager les inquiétudes de ses administrés ;

Considérant l'étude d'incidence (EIE) et son résumé non technique repris au dossier ;

Considérant que l'EIE propose des recommandations portant sur :

- *Air, Climat, Energie ;*
- *Déchets ;*
- *Environnement sonore et vibrations ;*
- *Hydrologie et égouttage ;*
- *Mobilité ;*
- *Sécurité, santé ;*
- *Socio-économique ;*
- *Sol, sous-sol, eaux souterraines ;*
- *Urbanisme, patrimoine, paysage.*

Considérant que l'EIE signale notamment que : " ... L'objectif de toute étude d'incidences sur l'environnement (EIE) consiste en effet à évaluer les impacts d'un établissement sur l'environnement et le cadre de vie des riverains. Dans ce sens, l'EIE n'a pas pour vocation d'évaluer les effets et implications de la demande de permis sur les questions de gouvernance, sur l'économie ou sur la santé publique. De même, l'un des objectifs de l'EIE est de vérifier que les réglementations en vigueur sont respectées mais non de questionner le cadre législatif en vigueur ... En matière de santé, il existe une abondante littérature scientifique démontrant les effets néfastes de la pollution sur la santé humaine. Les valeurs limites recommandées par l'OMS pour les concentrations maximum en polluants dans l'air ambiant par exemple sont déduits de ces études .... Dans le cadre de l'EIE, aucune étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport ne pourra être réalisée. Ce type d'étude sort largement du cadre de l'EIE et nécessiterait plusieurs années d'études. L'EIE se limitera dès lors à l'analyse des impacts sur l'environnement des polluants émis et des effets corollaires possibles sur la santé ..."

Considérant les horaires de vol annoncés inchangés, comme suit : 6h30-23h00 ;

Considérant qu'à l'horizon 2045, en termes de nombre de mouvements :

- *Pour l'aviation commerciale (location par des compagnies d'avions pour le transport de personnes ou de fret), un accroissement d'environ 67% par rapport à 2019, soit environ 83.000 mouvements en 2045 ou 49% par rapport à 2023.*
- *Pour l'aviation générale, une diminution d'environ 75%, soit 8.500 mouvements.*

Considérant dès lors que pour 2045 : ~91.500 mouvements (soit + ~11.5%) et 16,2 millions de passagers (+ ~50%) sont attendus ;

Considérant que l'EIE préconise, entre autres, :

- *Consommations de carburant et émissions de gaz effet de serre et de polluants atmosphériques liées au trafic aérien.*

Favoriser l'utilisation, par les compagnies aériennes, d'aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental (carburants employés, motorisation, ...), de manière à limiter les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

BSCA répond : Actuellement, nous incitons les compagnies aériennes à placer leurs avions de dernières générations aux heures les plus critiques pour les riveraines (entre 6h30 et 7h30 et entre 22h00 et 23h00).

Une réflexion est faite sur la possibilité d'instaurer une tarification variable aux compagnies selon le type d'avion utilisé ainsi que la part de carburant durable utilisé.

Considérant que cette incitation ne nous semble pas suffisante, des critères minimaux devraient être fixés par le Gouvernement quant aux types d'avions et leurs caractéristiques à toute heure de la journée.

Les heures de pointes où l'utilisation des avions "dernière génération" ne couvrent qu'une partie minimum du trafic aérien, cette plage devrait être étendue. De plus, plus que des avions de dernières générations, l'EIE recommande le passage aux avions électriques ou à l'hydrogène et l'utilisation de carburant durable.

Cependant, il semble que ce passage vers les avions électriques ou à l'hydrogène est plus qu'incertain au jour d'aujourd'hui, même si des progrès sont significatifs en la matière, cela devrait encore prendre plusieurs années de développement et de certification avant de devenir une réalité. L'EIE signale également que la flotte commerciale devrait être totalement renouvelée en 2032, ce renouvellement doit être fixé dans le permis et des caractéristiques déterminées par le Gouvernement ;

a. *<u>Bruit du trafic aérien</u>*

- *Suivre à long terme le schéma d'exploitation et adapter le cas échéant la répartition des mouvements en fonction des périodes (transfert des vols entre 6h30-7h et 22h-23h en période de jour).*
- *Continuer à favoriser globalement l'utilisation de nouveau aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental et acoustique en particulier.*
- *Inciter les compagnies aériennes à mettre les avions les plus performants et les plus récents aux heures critiques du matin et de la soirée, moyennant une pénalité tarifiée adaptée.*
- *Evaluer la modification de "l'Arrêté Sanction" afin de le rendre plus effectif, notamment au regard des avis de l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne)*
- *Renforcer les primes à l'isolation acoustique ...*

b. *<u>Bruit du trafic routier/Hausse de la fréquentation des transports en commun</u>*

Favoriser la diminution des parts modales liées à la voiture personnelle et aux drop-off ...

BSCA répond, entre autres, que le plan stratégique de l'aéroport vise à "lisser les pics et les creux" (répartition homogène des vols). Ils signalent qu'au premier trimestre 2024, environ 24% des avions basés étaient de dernière génération et 30% des mouvements commerciaux opérés en 2023 l'étaient par des avions de dernière génération.

Considérant que bien que le plan stratégique vise à lisser les pics, il est à noter que l'EIE précise qu'en première approche BSCA vise à combler les creux en horaires (en journée) avec les vols commerciaux projetés. Cette augmentation de 67% devrait donc impacter les horaires creux et il faudrait, d'après cette analyse, également se pencher sur l'utilisation d'aéronefs plus performants à toute heure de la journée et à concurrence d'un % largement supérieure au 30% précité. La pénalité tarifiée adaptée nous semble être un bon incitant mais ne devrait pas être le seul. Le rôle de l'ACNAW devrait être renforcé et l'arrêté Sanction rendu plus effectif. Pour finir, les primes à l'isolation acoustique plus conséquentes devraient être financer par BSCA. En ce qui concerne le bruit du trafic routier, bien qu'il n'impacte pas directement Fontaine-l'Evêque, il est à noter que BSCA annonce une étude en cours (plan de mobilité) pour réduire cette part. Il est cependant inquiétant de lire que le besoin en parking est un élément clés de cette étude (et non la part modale dédiée à la voiture). Cette étude devrait faire partie intégrante du permis de renouvellement.

c. *<u>Augmentation de la pollution lumineuse liée à l'exploitation de l'extension du PIF Nord aux développements envisagés dans le Masterplan de BSCA</u>*

   - *Limiter, dans la mesure du possible, la durée de l'éclairage ...*
   - *Orienter et choisir l'éclairage actuel de manière à minimiser le flux lumineux dirigé vers les habitations et vers le ciel*

L'EIE signale aussi que ce ne sont pas tant les balisages des pistes qui ont un impact relativement faible mais la zone Nord et ses aérogares qui produisent déjà une source de pollution lumineuse importante.

Considérant qu'il y aurait lieu de solliciter une étude lumineuse afin de réduire les impacts en termes de pollution lumineuse. Cette étude devrait faire partie intégrante du permis de renouvellement.

d. *<u>Continuité du péril animalier</u>*

   - *A l'attention du BCU : maintenir les moyens actuels de lutte contre le péril animalier ET mettre en place les mesures complémentaires formulées dans l'étude du Safety Office EBCI du SPW Mobilité Infrastructures.*

- *<u>Incidences liées aux vols, à leur augmentation et les impacts sur la santé humaine</u>*

   - *Revoir les listes des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes*
   - *Inciter les compagnies aériennes à mettre leurs avions les plus performants ....*

Considérant que, bien que non fournies, les études complémentaires du Safety Office EBCI devraient être mises en place. Au sujet des impacts sur la santé humaine, force est de constater que le sujet de la performance des avions et des horaires de vol est toujours au coeur des recommandations.

e. Risque de pollution à la suite de la prolongation des activités aéroportuaires

- *L'EIE recommande une étude de caractérisation des pollutions mises en évidence dans le cadre de l'étude d'orientation ...*
- *Elle signale aussi que les incidences pour le sol, le sous-sol et les eaux souterraines liées à la prolongation des activités de BSCA sont déjà existantes en situation actuelle et concernent le risque de pollution du sol et des eaux souterraines. Ce risque est bien réel vu que l'étude d'orientation a mis en évidence différentes pollution du sol et/ou des eaux souterraines liées à ces activités (hydrocarbure, métaux lourds, huiles, produits déverglaçants, PFAS, ...)*

Considérant que l'étude de caractérisation devrait faire partie intégrante de la demande de renouvellement de permis et ces recommandations devraient être reprises dans ce dernier. Un mail a été adressé par le service au contact repris pour des informations sur le permis afin de s'assurer que le document n'est pas "caché" dans la masse.

f. Augmentation de production des déchets

g. Définir des objectifs de réduction des déchets ...

Considérant que cette recommandation est pertinente vu l'augmentation du nombre de passagers estimés à + ~50% ;

Considérant par ailleurs, le bâtiment dans sa globalité présente des consommations d'énergie non négligeables qui ne semblent pas être au coeur des préoccupations de BSCA qui écarte certaines solutions plus durables pour des raisons de retours sur investissement trop longs. L'EIE préconise de mettre en oeuvre la phase 2 du projet Enerport (système énergétique durable basé sur l'hydrogène, autonomie énergétique élevé), le permis devrait être conditionné à la réalisation de l'étude de faisabilité ou cette étude devrait faire partie intégrante du présent permis ;

Considérant pour conclure que le Collège communal constate avec préoccupation que :

- *Les engagements pris par BSCA restent conditionnés à des facteurs externes, rendant leur mise en oeuvre incertaine.*
- *L'augmentation du trafic aérien (+54 % de vols d'ici 2045) entraînera une hausse des émissions de CO et des particules fines, aggravant la pollution de l'air et $_2$ ses impacts sanitaires.*
- *Malgré l'introduction d'avions plus modernes, les nuisances sonores subsisteront, notamment en soirée.*

- *L'adoption des SAF (carburants durables) demeure incertaine en raison des contraintes de coût et d'approvisionnement.*
- *L'exposition prolongée au bruit est reconnue comme un facteur de risque accru pour les maladies cardiovasculaires, les troubles du sommeil et les impacts cognitifs chez les enfants.*
- *La concertation avec les riverains est insuffisante, notamment dans la gouvernance du projet.*

Considérant qu'à cet égard, l'étude d'incidences elle-même (p. 504) souligne que les projections sur 20 ans sont hautement incertaines, en raison des nombreuses variables (économie, réglementation climatique, crises géopolitiques, avancées technologiques) : [...] « Rappelons finalement que les prévisions en matière de vols et de passagers utilisées dans le cadre de cette étude constituent des prévisions basées sur les données disponibles à l'heure actuelle et que de grosses incertitudes concernent l'évolution future du trafic aérien, étant donné l'échelle de temps considérée dans l'étude (20 ans) et les nombreux facteurs pouvant favoriser ou entraver les développements projetés : contexte socio-économique, mise en place de politiques climatiques régionales, nationales et internationales, crises (pandémies, conflits, attentats terroristes, ...), niveau de concrétisation des évolutions technologiques attendues, disponibilité des motorisations (avions à hydrogène, avions électriques, ...) et des carburants alternatifs (SAF, ...), ... ». [...]

Considérant qu'en absence d'éléments définis, mesurables et contrôlables, le Collège communal ne peut hypothéquer la santé des citoyens fontainois sur deux décennies ;

Considérant que le collège communal estime dès lors que :

- *BSCA n'est pas en mesure de garantir une évolution maîtrisée de ses activités sur les 20 prochaines années.*
- *L'absence d'engagements contraignants, mesurables et suivis ne permet pas d'assurer un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie des riverains.*
- *Il est essentiel de revoir la réglementation encadrant les activités de l'aéroport et d'assurer une application stricte et systématique des normes existantes.*
- *Toute délivrance de permis par le Gouvernement wallon devrait être conditionnée à des engagements concrets garantissant un suivi rigoureux de l'impact environnemental et sanitaire.*

Considérant qu'il faut constater l'absence d'éléments permettant aux autorités de remettre un avis éclairé ;

Considérant qu'au vu de ce qui précède, à défaut d'engagements concrets, mesurables et contraignants en matière d'environnement, de nuisances sonores, de gestion des sols, des eaux et de l'air, de santé publique en général, il convient d'obtenir des réponses à l'ensemble des inquiétudes formulées ;

Considérant par ailleurs que le service technique déplore qu'un projet de cette ampleur doive être analysé sur un mois ;

Après en avoir délibéré ;

A l'unanimité des membres présents ;

DECIDE :

Article 1er : d'émettre un ***avis défavorable*** *sur le projet et de solliciter :*

- *Un plan de renouvellement de la flotte précisant les caractéristiques de celle-ci ;*
- *Le plan de mobilité en cours intégrant la diminution de la part modale dédiée à la voiture ;*
- *Une étude portant sur la pollution lumineuse et sur sa réduction ;*
- *L'étude de caractérisation des pollutions relevées par l'étude d'orientation et un projet d'assainissement le cas échéant ;*
- *Un plan de gestion et de réduction des déchets ;*
- *Les études complémentaires du Safety Office EBCI visées dans l'EIE ;*
- *L'étude de faisabilité concernant la mise en oeuvre de la phase II Enerport (système énergétique durable basé sur l'hydrogène, autonomie énergétique élevé) ;*
- *Une étude épidémiologique dédiée spécifiquement à la pollution émise par l'aéroport ;*
- *Mise en place d'un monitoring environnemental permanent :*

  - *Amélioration de la couverture des stations de sonomètres fixes, sur toutes les communes reprises au PDLT et PEB de l'aéroport, conformément aux recommandations de l'étude d'incidence ;*
  - *Définition d'indicateurs-clés mesurés en continu et présentés à un comité indépendant :*
    - *Émissions de CO, NOx et particules fines ; taux de PFAS et autres polluants dangereux ;*
    - *Bruit ambiant, avec publication des cartes sonores mises à jour chaque année ;*
    - *Avions basés, retards tardifs, sanctions infligées ;*
    - *Évolution de la flotte aérienne et suivi de l'introduction des avions nouvelle génération.*
  - *Obligation de publication annuelle des résultats, accessibles aux citoyens.*

- *Restructuration du Comité d'accompagnement en un comité de suivi indépendant :*

  Composition minimale :

· *Représentants des riverains (au moins un par commune concernée).*

· *Experts indépendants en santé publique et environnement.*

· *Autorités locales et autorités régionales.*

Missions du comité :

- *Suivi strict des engagements pris par BSCA, pour l'ensemble des aspects de son exploitation :*
  - *Renouvellement de la flotte visant à réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air ;*
  - *Caractérisation et assainissement (le cas échéant) des pollutions des eaux et du sol ;*
  - *Plan de décarbonation de l'aéroport ;*
  - *Plan de mobilité intégrant la diminution de la part modale dédiée à la voiture ;*
  - *Gestion des déchets ;*
  - *Etude et plan d'actions liés à la pollution lumineuse ;*
  - *Publication d'un rapport semestriel indépendant.*
  - *Droit de recommandation et d'alerte, avec obligation de réponse de BSCA sous 3 mois.*
- *Révision quinquennale du permis.*
- *Évaluation obligatoire des impacts environnementaux et sanitaires tous les 5 ans.*
- *Conditionnement du renouvellement du permis au respect des engagements.*
- *Mise en place de sanctions en cas de non-respect :*
  - *Restrictions de créneaux horaires, notamment en soirée.*
  - *Sanctions financières et compensations aux riverains si les nuisances dépassent les seuils réglementaires.*
- *Mise en place de mesures immédiates :*
  - *Renforcement des restrictions horaires sur les vols de nuit par l'application stricte des dispositions règlementaires assurant la quiétude entre 23h00 et 07h00, la révision des formules de calcul quant aux pénalités ;*
  - *Révision et amélioration des aides financières aux riverains pour l'isolation phonique ;*
- *L'optimisation des itinéraires de vols afin de réduire le survol des villages de Heppignies et Wangenies ;*

- *Création de zones tampons végétalisées autour de l'aéroport ;*
- *Un rôle de l'ACNAW renforcé et un arrêté Sanction rendu plus effectif ;*

Article 2 : la présente sera envoyée au service environnement de Charleroi, accompagné de la clôture d'enquête. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Sombreffe** envoyé le 07/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Code du Développement Territorial (ci-après, le Code) ;

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Code de l'Eau ;

Vu le livre Ier du Code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 mai 2003 relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires ;

Vu l'article 135 de la Nouvelle Loi Communale ;

Considérant la demande de permis unique sollicitée par la SA Brussels South Charleroi Airport ayant établi ses bureaux à 6041 Gosselies, rue des Frères Wright n°8 pour l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF), la régularisation de la construction du Terminal 2 et l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) ; et (volet environnemental) le maintien en activité de l'aéroport sur un bien sis à la même adresse ;

Considérant que l'autorité compétente pour statuer sur la demande est le Gouvernement Wallon ;

Considérant qu'en vertu de l'article D.64 du livre 1er du Code de l'Environnement, le projet est soumis à une Étude d'Incidences sur l'Environnement (EIE) ;

Considérant que les remarques formulées en janvier 2024 par, le Collège communal de Sombreffe suite à la Réunion d'Information Préalable (RIP) du 12 décembre 2023 demandant notamment l'installation de sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON n'ont pas été prises en compte ;

Considérant que les remarques et questions déposées le 8 janvier 2024 par le collectif citoyen « Stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi » n'ont pas été prises en compte par l'EIE et la procédure est viciée parce qu'il n'est pas tenu compte de l'avis du collectif citoyen ;

Considérant que l'enjeu n'est pas de remettre en cause l'existence de l'aéroport et son rôle d'outil de développement régional, mais de limiter les impacts de son fonctionnement sur les milliers de citoyens qui vivent aux alentours et qui subissent les conséquences du développement aéroportuaire ;

Considérant qu'une enquête publique relative au dossier susmentionné s'est tenue dans les villes et communes suivantes : Charleroi, Binche, Chapelle-lez-Herlaimont, Courcelles, Fleurus, Fontaine-L'Evêque, Les Bons Villers, Sombreffe et Anderlues ;

Considérant que les Bourgmestres des 9 communes n'ont été convoqués pour une présentation par BSCA que la veille de la fin de l'enquête publique ;

Considérant que l'enquête publique a eu lieu du 27/01/2025 au 25/02/2025, conformément aux articles D.29 du Code de l'environnement ; que 59 réclamations ont été formulées à l'Administration Communale de Sombreffe dont 58 provenant d'habitants de Sombreffe et une provenant du collectif citoyen « Stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi » ;

Considérant que la période de 30 jours d'enquête publique est trop courte pour que tous les citoyens s'expriment ; que ce trop court délai fait qu'à Sombreffe la quasi-totalité des 59 remarques des citoyens n'ont été communiquées à l'administration communale que les deux derniers jours de l'enquête publique ;

Considérant que les délais extrêmement courts entre le début de l'enquête publique et la date à laquelle l'avis doit être déposé, au regard de la taille et la complexité du dossier, ne facilitent pas la bonne prise en compte des éléments techniques et les hypothèses de travail ;

Considérant que les réclamations portent essentiellement sur les points suivants :

- *La nuisance principale constituée du niveau de bruit instantané insoutenable perçu par les habitants lorsqu'un avion passe au-dessus de leur tête, à Ligny et Sombreffe lors des décollages par sens de vent moins fréquent et à Tongrinne et Boignée par sens de vent habituel.*
- *La nuisance secondaire constituées des infractions au respect des plages horaires et en particulier des atterrissages nocturnes après 23h00 soit 2133 en 2022 et 1597 en 2023 comme le mentionne le rapport 2023 de l'ACNAW, empêchant la population de Sombreffe de dormir avec les fenêtres ouvertes en été.*
- *Les autres nuisances représentent les infractions aux niveaux de bruit (mais comment les mesurer et les sanctionner sans sonomètres permanents sous les trajectoires des avions par décollage en sens moins fréquent ?), la pollution de l'air, la pollution des sols et la qualité de vie.*

Considérant que l'EIE se base sur de nombreuses hypothèses non étayées par des éléments probants ;

Considérant que la baisse des nuisances sonores, annoncée à -75% malgré une augmentation de 67 % des mouvements à l'horizon 2045 (soit 34.000 mouvements annuels supplémentaires et une augmentation du nombre de passagers de 8 à 16 millions), n'est pas démontrée par l'EIE ;

Considéré que l'abaissement de 75 % des nuisances sonores de l'étude ARIES devrait s'accompagner d'un calendrier progressif des réductions des niveaux maximum LAmax admissibles de 1 à 2 dB tous les 5 ans afin de suivre l'évolution réelle de la diminution des nuisances sonores mais que ce n'est pas le cas ;

Considérant que l'EIE se limite à évaluer les impacts environnementaux générés par l'exploitation de l'aéroport et se limite donc aux activités au sol sans se préoccuper des impacts

pour les communes riveraines ; que la trajectoire des avions (déterminée par le Gouvernement fédéral et la DGTA) ne fait pas partie de l'objet de cette EIE ; que cependant les trajectoires et plans de vols sont déterminants pour réduire les nuisances sonores ;

Considérant que l'EIE prend comme hypothèse que l'utilisation de nouveaux avions de dernière génération permettront une réduction de 45% à 50 % des bruits, mais que sur base d'une échelle logarithmique à laquelle l'oreille est sensible, cette diminution ne correspond qu'à une diminution de 2 à 3 db ; que l'EIE confirme que la diminution d'1 db n'est pas perceptible et qu'une diminution de 50% du bruit correspond à une diminution de 10db ;

Considérant qu'il y a 8 procédures de vol (2 aéroports x 2 sens de vent /sens habituel et sens moins fréquent x atterrissage ou décollage) ; que seuls des sonomètres permettent d'objectiver les nuisances sonores subies et les infractions au respect des plages horaires ;

Considérant que l'absence de sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON sous les trajectoires des avions pour les décollages à Charleroi par sens moins fréquent fait que la population de Sombreffe et Ligny se trouve discriminée par rapport aux populations concernées par les 7 autres procédures de vol ;

Considérant qu'actuellement tant BSCA, que la SOWAER se réfèrent toujours au PEB (plan d'exposition au bruit) et au PDLT (Plan de Développement à Long Terme) pour définir les nuisances autour de l'aéroport ; que les zones A, B, C et D des PEB et PDLT se réfèrent à des nuisances moyennes qui sont par essence lissées et non représentatives des nuisances réelles ;

Considérant que les PEB et PDLT ne représentent pas la nuisance réelle instantanée d'un avion passant au-dessus d'un citoyen ;

Considérant que bien que n'étant survolé qu'à 20% du temps, les villages de Ligny et Sombreffe subissent à ces moments-là des nuisances instantanées à 100 % ;

Considérant que pour tenir compte de la nuisance réelle, il y a lieu de ne pas pondérer les calculs des PEB et PDLT par les facteurs correctifs de 20 % mais qu'il faut recalculer ces PEB et PDLT en tenant compte d'un survol lors de 100% des mouvements ;

Considérant qu'en calculant les PEB et PDLT pour 100% par sens moins fréquent au lieu de 20 %, le village de Ligny à minima se trouverait à l'intérieur de la zone D, si pas partiellement dans la zone C, ce qui permettrait la prise en charge partielle des mesures d'isolation sonore des habitations ;

Considérant que la situation hors PDLT du village de Ligny est l'argument présenté en réunion par la SOWAER pour justifier le refus de la demande du Collège communal de placer des sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON ;

Considérant que l'ACNAW (Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en région Wallonne) est censée identifier et faire sanctionner les infractions par des amendes ;

Considérant le rapport 2023 de l'ACNAW en page 22 mentionnant le définancement structurel de l'ACNAW par la Région, ce qui ne lui permet plus d'exercer sa mission de contrôle et de

sanctions des infractions (Budget 2002 de 350.000 € descendu à 57.000 € en 2023 soit -84 %) ;

Considérant le rapport 2023 de l'ACNAW aux pages 65 et 67 mentionnant l'absence d'application d'amendes en 2022 et 2023 malgré le nombre énorme d'infractions, ce qui confirme son incapacité à effectuer sa mission :

- *0 amende pour 2133 arrivées tardives et 615 dépassements sonores en 2022*
- *0 amende pour 1597 arrivées tardives et 280 dépassements sonores en 2023*

Considérant qu'au cours de l'année 2023, BSCA n'a respecté ses horaires que 12 jours induisant des mouvements au-delà de 23h et qu'au vu du business model des compagnies low cost favorisant les rotations et donc les départs très tôt et les retours très tard, l'EIE s'appuie sur un nombre limité d'avions basés à Charleroi pour minimiser le nombre de mouvements tardifs ;

Considérant que la demande de régularisation du permis du terminal T2, initialement annulé par le Conseil d'état en l'absence de d'étude d'incidence sur l'environnement, que ce terminal T2 fonctionne dès lors sans permis depuis lors, ce qui constitue un précédent inquiétant dans la volonté de BSCA de se conformer aux règlementations en vigueur ;

Considérant que l'utilisation de l'indicateur Lden 51evel Day-Evening-Night pour évaluer les nuisances sonores des avions dans l'EIE a pour effet de diluer les pics sonores (et donc de minimiser la perception des nuisances sonores) ; que des indicateurs plus représentatifs de la perception du bruit par les riverains devraient être intégré dans l'EIE ;

Considérant que l'EIE précise « bien que de nombreuses interrogations aient trait à l'environnement, à la santé, à l'économie, à la gouvernance, ou encore au respect de la Constitution, l'étude d'incidence sur l'environnement n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de celles-ci », ce qui pour le Collège communal semble être un manquement important ;

Considérant que l'EIE se limite à évaluer les impacts environnementaux générés par l'exploitation de l'aéroport et se limite donc aux activités au sol sans se préoccuper des impacts pour les communes riveraines ;

Considérant qu'une durée de 20 ans du permis d'exploiter est trop longue vu les différents éléments à déployer dans le plan de développement et les hypothèses retenues. Une période plus courte devrait être envisagée pour objectiver et vérifier la réalisation des hypothèses de l'étude d'incidence sur l'environnement ;

Considérant que la balance commerciale « voyages » belge est négative, ce qui interroge quant à l'opportunité de poursuivre un tel développement ;

Considérant que le Collège communal insiste sur les éléments négatifs suivants :

1. *l'absence de sonomètres permanents reliés au logiciel DIAPASON, permettant d'objectiver les nuisances pour la population de la commune de Sombreffe.*
2. *l'absence de calcul correct de la nuisance réellement subie par ses citoyens.*

3. *l'EIE ne prend pas en compte les pics de bruits auxquels sont et seront exposés les citoyens sombreffois.*
4. *Le non-respect des horaires et de la perception effective des contraintes financières en cas de dépassement des horaires.*

Pour les motifs précités,

DECIDE :

Article 1 : d'émettre un ***avis défavorable*** *sur la demande de permis de la SA Brussels South Charleroi Airport*

Article 2 : de demander un moratoire du nombre de mouvements à 55.310 (nombre de mouvements de 2023). » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Ville de **Fleurus** envoyé le 06/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Code du Développement Territorial ;

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le décret du 27 mai 2004 et l'arrêté du Gouvernement Wallon du 17 mars 2005 portant respectivement codification de la partie décrétale et de la partie réglementaire des dispositions du Livre 1er du Code du Droit de l'Environnement ;

Considérant que la S.A. "BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT" sise à la rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies a introduit une demande de permis unique relative à un bien sis à la même adresse et ayant pour objet le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi, l'extension de la zone "Poste Inspection Filtrage", la régularisation de la construction du Terminal 2 et l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) ;

Attendu que celle-ci a été déclarée complète et recevable par le Service Public de Wallonie - DGO3 en date du 14 janvier 2025 et reçue à la Ville de FLEURUS en date du 15 janvier 2025 ;

Considérant que le dossier porte les références communales suivantes : 2025/001 ;

Attendu que le Gouvernement Wallon est l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis unique ;

Attendu que, conformément aux modalités de publicité prévues par les articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du livre 1er du Code du Droit de l'Environnement, une enquête publique a été organisée du 27 janvier 2025 au 25 février 2025 ;

Attendu qu'à l'issue de cette enquête, nous avons reçu 184 réclamations dont les doléances sont détaillées dans l'avis du Conseiller en environnement repris ci-dessous ;

Considérant qu'en 2023, 2 pétitions contenant respectivement 221 et 412 signatures avaient déjà été transmises à la B.S.C.A. ; que les doléances émises à l'époque restent pertinentes ;

Vu l'avis défavorable émis par la CCATM en séance du 23 janvier 2025 et repris ci-dessous ;

Vu l'avis défavorable du Service Technique libellé comme suit :

« Considérant que le projet est situé sur le domaine aéroportuaire actuel sis Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies (pour l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage + régularisation du Terminal 2) et Rue Charles Lindbergh à 6041 Gosselies (pour l'aménagement du rond-point d'accès) ; que l'ensemble des travaux sont prévus sur le territoire de CHARLEROI ;

Vu le permis d'urbanisme délivré le 10 décembre 2015 en vue de l'extension du Terminal du côté nord de l'aéroport de Charleroi par le Ministre wallon de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire ;

Considérant que ledit permis a été annulé sur recours au Conseil d'État, en 2020, notamment sur la base d'absence d'étude d'incidences sur l'environnement ; qu'entre temps, l'extension du Terminal a été construite et est exploitée depuis avril 2017 ; que dès lors, une régularisation urbanistique et environnementale est nécessaire à la suite de l'annulation du permis obtenu ;

Considérant que la présente demande intervient dans le cadre du renouvellement des autorisations d'exploiter de la S.A. B.S.C.A., dont l'échéance est le 14/02/2025 ; que celle-ci comprend une partie urbanistique qui concerne les actes et travaux suivants :

- *l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage*

L'extension du poste d'inspection filtrage comprend la construction d'un nouveau bâtiment conçu structurellement de manière complètement indépendante de l'existant. L'ensemble de la volumétrie du bâtiment permet d'accueillir la zone de filtrage sûreté aéroportuaire au niveau principal (niv. +180) en contact direct avec le hall des passagers du bâtiment existant du T1 en venant s'y accoler sur sa façade Ouest. Sous ce niveau principal sont insérés les locaux techniques et de logistique. Au-dessus du niveau principal, la mezzanine reprend l'ensemble des fonctions administratives pour la sûreté.

- *la régularisation du Terminal 2*

Les travaux de construction du terminal T2 (T2 Schengen et T2 non Schengen) sont terminés, et celui-ci est déjà exploité selon les besoins rencontrés par l'Aéroport (en exploitation depuis avril 2017). La régularisation du terminal T2 concerne l'extension qui consiste en deux bâtiments distincts, situés à l'Est de l'aérogare existante. La première extension, connectée au bâtiment existant, accueille les passagers non Schengen et compte 3 portes d'embarquement. Le second bâtiment, complètement indépendant, accueille les passagers faisant partie de l'espace Schengen, compte également 3 portes d'embarquement. Soit un total de 6 portes pour l'ensemble des deux modules. Le bâtiment Schengen comprend l'ensemble des installations nécessaires lui permettant de fonctionner indépendamment de l'aérogare existante. Outre les portes d'embarquement précitées, il est équipé de 8 postes de Check-in, une installation de tri bagages aux départs et aux arrivées ainsi que 3 lignes de sûreté. L'aérogare existante comporte une surface construite de +/- 35.000 m². La phase d'extension (sujet de la présente demande

de régularisation) prévoit 5.869 m² de surface construite supplémentaire : la surface du bâtiment d'extension non Schengen est de 1.589 m², tandis que le bâtiment Schengen présente une surface de 4.280 m².

- *l'aménagement du rond-point d'accès situé Rue Lindbergh*

Les travaux concernent l'aménagement de voirie pour la création d'un nouvel accès vers le parking staff depuis le rond-point à l'entrée du site.

Considérant qu'en terme urbanistique, les constructions n'impactent pas significativement le paysage bâti et non bâti existant depuis le territoire Fleurusien ; que l'impact principal apparaît au niveau environnemental ;

Considérant que l'EIE met en évidence plusieurs problématiques à résoudre, notamment en ce qui concerne le sous-dimensionnement de la STEP existante, les rejets de polluants au niveau du Tintia ;

Considérant que les projections d'activités induiront une augmentation du trafic aérien ; que les incidences engendrées en matière d'urbanisme et de patrimoine sont identiques à celles existantes ; que les aménagements nécessaires au développement de l'aéroport seront réalisés au sein et à proximité du site ;

Considérant que la régularisation des deux terminaux litigieux permet d'augmenter la capacité d'accueil de l'aéroport qui aura comme corollaire une augmentation du nombre de vols et donc des nuisances (sonores, ...) ;

Considérant qu'il est à déplorer que les problématiques soulevées lors de l'EIE ne soient pas gérées au sein de la présente demande, alors que celles-ci existaient déjà lors du permis de 2015 ; que des problèmes de pollution sont avérés ; que le dossier mentionne qu'ils seront étudiés ultérieurement ;

Vu l'avis défavorable émis par la CCATM ;

Le service technique propose au Collège d'émettre un avis défavorable » ;

Vu l'avis défavorable du Conseiller en environnement libellé comme suit :

" Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Considérant la demande de permis unique introduite par la Brussels South Charleroi Airport S.A., rue des Frères Wright n°8 à 6041 Gosselies, pour un projet sis à la même adresse et ayant pour objet le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi, l'extension de la zone « Poste inspection Filtrage », régularisation de la construction du Terminal 2 et aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) ;

Attendu que celle-ci a été déclarée complète et recevable par le Fonctionnaire Technique et le Fonctionnaire Délégué en date du 14 janvier 2025 ;

Considérant que le Gouvernement Wallon est l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis unique ;

Considérant qu'une enquête publique a été réalisée du 27 janvier 2025 au 25 février 2025, que cette enquête a suscité 184 réclamations ; que celles-ci portent sur :

[Voir Supra]

Considérant qu'en 2023, 2 pétitions contenant respectivement 221 et 412 signatures avaient déjà été transmises à la B.S.C.A. S.A. ; que les doléances émises à l'époque restent pertinentes et sont reprises dans le listing ci-dessus ;

Vu le décret du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols ;

Considérant que l'EIE (p323 vol. 1) relate qu'une étude d'orientation a démontré la présence d'une tache de pollution dans les eaux souterraines au niveau de la zone de manutention des déchets de kérosène : ; que cette pollution sera caractérisée lors d'études ultérieures ;

Considérant que l'EIE (p324 vol. 1) relate qu'un défaut d'étanchéité est soupçonné par B.S.C.A. pour le réservoir enterré de JET (100.000 litres), côté Est (cuve anormalement peu remplie). Des observations organoleptiques ont d'ailleurs été mises en évidence lors des investigations de l'étude d'orientation (odeur d'hydrocarbures et couleur grise du sol, en profondeur) ; qu'aucune précision quant à l'avenir de cette fuite et de la pollution engendrée n'est précisée dans l'EIE ;

Considérant que, suite à des travaux d'assainissement, entrepris sous la supervision du bureau Haskoning, entre le 22 juin 2012 et le 17 août 2012, deux pollutions résiduelles, localisées à l'Est, étaient déjà laissées en place en fin de travaux (une étude de risque permet de démontrer l'absence de risques pour la santé humaine selon l'usage de fait considéré sur le site) ;

Considérant que l'EIE fait également mention (p328 vol. 1) d'un ancien dépôt pétrolier, localisé en face des infrastructures de la Sabena Engineering (anciennement SABCA) ; que bien que ce dépôt ne soit plus fonctionnel, deux cuves y sont toujours enterrées (dimensions inconnues) ;

Attendu que les résultats de l'étude d'orientation ont démontré qu'une pollution était localisée au niveau de la base des citernes ; que ceci pourrait probablement indiquer un défaut d'étanchéité dû à l'ancienneté des réservoirs ; que cette pollution sera caractérisée lors d'études ultérieures ;

Vu le Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau ;

Considérant qu'une investigation ciblée dans le cadre de l'étude d'orientation, résumée à la P423 vol. 1 de l'EIE, a mis en évidence des teneurs importantes en PFAS, substances peret Polyfluoroalkylées, jusqu'à 32 fois au-dessus des normes définies, à la fois au sein du périmètre de B.S.C.A. et en aval du site (village d'Heppignies) ;

Attendu que cette présence de PFAS résulte de la maintenance des camions incendie durant laquelle des essais de qualité des mousses incendie sont effectués (mousses fluorées) et de la qualification des chauffeurs de camions incendie aux tests des véhicules incendie ; qu'au final, une grande partie de ces mousses fluorées se retrouve dans les sols et dans le Tintia ;

Considérant que la nature persistante de ces molécules engendre des risques d'accumulation de celles-ci dans les sols, les eaux de surface et souterraines ou les organismes jouxtant le ruisseau et en aval de celui-ci ;

Attendu qu'au vu des concentrations en PFAS observées et des risques encourus, il aurait été appréciable d'en être mis au courant au plus tôt et officiellement afin d'en diffuser l'information auprès des exploitants agricoles du territoire ;

Considérant que, selon les p386 et 387 vol. 1 de l'EIE jointe à la présente demande, des dépassements des conditions de déversement énoncées dans le permis d'environnement de l'aéroport ont été mis en évidence (matières en suspension, DBO5, DCO, azote total et phosphore total), avec des valeurs jusqu'à 6 fois supérieures au seuil autorisé ;

Considérant que pour les années complètes (notamment 2021 et 2022) les données ne sont pas disponibles à une fréquence hebdomadaire durant la période hivernale, contrairement aux exigences du permis d'environnement ;

Attendu que les dépassements constatés pour l'azote total et le phosphore total sont vraisemblablement liés à un fonctionnement sous-optimal et imparfait de la station d'épuration, notamment au niveau du processus de dénitrification ; que ces dépassements continuels contribuent à détériorer le milieu récepteur (Tintia) en aval de la STEP ;

Considérant que la problématique de rejet de matière organique dans les eaux du Tintia a déjà été relevée dans l'étude d'incidence de 2017 ; que celle-ci précisait en matière de pollution des eaux de surface : « (...) les perspectives du développement de l'aéroport induiront une augmentation de mouvements d'avions de 51% d'ici 2026, ce qui entraînera une consommation de kérosène/glycol supplémentaire qui pourrait ainsi se retrouver dans les eaux du Tintia. (...) on peut s'attendre dans le futur à une augmentation d'environ 51% (hypothèse maximaliste) des concentrations en DCO rejetées dans le Tintia au droit de l'aéroport ainsi qu'en aval jusqu'à la station IGRETEC durant la période hivernale. (...) la nécessité d'adapter le traitement des eaux glycolées reste donc impérative (...) » ;

Considérant qu'en sa séance du 20 janvier 2021 le Collège communal avait émis un avis défavorable sur la délivrance du permis d'environnement sollicité par la S.A. Brussels South Charleroi Airport ayant pour objet le rejet des eaux usées en provenance de l'aéroport en eau de surface, attendu qu'aucune garantie n'était apportée quant à l'amélioration de la situation et à la gestion des nuisances olfactives encore mises en évidence lors de cette demande de permis ;

Considérant que la présente demande prévoit une augmentation du nombre de vols, du nombre de passagers pris en charge et l'utilisation d'avions plus imposants d'ici 2045, donc une augmentation significative de la quantité de matière organique déversée annuellement dans le Tintia, sans pour autant prévoir d'installations suffisantes pour régulariser la situation actuelle déjà critique ;

Considérant qu'il est à déplorer que la majorité des problématiques environnementales relevées précédemment, connues depuis de nombreuses années et soulevées à nouveau dans

l'étude d'incidences sur l'environnement relative à cette demande, soit à nouveau reléguée à des études ultérieures alors qu'augmenter l'activité du site ne fera qu'aggraver la situation ;

Vu la Directive n° 2008/50/CE du 21/05/08 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu l'AGW du 05 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant ;

Considérant qu'en termes de qualité de l'air, en ce qui concerne le trafic aérien, les cycles LTO (tous les mouvements qu'un avion effectue à une altitude inférieure à 3.000 pieds ; soit 915 m) effectués par les avions sont à l'origine d'émissions dues à la combustion du carburant ; que cette combustion engendre la formation des polluants suivants : dioxyde de carbone (CO_2), monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote (NOx), dioxydes de soufre (SOx), composés organiques volatils (COV), vapeur d'eau, particules fines (PM), métaux lourds, hydrocarbures imbrûlés ;

Attendu que les émissions dépendent notamment du modèle d'avions, du type de moteurs dont ceux-ci sont équipés, des phases du cycle LTO (durée et régime de moteur), du type de carburant, de l'altitude des avions, … ;

Attendu que la quantité de kérosène utilisée en 2022 était de 180.297.000 litres ; que nous n'avons pas la quantité estimée d'utilisation du kérosène pour 2045 ;

Considérant que dans le rapport de modélisation des émissions et de l'impact des rejets atmosphériques liés aux activités de l'aéroport de Charleroi, effectué par la société Odometric dans le cadre de la présente demande de permis, en termes d'évolution par rapport à 2019 et pour l'ensemble des sources considérées, les émissions totales annuelles de PM10, de PM1, de SO_2 et de NOx augmentent (+56%, +30%, +84% et +124%), alors que les émissions de CO, de COV totaux et de benzène diminuent (-35%, -16% et -37%) ;

Considérant que le contenu de l'EIE de 2017, en matière de pollution de l'air, précisait déjà :

> *« En termes d'émissions totales sur le domaine étudié, on peut observer une augmentation importante des émissions en hydrocarbures totaux (+38%), CO (+46%), NOx (+63%) et particules fines (+53%) entre 2015 et la situation de référence 2026. Ce constat est uniquement imputable à l'augmentation du nombre de mouvements (…) » ;*

Attendu que dans sa modélisation, Odometric estime que le seuil de la moyenne journalière de 40 µg/m³ de NOx sera largement dépassé (estimation 58,30 µg/m³) au niveau de sa station située dans le prolongement des pistes côté Est ; que l'OMS fixe un seuil de 10 µg/m³ de NOx de moyenne dans l'air ambiant afin de limiter les risques sur la santé ;

Attendu la société Odometric affirme également, en page 62/75 de son rapport, que les retombées de ces oxydes d'azote sont essentiellement liées aux émissions de l'aviation commerciale ;

Considérant que les conclusions de ce rapport sont manquantes (p63/75) ;

Considérant l'inquiétude particulière des riverains à propos des retombées de particules polluantes sur les cultures maraîchères et les retombées d'hydrocarbures dans les jardins (cfr page 563 de l'EIE vol.2) ;

Considérant la présence de terres de culture à proximité de la zone aéroportuaire ;

Attendu que le contenu de l'EIE de 2017 en matière de pollution du sol mentionnait plusieurs risques de pollution du sol et des eaux souterraines dus aux retombées atmosphériques des résidus de combustion des avions ; qu'afin de vérifier la présence de retombées de dépôts de suie dans les environs proches du site, des prélèvements d'échantillons de sol, eau de surface et fruits/légumes aux alentours du site aéroportuaire avaient été recommandés dans l'EIE et par certains riverains ; que ces prélèvements n'avaient pas été effectués lors de l'EIE de 2017 ;

Considérant le rapport final du projet Aéro-Sols publié en 2024 et concernant la surveillance des impacts potentiels sur les sols des retombées atmosphériques générées par les activités des deux principaux aéroports wallons (soit Liège et Charleroi) ;

Attendu que ce rapport conclut que : « (...) 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 attribuée aux activités aéroportuaires par le suivi pendant un an des retombées atmosphériques d'hydrocarbures, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques et de métaux.

Près de 35.000 mouvements d'avions à Liège et 78.000 à Charleroi ont été enregistrés pendant la période d'étude avec survols des zones d'étude 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 par Aéro-Sols sont émis par de nombreuses sources (autres que les avions) anthropiques mais également naturelles.

Ces conclusions rejoignent les conclusions d'études antérieures réalisées autour de deux aéroports en Allemagne (Leipzig et Munich) ». ;

Vu la Convention-Cadre des Nations unies sur les Changements Climatiques adoptée en 1992 et entrée en vigueur le 21 mars 1994 dont l'objectif ultime est de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre "à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse (induite par l'homme) du système climatique" ;

Vu le Protocole de Kyoto adopté en 1997 et entré en vigueur le 16 février 2005 visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ; principalement axé sur la réduction des 6 substances suivantes : dioxyde de carbone (CO_2), le méthane (CH_4), l'oxyde nitreux (N_2O), les hydrofluorocarbones (HFC), les hydrocarbures perfluorés (PFC) et l'hexafluorure de soufre (SF_6) ;

Vu la Loi européenne sur le climat en vigueur inscrivant dans la législation l'objectif d'une Union européenne neutre sur le plan climatique d'ici à 2050 ;

Considérant que la présente demande ne comprend pas de plan complet précis de décarbonation de l'aéroport à l'horizon 2050 ; que ce plan doit impérativement intégrer l'impact climatique des vols ainsi que de la circulation routière induite par l'activité de l'aéroport et tenir compte des projets d'évolution de l'exploitation ;

Vu le Règlement n°517/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés ;

Considérant que les installations frigorifiques énoncées dans la présente demande fonctionnent sur base de fluides frigorigènes de type hydro-fluoro-carbones (HFC), soit du R410a ou du R407c ; que ces substances ne détériorent pas directement la couche d'ozone ;

Attendu cependant que le GWP (pouvoir de réchauffement global) de ces produits restent très élevés (respectivement 2087,5 pour le R410a et 1774 pour le R407c) ; qu'il aurait été préférable d'investir dans des systèmes utilisant des fluides caloporteurs à faible GWP (<150) ;

Vu la Loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit ;

Considérant que, selon l'EIE en sa page 439 vol.2, le trafic aéroportuaire est, sans conteste, la source de bruit prépondérante de l'aire géographique concernée et y est clairement perceptible, même à proximité d'axes routiers bruyants ;

Attendu le nombre de plaintes citoyennes relatives aux nuisances engendrées par le survol du territoire par la flotte utilisant le B.S.C.A. ;

Considérant qu'afin de garantir aux citoyens de pouvoir jouir de leurs aménagements extérieurs les jours d'été et de leur offrir un cadre calme et reposant en adéquation avec l'environnement rural reflété par ses villages, les normes d'émissions sonores des aéronefs autorisées par le précédant permis lors des cycles LTO devraient être revues à la baisse en corrélation avec les normes recommandées par l'OMS (voir p 257 de l'EIE vol.2) ;

Vu l'AGW du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Considérant que l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud est un aéroport de jour ; que son exploitation est donc autorisée entre 6h30 et 23h ; qu'il convient de garantir le respect des heures fixées, voire d'envisager de réduire les horaires d'ouverture de l'aéroport de 6h30 à 22h dès lors que les avions basés sont systématiquement de retour en retard ;

Considérant que l'EIE en sa page 493 vol.2 énonce que l'ACNAW (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne) recommande dans son avis n° INIT/2015/1 (réitéré dans ses rapports annuels depuis 2015) une modification des procédures de demande d'autorisation d'atterrissage après 23h ; que bien que les codes repris sur la liste annexée à la circulaire interprétative correspondent à des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes, cette liste contient des codes IATA qui engagent la responsabilité de la compagnie et qui, par conséquent, devraient pouvoir entraîner sur cette base le refus de l'atterrissage d'un avion basé après 23h00 ;

Attendu qu'en 2019, 1.337 arrivées tardives et 28 départs tardifs (soit après 23h00) ont été recensés ;

Considérant dès lors que l'AGW relatif aux sanctions et précédemment cité est insuffisant pour garantir le bon fonctionnement de l'aéroport et le respect du sommeil des citoyens ; qu'une application systématique, même pour les avions basés à l'aéroport, d'une amende conséquente de plusieurs milliers d'euros, majorable lors de chaque récidive, semble nécessaire pour inciter l'aéroport et les compagnies aériennes à prendre leurs précautions, anticiper les retards et conserver les horaires de fonctionnement préalablement établis ;

Vu l'Arrêté Ministériel du 29 mars 2019 relatif à la localisation des sonomètres sur les aéroports wallons ;

Considérant qu'il est regrettable qu'aucun sonomètre fixe ne soit actuellement en place dans les villages d'Heppignies, de Wangenies et de Fleurus ;

Considérant le survol des villages d'Heppignies et de Wangenies ; qu'il y aurait lieu de garantir le respect de l'itinéraire de décollage en sens inverse qui est tracé entre les villages d'Heppignies et de Wangenies ;

Considérant que la présente demande de permis concerne également le stockage d'explosifs de contenance limitée, de nombreux stocks d'hydrocarbures ainsi que d'autres liquides inflammables ;

Attendu que l'avis que la Direction des Risques Industriels, Géologiques et Miniers (DRIGM) - - Cellule Risques d'accidents majeurs (R.A.M.) est sollicité pour le présent projet ; qu'il est proposé de se rallier à cet avis en matière de prévention d'incendie et d'explosion ;

Considérant l'ensemble des points négatifs soulevés lors de la présente analyse, soit :

- *Les pollutions de sol et des eaux souterraines par des hydrocarbures et l'absence de réaction concrète du B.S.C.A. en la matière ;*
- *Le sous dimensionnement de la STEP de l'aéroport, les pollutions avérées depuis de nombreuses années du Tintia et l'absence de réaction du B.S.C.A. en la matière ;*
- *L'augmentation des polluants atmosphériques observée depuis de nombreuses années qui serait inévitablement accentuée dans l'optique d'une augmentation du nombre de vols, jusqu'à atteindre parfois des seuils critiques, et l'absence de réaction du B.S.C.A. en la matière ;*
- *L'absence de plan de décarbonation de l'aéroport pour 2050 limitant de cette façon son impact sur le réchauffement climatique ;*
- *L'importance des nuisances sonores déjà perçues par les citoyens lors des cycles LTO des avions nécessitant de revoir grandement à la baisse les normes en corrélation avec les propositions de l'OMS ;*
- *La nécessité de révision de l'AGW de 2004 relatif aux sanctions incitant le B.S.C.A. et les compagnies aériennes au respect des horaires de fonctionnement ;*

- *La mise en place de sonomètres complémentaires fixes de contrôle ;*

Attendu qu'au vu de l'ampleur des problématiques soulevées pour l'exploitation du site, l'octroi d'un permis ne pourrait de toute façon être envisageable que moyennant une réévaluation de la situation tous les 5 ans et l'intégration des riverains au sein du Comité d'Accompagnement ;

Considérant qu'au vu des manquements du B.S.C.A. connus depuis de nombreuses années et l'absence de solutions ;

Estimant que le B.S.C.A. semble privilégier une rentabilité maximale au détriment de l'environnement et de la qualité de vie des riverains ; qu'ils seraient pourtant souhaitable qu'un tel établissement adopte une approche exemplaire en matière de développement durable, en intégrant pleinement les impératifs environnementaux et le bien-être des riverains dans sa stratégie de croissance ;

Le Service Environnement propose d'émettre un avis défavorable sur la présente demande.

Considérant que le Collège communal se rallie aux avis défavorables cités ci-dessus ;

Considérant que :

- *Le Collège communal partage les inquiétudes des riverains et rejoint les avis défavorables formulés par les instances et services techniques compétents repris ci-avant ;*
- *Les demandes répétées du Collège communal pour l'installation de sonomètres*
    - *fixes à Heppignies et Wangenies n'ont pas été suivies d'effets, alors que leur pertinence est confirmée dans l'étude d'incidences ;*
    - *La SOWAER a systématiquement émis un avis défavorable sur ces demandes, ce qui interroge sur leur position alors même que la coexistence entre enjeux économiques et santé publique doit être assurée.*

Considérant par ailleurs que :

- *BSCA a multiplié les rencontres ces derniers mois pour présenter son plan stratégique 2040, mettant en avant des ambitions économiques et environnementales.*
- *L'étude d'impact socio-économique montre des retombées positives sur l'économie wallonne et carolorégienne, à condition que des efforts réels et mesurables soient poursuivis en matière de transition écologique et de réduction des nuisances.*
- *Le plan stratégique de BSCA propose des pistes pour répondre aux problématiques environnementales (bruit, pollution des sols et de l'air, gestion de l'eau), illustrant une volonté de développement raisonné.*

Toutefois, le Collège communal constate avec préoccupation que :

- *Les engagements pris par BSCA restent conditionnés à des facteurs externes, rendant leur mise en oeuvre incertaine ;*

- *L'augmentation du trafic aérien (+54 % de vols d'ici 2045) entraînera une hausse des émissions de CO et des particules fines, aggravant la pollution de l'air et ses impacts sanitaires.*
- *Malgré l'introduction d'avions plus modernes, les nuisances sonores subsisteront, notamment en soirée.*
- *L'adoption des SAF (carburants durables) demeure incertaine en raison des contraintes de coût et d'approvisionnement.*
- *L'exposition prolongée au bruit est reconnue comme un facteur de risque accru pour les maladies cardiovasculaires, les troubles du sommeil et les impacts cognitifs chez les enfants.*
- *La concertation avec les riverains est insuffisante, notamment dans la gouvernance du projet.*

Qu'à cet égard, l'étude d'incidences elle-même (p. 504) souligne que les projections sur 20 ans sont hautement incertaines, en raison des nombreuses variables (économie, réglementation climatique, crises géopolitiques, avancées technologiques) : […]

> *« Rappelons finalement que les prévisions en matière de vols et de passagers utilisées dans le cadre de cette étude constituent des prévisions basées sur les données disponibles à l'heure actuelle et que de grosses incertitudes concernent l'évolution future du trafic aérien, étant donné l'échelle de temps considérée dans l'étude (20 ans) et les nombreux facteurs pouvant favoriser ou entraver les développements projetés : contexte socioéconomique, mise en place de politiques climatiques régionales, nationales et internationales, crises (pandémies, conflits, attentats terroristes, …), niveau de concrétisation des évolutions technologiques attendues, disponibilité des motorisations (avions à hydrogène, avions électriques, …) et des carburants alternatifs (SAF, …), … ». […]*

Considérant qu'en absence d'éléments définis, mesurables et contrôlables, le Collège communal ne peut hypothéquer la santé des citoyens fleurusiens sur deux décennies ;

Que le Collège communal estime dès lors que :

- *BSCA n'est pas en mesure de garantir une évolution maîtrisée de ses activités sur les 20 prochaines années.*
- *L'absence d'engagements contraignants, mesurables et suivis ne permet pas d'assurer un équilibre entre développement économique et préservation du cadre de vie des riverains.*
- *Il est essentiel de revoir la réglementation encadrant les activités de l'aéroport et d'assurer une application stricte et systématique des normes existantes.*

- *Toute délivrance de permis par le Gouvernement wallon devrait être conditionnée à des engagements concrets garantissant un suivi rigoureux de l'impact environnemental et sanitaire.*

Considérant que le Collège communal estime qu'afin de garantir un développement maîtrisé, raisonné et concerté de l'aéroport de Charleroi dans le respect des exigences environnementales et des riverains, toute délivrance de permis soit accompagnée des mesures minimales suivantes :

1. Mise en place d'un monitoring environnemental permanent

- *Amélioration de la couverture des stations de sonomètres fixes, en particulier sur Heppignies, conformément aux recommandations de l'étude d'incidence ;*
- *Définition d'indicateurs-clés mesurés en continu et présentés à un comité indépendant :*
  - *Émissions de CO_2, NOx et particules fines ; taux de PFAS et autres polluants dangereux ;*
  - *Bruit ambiant, avec publication des cartes sonores mises à jour chaque année ;*
  - *Avions basés, retards tardifs, sanctions infligées ;*
  - *Évolution de la flotte aérienne et suivi de l'introduction des avions nouvelle génération.*
- *Obligation de publication annuelle des résultats, accessibles aux citoyens.*

2. Refinancement et renforcement des missions de l'ACNAW (gestion des sonomètres) ;

3. Restructuration du Comité d'accompagnement en un comité de suivi indépendant :

Composition minimale :

- *Représentants des riverains (au moins un par commune concernée).*
- *Experts indépendants en santé publique et environnement.*
- *Autorités locales et autorités régionales.*

Missions du comité :

- *Suivi strict des engagements pris par BSCA, pour l'ensemble des aspects de son exploitation :*
  - *Renouvellement de la flotte visant à réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air ;*
  - *Caractérisation et assainissement (le cas échéant) des pollutions des eaux et du sol ;*
  - *Plan de décarbonation de l'aéroport ;*
  - *Plan de mobilité intégrant la diminution de la part modale dédiée à la voiture ;*

- *Gestion des déchets ;*
- *Etude et plan d'actions liés à la pollution lumineuse ;*

- *Publication d'un rapport semestriel indépendant.*
- *Droit de recommandation et d'alerte, avec obligation de réponse de BSCA sous 3 mois.*

4. Révision quinquennale du permis

- *Évaluation obligatoire des impacts environnementaux et sanitaires tous les 5 ans.*
- *Conditionnement du renouvellement du permis au respect des engagements.*
- *Mise en place de sanctions en cas de non-respect :*
- *Restrictions de créneaux horaires, notamment en soirée.*
- *Sanctions financières et compensations aux riverains si les nuisances dépassent les seuils réglementaires.*

5. Mise en place de mesures immédiates :

- *Renforcement des restrictions horaires sur les vols de nuit par l'application stricte des dispositions règlementaires assurant la quiétude entre 23h00 et 07h00, la révision des formules de calcul quant aux pénalités ;*
- *Révision et amélioration des aides financières aux riverains pour l'isolation phonique ;*
- *L'optimisation des itinéraires de vols afin de réduire le survol des villages de Heppignies et Wangenies ;*
- *Création de zones tampons végétalisées autour de l'aéroport.*

Que ces mesures permettraient d'assurer un équilibre entre développement économique et respect du cadre de vie des riverains tout en garantissant une transparence totale sur l'impact de l'aéroport ;

Qu'elles pourraient être accompagnées d'un calendrier précis d'objectifs et des moyens concrets pour les atteindre ;

Considérant qu'il faut constater l'absence de ces éléments,

Qu'au vu de ce qui précède, à défaut d'engagements concrets, mesurables et contraignants en matière d'environnement, de nuisances sonores, de gestion des sols, des eaux et de l'air, de santé publique en général ;

Qu'il convient d'obtenir des réponses à l'ensemble des inquiétudes formulées ;

Considérant l'absence d'engagements concrets et contraignants ;

Au vu de ce qui précède ;

A l'unanimité ;

DECIDE :

*Article 1 : D'émettre un **avis défavorable** sur la délivrance du permis unique sollicité par la S.A. "BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT" sise à la rue des Frères Wright, 8 à 6041 Gosselies relative à un bien sis à la même adresse et ayant pour objet le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi, l'extension de la zone "Poste Inspection Filtrage", la régularisation de la construction du Terminal 2 et l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée).*

Article 2. : De transmettre une copie de la présente délibération, au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué à Charleroi pour rapport au Gouvernement wallon. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Chapelle-lez-Herlaimont** envoyé le 07/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu la loi du 12 juillet 1973 relatif à la conservation de la nature ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu les articles L1123-20, L1123-22, L1123-23 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Considérant la demande de la société BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT SA, rue des Frères Wright, 8 à 6041 Charleroi en vue d'obtenir le permis unique pour maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussels South, étendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée) à l'adresse précitée ;

Considérant l'enquête publique qui a eu lieu du 27 janvier 2025 au 25 février 2025 ;

Considérant que cette enquête a donné lieu à :

- *une réclamation individuelle manuscrite d'un Godarvillois ;*
- *une réclamation individuelle d'une Piétonaise (pratiquement similaire à la réclamation extérieure) ;*
- *une réclamation individuelle extérieure provenant d'une habitante de Liège ;*
- *une réclamation individuelle envoyée hors délai ;*
- *la réponse à l'enquête publique et les observations et suggestions à l'étude d'incidences du collectif citoyen « stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi » ;*

Considérant que les réclamations portent principalement sur les nuisances suivantes :

[Voir supra]

Considérant l'ensemble des pièces du dossier (formulaire de demande de permis unique, plans, compléments, ...)

Considérant l'avis du service environnement ;

Considérant que le Collège communal a la faculté de remettre un avis préalable après l'organisation de l'enquête publique ;

Considérant qu'il convient de sauvegarder le caractère, la diversité et l'intégrité de l'environnement naturel par des mesures de protection de la flore et de la faune, de leurs communautés et de leurs habitats, ainsi que du sol, du sous-sol, des eaux et de l'air et en particulier, à prendre les mesures nécessaires pour protéger les sites Natura 2000 situés sur le territoire communal ;

Considérant que cet avis permet d'attirer l'attention de l'autorité compétente sur les remarques, suggestions ou nuisances à prendre en compte lors de l'examen du dossier ;

A l'unanimité, DECIDE :

Article unique : de remettre un avis défavorable et d'inviter le Gouvernement wallon à :

- *prendre en cause toutes les remarques émises par l'ensemble des citoyens au cours de cette enquête publique ;*
- *apporter des solutions à ces remarques lors de la rédaction du permis unique afin d'établir des conditions strictes garantissant la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets ;*
- *sauvegarder le caractère, la diversité et l'intégrité de l'environnement naturel par des mesures de protection de la flore et de la faune, de leurs communautés et de leurs habitats, ainsi que du sol, du sous-sol, des eaux et de l'air et en particulier, à prendre les mesures nécessaires pour protéger les sites Natura 2000 situés sur le territoire communal ;*
- *vérifier, par la suite, de façon stricte l'application des solutions proposées par BSCA pour atteindre les objectifs*

qui sont fixés dans son plan stratégique ainsi que les mesures préconisées dans l'étude d'incidences. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune de **Courcelles** envoyé le 12/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Code du développement territoriale (CoDT) ;

Vu le Décret du 27 mai 2004 relatif au Livre 1er du Code de l'Environnement ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu les articles 24 et 90 du Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu les articles D.29-1 à D.29-27 du Livre 1er du Code de l'environnement ;

Vu les articles 8, 9, 36 et 37 de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation ;

Considérant la demande de permis introduite par S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT concernant l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF), la régularisation de la construction du Terminal 2, l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) et le maintien en activité de l'aéroport Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies ;

Considérant l'enquête publique réalisée du 27 janvier au 25 février 2025 relative à la demande de permis précitée ;

Considérant le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique duquel il résulte que 25 courriers électroniques sont parvenus à l'administration communale ;

Considérant la synthèse des réclamations et observations reçues qui peut être énoncée de la manière suivante :

[Voir supra]

Considérant l'avis de la CCATM de Courcelles exprimé comme suit :

> *« Après avoir pris connaissance du projet S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT pour l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage (PIF), la régularisation de la construction du Terminal 2, l'aménagement de la voirie d'accès vers le parking staff (voirie privée) et le maintien en activité de l'aéroport Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies, au travers de la présentation réalisée lors de la réunion du 26 février 2025, les membres de la CCATM décident de remettre un avis d'initiative favorable conditionnel.*
>
> *Cet avis se justifie par le fait que :*
>
> *1. L'étude d'incidence n'émet pas plus de recommandations quant à la mobilité aux alentours du site. Cela s'explique par le fait que le pic de voitures se situe entre 7h 30 - 9h et 17h30 – 18H, ces horaires sont propres aux travailleurs des sociétés avoisinantes et non aux transits des voyageurs. Les utilisateurs de l'aéroport utilisent principalement l'accès via l'Aéropôle de Gosselies et l'ancienne route N568 avant l'agrandissement du site et non pas celui qui a été prévu via l'extension des sorties E42 et R3.*

Dans la vision à long terme du développement de l'aéroport avec une augmentation de 4.000.000 de voyageurs en plus par rapport à 2025, une réflexion doit être menée sur la mobilité et le développement de solutions de mobilité douce au travers :

- *Des itinéraires bis, évitant l'Aéropôle, et facilement identifiables et accessibles ;*
- *La création d'un mobipôle en partenariat avec le TEC ;*
- *Une accessibilité piétonne et cycliste sécurisée vers l'aéroport ;*
- *Des parkings de délestages avec solutions de voitures partagées type CAMBIO ou BOLT ou POPPY dans les communes voisines de proximité.*

2. Les horaires des vols actuellement repris dans le permis unique à savoir 6h30-23h ne sont pas respectés dans les faits.

Exemple : un avion qui décolle d'un point A pour atterrir au point B à 22h45, ne respectera pas toujours les horaires, en fonction des retards éventuels, des adaptations des routes de vols en fonction des conditions climatiques, ...

Même si cela n'affère pas au BSCA, nous tenons à ce que les compagnies aériennes soient obligées de respecter au maximum dans leurs plans de vols, les horaires pour les citoyens impactés à proximité de l'aéroport ou qu'elles favorisent l'usage sur ces vols de fin de journée d'avions plus performants acoustiquement afin de limiter les nuisances sonores en dehors des heures reprises dans le Permis unique. »

Attendu qu'après analyse de l'ensemble des réclamations reçues, les inconvénients et nuisances mises en évidence sont relatives à :

- *Les nuisances sonores subies par les riverains notamment par le non-respect des couloirs aériens et des horaires d'ouverture de l'aéroport ;*
- *La volonté d'appliquer le décret du 8 juin 2001 fixant les heures d'opération des vols. Un couvre-feu strict de l'aéroport en n'accordant plus de dérogation pour les avions basés ;*
- *Une révision des critères d'évaluation des nuisances sonores et l'adoption d'indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population ;*
- *L'optimisation des trajectoires de vols afin de minimiser les virages et de les interdire sous 3000 m ;*
- *La création d'un organe de concertation incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement de l'aéroport ;*
- *La nécessité de prendre en compte la mobilité à proximité de l'aéroport en raison du nombre croissant de passagers ;*
- *Les incertitudes de l'étude d'incidences sur l'environnement au-delà de 10 ans ;*
- *La nécessité de limiter la durée du permis accordé en raison des incertitudes liées au renouvellement de la flotte d'avions et leur impact sur le climat et les nuisances sonores générées ;*

- *La réalisation d'études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et de son activité, en intégrant les données récentes sur les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et les particules ultrafines*
- *Un meilleur suivi des recommandations de l'OMS concernant le survol des avions sur la population.*

Considérant tout ce qui précède ;

Après en avoir délibéré ;

ARRETE :

Article 1er : de prendre acte de la clôture de l'enquête publique ;

Article 2 : d'émettre un ***avis favorable*** *sous respect des conditions suivantes :*

- *Le respect strict du décret du 8 juin 2001 fixant des horaires d'exploitation de l'aéroport sans dérogation pour les vols dont le retard est avéré dès le décollage de l'aéroport de provenance et ce même s'il est basé à Gosselies ;*
- *La mise en place de mesures tenant compte des nuisances liées au bruit tels que :*
  - *L'optimisation des trajectoires de vols afin de minimiser les virages et les interdire sous 3000 m ;*
  - *Réduire au minimum le survol des zones habitées et/ou s'assurer que cela se fasse à plus haute altitude ;*
  - *Le respect strict des couloirs aériens ;*
- *Une optimisation des critères d'évaluation des nuisances sonores et l'adoption d'indicateurs plus représentatifs des réalités vécues par la population ;*
- *La création d'un organe de concertation incluant la participation des riverains au comité d'accompagnement de l'aéroport ;*
- *Une limitation de la durée du permis accordé ou la possibilité d'évaluer de manière périodique l'adéquation des conditions d'exploitation en raison des incertitudes liées au renouvellement de la flotte d'avions et leur impact sur le climat et les nuisances sonores générées ;*
- *Envisager la réalisation d'études épidémiologiques approfondies sur l'impact sanitaire de l'aéroport et de son activité, en intégrant les données récentes sur les effets du bruit et de la pollution de l'air dont les PFAS et les particules ultrafines. Ainsi qu'un meilleur suivi des recommandations de l'OMS concernant le survol des avions sur la population.*
- *Une réflexion doit être menée sur la mobilité et le développement de solutions de mobilité douce au travers :*
  - *Des itinéraires bis, évitant l'Aéropôle, et facilement identifiables et accessibles ;*
  - *La création d'un mobipôle en partenariat avec le TEC ;*

- *Une accessibilité piétonne et cycliste sécurisée vers l'aéroport ;*
- *Des parkings de délestages avec solutions de voitures partagées type CAMBIO ou BOLT ou POPPY dans les communes voisines de proximité.*

Article 3 : de notifier la présente décision au Fonctionnaire technique du SPW - ARNE - Département des Permis et Autorisations ;

Article 4 : de charger le service de l'exécution de la présente décision. » ;

Vu l'avis du Collège communal de la Commune d'**Anderlues** envoyé le 03/03/2025, rédigé comme suit :

« Vu la demande de permis unique introduite par la SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT visant à obtenir le permis pour maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussel South, étendre la zone du Poste d'inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée) ;

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Considérant que l'autorité compétente pour statuer sur la demande est le Gouvernement Wallon ;

Considérant toutefois qu'une enquête publique relative au dossier susmentionné s'est tenue du 27 janvier 2025 au 25 février 2025 dans les villes et communes suivantes : Charleroi, Binche, Chappelle-Lez-Herlaimont, Courcelles, Fleurus, Fontaine-l'Evêque, Les Bons Villers, Sombreffe et Anderlues ;

Considérant qu'en ce qui concerne la commune d'Anderlues, 40 réclamations écrites et une réclamation orale ont été reçues ;

DECIDE :

1) d'émettre un ***avis défavorable*** *sur la demande et motivé comme suit :*

Considérant que la demande porte sur le renouvellement du permis d'exploiter de l'aéroport de Charleroi prenant fin le 14/01/2025, l'extension de la zone Poste Inspection Filtrage, la régularisation du Terminal 2 et l'aménagement du rond-point d'accès situé rue Lindbergh ;

Considérant que les nuisances actuelles sont déjà extrêmement préjudiciables pour la population d'Anderlues ; qu'à l'analyse du dossier présenté, et plus particulièrement de l'étude d'incidence, le développement prévu ne fera qu'accroître ces nuisances ;

Considérant que le terminal T2 de l'aéroport de Charleroi fonctionne sans permis valide depuis 2017, malgré l'annulation du permis par le Conseil d'état en l'absence d'étude d'incidences sur l'environnement ; que cette situation pose des précédents dangereux et inquiétants en ce qui concerne le respect des règles environnementales et urbanistiques par BSCA ;

Considérant que malgré les restrictions horaires, confirmées dans la présente demande, les mouvements aériens tardifs ont atteint des niveaux records à l'heure actuelle ;

Considérant que l'étude d'incidence prévoit une augmentation significative du trafic aérien (+ 67% d'ici 2045), soit 34.000 vols supplémentaires !!, ainsi qu'une augmentation du nombre de passagers de 8 à 16 millions ;

Considérant que, paradoxalement, l'étude d'incidence met en avant une réduction des nuisances sonores ; qu'il est évident que ces augmentations déraisonnables vont augmenter les fréquences entre les vols, déjà actuellement insupportables pour les citoyens d'Anderlues ;

Considérant que les graphiques de bruits joints au dossier de demande de permis tiennent compte de valeurs moyennes et que les pics et dépassements de décibels, principales nuisances sonores à l'heure actuelle, ne sont pas pris en compte, même minimisés, alors que leur fréquence augmentera de manière importante au risque de générer un bruit quasi continu de plus de 70dB ;

Considérant l'absence d'une étude sur les particules fines générées par l'aéroport de Charleroi et leur impact sur la santé des riverains de l'aéroport dont notre commune fait partie ;

Considérant que selon les demandeurs, il n'est pas prévu dans le permis d'environnement d'augmenter les plages horaires, bien que rarement respectées, l'intervalle entre deux vols, atterrissage et/ou décollage, sera dès lors réduit et entraînera une nuisance sonore en continu dans le ciel de notre commune ; que cette perspective est purement et simplement inadmissible pour les autorités communales qui sont garantes du bien-être de leur population ;

Considérant que l'aéroport de Charleroi est déjà saturé à l'heure actuelle et qu'il n'a pas vocation de devenir un aéroport international mais bien un aéroport régional ; que l'aéroport de Zaventem se situe à – de 60km du BSCA ; qu'en est-il de la volonté du Gouvernement wallon de s'inscrire dans une politique de Développement durable au niveau régional et européen eu égard à ce qui est énoncé ci-avant ? ;

Considérant qu'il n'est pas ici question de remettre en cause l'existence de l'aéroport de Charleroi mais d'évaluer son impact environnemental et de s'interroger sur la pertinence d'un tel développement au vu des résultats de l'étude d'incidence qui minimisent l'ampleur des nuisances sonores et sanitaires ;

Considérant que le délai de consultation d'un mois accordé pour l'enquête publique est insuffisant au vu de la taille et de la complexité du dossier ; que l'étude d'incidence sur l'environnement (EIE) relative au renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Zaventem a fait l'objet d'une publicité de 50 jours, ce délai étant alors estimé trop court par le Gouvernement wallon ;

Considérant que l'EIE précise « bien que de nombreuses interrogations aient trait à l'environnement, à la santé publique, à l'économie, à la gouvernance ou encore au respect de la Constitution, l'étude d'incidence sur l'environnement n'a pas pour vocation de répondre à l'ensemble de celles-ci » ; que le Collège communal estime inacceptable que ces éléments ne soient pas pris en compte par l'EIE ;

Considérant qu'en ce qui concerne la Commune d'Anderlues, les retombées économiques évoquées par BSCA sont insignifiantes au regard des nuisances générées par l'aéroport de Charleroi et plus particulièrement du survol de notre commune très fortement impactée par les trajectoires de vols et des virages à très basse altitude ; que nous soutenons que ces virages soient interdits en dessous de 3.000 mètres d'altitude, ce qui n'est absolument pas le cas actuellement ;

Considérant qu'au vu de ce qui précède, le Collège communal d'Anderlues ne peut émettre un avis favorable pour accorder un permis pour 20 ans sur base d'un dossier qui laisse planer tant de doutes et d'interrogations sur l'avenir de nos concitoyens tant au niveau environnemental que pour la santé de chacun ;

Considérant que le Collège communal d'Anderlues insiste sur les éléments suivants nécessitant une vigilance accrue au regard des nuisances qui impactent notre commune :

➢ Le respect strict du décret du 8 juin 2001, instaurant un couvre-feu total entre 23h et 7h00 et l'application d'amendes en cas de non-respect de ces horaires ;

➢ La réalisation d'une étude épidémiologique approfondie sur les effets sanitaires du bruit et de la pollution générés par l'aéroport de Charleroi, intégrant les données récentes sur les particules ultrafines et les PFAS ;

➢ La limitation du nombre d'avions basés au BSCA ;

➢ La réduction du nombre de vols commerciaux par an ;

➢ Imposer les compagnies aériennes à réduire leur impact sonore au travers de critères d'évaluation objectifs, intégrant la perception réelle des riverains, en termes de fréquence et d'intensité des pics sonores ;

➢ L'optimisation des trajectoires de vol pour limiter les virages à basse altitude et les interdire sous 3.000 mètres d'altitude ;

➢ Une taxation réelle et proportionnée des compagnies aériennes en regard des nuisances provoquées par l'aéroport » ;

Vu l'avis **favorable** de l'instance Opérateur de Transport de Wallonie, envoyé le **29/01/2025**, rédigé comme suit :

« Nous émettons un avis favorable et n'avons aucune remarque à formuler » ;

Vu l'avis **favorable** de l'instance SPW MI - DR Hainaut Brabant wallon - Direction des routes de Charleroi, envoyé le **10/02/2025**, rédigé comme suit :

« Je porte à votre connaissance que j'émets un avis favorable quant au maintien en activité de l'aéroport ainsi que sur les projets d'agrandissement, de modification de voirie et de régularisation de l'extension du Terminal 2. » ;

Vu l'avis **favorable** de l'instance SPW ARNE - DRCB - DDR - Cellule GISER, envoyé le **10/02/2025**, rédigé comme suit :

> *« Motivation*
>
> *Sur base du dossier, des éléments mis à disposition et des données disponibles, le projet ne semble pas soumis à un risque naturel majeur d'inondation par ruissellement.*
>
> *Il ne fait pas obstacle au ruissellement, ne dévie pas les écoulements vers les fonds voisins et n'aggrave pas la servitude d'écoulement envers les fonds inférieurs.*
>
> *La Cellule GISER émet dès lors un avis favorable. La Cellule GISER se tient à votre disposition pour toute question relative à cet avis. » ;*

Vu l'avis **favorable** de l'instance SKEYES, envoyé le **24/02/2025**, rédigé comme suit :

> *« Suite à votre courriel sous référence 10017048/FVA.ema du 14/01/2025 concernant la maintenance en activité de l'aéroport de Charleroi Brussels South. – Rue des frères Wright 8 - Gosselies, Skeyes a soumis votre demande à une évaluation.*
>
> *Chaque demande d'avis est analysée sur la base de l'impact potentiel du projet sur le fonctionnement des installations de Skeyes. En outre, il est vérifié que le projet ne perturbe pas les opérations et les procédures de vol.*
>
> *Suite aux études réalisées par nos experts et tenant en compte l'ensemble des informations présentes dans ce dossier, nous vous informons que Skeyes remet un avis positif.*
>
> *L'utilisation éventuelle de grues ou de tout autre appareil de levage pour les constructions comme le nouveau bâtiment PIF et la nouvelle voie de service devra faire l'objet d'une demande séparée, qui doit être soumise au service d'urbanisme de Skeyes au plus tard 1 mois avant le début des travaux. Skeyes fournit à cet effet un formulaire de demande standard, qui doit être rempli correctement et envoyé à urba@skeyes.be*
>
> *Voir : https://www.skeyes.be/fr/services/urbanisme/grues-et-installations-temporaires/*
>
> *Remarque : Des restrictions sur l'utilisation des grues à tour sont possibles pendant la période de construction. » ;*

Vu l'avis **favorable** de l'instance SPW ARNE - DSD - Direction de la Protection des Sols, envoyé le **10/03/2025**, rédigé comme suit :

> « Considérant qu'il ressort des informations dont disposent mes services et de l'examen du dossier de demande :
>
> - que les références cadastrales du terrain visé, sis rue des Frères Wright n°8 à 6041 CHARLEROI, sont les suivantes :
>   - CHARLEROI / 23 / C / 270 E, 349/2, 381/3, 270/2 C, 270/2 D, 334 G, 334 F, 247 R, 207 A2, 210/3, 206 H2, 64 B3, 56 W2, 56 S2, 56 V2 et 57 G ;
>   - CHARLEROI / 23 / C / 210 H2, F, H, D2, E2, G2 et F2 ;

- FLEURUS / 6 / B / 57 N ;
- CHARLEROI / 24 / A / 108 B ;
- CHARLEROI / 22 / B / 20 K, 12 N2, 12 A3, 19 G2, 19 R2, 19L2 et 19 K2 ;

- que la demande de permis unique vise le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud, l'extension de la zone du poste d'inspection filtrage, la régularisation du terminal 2 et la modification de la voirie d'accès au parking staff (voirie privée) ;
- que le projet visé implique une modification de l'emprise au sol impactant la gestion des sols (actes et travaux impliquant des remaniements de sols), au sens du décret du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols (« décret sols ») compte tenu des travaux décrits ;
- que l'usage du terrain reste par contre inchangé (continuation de l'activité actuelle) ;
- que les parcelles

  CHARLEROI / 23 / C / 270 E, 349/2, 381/3, 270/2 C, 270/2 D, 247 R, 207 A2, 210/3, 206 H2, 64 B3, 56 W2, 56 S2, 56 V2 et 57 G ; CHARLEROI / 23 / C / 210 H2, F, H, D2, E2, G2 et F2 ; CHARLEROI / 22 / B / 20 K, 12 N2, 12 A3, 19 G2, 19 R2, 19L2 et 19 K2 ;

  du terrain sont répertoriées en couleur « pêche » dans la BDES en raison notamment d'une Procédure d'investigations et d'assainissement Décret sols « DS00001579 – BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT » dans le cadre de laquelle une étude d'orientation a été approuvée par la DAS (Direction de l'Assainissement des Sols) avec demande de réalisation d'une étude combinée ;
- que le renouvellement de permis visé est activateur des obligations de l'article 24 du décret sols ;
- que la Direction de l'Assainissement des Sols est également consultée dans le cadre de la présente demande de permis, en raison de cette procédure décret sols ;
- que l'examen de la compatibilité entre l'état du sol et l'objet de la demande de permis est donc laissé à l'appréciation de la DAS ;
- que l'installation de traitement des eaux industrielles existante décrite dans la demande de permis (I 91 – 540 m^3/h) induit la production de boues d'épuration (DD4 : 60 m^3, stockage dans un bassin) qui sont, et continueront à être, collectées et transportées par des entreprises agréées ;
- que, dès lors, sur base des éléments disponibles, mes services n'ont pas d'opposition à émettre quant au projet visé ;

un avis favorable quant au projet est émis. » ;

Vu l'avis **favorable** de l'instance FLUXYS, envoyé le **10/03/2025**, rédigé comme suit :

> « Fluxys Belgium possède des installations de transport de gaz naturel et de fibres optiques dans l'enceinte de l'aéroport de Charleroi et le long de celui-ci.
>
> *Sur base du dossier consulté :*
>
> - *Nous n'avons pas d'objection quant au maintien en activité de l'aéroport de Charleroi ;*
> - *Nos installations ne sont pas concernées par l'extension du poste d'inspection Filtrage, la régularisation de l'extension du terminal 2, la modification de la voirie d'accès au parking staff.*
>
> *Nous rendons dès lors, un avis favorable.*
>
> *Si vous avez encore des questions, n'hésitez pas à contacter notre collaborateur, David Pauwels au 02/234.45.13. » ;*

Vu l'avis **favorable** de l'instance SOWAER - Société wallonne des aéroports, envoyé le **14/03/2025**, rédigé comme suit :

> *« Nous avons bien reçu votre courrier du 14 janvier 2025 déclarant la demande de permis de BSCA recevable et complète et sollicitant notre avis.*
>
> *Pour rappel, la Sowaer est propriétaire de l'aéroport de Charleroi. Elle est détenue à 100 % par la Région wallonne.*
>
> *En 2001, la Sowaer a été chargée par le Gouvernement wallon de réaliser le programme d'investissement dans le cadre des projets de développement de l'aéroport de Charleroi (notamment, construction du nouveau terminal, de parkings voiture, des dalles de stationnement avions au nord, du parc pétrolier et de l'allongement de la piste à 3.200 m).*
>
> *Actuellement, elle est en charge de gros entretiens des infrastructures incombant au propriétaire et des travaux relatifs aux infrastructures de base (moyennant paiement d'une redevance complémentaire les sociétés de gestion calculée conformément au principe européen de l'investisseur privé en économie de marché afin de respecter la réglementation relative aux aides d'Etat).*
>
> *Elle a également été chargée de la mise en place des mesures d'accompagnement en faveur des riverains (information, rachat et isolation d'immeubles). Elle gère le réseau Diapason (17 sonomètres pour l'aéroport de Charleroi) et les mesures relatives à la qualité de l'air et au monitoring des retombées d'hydrocarbures (en partenariat avec l'ISSEP).*
>
> *La SOWAER émet un avis favorable sur la demande de permis de BSCA.*
>
> *1. L'approche équilibrée*
>
> *Dans le cadre de la demande de permis déposée par BSCA, la SOWAER plaide pour une analyse du dossier sur base du principe de l'approche équilibrée conformément au règlement européen*

Cette approche, telle que définie dans le règlement (UE) n° 598/2014, prévoit un processus obligatoire de gestion du bruit des avions dans les aéroports.

Incontestablement, la politique aéroportuaire wallonne a respecté cette obligation.

Par ailleurs, nous rappelons que des restrictions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi existent déjà et font l'objet d'une base décrétale, à savoir l'article 1er bis § 2 et 3 du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne. Peu d'aéroport ont des restrictions aussi conséquentes.

Nous rappelons que conformément au processus d'approche équilibrée, le règlement (UE) n° 598/2014 exige que toute restriction d'exploitation liée au bruit ne soit envisagée qu'en dernier recours – et seulement après que toutes les autres mesures aient été pleinement évaluées. Ces mesures comprennent l'aménagement du territoire, les procédures opérationnelles de réduction du bruit et les avancées technologiques en matière de réduction du bruit des avions (bruit à la source).

Cette approche proportionnée et fondée sur des données probantes garantit que les restrictions sont non seulement adaptées à la situation locale en matière de bruit, mais également rentables, préservant ainsi à la fois la protection de l'environnement et la connectivité aérienne ainsi que ses avantages économiques et sociaux.

Les mesures environnementales mises en place autour des aéroports wallons sont détaillées dans le document repris en annexe « Le développement durable des aéroports wallons » : annexe 1.

Nous vous communiquons en outre nos remarques plus spécifiques au sujet de certaines recommandations de l'étude d'incidence sur l'environnement.

2. <u>En matière environnementale</u>

2.1. <u>Information aux riverains</u>

La mission d'information aux riverains a été déléguée à la SOWAER par arrêté du Gouvernement wallon du 29-11-2001. Un numéro d'appel gratuit est mis à la disposition des riverains ainsi qu'une plateforme d'informations en ligne (trajectoires des avions et niveaux sonores).

2.2. <u>Concentration des trajectoires des avions</u>

Le Gouvernement wallon, conscient des nuisances sonores qui seraient générées par le développement de l'aéroport, a décidé de prévoir des mesures de protection pour les riverains. C'est la raison pour laquelle les trajectoires de vols ont été établies, il y a plus de 20 ans, afin d'une part, de concentrer les trajectoires des appareils dans des plans de bruit, à l'intérieur desquels des mesures de protection (acquisition, insonorisation, ...) sont prévues et d'autre part, de limiter le survol des zones les plus densément peuplées, tout en assurant la sécurité aérienne.

Les trajectoires de vols ne sont donc pas destinées à être modifiées puisque cela entrainerait d'office une modification des courbes de bruit, inscrites dans le PEB et le PDLT, avec un impact sur le nombre d'immeubles concernés ainsi que sur la localisation du réseau de sonomètres fixes permettant de contrôler le respect des seuils de bruit déterminés par la législation wallonne.

Cependant, les procédures peuvent être optimisées en tenant compte, notamment, des évolutions technologiques afin de diminuer l'impact au sol. Ce sur quoi tous les acteurs concernés (SPW, Skeyes, ACNAW, BSCA, SOWAER, compagnies aériennes) oeuvrent depuis plus de 20 ans.

La Sowaer rappelle la création du CEM (Collaborative Environnemental management) regroupant toutes les parties prenantes (Brussels South Charleroi Airport, la SOWAER, Eurocontrol, Skeyes, la SABCA, Ryanair, TUI fly et Air Corsica), les principaux objectifs de cet accord de travail sont :

- *Identifier les défis ainsi que les enjeux à court et à long terme pour Brussels South Charleroi Airport ;*
- *Développer une stratégie environnementale commune ainsi que des plans d'actions visant à minimiser les impacts environnementaux (bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre) ;*
- *Etablir des indicateurs de performance visant à analyser la poursuite des objectifs environnementaux établis entre les différentes partie-prenantes ;*
- *Promouvoir une meilleure compréhension de l'interdépendance qui existe entre l'aéroport, les compagnies aériennes et l'ensemble des prestataires de service de navigation aérienne ;*
- *Soutenir et accompagner l'aéroport dans sa croissance, tout en réduisant son impact sur l'environnement ;*
- *Soutenir les certifications environnementales telles que ISO 14001:2015 ou la participation de BSCA au programme ACA (Airport Carbon Accreditation) ;*
- *Permettre l'échange de connaissances et d'expertise des différents acteurs présents au CEM.*

2.3. Vision à long terme respectant le principe de l'approche équilibrée

Le Gouvernement wallon a également opté pour l'intégration d'une vision à long terme de l'aéroport. Les deux plans de bruit adoptés tiennent comptent du développement futur de l'aéroport. Ainsi le plan d'exposition au bruit (PEB) intègre l'activité actuelle de l'aéroport, mais également une projection de son trafic à 10 ans. Quant au plan de développement à long terme (PDLT), il est basé sur un développement maximaliste de l'aéroport et fixe ainsi sa limite de développement tout en prévoyant des dispositions préventives dans la réglementation wallonne en matière d'Aménagement du territoire.

Le PDLT a la particularité de ne pouvoir en principe être modifié (sauf en cas de rectification technique suite au changement de logiciel de simulation) afin de fixer un cadre et une limite permanents au développement de l'aéroport. Le PEB est quant à lui révisable tous les 3 ans par le SPW. Ce qui signifie qu'il peut aboutir à un élargissement du PEB qui ne peut en aucun cas dépasser les courbes du PDLT. En cas d'élargissement du PEB, le droit à de nouvelles mesures d'accompagnement pourrait être accordé aux riverains concernés.

2.4. Sonomètres fixes et sanctions

Depuis l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2001, la SOWAER assure, en missions déléguées, la « gestion d'un réseau permanent de mesures des nuisances sonores » au travers de son réseau de sonomètres fixes. L'arrêté du 19 mars 2019 de localisation des sonomètres (MB 5 juin 2019) autorise le ministre à « faire déplacer les sonomètres qui ne répondraient pas aux normes acoustiques réglementaires ou qui, pour des raisons bien démontrées, ne rempliraient plus leur mission ».

Actuellement, 17 sonomètres fixes monitorent le bruit autour de l'aéroport de Charleroi.

De nombreuses mesures ponctuelles sont également réalisées dans le cadre du principe d'égalité.

Des communes situées hors PDLT peuvent également demander des mesures ponctuelles.

A la demande du Ministre des Aéroports wallons, la SOWAER et le SPW ont été invités à remettre un avis quant au fait de renforcer le réseau de sonomètres dans la zone Nord-Est de l'aéroport de Charleroi.

Ce renforcement devait être étudié, sous les mêmes conditions que celles qui ont prévalu pour l'aéroport de Liège, de manière telle que la proportion de sonomètres dans la zone Nord-Est, concernée notamment par les décollages en sens inverse, corresponde au pourcentage de mouvements totaux sur l'année en sens inverse. A l'aéroport de Charleroi, ce pourcentage est de l'ordre de 20% ces dernières années.

Si les mêmes conditions que celles retenues pour l'aéroport de Liège sont appliquées, à savoir une proportion de sonomètres situés dans la zone Nord-Est qui corresponde au moins à 20% du réseau de sonomètres, la proportion est atteinte avec 5 sonomètres sur 17 (dont 1 en latéral de la piste), soit 29,4% se trouvant dans cette zone.

Sur base de l'analyse technique et par cohérence avec la proposition soumise relativement au réseau de sonomètres à l'aéroport de Liège, la SOWAER et le SPW ont conclu que l'ajout d'un sonomètre sur Fleurus dans la zone Nord-Est de l'aéroport de Charleroi ne se justifiait dès lors pas. La proposition est actuellement soumise à l'approbation de la Ministre en charge des Aéroports wallons.

Il convient de préciser qu'une décision de justice est intervenue il y a peu concernant le réseau de sonomètres fixes autour de l'aéroport de Liège (arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024) et l'application de l'arrêté fixant les sanctions administratives en cas de non-respect des seuils de bruit fixés au droit des sonomètres fixes.

Cet arrêt :

➢ Dit pour droit que le régime de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit est ineffectif ;

➢ Condamne la Région wallonne à produire, dans les 6 mois de la signification de l'arrêt à intervenir, la preuve de la mise en place d'un système effectif de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit, ce qui implique de produire la preuve :

- *de la révision de la localisation des sonomètres de manière à ce qu'ils permettent de constater l'ensemble des dépassements susceptibles de se produire au sein de chaque zone de bruit ;*
- *de la suppression de l'exigence relative aux deux sonomètres ainsi que de la marge d'erreur de 2 dB.*

Suite à cet arrêt relatif à l'aéroport de Liège, le mécanisme des sanctions devra donc être modifié dans les mois qui viennent, ce qui aura une incidence également sur l'aéroport de Charleroi.

3. Sur le plan des recommandations en matière d'hydrologie et d'égouttage

La Sowaer attire l'attention des fonctionnaires en charge de l'instruction de la demande de permis des éléments suivants, lesquels portent principalement sur la partie égouttage et hydrologie du dossier. Les commentaires de la Sowaer portent essentiellement sur les recommandations de l'auteur de l'EIE.

Recommandations EAU 07

Suivant l'aboutissement de la demande de permis imposée par le permis unique de l'allongement de la piste (permis Sowaer), le nouveau permis pour le rejet des eaux de l'aéroport (PE/2020/0027) a été octroyé à BSCA en date du 16 mars 2021.

Ce permis impose, entre autres, la tenue d'un Comité de suivi comprenant les différents services concernés de la Région Wallonne, le HIT et les différents acteurs aéroportuaires.

Son but est d'assurer le suivi des rejets existants et de dégager des solutions adaptées à la réalité du terrain en vue de la réalisation des travaux d'adaptation si nécessaire.

La prochaine réunion de ce Comité de suivi a été planifiée en date du 14 mai 2025 (SPW, Igretec, Province, BSCA et SOWAER).

Dès l'instant où ce permis ainsi délivré en 2021 a été accordé pour un terme fixé au 27 juillet 2025, date de l'échéance du permis unique que la demande de permis déposée par BSCA a pour objet de renouveler, la SOWAER préconise le maintien de toutes les impositions reprises au sein du permis dont question (valeurs de rejets, Comité de suivi, ...) afin de permettre, entre autres, à la Région wallonne (SPW) de continuer d'avoir un regard sur les rejets de l'aéroport.

Recommandation Eau-11

Même remarque que ci-avant : la Sowaer préconise le maintien de toutes les impositions reprises au sein du permis pour le rejet des eaux de l'aéroport (PE/2020/0027).

Recommandation Eau-14

En date du 14 mai 2024, la SOWAER a rencontré la cellule GISER lors d'une réunion de présentation (par la SOWAER et son bureau d'études) des hypothèses de dimensionnement, des résultats et ouvrages proposés dans le cadre de la temporisation des eaux de la partie Sud de l'aéroport se rejetant vers le rejet R3. (Tic-Tic).

Ce projet fait suite à l'allongement de piste finalisé en 2021 pour lequel l'octroi du permis y relatif imposait la temporisation des eaux reprises par le rejet R3 vers le Tic-tic. Le débit de rejet avait alors été fixé à 5l/s/ha.

La Sowaer va réaliser prochainement les travaux d'égouttage de la partie sud de l'aéroport (Etudes en cours).

Lors de cette réunion de la réunion du 14 mai 2024, la cellule GISER a confirmé qu'une période de retour de 25 ans était à considérer et a précisé que des périodes de retour plus élevées sont parfois préconisées si des problèmes d'inondation ont déjà été observés en aval.

Le débit de rejet de 5 l/s/ha considéré est conforme aux recommandations.

GISER a également souligné que la feuille de calcul du GTI a été actualisée pour prendre en compte l'infiltration dans les ouvrages (cfr rapport de réunion envoyé le 29 mai 2024 transmis notamment à la cellule GISER et au HIT) : annexe 2.

La Sowaer demande que ce point ne soit pas tranché dans le cadre de la demande de permis d'environnement mais fasse l'objet d'investigations au cas par cas sur base d'une analyse des risques plus poussée en termes d'inondations.

Recommandation Eau-16

La configuration du site ne permet pas l'infiltration (nappe haute, zone de captage, eaux potentiellement chargées).

Recommandation Eau-17

Les eaux des parkings P1 sont reprises au travers d'un séparateur d'hydrocarbures avant d'être rejetées dans le bassin d'orage Nord (rejet R5 vers le Tintia).

En ce qui concerne le parking P2, les eaux passent par des BO alvéolaires enterrés et puis vers le Tintia directement sans passer par le BO Nord (deux points de rejets et pas de séparateurs d'hydrocarbures à priori). Il s'agit d'un égouttage par infiltration/drainage et seules les allées de circulation sont recouvertes d'un revêtement hydrocarboné.

Recommandation Eau-18

Au regard du plan d'égouttage repris dans la demande de permis et de nos commentaires repris ci-dessus (Eau-17), cette recommandation est incompréhensible car une mutualisation est techniquement irréalisable.

Recommandation Eau-21

Tel que précisé ci-dessus (Eau-14), la cellule GISER a confirmé qu'une période de retour de 25 ans était à considérer de manière générale mais que des périodes de retour plus élevées sont parfois préconisées pour autant que des problèmes d'inondation aient déjà été observés en aval.

Or, aucun problème d'inondations observé à ce jour en aval.

Recommandation Eau-22

Même remarque que ci-avant.

Toutefois, les eaux pluviales de l'extension du PIF à l'Ouest du T1 et du T2 se rejetant dans le BO Nord, il y a lieu de vérifier la capacité de celui-ci avec une période de retour de 25 ans.

Recommandation Eau-23

La période de retour doit être de 25 ans.

En annexe : note de calcul reprise sous pièce jointe et reprise à la demande de permis relative à l'allongement de la piste, octroyé le 25 octobre 2018 : (annexe 3)

Recommandation Eau-24

Même remarque que ci-avant.

Recommandation Eau-26

Même remarque que ci-avant.

Recommandation Eau-29

Même remarque que pour la recommandation EAU 07

Recommandation Eau-31

Des vannes assurant ce principe sont déjà installées à l'ajutage des BO Nord et Est.

Recommandation Eau-32

Même remarque que pour la recommandation EAU 07

Recommandation Eau-37

Une chambre d'échantillonnage a été créée en ce sens lors des travaux d'allongement de la piste concernant le rejet des égouts de Ransart directement dans le Tintia et ce, au sein de l'aéroport.

Toutes les eaux rejetées dans le Tintia ne proviennent donc pas de l'aéroport.

4. En ce qui concerne la problématique CLIMAT

Nous attirons votre attention sur le cadre légal de cette problématique.

4.1. Périmètre wallon ESR (Effort Sharing Regulation) repris dans le PACE 2030

Ce périmètre concerne :

➢ Les émissions liées aux consommations de combustible et d'électricité pour les bâtiments des aéroports. Ces consommations sont calculées par l'ICEDD pour le compte du SPW Energie sur base d'enquêtes. Les émissions liées aux consommations énergétiques des bâtiments sont reprises dans le secteur tertiaire du bilan CO_2 wallon.

➢ Les émissions liées aux consommations de carburant pour les opérations au sol. Ces consommations sont calculées par l'ICEDD pour le compte du SPW Energie sur base d'enquêtes. Les consommations liées aux consommations énergétiques des engins au sol sont reprises dans le secteur transport du bilan CO_2 wallon.

➢ Les émissions liées aux consommations de carburant pour les vols intra-belges. Ces émissions sont calculées par l'AWAC sur base de données de mouvements historiques qui sont mises à jour annuellement. Les consommations liées aux consommations énergétiques des vols intra-belges sont reprises dans le secteur transport du bilan CO_2 wallon (à noter que ces émissions sont évidemment marginales) au sein du bilan CO_2 wallon.

4.2. Périmètre ETS (Emission Trading System) wallon :

Ce périmètre concerne :

➢ Les émissions liées au cycle complet des vols intra-européens pour les compagnies ayant leur siège social en Belgique et les compagnies aériennes dont l'activité principale est basée en Wallonie.

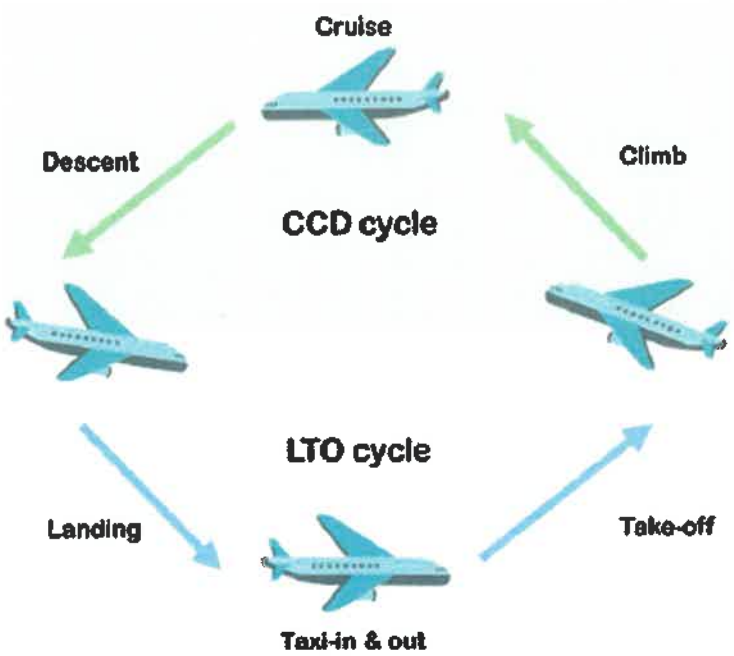
Sur le plan juridique, pour déterminer l'impact de l'aéroport de Charleroi sur la trajectoire de décarbonation de la Région wallonne, seuls les résultats en lien avec le périmètre légal wallon, soit les périmètres 4.1 et 4.2 ci-avant doivent être pris en compte.

Il faut donc nuancer les impacts autres que ceux sortant du périmètre légal wallon dans l'analyse de la demande de permis au regard des impacts de l'aéroport sur le climat.

4.3 Périmètre pris en compte dans le cadre d'EIE pour évaluer l'impact climatique des aéroports dans le cadre des demandes de permis environnement :

➢ Les émissions liées à la combustion de la totalité des carburants stockés dans le parc pétrolier et consommés sur une année.

Cette méthodologie donne une image de l'impact carbone lié au cycle LTO (landing and take-off cycle) et aux deux demi-phases de croisière CCD (climb, cruise and descent)



Cette méthode a tendance à surestimer les émissions imputées à l'aéroport car la quantité de carburant approvisionné n'est pas nécessairement consommée lors d'un vol (faire face à ces contraintes techniques : route déviée, vents de face, etc.).

➢ *Emissions liées au cycle LTO*

Cette méthode donne une image de l'impact carbone lié à :

➢ *La quantité de kérosène consommée lors d'un atterrissage d'un avion en provenance d'un aéroport wallon effectué dans un autre aéroport et quantité de kérosène consommée lors d'un atterrissage d'un avion effectué dans un aéroport wallon et approvisionné à un autre aéroport.*

Ces périmètres sont plus étendus que le périmètre légal wallon. Les conclusions ne peuvent entraîner de quelconques conséquences sur la trajectoire de décarbonation de la Région wallonne.

4.4. Périmètres ACA (Airport carbon accrediation)

L'Airport Carbon Accreditation est un programme de certification en matière de gestion carbone mis en place par l'ACI-Europe'.

Airport Carbon Accreditation est le seul programme mondial de certification de la gestion des émissions de carbone pour les aéroports qui soit approuvé par les institutions.

Il évalue et reconnaît de manière indépendante les efforts déployés par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone grâce à sept niveaux de certification :

« Mapping », « Réduction », « Optimisation », « Neutrality », « Transformation », « Transition » et « Level 5 ».

Grâce à ses sept niveaux de certification, l'Airport Carbon Accreditation reconnaît que les aéroports se trouvent à des stades différents de leur parcours vers une gestion globale du carbone.

Il s'agit d'un programme destiné aux aéroports de toutes tailles, qui ne se limite pas aux plateformes aéroportuaires et aux aéroports régionaux accueillant un trafic régulier de passagers, mais s'étend également à l'aviation générale et aux aéroports axés sur le fret.

Dans le cadre de son contrat de gestion 2022-2025, la Sowaer a été chargée de dresser une feuille de route de la décarbonation des deux aéroports wallons à l'attention du Gouvernement.

Les Périmètres des stratégies de décarbonation des aéroports sur base de la méthodologie ACA de l'ACI sont :

	Périmètre ACA 2	Périmètre ACA 3	Périmètre ACA 4
		Périmètre temporel	
Année de référence		2022	
		Périmètre des vols	
Vols commerciaux – PAX	Non	Oui	Oui
Vols commerciaux – fret	Non	Oui	Oui
Aviation d'affaire (jets)	Non	Oui	Oui
Aviation militaire	Non	Non	Non
		Périmètre des émissions de GES	
Scope 1 (consommation de combustible sur site)	Oui	Oui	Oui
Scope 2 (énergie achetée)	Oui	Oui	Oui
Scope 3 – LTO	Non	Oui	Non
Scope 3 – LTO + Cruise	Non	Non	Oui

L'aéroport de Charleroi est déjà labellisé ACA niveau 4.

Les initiatives en matière de décarbonation sont en marche et porte sur un périmètre beaucoup plus étendu que le périmètre légal wallon, élément sur lequel nous souhaitions insister. » ;

Vu l'avis **favorable** de l'instance Commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité de la Ville de **Charleroi**, envoyé hors délai le **08/04/2025**, rédigé comme suit :

« Considérant que l'objet de la demande de permis est une prolongation des activités aéroportuaires au BSCA pour une durée maximale de vingt ans ;

Considérant qu'il n'y a pas de nouvelles positions d'avions, pas d'extension de piste et pas de nouvelle piste ;

Considérant qu'il s'agit d'un permis unique car il y a des aspects urbanistiques qui entre en jeu ;

Considérant qu'il va y avoir une évolution des infrastructures qui est liée essentiellement au maintien en l'état de conformité de celles-ci au regard des législations qui évoluent ;

Considérant que ce qui est inclus dans le permis actuellement, c'est la phase 1 qui comprend :

- *La zone sureté,*
- *La régularisation du Terminal 2,*
- *Un accès à contre sens qui a son utilité dans les phases 2 et 3 ;*

Considérant que la zone sureté est enclavée dans une zone déjà bâtie qui se situe en dessous d'une partie de la zone d'embarquement ;

Considérant que le permis du Terminal T2 a été annulé par le Conseil d'Etat en 2020 et qu'une demande de régularisation a été introduite dans le cadre de ce dossier ;

Considérant que l'accès à contre sens est demandé actuellement pour assurer les phases 2 et 3 ;

Considérant que les projets de la phase 2 sont intégrés dans l'étude d'incidences environnementales mais ne font pas l'objet du volet urbanistique de la demande car il est impossible qu'ils soient élaborés avant l'expiration du permis d'environnement actuel ;

Considérant que la salle de reprise des bagages est mentionnée dans la demande de permis afin de garantir le maintien en état de conformité des infrastructures et de fluidifier le flux des passagers ;

Considérant que de cette manière, les arrivées et les départs seront séparés et que le flux des passagers sera plus cohérent ;

Considérant qu'il est également prévu une extension des gates (dans un avenir plus lointain) qui résultera des changements de modèles d'avions ;

Considérant que ces nouveaux modèles d'avion accueilleront plus de passagers, il y aura donc besoin de plus d'espace aux portes d'embarquement pour répartir les passagers de façon homogène ;

Considérant que le complexe cellulaire conditionne l'accès à contre sens ;

Considérant que le parking staff a un accès facilité par « le pont cadre » mais qu'il faut replacer un complexe cellulaire pour mettre l'aéroport en conformité avec les nouvelles législations, celui-ci sera alors condamné ;

Considérant dès lors que l'accès au parking sera également condamné et qu'il se fera par un accès à contre sens sur une voie qui est déjà existante ;

Considérant que dans la phase 3, l'idée est de connecter les deux terminaux entre eux afin de gagner en efficacité opérationnelle et de fluidifier le flux de passagers avec une seule salle de reprise des bagages, un seul poste de sécurité afin d'homogénéiser l'espace ;

Considérant que l'études d'incidences comporte 5 parties dont 10 chapitres dans la partie 3 ;

Considérant que les chapitres présentés à la CCATM porteront sur :

- *La mobilité,*
- *Le sol, sous-sol- et eaux souterraines,*
- *La qualité de l'air, climat et énergie,*
- *L'environnement sonore et vibratoire.*

Considérant qu'au niveau de la mobilité, la grosse conclusion de l'étude d'incidences est de dire qu'il n'y a pas beaucoup de recommandation à faire étant donné que l'accessibilité routière est bonne ;

Considérant qu'ils ont demandé une étude complémentaire parce qu'ils trouvaient que l'étude d'incidences n'avait pas encore tous les éléments et qu'ils voulaient aller plus loin ;

Considérant qu'ils se sont rendu compte qu'au niveau routier ils étaient très bien connectés à l'origine ou à la destination de l'aéroport mais il y a quelques congestions non significatives aux heures de pointe ;

Considérant que les flux principaux proviennent principalement du Sud ;

Considérant que l'A54 vers Bruxelles est l'axe le plus emprunté ;

Considérant dès lors que le diagnostic est :

- *Le réaménagement de l'échangeur de l'A54 afin de fluidifier le trafic ;*
- *La connexion directe avec l'aire des Amoudries pour séparer les flux Aéropole, Aéroport & futur projet du site Caterpillar ;*

Considérant que l'étude d'incidences recommande aussi d'améliorer la desserte de transport en commun mais avant que celle-ci ne commence, le projet de MOBIPOLE se mettait déjà en place ;

Considérant qu'il s'agit de quais des Tec qui sont situés le long de la barrière du BSCA et qui a long terme seront déployés par Igretec, le Tec et Bioparc pour créer toute une zone de quais pour les TEC ;

Considérant que cette idée permet un accès transport en commun pour l'aéroport mais avec une semi-perméabilité dans la clôture qui permet de desservir aussi l'Aéropôle ;

Considérant que pour la partie Eau et Sol, le focus est mis sur la problématique des PFAS ;

Considérant que des PFAS ont effectivement été détectés sur le site aéroportuaire mais l'impact est limité localement ;

Considérant qu'il faut toujours préserver les pollutions, et qu'ils ont eu une discussion avec la Direction de l'Assainissement des Sols, des Eaux Souterraines et des Eaux de Surface pour savoir comment aborder le problème ;

Considérant que la première solution est de remplacer toutes les mousses incendies qui sont la source principale des PFAS pour l'aéroport ;

Considérant que le 12 septembre 2024, le dernier camion a été équipé de mousse certifiée sans fluor ;

Considérant que la deuxième solution consistait au curage du bassin d'orage Sud dans lequel il y avait parfois des déversements de mousse lors des entraînements pour les camions de pompiers ;

Considérant qu'ils ont environ un an pour mettre en place un plan d'action et de monitoring pour vérifier que les mesures mises en place sont suffisantes ;

Considérant que pour la partie Qualité de l'air et Climat, le BSCA a demandé à un bureau d'études spécialisé de réaliser une analyse pour la comparer à celle réalisée par l'études d'incidences sur les mouvements d'avions ;

Considérant qu'une série d'hypothèses entre en ligne de compte :

- *Celle où la flotte ne change pas et qu'ils restent sur des avions qui composaient la flotte de 2019 ;*
- *Celle basée sur un changement d'avions qui est la flotte actuelle composée de 50% d'avion nouveau ;*
- *Celle qui intègre l'utilisation d'un carburant de synthèse au regard de l'obligation européenne ;*
- *Celle liée à un gain technologique lié aux futures générations d'avions ;*
- *Celle liée à l'intégration des carburants SAF avec un seuil plus élevé ;*

Considérant que l'études se focalise sur les avions car ce sont eux la principale cause de pollution ;

Considérant que BSCA est un concessionnaire de la Sowaer et que leur droit d'exploitation se termine en 2041 ;

Considérant que l'étude d'incidences coure, elle, jusque 2046 car elle couvre la durée du permis qui est de 20 ans ;

Considérant que la qualité de l'air est continuellement évaluée aux abords de l'aéroport de Charleroi ;

Considérant que cette étude est réalisée par l'ISSeP pour le compte de la Sowaer ;

Considérant qu'il y a un réseau de capteurs de qualité de l'air qui est détenu par l'ISSeP et qui évalue l'état de la qualité de l'air un peu partout sur le territoire wallon ;

Considérant qu'il y a des sondes à chaque bout de piste de l'aéroport mais également à Charleroi Centre ;

Considérant que l'ISSeP a démontré dans son rapport 2023 que non seulement la qualité de l'air autour de l'aéroport de Charleroi est similaire à celle de Charleroi Centre mais également que certains polluants arrivent à descendre en concentration aux abords de l'aéroport ;

Considérant que pour calculer l'impact sonore aéroportuaire réel en 2045, 9 communes sont consultées dans le cadre de l'étude d'incidences ;

Considérant que pour cette analyse, il a été tenu compte de l'évolution de la flotte et de l'accroissement de la fréquentation de l'aéroport ;

Considérant que le « PEB » est le plan d'exposition au bruit et qu'il est révisé tous les trois ans au regard des évolutions de l'aéroport, c'est-à-dire qu'un impact sonore va être calculé autour de l'aéroport selon une valeur appelée LDEN (Day Evening Night) qui est la valeur moyenne sur 24h du bruit perçu par une habitation en un point donné ;

Considérant que le PDLT est lui utilisé en cas d'exploitation maximale de l'aéroport au regard des données du jour où elles ont été collectées ;

Considérant que ces données ne prennent pas en compte l'arrivée des MAX 8 et 10 qui sont des nouvelles générations d'avions moins bruyantes ;

Considérant que l'étude pour la modélisation du bruit en 2045 ne prend en compte que le Max 8 qui est déjà en service alors que le Max 10 qui fait 25% à 30% de bruit en moins arrive en service en 2025 ;

Considérant que les Boeing 737-800 sont en cours de remplacement par les Max 8 et que ce sont ces derniers qui seront choisis pour les décollages à 6h30 du matin ;

Considérant que l'âge moyen des avions à l'aéroport de Charleroi est de 5 ans, ils sont donc moins bruyants ;

Considérant que Liège est un aéroport cargo, les avions y sont plus vieux (15 ans) car les avions passager sont recyclés par la suite comme avion-cargo ;

Considérant que l'aéroport de Charleroi peut être comparé à celui de Bergame qui plus ou moins le même modèle et qui est 2 fois moins polluant ;

Considérant que les avions de nouvelle génération consomment aussi moins de carburant ;

Considérant dès lors qu'il y a aussi un effet positif sur l'émission de CO_2 ;

Considérant que l'aéroport de Charleroi permet aux avions de s'alimenter en carburant classique mais également en carburant de synthèse ce qui a un effet bénéfique sur la qualité de l'air et les traînées de condensation ;

Considérant que l'utilisation de carburants durables est sous-estimée dans l'étude d'incidences car les effets positifs des carburants SAF ne sont pas pris en compte ;

Considérant qu'il y a des différences entre l'étude demandée par l'aéroport et l'étude d'incidence car celle d'ARIES (auteur de l'étude d'incidences) se base sur des données de 2019 quand le Max 8 n'était pas encore en service et que le Max 10, qui arrivera en 2027, n'est pas pris en compte non plus ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences s'est basé sur 2019 pour la modélisation numérique et la composition des flottes ;

Considérant que du point de vue urbanistique, il y aura des créations de nouveaux volumes mais qu'ils seront intégrés au bâti existant comme par exemple la zone sureté et l'extension des gates ;

Considérant que dans la demande de permis, il y a une modification de la voirie d'accès au parking existante qui consiste à mettre une voie à contre sens pour les travaux mais elle existe ;

Considérant que dès lors l'entrée et la sortie de ce parking se fera sur la même voirie ;

Considérant qu'à défaut d'avoir une gare, il y aura un flux de bus important ;

Considérant qu'une extension du métro serait très complexe et très chère ;

Considérant également qu'un accès vers l'aéroport depuis la gare de Charleroi Centrale prendrait 50 minutes ;

Considérant que le trajet en bus depuis la gare de Charleroi centrale prend environ 15 minutes ;

Considérant qu'une amélioration pourrait être faite si le rail coordonnait ses horaires avec ceux des bus à destination de l'aéroport ;

Considérant la réflexion d'un membre qui souligne que s'il existait une gare à l'aéroport, les voyageurs ne passeraient plus par Charleroi ;

Considérant qu'une émission de la RTBF aurait dénoncé le nombre de 3700 vols tardifs hors horaire, que chacun de ceux-ci devrait recevoir une amende de 200 € mais qu'il y en a eu très peu de reconnu sur une année ;

Considérant les chiffres de l'aéroport, 1500 sont reconnus comme « retour tardif » dont 80% sont compris entre 23h00 et 23h30 ;

Considérant que si un vol veut atterrir en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport, il doit justifier son retard et si celui-ci est imputable à la compagnie, il peut être refusé et dévié vers un autre aéroport ;

Considérant néanmoins qu'il y a énormément de codes qui sont non imputables à la compagnie ;

Considérant qu'avec le contrôle aérien, la Sowaer et le Gouvernement Wallon, l'aéroport a proposé de revoir la liste des codes pour factualiser la raison des retards car ils étaient souvent soumis à interprétation ;

Considérant que si un vol ne peut pas atterrir à Charleroi, il est dévié à Liège ;

Considérant qu'il reçoit l'information quand il est à 3000 pieds, il reste à cette altitude pour aller à Liège donc le bruit est plus audible que s'il était plus haut ;

Considérant que les passagers de ces vols devront être rapatriés à Charleroi via des bus mais ils auront peut-être manqué leur connexion avec un autre vol ;

Considérant que le vol doit revenir à Charleroi le matin, qu'il ne peut pas atterrir avant 6h30 mais il doit normalement décoller à 6h30 ;

Considérant dès lors que chaque minute de retard le matin est multipliée par 3 ou 5 le soir ;

Considérant que cette formule : vol à vide, saut de puce, problème au niveau des passagers, problème au niveau bruit, et l'aéroport qui doit dépêcher des équipes spéciales la nuit car il n'y a personne à l'aéroport la nuit ne représente un avantage pour personne et multiplie l'empreinte carbone par trois ;

Considérant que l'aéroport utilisait déjà des gaz chauffants et réfrigérants ayant moins d'impact CO_2 avant la mise en place de la dernière législation fin 2020 ;

Considérant qu'il y a une installation à l'ammoniaque pour la réfrigération qui est en test actuellement ;

Considérant qu'ils fonctionnent aussi beaucoup avec du VRV qui est l'équivalent d'une pompe à chaleur qui chauffe et qui refroidit en même temps ;

Considérant qu'une réunion d'information préalable a eu lieu en amont de l'étude d'incidences, que le PV est rédigé et qu'il fait partie des pièces jointes à la demande de permis ;

Considérant que dans l'études d'incidences elle-même, il y a un chapitre qui est la prise en considération des remarques par le projet.

Considérant que le parking qui est modifié, sera compensé à un autre endroit ;

Considérant qu'il est constaté qu'entre 2022 et 2023, ils ont fait 1 million de passagers supplémentaires et que ça n'a pas du tout affecté le taux d'occupation du parking ;

Considérant dès lors, que les 6.600.000 passagers qui utilisaient le parking en 2022 ont conservé leurs habitudes en 2023 mais tous les autres passagers viennent de l'extérieur et utilisent le réseau flix Bus essentiellement ou le bus, le rail, ... ;

Considérant que l'aéroport essaie aussi de son côté de développer de la mobilité douce avec les véhicules partagés ;

Considérant que pour l'instant l'accès piéton se limite au dépose-minute où il faut passer par le parking ou celui de la pompe à essence ;

Considérant qu'il n'y a rien de prévu actuellement pour les piétons et bien qu'ils soient en train d'élaborer une cartographie de la mobilité vers l'aéroport, la mobilité douce ne représente presque rien ;

Considérant qu'il n'y a rien non plus de prévu pour les vélos ;

Considérant qu'auparavant les gens avaient une grande tendance à se garer dans les rues avoisinantes, cette problématique fait l'objet de recommandations de l'étude d'incidences ;

Considérant que le clocher de l'Eglise de Jumet Chef-Lieu n'est pas menacé pour le moment car il n'y a pas d'avion long-courrier ;

Considérant que le dossier est à l'enquête publique et que celle-ci se termine le 25 février 2025 ;

Considérant qu'il y a déjà un certain nombre de réclamations ;

Considérant que l'essentiel des remarques portent sur le bruit occasionné par les avions ;

Considérant qu'il y a 9 communes y compris Charleroi qui sont considérées comme impactées ;

Considérant que les trajets des avions au décollage partent vers Binche et que c'est seulement à ce niveau que leur trajectoire part vers le Nord ou vers le Sud ;

Considérant que beaucoup de réclamant se trouvent dans cette zone là mais également du côté d'Heppignies ;

Considérant que les réclamations outre le bruit portent sur le respect des heures de repos des avions ;

Considérant que la presse cite des chiffres farfelus qui ne sont pas ceux repris dans l'étude d'incidences ;

Considérant qu'il s'agit d'une demande de permis dont l'autorité compétente est le Gouvernement Wallon et pour laquelle le Collège Communal peut rendre un avis ;

Considérant que l'avis de la CCATM porte sur le permis unique : le maintien en activité de l'aéroport, l'extension de la zone du poste d'inspection filtrage pour la phase 1, la régularisation de la construction du Terminal 2 et la modification d'accès au parking staff (voirie privée) ;

Considérant que le Terminal T2 existe déjà car il avait l'objet d'un permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire Délégué et qui a été annulé par le Conseil d'Etat ;

Considérant que le Conseil d'Etat a considéré que la demande ne devait pas prendre la forme d'un permis d'urbanisme mais d'une demande de permis unique avec un volet environnemental ;

Considérant que les incidences sur l'environnement sont prises en compte de manière beaucoup plus large dans ce cadre-là ;

Ayant entendu les remarques et observations des membres de la CCATM et les réponses apportées à leurs questions par les divers intervenants ;

La Commission rend un avis favorable moins une abstention et deux avis défavorables.

Les remarques sont les suivantes :

- *L'impact carbone car l'unité de mesure est contestée ;*
- *Le contexte étrange du Terminal 2 dont la construction n'est couverte par aucun permis ;*

Ils ont eu un permis qui a été contesté mais le recours au Conseil d'Etat n'était pas suspensif donc ils ont pu faire leur construction. Le Conseil d'Etat a conclu qu'il y avait une appréciation des incidences qui n'avait pas été correctement effectuée mais pas uniquement de la responsabilité du demandeur. Il s'agit vraiment de la manière d'appréhender la législation au niveau de l'administration.

- *Les vols tardifs repris dans la presse ;*

Les chiffres sont certifiés par l'autorité de contrôle et ces chiffres officiels qui sont publics peuvent être obtenus auprès de la Sowaer.

- *Le bruit. » ;*

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance ELIA - Contact Center South, envoyé le **21/01/2025**, rédigé comme suit :

« Après avoir situé le projet mentionné dans votre demande, nous constatons qu'il sera prévu et/ou exécuté à proximité de nos installations à haute tension.

En principe, nous déclarons ne pas avoir d'objection quant au projet susmentionné à condition que les dispositions suivantes et les règles de sécurité en annexe soient prises en compte.

Les distances de sécurité s'appliquent aux constructions fixes et lors de la réalisation de travaux à proximité de lignes électriques aériennes, comme stipulé dans le Livre 3 de l'Arrêté Royal du 8 septembre 2019 sur les installations pour le transport et la distribution de l'énergie électrique Partie 2, Chapitre 2.11, sous-section 2.11.1, Partie 7, Chapitre 7.1 sous-section 7.1.3.6, Partie 9, Chapitre 9.3, sous-sections 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3.- 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. -9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6. et 9.3.6.1.

Afin de garantir la sécurité des personnes, la continuité de l'alimentation électrique et la protection de toutes les installations concernées, un certain nombre de dispositions légales doivent être respectées à proximité immédiate des conducteurs haute tension.

Suite à votre demande, nous vous informons que des distances de sécurité horizontales et verticales légales s'appliquent à toutes les activités à proximité des lignes électriques aériennes.

- *Dans une zone de 0 à 50 mètres de part et d'autre de ces lignes à haute tension, Elia fournit toujours un avis détaillé avec les restrictions de hauteur à respecter.*
- *Dans la zone de 50 à 100 mètres de part et d'autre de ces lignes électriques, il n'y a pas de restrictions de hauteur spécifiques sauf si vous travaillez avec des grues de chantier, des pompes à béton, des plates-formes aériennes ou d'autres moyens d'élévation dont*

certaines parties (par exemple la flèche de la grue) pourraient se retrouver dans la zone comprise entre 0 et 50 mètres.

Après avoir localisé la zone du projet, nous avons déterminé qu'il sera prévu dans la zone de 0 à 50 mètres par rapport à la ligne à haute tension.

Nous vous informons que nous n'avons aucune remarque particulière à émettre concernant le projet pour autant que les prescriptions reprises dans la présente et en annexe soient respectées.

Nous insistons sur le fait qu'avant les travaux, le maître d'ouvrage / architecte / entrepreneur / coordinateur de sécurité/etc., doit effectuer une analyse des risques concernant les méthodes de travail à suivre et à utiliser, afin de s'assurer que la construction peut être réalisée dans les limites de la hauteur de travail maximale autorisée !

Si une grue de chantier (y compris la flèche), une pompe à béton, une plate-forme élévatrice ou tout autre équipement de levage est utilisé pendant les travaux, ceux-ci doivent être installés et utilisés de manière à ce que les zones de sécurité soient respectées à tout moment.

Nous demandons de prendre connaissance des prescriptions de sécurité que nous communiquons en pièce jointe dans une représentation concise.

Le maître de l'ouvrage est tenu de communiquer toutes ces directives à toute personne qui effectue des travaux dans le cadre de sa mission (directe ou indirecte).

Les informations contenues dans le présent courrier de même que dans ses annexes éventuelles sont valables pour une période maximale de 6 mois. Passé ce délai, si les travaux n'ont pas encore été réalisés,

Une nouvelle demande devra être introduite de préférence par le biais du portail www.klim-cicc.be. » ;

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance ACNAW - Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne, envoyé le **24/02/2025**, rédigé comme suit :

« L'Autorité n'est pas opposée au renouvellement du permis unique de l'aéroport, mais insiste sur la nécessité de respecter les conditions d'exploitation, à savoir :

- *le respect des heures d'exploitation de l'aéroport (6h30 - 23h00) ;*
- *planifier les derniers mouvements de retour de manière à éviter une concentration trop élevée de ceux-ci sur les dernières minutes, afin de limiter les atterrissages postérieurs à 23h00 ;*
- *mettre en place une politique rendant attractifs les créneaux horaires situés en heures « creuses » ;*
- *revoir les codes retard IATA dont certains peuvent engager la responsabilité de la compagnie aérienne, et ne devraient donc pas permettre un atterrissage postérieur à 23h00 ;*

- *limiter le quota count à 2000 points, réellement dissuasif pour éviter les retours tardifs (voir avis d'initiative de l'Autorité du 10/05/2021) ;*
- *favoriser l'utilisation de l'allongement de la piste pour les décollages en sens normal ;*
- *envisager l'installation de murs antibruit et/ou de merlons pour diminuer l'impact sonore dans le quartier « Delhaize » à Ransart. » ;*

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance SPW ARNE - DEE - Direction de la Prévention des Pollutions - Cellule bruit, envoyé le **28/02/2025**, rédigé comme suit :

« 1. Examen de la demande

La demande concerne la remise d'un avis relatif au maintien en activité d'un aéroport. Plus spécifiquement, le Fonctionnaire Technique interroge la Cellule Bruit du SPW ARNE par rapport aux rubriques suivantes :

- *40.30.02.02 – installation de production de froid ou de chaleur dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 300 kW ;*
- *92.32.02 – gestion de salles de spectacle dont la capacité d'accueil est comprise entre 150 et 2000 personnes ;*
- *92.34.01 – autres locaux de spectacles et d'amusement (à l'exclusion des chapiteaux) qui sont équipés d'installations d'émission de musique amplifiée électroniquement, dont la capacité d'accueil est supérieure à 150 personnes.*

Le bruit généré par les aéronefs (une fois qu'ils ont quitté le sol ou encore lorsqu'ils sont au sol, à l'arrêt ou en déplacement) ainsi que par les véhicules qui contribuent au fonctionnement des aéronefs et de l'aéroport ne sont donc pas visés par le présent avis.

2. Normes de niveaux sonores

2.1. Normes applicables

Plusieurs lois, décrets et arrêtés relatifs au bruit sont d'application dans ce projet mais leur mise en œuvre ne relève pas des compétences de la Cellule Bruit du SPW ARNE. Le présent avis se bornera à étudier le respect des installations techniques de l'établissement aux normes de bruit fixées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Il n'englobe pas le bruit lié au trafic aérien.

Les limites de bruit figurant dans l'autorisation à renouveler sont celles du tableau 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

L'établissement se situe à la fois en zones blanche (non affectée) et d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur.

Les normes à respecter, dans un intervalle de 500 mètres autour de la zone d'activité économique industrielle, sont donc de 55 dB(A) la journée, 50 dB(A) en période de transition et

le dimanche, et 45 dB(A) la nuit. Au-delà de ce périmètre ces valeurs limites sont de 5 dB(A) inférieures, pour chacune des périodes.

En outre, dans le cadre des établissements diffusant de la musique électroniquement amplifiée, le chapitre « bruit » des conditions générales ne constitue pas une protection suffisante des riverains.

En effet, la musique se détache clairement des bruits d'environnement et occasionne une gêne supérieure à celle qui serait provoquée par un bruit industriel de même niveau sonore.

Les émissions musicales nécessitent donc des normes acoustiques environnementales plus sévères que les bruits industriels. En cas d'avis favorable, des conditions particulières devront donc être fixées. Les valeurs limites de bruit à l'immission, habituellement proposées par la Cellule Bruit pour cette activité, sont les suivantes :

- *dans le voisinage habité le niveau continu équivalent pondéré A évalué sur une période de 15 minutes doit être inférieur à 35 dBA (LA, éq,15min < 35 dBA) et le niveau continu équivalent pondéré A relatif à tout intervalle de 1 seconde doit toujours être inférieur à 45 dBA (LA, éq,1sec max < 45 dBA) ;*
- *dans les habitations mitoyennes le niveau continu équivalent pondéré A évalué sur une période de 15 minutes doit être inférieur à 25 dBA (LA, éq,15min < 25 dBA) et le niveau continu équivalent pondéré A relatif à tout intervalle de 1 seconde doit toujours être inférieur à 30 dBA (LA, éq,1sec max < 30 dBA.*

2.2. Etude acoustique et analyse du projet

Le dossier de demande comporte une étude d'incidences sur l'environnement, datée du 30 août 2024, réalisée par ARIES Consultants, agréé en matière de bruit et comme auteur d'études d'incidences sur l'environnement.

L'auteur estime l'impact acoustique des différentes installations de l'aéroport (cabines haute tension, extracteurs d'air, chaudières, ...) négligeable étant donné leur localisation, leur directivité, leur traitement spécifique, les aménagements et zones tampon entourant l'aéroport et l'éloignement des premiers riverains (plus de 700 m).

La Cellule Bruit se rallie au raisonnement de l'auteur de l'étude d'incidences.

2.3. Conclusions

Etant donné la distance séparant les installations techniques des riverains, les valeurs limites des niveaux de bruit figurant dans le tableau 1 des conditions générales de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 ainsi que les conditions particulières usuellement prescrites en matière de musique amplifiée électroniquement devraient être respectées.

3. Avis

La cellule bruit émet un avis favorable sous conditions.

4. Conditions particulières d'exploitation

[Intégrées au dispositif]

5. Annexes

5.1. Visas spécifiques de l'instance relatifs au projet

Vu l'avis favorable sous conditions remis par la cellule bruit en date du ... ;

5.2. Motivation sous forme de considérants

Considérant que plusieurs lois, décrets et arrêtés relatifs au bruit sont d'application dans ce projet mais leur mise en œuvre ne relève pas des compétences de la Cellule Bruit du SPW ARNE ; que son avis se limite donc à étudier le respect des installations techniques de l'établissement aux normes de bruit fixées par l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ; qu'il n'englobe pas le bruit lié au trafic aérien ;

Considérant que les limites de bruit figurant dans l'autorisation à renouveler sont celles du tableau 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ; que l'établissement se situe à la fois en zones blanche (non affectée) et d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur ; que les normes à respecter, dans un intervalle de 500 mètres autour de la zone d'activité économique industrielle, sont donc de 55 dB(A) la journée, 50 dB(A) en période de transition et le dimanche, et 45 dB(A) la nuit ; qu'au-delà de ce périmètre ces valeurs limites sont de 5 dB(A) inférieures, pour chacune des périodes ;

Considérant que l'article 6, alinéa 1er, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement précise que l'autorité compétente peut prescrire des conditions particulières qui complètent les conditions générales et sectorielles dans le permis d'environnement ; que ces conditions particulières ne peuvent être moins sévères que les conditions générales et sectorielles sauf dans les cas et limites arrêtées par ces dernières ;

Considérant que dans le cadre des établissements diffusant de la musique électroniquement amplifiée, le chapitre bruit des conditions générales ne constitue pas une protection suffisante des riverains ; qu'en effet, la musique se détache clairement des bruits d'environnement et occasionne une gêne supérieure à celle qui serait provoquée par un bruit industriel de même niveau sonore ; que les émissions musicales nécessitent donc des normes acoustiques environnementales plus sévères que les bruits industriels ; qu'il convient dès lors de proposer des conditions particulières ;

Considérant que le dossier de demande comporte une étude d'incidences sur l'environnement, datée du 30 août 2024, réalisée par ARIES Consultants, agréé en matière de bruit et comme auteur d'études d'incidences sur l'environnement ; que l'auteur estime l'impact acoustique des différentes installations de l'aéroport (cabines haute tension, extracteurs d'air, chaudières, ...) négligeable étant donné leur localisation, leur directivité, leur traitement spécifique, les

aménagements et zones tampon entourant l'aéroport et l'éloignement des premiers riverains (plus de 700 m) ; que la Cellule Bruit se rallie à ce raisonnement ;

Considérant qu'étant donné cette même distance, les conditions particulières usuellement prescrites en matière de musique amplifiée électroniquement devraient également être respectées. » ;

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance CESE Wallonie - Conseil Economique Social et Environnemental de Wallonie – Pôle Environnement, envoyé le **05/03/2025**, rédigé comme suit :

« 1. AVIS

1.1. Avis sur l'opportunité environnementale du projet

Le Pôle Environnement émet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Pôle expliquées ci-dessous sont prises en compte.

Le Pôle constate que le demandeur s'engage à suivre ou à discuter en interne de la plupart des recommandations de l'auteur de l'étude, comme il l'indique en détail dans le document de suivi des recommandations. Le Pôle appuie en particulier les suivantes :

Gestion des eaux usées

- *Mettre en place les mesures nécessaires afin de respecter les conditions de prélèvement à tous les points de rejet, selon les exigences du permis d'environnement actuel. Le Pôle a été informé lors de la visite de terrain qu'elles seraient conformes d'ici le mois de mai.*
- *Accroitre significativement l'efficacité de la STEP, d'une part afin de correspondre à la capacité d'épuration correspondant à la fréquentation projetée, en tenant compte de sa forte augmentation récente et, d'autre part, afin de supprimer les dépassements en DBO5, DCO, matières en suspension, phosphore total et azote total, et ainsi respecter les conditions du permis actuel. Sur place, le Pôle a été informé de la mise à niveau prochaine de la STEP (paragraphe suivant).*

En ce qui concerne les eaux glycolées en particulier, le Pôle a été informé sur place que des discussions étaient en cours pour améliorer la qualité des rejets dans le Tintia : ainsi l'augmentation de capacité du bassin de rétention nord et l'utilisation de boues granulaires réduiraient le temps de dégradation des eaux glycolées.

- *Suivre les teneurs en PFAS dans les rejets : le Pôle a appris lors de la visite de terrain que les mousses incendie, principale cause des rejets de PFAS dans les sols et les eaux, ont été remplacées par des mousses sans fluor ; en outre le bassin R2 a été curé. Les actions restantes sur le site concernent donc uniquement la gestion des pollutions antérieures. Le Pôle soutient la recommandation de l'auteur pour que le paramètre soit dorénavant suivi dans les eaux de rejets, comme c'est prévu selon le demandeur. Il salue ici l'attention portée par BSCA à cette problématique.*

Gestion des eaux de pluie

- *Augmenter la récupération et la réutilisation des eaux de pluie sur tout le site de l'aéroport.*
- *Mettre en place, en priorité, la gestion des eaux pluviales par infiltration dans le sol pour l'existant (par exemple les parkings P1 et P2) et les installations en projet (par exemple dans le cadre de l'extension de P20 et P21), en prenant en compte les résultats des études de sol et des éventuels assainissements qui seraient nécessaires afin d'éviter tout lessivage.*
- *Augmenter le volume de tamponnement disponible pour le bassin d'orage nord en vue d'assurer la gestion d'une pluie de temps de retour de 30 ans. Comme indiqué plus haut, le Pôle a été informé que ceci serait réalisé dans le cadre de l'augmentation de la capacité du bassin de rétention nord.*

Mobilité

- *Mener les discussions avec les partenaires en vue d'un report modal : un des enjeux majeurs pour l'avenir de l'aéroport, comme indiqué dans le Masterplan de BSCA, est le report modal des passagers vers les transports en commun. Dans ce cadre, le Pôle encourage le demandeur à mener des discussions en ce sens avec ses partenaires : opérateurs des navettes privées (augmentation importante des fréquences nécessaire), TEC (liaisons supplémentaires par heure), SNCB (horaires adaptés aux premiers vols du matin).*

Qualité de l'air

- *Poursuivre le suivi de la qualité de l'air via les stations de mesure du demandeur et les stations de l'ISSEP.*

Energie-climat

- *Favoriser l'utilisation par les compagnies aériennes d'aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental (carburants, motorisations...), de manière à limiter les consommations d'énergie, les émissions de GES et de polluants atmosphériques. En effet, les cycles LTO (landing-take-off) représentent le plus gros poste d'émissions.*

Bruit

- *Poursuivre la réflexion sur l'instauration d'une tarification variable aux compagnies selon le type d'avion utilisé.*
- *Suivre à long terme le schéma d'exploitation et adapter, le cas échéant, la répartition des mouvements en fonction des périodes (transfert des vols entre 6h30-7h et 22h-23h en période de jour).*
- *Continuer à favoriser globalement l'utilisation de nouveaux aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental et acoustique en particulier.*

Biodiversité

- *Prendre toutes les mesures nécessaires pour conserver au minimum l'état actuel de la biodiversité ; lors de l'audition, le Pôle a appris qu'un inventaire faune-flore avait été entamé afin de disposer de la situation actuelle. Il encourage BSCA à poursuivre la démarche.*

1.2. Avis sur la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement

Le Pôle Environnement estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Il salue sa qualité et son niveau de détail, ainsi que ses analyses prospectives à long terme, par exemple dans les domaines du bruit et émissions des GES (CO_2 et non-CO_2), selon différentes hypothèses.

2. REMARQUES AUX AUTORITES ET ADMINISTRATIONS CONCERNEES

Le Pôle encourage les partenaires extérieurs, publics ou privés, à entamer avec BSCA des discussions visant à améliorer la desserte de l'aéroport en transports collectifs : opérateurs des navettes privées (augmentation importante des fréquences), TEC (liaisons supplémentaires par heure), SNCB (horaires adaptés aux premiers vols du matin). » ;

Vu l'avis **partiellement favorable** de l'instance SPW ARNE - DSD - Direction de l'Assainissement des Sols, envoyé le **11/03/2025**, rédigé comme suit :

« Le volet urbanistique de la demande porte sur l'extension de la zone du Poste d'Inspection Filtrage (zone «PIF»), la régularisation de l'extension du Terminal 2 (zone «T2») et la modification de la voirie d'accès au parking staff (zone «voirie») et concerne une partie de la parcelle cadastrée CHARLEROI 23è Div/GOSSELIES, section C, n° 270 E.

Cette parcelle, reprise en couleur « pêche » à la Banque de données de l'état des sols (BDES), a, notamment fait l'objet d'une étude d'orientation concluant à la nécessité de réaliser une étude de caractérisation portant sur les zones « PIF » et « T2 ». Cette étude a été approuvée en date du 9 septembre 2024 et aucune étude de caractérisation n'a pour l'heure été réceptionnée par mes services.

Considérant qu'en regard des conclusions de l'étude d'orientation, l'extension du Terminal 2 ne devrait pas entraver la bonne réalisation des investigations de caractérisation et que la zone visée par l'extension du poste d'inspection est qualifiée de non suspecte, la Direction de l'Assainissement des Sols remet un avis favorable pour ce qui concerne les zones « PIF » et « T2 »;

Par contre, aucune étude n'a été réalisée au droit de la zone « voirie » et aucune dérogation à cette obligation n'a été délivrée par mes services. Mes services remettent dès lors un avis défavorable pour ce qui concerne la zone « voirie ».

Le volet environnement de la demande, porte sur :

- *l'entièreté des parcelles cadastrées : CHARLEROI 23e DIV/GOSSELIES, section C, nos 56V2, 57G, 207A2, 210D2, 210E2, 210F, 210F2, 210G2, 210H, 247R, 270/2D, 334 G, 334 F, 349/2 ; 381,3 ; CHARLEROI 22e DIV/JUMET 1, section B, nos 12A3, 12N2, 19G2, 19L2, 19R2, 20K ; CHARLEROI, 24e DIV/RANSART, section A, n° 108B et FLEURUS, 6e DIV/HEPPIGNIES, section B, n° 57N ;*
- *une partie des parcelles cadastrées CHARLEROI 23e DIV/GOSSELIES, section C, nos 210 H2, 210/3, 206H2, 270/2 C, n° 270/3, 270E, 64B3, 56W2, 56S2 et CHARLEROI 22e DIV/JUMET 1, section B. n° 19K2.*

La Direction de l'Assainissement des Sols remet un avis favorable en regard du volet environnement car, à l'exception des parcelles CHARLEROI, 24e DIV/RANSART section A, n° 108 B et FLEURUS, 6e DIV/HEPPIGNIES, section B, n° 57N, tout ce Parcellaire est couvert soit par l'étude d'orientation, telle qu'approuvée en date du 9 septembre 2024, soit par une dérogation délivrée par mes services.

A signaler que sur base du courrier du 13 juin 2024, joint à la demande de permis, la dérogation a été refusée pour les parties de parcelles cadastrées CHARLEROI 23e DIV/GOSSELIES, section C, nos 270E, 270/2 C et 270/3 au motif que le titulaire ne remplit pas ses obligations. La situation a toutefois été depuis lors régularisée.

Une étude d'orientation portant sur les parcelles CHARLEROI, 24e DIV/RANSART, section A, nos 108B et FLEURUS, 6e DIV/HEPPIGNIES, section B, n° 57N, demeure à réaliser.

Je vous informe enfin qu'une partie des parcelles CHARLEROI 23e DIV/GOSSELIES, section C, nos 64L3, 64P3 et 237 W ainsi que certaines zones non cadastrées non reprises dans la demande, ont été intégrées à l'étude d'orientation susvisée, portant sur le périmètre de l'aéroport. » ;

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance Zone de Secours Hainaut-est, envoyé le **14/03/2025**, rédigé comme suit :

« [...]

L'avis de la Zone de secours est joint en annexe 1.

Conclusions

L'avis du Département Prévention incendie de la Zone de Secours est :

Favorable sous conditions du respect du présent rapport » ;

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance SPW ARNE - DSD - Direction des infrastructures de gestion et de la politique des déchets, envoyé hors délai le **02/04/2025**, rédigé comme suit :

« En suite à votre courrier du 14 janvier 2025, j'émets un avis favorable par rapport à la demande introduite par la S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORTS, moyennant le respect des prescriptions :

- *du décret du 09 mars 2023 relatif aux déchets, à la circularité des matières et à la propreté publique ;*
- *du décret du 05 décembre 2008 portant assentiment de l'accord de coopération concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages;*
- *du décret du 01 mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols;*
- *de l'A.E.R.W. du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux;*
- *de l'A.E.R.W. du 09 avril 1992 relatif aux huiles usagées;*
- *de l'A.G.W. du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé;*
- *de l'A.G.W. du 23 novembre 2006 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire de déchets dangereux;*
- *de l'A.G.W. du 31 mai 2007 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire d'huiles usagées;*
- *de l'A.G.W. du 25 octobre 2007 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire de déchets non dangereux;*
- *de l'A.G.W. du 14 novembre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets de classe B2;*
- *de l'A.G.W. du 12 janvier 1995 portant réglementation de l'utilisation sur ou dans les sols des boues d'épuration ou des boues issues de gadoues de fosses septiques;*
- *de l'A.G.W. du 05 mars 2015 instaurant une obligation de tri de certains déchets;*
- *de l'A.G.W. du 05 juillet 2018 relatif à la gestion et à la traçabilité des terres et modifiant diverses dispositions en la matière;*
- *du règlement (CE) n° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits transformés non destinés à la consommation humaine et abrogeant le Règlement CE/1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 03 octobre 2002;*
- *du règlement (CE) n° 142/2011 de la Commission du 25 février 2011, qui porte application du Règlement (CE) n° 1069/2009;*
- *des conditions particulières jointes en annexe.*

Ces conditions ne préjudicient en rien aux impositions que votre Service jugerait nécessaire de proposer en vue d'obvier aux divers dangers, nuisances et inconvénients auxquels cette exploitation pourrait donner lieu et qui relèvent de sa compétence exclusive. » ;

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance SPW ARNE - DEE - DRIGM - Service RAM (risques d'accidents majeurs), envoyé hors délai le **02/04/2025**, rédigé comme suit :

« 1. Examen de la demande

1.1. Description du projet.

Le demandeur souhaite renouveler ses autorisations d'exploiter, son permis actuel étant arrivé à terme. A ce renouvellement s'ajoute également des régularisations urbanistiques

Ces demandes urbanistiques n'impliquent pas de substances dangereuses au sens du Vade-Mecum de la cellule RAM.

1.2. Classement au regard de la directive Seveso (2012/18/CE).

Selon le formulaire de demande, le volume cumulé de JET-A1, d'AVGAS et de gasoil routier avoisine les 2637 m³. Considérant une masse volumique moyenne de 0,85 t/m³ pour ces produits, on arrive à un total de 2241 tonnes d'hydrocarbures.

Il est également fait mention dans la demande de 18000 litres de mazout de chauffage, de 6000 litres pour des groupes de secours et 9800 litres pour les cabines HT, soit un total avoisinant les 29 tonnes.

On arrive donc à une quantité totale cumulée d'hydrocarbures de 2270 tonnes. La quantité pour qu'un site soit considéré comme SEVESO seuil bas est de 2500 tonnes pour les produits pétroliers. On est donc à 9 % du seuil bas Seveso. Le site ne doit donc pas répondre aux impositions « Seveso » mais présente des risques quasi équivalents.

1.3. Description générale des installations.

L'aéroport s'étend sur une superficie d'environ 300 hectares. On y trouve principalement des bureaux, un terminal passager, des parkings et un parc pétrolier dédié au JET-A1 et une installation AVGAS.

Le parc pétrolier Nord comprend 4 cuves de 600 m³ de Jet-A1, ainsi que 10 m³ d'essence, 10 m³ de diesel pour véhicules routiers ainsi que 5 m³ de mazout en réservoirs enterrés.

En zone Sud, on trouve une installation de distribution d'AVGAS avec un réservoir enterré de 100 m³ d'AVGAS, ainsi qu'un réservoir d'AVGAS UL91de 12 m³. La zone Sud comprend également un réservoir de JET A-1 de 100 m³ vide et non utilisé.

Le parc pétrolier est alimenté par camion-citerne. Il possède une aire de chargement (camions avitailleurs à destination des avions) et de déchargement (camions de livraison amenant le kérosène à l'aéroport) ainsi qu'une dalle technique comprenant les équipements liés à la réception et à la distribution du produit (pompage, filtration et décantation).

Une zone de stockage et de distribution de carburant AVGAS est dédié aux avions mus par moteurs à pistons et est située au sud du dite. Elle est située à plus d'un kilomètre des installations du parc pétrolier de la zone Nord.

1.3.1. Présentation de l'environnement de l'établissement.

L'établissement se situe rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies et est en zone d'aménagement communal concerté à caractère économique au plan de secteur. La zone fréquentée par le public la plus proche (rue Santos Dumont) se situe à une soixantaine de mètres du parc pétrolier.

1.3.1.1. Risques sous-sol

Selon l'outil cartographique WALONMAP, la zone définie par le parc pétrolier ne se trouve pas sur d'anciennes concessions minière.

1.3.2. Traitement des eaux usées industrielles.

Néant.

1.3.3. Rejet à l'atmosphère.

Les seuls rejets atmosphériques sont les COV issus des ciels gazeux lors du remplissage des réservoirs.

1.4. Substances dangereuses.

Les substances dangereuses impliquées présentes sont :

Le JET-A1 (kérosène) qui est une combinaison complexe de plus de 300 hydrocarbures différents, sa composition varie selon les origines du pétrole brut et son mode de raffinage comprenant généralement un traitement sous hydrogène, éliminant le soufre et l'azote. Ce produit présente un point éclair supérieur à 38°C. La qualité du produit est primordiale au vu de son utilisation dans les moteurs d'avions à réaction. Ses mentions de danger sont :

- *H226 – liquide et vapeurs inflammables,*
- *H304 – peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires,*
- *H315 – provoque une irritation cutanée,*
- *H336 – peut provoquer somnolence ou vertige,*
- *H411 – toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets néfastes à long terme.*

L'AVGAS est une essence « aviation » spécialement conçue pour les avions à moteur à pistons. C'est un mélange particulier à haut indice d'octane de couleur bleue. La propriété la plus importante pour le carburant destiné aux moteurs à pistons d'aéronef est la valeur du pouvoir antidétonant ou l'Indice d'Octane (source TOTAL). Ses mentions de danger sont :

- *H224 - liquide et vapeurs extrêmement inflammables,*
- *H304 - peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires,*
- *H302 - nocif en cas d'ingestion,*
- *H312 - nocif par contact cutané,*
- *H332 - nocif par inhalation,*

- *H315 - provoque une irritation cutanée,*
- *H361 - susceptible de nuire à la fertilité ou au fœtus,*
- *H336 - peut provoquer somnolence ou vertiges,*
- *H373 - risque présumé d'effets graves pour les organes à la suite d'expositions répétées ou d'une exposition prolongée,*
- *H411- toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets à long terme.*

Le formulaire de demande mentionne également la détention de munitions dans un local fermé à clé. Les munitions sont du matériel pyrotechnique utilisé dans la gestion du péril animalier. Il s'agit de cartouches de chasse destinées à la dispersion des oiseaux. Selon les informations fournies par le demandeur, le dépôt contient au maximum dans l'armoire :

Type de munition	*Référence*	*Charge*	*Stock max potentiel*	*NEQ max potentiel*
Cartouches pour pistolet	*PT4580L Long (ex PT1006)*	*6.95 g de poudre/cartouche*	*10000cartouches*	*69,5 kg*
Cartouches pour pistolet	*PT4580XL Xtra-long (ex Icarus)*	*7.55 g de poudre/cartouche*	*1625 cartouches*	*12,3 kg*
Cartouches pour pistolet	*PT4580B Screechbang (ex PT1001)*	*5.58 g de poudre/cartouche*	*1500 cartouches*	*8,4 kg*
Cartouches de chasse	*FIOCCHI PL36*	*36 g de poudre/cartouche*	*1700 cartouches*	*61,2 kg*
Cartouches de chasse	*FIOCCHI HV36*	*36 g de poudre/cartouche*	*60 cartouches*	*2,2 kg*

Ces produits appartiennent à la division 1.4 G. La quantité maximale NEQ de matière pyrotechnique cumulée potentiellement détenue est donc de 153,6 kg selon les informations fournies par le demandeur.

1.5. Situations dangereuses

Les situations dangereuses identifiées sont les suivantes :

- *Un épanchement de kérosène au niveau du parc à tank,*
- *Un épanchement de kérosène lors du remplissage d'un camion avitailleur (coté airside) ou du dépotage d'un camion de livraison (coté landside),*
- *Un épanchement d'AVGAS au niveau du stockage ou du dépotage du camion de livraison.*
- *Le stockage de munitions.*

1.6. Analyse de la sûreté des installations

1.6.1. Scénario 1 : épanchement de kérosène au niveau du parc à tank

L'événement redouté est un épanchement de kérosène qui peut conduite à un feu de flaque dans l'encuvement du parc à tanks ou à une pollution environnementale.

Feu de flaque :

La surface estimée via Walonmap du PT est de 1200 m². La modélisation d'un feu d'hydrocarbure sur cette surface donne des distances d'effet n'atteignant pas de zone fréquentée par le public à savoir la rue Santos Dumont. Selon la modélisation, il n'y a pas de phénomène de surpression (VCE) avec ce produit.

Pollution environnementale :

Le JET-A1 est considéré comme combustible et l'AVGAS comme inflammable. Le stockage de ces produits doit répondre aux impositions (étanchéité, encuvement, ...) de l'arrêté royal du 13 mars 1998 relatif au stockage des liquides extrêmement inflammables, facilement inflammables et combustibles.

Les eaux de pluie qui stagnent dans les encuvements sont pompées si besoin vers un séparateur d'hydrocarbures selon le demandeur.

Le risque d'accident majeur est acceptable moyennant le respect des articles des conditions particulières d'exploitation.

1.6.2. Scénario 2 : épanchement de kérosène lors du remplissage d'un camion avitailleur ou du dépotage d'un camion de livraison

L'ensembles des zones de chargement et de déchargements est bétonnée et imperméable. Dans les deux cas, la connexion camion/installation s'effectue grâce à un flexible.

Feu de flaque :

Les modélisations de feu de flaque donnent des distances qui n'atteignent pas les zones fréquentées par le public. Selon la modélisation, il n'y a pas de phénomène de surpression (VCE) avec ce produit.

Pollution environnementale :

Les aires dédiées sont bétonnées et étanches reliées à deux séparateurs débourbeurs. Afin de limiter la quantité de produit en cas d'épanchement accidentel (e.g. rupture de flexible) lors d'un transfert de kérosène, un système « homme mort » de 2 minutes doit être présent.

Le risque d'accident majeur est acceptable moyennant le respect des articles des conditions particulières d'exploitation.

1.6.3. Scénario 3 : Epanchement d'AVGAS au niveau du stockage ou du dépotage du camion de livraison.

L'AVGAS est stocké dans un réservoir de 100 m³ enterré. Sa distribution se fait via une pompe équivalente à une pompe de station-service.

L'ensemble des scénarios lié au stockage et au dépotage de l'AVGAS est acceptable sur base de la portée des effets.

Le risque d'accident majeur est acceptable moyennant le respect des articles des conditions particulières d'exploitation.

1.6.4. Scénario 4 : Détention de munitions

La norme AASTP-1 (norme OTAN) ne prévoit aucune distance minimale de sécurité particulière pour les produits classés en 1.4, elle renvoie aux distances de séparation minimales prescrites par les normes sur la protection contre l'incendie. En Belgique, la sécurité incendie est principalement réglementée par un Arrêté Royal qui fixe les « Normes de base en matière de prévention contre l'Incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire » (AR du 7 juillet 1994). L'annexe 6 des Normes de base concerne les bâtiments industriels.

Dans ce contexte, le respect d'une zone libre autour du dépôt de rayon de 16 mètres (zone de sécurité) permet de protéger le dépôt de produits pyrotechniques d'un feu extérieur, protéger les bâtiments voisins, les voies publiques et les zones environnantes.

Dans cette zone, aucun dépôt de matières comburantes, inflammables ainsi que des matières combustibles solides telles que le bois, les cartons, les papiers etc., aucune habitation, aucun espace public (école, bureaux, route de forte densité de circulation etc.) ne sont autorisés. La zone de sécurité de rayon de 16 mètres est obligatoirement contenue dans la parcelle de l'exploitant ou dans les parcelles non constructibles.

Afin de diminuer cette distance de sécurité, le local de stockage B18 qui renferme les munitions doit être REI 120.

Moyennant le respect des conditions particulières d'exploitation énumérées ci-dessous, le risque est maîtrisé.

1.7. Urbanisme.

Le site de l'aéroport se situe partiellement dans les périmètres de protection du voisinage (PPV) des site Seveso Veolia Environmental Services Wallonie et Sabena Aerospace Engineering

Charleroi. Le projet ressort du type B et la fréquence d'apparition d'un effet dangereux est inférieure 10^{-6}/an à aux endroits fréquentés par le public et inférieur à 10^{-5}/an pour les installations dangereuses prises en compte dans cet avis.

Dans ces conditions, l'avis de la cellule RAM est favorable en matière de maîtrise d'urbanisation tel que demandé dans l'article 25 de l'Accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

1.8. Effets « domino » internes

L'éloignement des installation d'AVGAS par rapport au parc pétrolier (560 m) élimine un éventuel effet domino entre ces installations.

1.9. Effets « domino » externes

Néant.

1.10. Conclusions.

Le renouvellement du permis d'environnement de BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT S.A. est acceptable du point de vue du risque des accidents majeurs moyennant le respect des conditions particulières d'exploitation ci-dessous.

2. Avis

L'avis sur la demande de permis introduite par la société BRUSSEL SOUTH CHARLEROI AIRPORT S.A. est :

Favorable sous conditions

3. Conditions particulières d'exploitation

[Intégrées au dispositif] » ;

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance MOB - SPF Mobilité et transports, envoyé hors délai le **07/04/2025**, rédigé comme suit :

« Suite à votre lettre avec références sous rubrique, j'ai l'honneur de vous communiquer le fait que la Direction générale Transport aérien (DGTA), en accord avec l'aéroport de Charleroi (EBCI) et Skeyes, n'émet pas d'objection (point de vue aéronautique) au sujet du projet en objet, à condition que les hauteurs de construction mentionnées sur les plans présentés ne soient pas dépassées.

Aucun balisage ne doit être prévu.

Avant la mise en service d'un objet temporairement élevé (par exemple, une grue (télescopique, à tour...), une pompe à béton, un engin de levage...), l'avis de l'aéroport de Charleroi (EBCI) doit en tout cas être demandé au moins 60 jours calendrier avant le début des travaux de construction (voir les données de contact ci-dessous).

L'utilisation éventuelle de grues ou de tout autre appareil de levage pour les constructions comme le nouveau bâtiment PIF et la nouvelle voie de service devra faire l'objet d'une demande séparée, qui doit être soumise au service d'urbanisme de skeyes au plus tard 1 mois avant le début des travaux.

Skeyes fournit à cet effet un formulaire de demande standard, qui doit être rempli correctement et envoyé à urba@skeyes.be

Voir : https://www.skeyes.be/fr/services/urbanisme/grues-et-installations-temporaires/

Remarque : Des restrictions sur l'utilisation des grues à tour sont possibles pendant la période de construction.

Le contenu de l'avis doit être communiqué dans son intégralité au maître d'ouvrage.

Le demandeur doit informer par écrit la Direction générale Transport aérien de la suite donnée à son avis.

Nous attirons votre attention sur le fait que, si les travaux devaient être réalisés sans tenir compte des remarques susmentionnées, la Direction générale Transport aérien rejetterait toute responsabilité en cas de problèmes éventuels liés aux activités aéronautiques.

La Direction générale Transport aérien se réserve également le droit de faire respecter ces prescriptions par tous les moyens juridiques à sa disposition. » ;

Vu l'avis **favorable sous conditions** de l'instance SPW ARNE - DEE - Direction des Eaux de surface, envoyé hors délai le **19/05/2025**, rédigé comme suit :

« **Analyse de la demande**

Considérant que la présente demande est relative à un renouvellement du permis d'exploiter avec une demande d'extension n'impliquant pas d'augmentation des rejets d'eaux usées industrielles ;

Considérant que l'exploitant déclare dans le formulaire de demande rejeter les types d'eaux suivants :

- *Eaux usées domestiques ;*
- *Eaux pluviales ;*
- *Eaux usées industrielles ;*

Considérant que les eaux utilisées par l'établissement proviennent :

- *Du réseau de la distribution ;*
- *D'une récupération d'eaux pluviales ;*

Considérant que selon les informations fournies dans la demande, les eaux usées industrielles sont issues des eaux de ruissellement des pistes, taxiway et parkings des avions qui sont susceptibles d'être contaminées par :

- *le ravitaillement en hydrocarbures ;*
- *en période hivernale, les opérations de De-icing des avions ;*

- *en période hivernale, les opérations de déverglaçage des pistes.*

Considérant que les hydrocarbures utilisés sont en particulier le kérozène (Jet A-L majoritairement composé d'hydrocarbures dans la gamme C_9-C_{16}) et, dans une moindre mesure, l'AVGAS (combinaison complexe d'hydrocarbures dans la gamme C_4-C_{12}, composée principalement de paraffines, de cyclo-paraffines, d'hydrocarbures aromatiques et oléfiniques) et de gasoil ;

Considérant que la consommation de produits déverglaçant et de produits de De-icing est dépendante des conditions météorologiques ;

Considérant que le déverglaçage des pistes est assuré par des produits composés en grande partie d'acétate de potassium ou de formiate de sodium. Malgré leur faible toxicité, ces produits représentent cependant une charge en DCO assez significative, pouvant atteindre 330 g O_2/l ;

Considérant que le De-icing consiste à pulvériser sur les avions, avant leur décollage, un produit dégivrant à base de propylène-glycol. Ces opérations sont effectuées uniquement sur le parking avions du Terminal Nord. Le produit de De-icing aspergé sur l'avion se retrouve principalement sur le parking et, dans une moindre mesure, sur l'extrémité de la piste après envol de l'avion. Un camion balayeur permet d'aspirer une grande partie du glycol au niveau du parking des avions. Le propylène-glycol est susceptible d'engendrer une DCO de l'ordre de 750 g O_2/1 ;

Considérant que les eaux usées domestiques générées au niveau du terminal Sud sont traitées par des fosses septiques avant rejet à l'égout et que les eaux usées domestiques générées au niveau du terminal Nord sont traitées au niveau d'une station d'épuration (step) gérée par BSCA ;

Considérant que les eaux pluviales sont composées d'eaux de pluies de toiture et d'eaux de ruissellement des parkings ;

Motivation des conditions de déversement

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, comportant deux pistolets maximum et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3 000 litres et inférieure à 25 000 litres ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 01 décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle et abrogeant les arrêtés du Gouvernement wallon du 25 septembre 2008 fixant les conditions intégrales relatives aux unités d'épuration individuelle et aux installations d'épuration individuelle et du 6 novembre 2008 fixant les conditions sectorielles relatives aux stations d'épuration individuelle et aux systèmes d'épuration individuelle installés en dérogation de l'obligation de raccordement à l'égout ;

Vu la Directive 2024/3019 du parlement Européen et du conseil du 27 novembre 2024 relative au traitement des eaux résiduaires urbaines

Vu l'annexe Xter du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau ;

Vu la Directive 2000/60/CE du parlement Européen et du conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'Eau (DCE) ;

Vu la Directive 2013/39/UE du Parlement Européen et du conseil du 12 août 2013 modifiant les directives 2000/60/CE et 2008/105/CE en ce qui concerne les substances (dangereuses) prioritaires pour la politique dans le domaine de l'Eau ;

Vu l'arrêté ministériel du 5 novembre 2013 relatif à la méthodologie à appliquer pour identifier les substances pertinentes pour les secteurs concernés et à la liste de polluants caractéristiques par secteur dans les eaux usées industrielles (M.B. 10.12.2013) qui décrit la méthodologie à appliquer pour identifier les substances dangereuses potentiellement rejetées dans les eaux de surface par l'établissement ;

Considérant que l'établissement se situe en zone d'assainissement collective au plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique (PASH) ;

Considérant qu'à l'analyse de la demande, les eaux générées par l'établissement sont identifiées via les rejets et déversements suivants :

Rejets	***Déversements***	***Nature des Eaux analyse DESu***	***Commentaires***	***Changement par rapport au formulaire de la demande***	***Milieu récepteur***
RE1	*DEV12*	*Eaux pluviales*	*I162 (uniquement bretelle S5 qui n'est plus utilisée)*	*Inchangé*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*

RE2	*DEV13*	*Eaux usées industrielles + Eaux pluviales*	*I163 (Taxiway Sud Est) + Parking P1 à P5* *Récupère des eaux potentiellement chargées en produit et dégivrage (piste)* *Correspond à la sortie du bassin d'orage Sud (4000 m³)*	*Inchangé*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*
RE3	*DEV14*	*Eaux usées industrielles + Eaux pluviales + Eaux usées domestiques*	*I162 (Piste Ouest) + toiture terminal* *Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes)* *Correspond à la connexion aux égouts*	*Inchangé*	*Egout, vers step de Montignies-sur-Sambre (SA27R)*
RE4			*Abandonné*		
RE5	*DEV8*	*Eaux pluviales*	*Toiture de la zone Non Schengen du T2 – vers Bassin d'orage Est (13.675 m³)*	*Uniquement EP*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*
RE5	*DEV9*	*Eaux pluviales*	*Toiture de la zone Schengen du T2 – vers Bassin d'orage Est (13.675 m³)*	*Uniquement EP*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*
RE5	*DEV10*	*Eaux pluviales*	*Toitures du Poste Inspection Filtrage (PIF) – vers citerne de récupération des eaux pluviales PIF (B16)*	*Inchangé*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*
RE5	*DEV11*	*Eaux pluviales*	*Trop-plein en cas de surcharge du réseau d'eaux pluviales PIF (B16) – vers Bassin d'orage Est (13.675 m³)*	*Inchangé*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*
RE5	*DEV15*	*Eaux usées industrielles +*	*I044 (Dalle Nord bâtiments, parking avions)*	*Inchangé*	*Eaux de surface*

		Eaux pluviales	*I163 & I164 (Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et N6)* *I045 (Parkings véhicules personnels et T1 + T2)* *Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes)* *Correspond à la sortie du bassin de rétention Nord et à la sortie du bassin d'orage Nord*		*(Tintia - SAO1C)*
RE6	*DEV1*	*Eaux usées domestiques*	*Local nettoyage zone non Schengen T2 (B11)*	*Inchangé*	*Vers STEP BSCA*
RE6	*DEV2*	*Eaux usées domestiques*	*Toilettes zone non Schengen T2 (B11)*	*Inchangé*	*Vers STEP BSCA*
RE6	*DEV3*	*Eaux usées domestiques*	*Toilette zone bureaux T2 (B11)*	*Inchangé*	*Vers STEP BSCA)*
RE6	*DEV4*	*Eaux usées domestiques*	*Toilettes zone de facturation T2 (B11)*	*Inchangé*	*Vers STEP BSCA*
RE6	*DEV5*	*Eaux usées domestiques*	*Toilettes zone d'embarquement T2 (B11)*	*Inchangé*	*Vers STEP BSCA*
RE6	*DEV6*	*Eaux usées domestiques*	*Toilettes zone d'arrivée T2 (B11)*	*Inchangé*	*Vers STEP BSCA*
RE6	*DEV7*	*Eaux usées domestiques*	*Locaux humides PIF (B16)*	*Inchangé*	*Vers STEP BSCA*
RE6	*DEV16*	*Eaux usées domestiques*	*Sortie de la STEP* *I091 (Step aérogare) – B 09*	*Inchangé*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*
RE7	*DEV17*	*Eaux usées industrielles + Eaux pluviales*	*I162 (Piste existante Est + extension piste)*	*Inchangé*	*Eaux de surface (Tintia - SAO1C)*

			I164 (bretelle N6-N7) (Shoulder) *Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes)* *Correspond à la sortie du bassin de rétention Est et à la sortie du bassin d'orage Est*		

Considérant que la position précise des déversements, donc des points de contrôles est précisé dans le tableau ci-dessus ;

Considérant que les eaux usées industrielles du rejet RE3 sont déversées en égout, au sein du bassin technique de la station d'épuration collective de Montignies-sur-Sambre (52011/03 – 200.000EH) dont le rejet a lieu dans la masse d'eau de surface SA217R (Sambre II) ;

Considérant que, concernant le rejet RE5, un traitement est mis en place en hiver selon les conditions climatiques comprenant un bassin de rétention de 4835m³ avec aération par des diffuseurs d'air (surpresseurs) et un bassin d'orage (13657m³). En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel (dimensionné pour un rejet max de 5l/s.ha) ;

Considérant que, concernant le rejet RE7, un traitement similaire au bassin R5 sera mis en place en hiver selon les conditions climatiques, comprenant un bassin de rétention (5500m³) avec aération par des diffuseurs d'air (surpresseurs) et un bassin d'orage (4800m³). En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel (dimensionné pour un rejet max de 5l/s.ha). Un séparateur d'hydrocarbures est prévu à la sortie de celui-ci ;

Considérant que vu les faibles concentrations, le traitement subit par le rejet RE7 au sein du simple bassin d'orage suffit à respecter les normes en vigueur ;

Considérant qu'une étude a été réalisée et que le projet de réalisation d'un bassin est en cours pour 2026 concernant le RE3 ;

Considérant que le step de BSCA (RE6) est d'une capacité de 3000 EH et que cette unité de traitement est composée des éléments suivants :

- *Une fosse de relevage avec 4 pompes de relevage ;*
- *Un dégrilleur fin 6mm ;*
- *Un dégraisseur et un bas à graisse ;*
- *Unité de dénitrification (cuve 100m³) ;*
- *3 réacteurs d'aération en série avec diffuseur d'air ;*
- *Un local avec 3 surpresseurs d'air ;*

- *Un clarificateur ;*
- Un silo de stockage de boues d'épuration ;
- *Un venturi de sortie avec mesure de débit en continu.*

Considérant qu'au vu des résultats d'analyses (rejets de la step privée), les effluents de la STEP ne respectent pas les normes fixées dans le cadre du permis d'environnement (PE/2020/0027). Des dépassements des teneurs en MES, DBO_5, azote total et phosphore total sont observés. Pour ces deux derniers paramètres, les dépassements sont systématiques en 2021 et 2022, avec des valeurs jusqu'à 6 fois supérieures à la limites pour l'azote et 4 fois supérieures pour le phosphore ;

Considérant que l'avis de l'organisme d'assainissement agréé (IGRETEC) est joint au dossier et est favorable à la reprise des eaux usées industrielles dans le réseau d'égouttage en ce qui concerne le RE3 moyennant certaines conditions de rejet ;

Considérant que sur base du rapport d'analyse de la station privée de BSCA le plus récent (EQUANS, 2023), la consommation maximale en eau au niveau du terminal Nord est estimée à 200 m^3/j. Sur base des dispositions de l'annexe XLVI du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau, sur le rejet moyen par habitant (180 l/j), ce volume équivaut au volume généré par 1.110 EH. En situation existante, la STEP de l'aéroport (3.000 EH) est donc en théorie suffisamment bien dimensionnée pour traiter convenablement jusqu'au double des volumes d'eau usées actuellement générés au droit du Terminal Nord. A noter toutefois qu'en 2023, la fréquentation annuelle est de 9,4 millions de passagers, soit une augmentation de 170 % par rapport à la base de dimensionnement de la STEP.

Considérant que les eaux usées industrielles des rejets RE2, RE5 et RE7 sont évacuées dans le Tintia, cours d'eau non navigable, de 2e catégorie, situé dans le sous-bassin hydrographique de la Sambre présentant les caractéristiques suivantes :

- *Masse d'eau SA01C – Canal Charleroi Bruxelles - masse d'eau artificielle ;*
- *Zone sensible telle que définie à l'article R. 275 du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau ;*

Considérant que les objectifs environnementaux de la masse d'eau de surface réceptrice, au sens de la Directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, fixés dans les troisièmes plans de gestion sont le bon potentiel écologique ainsi que le bon état chimique ;

Considérant que la masse d'eau de surface réceptrice n'atteint pas le bon état chimique ; que les paramètres suivants sont déclassants : 4-nonylphénol, Tributylétain cation, Mercure soluble, PBDE ;

Considérant que la masse d'eau de surface réceptrice n'atteint pas son objectif environnemental écologique ; que les paramètres suivants sont déclassants : Oxygène dissous, Azote Kjeldahl, Azote ammoniacal, Nitrites, Matière en suspension (MES) ;

Considérant l'état de la masse d'eau et la présence de normes demandées par IGRETEC dans son avis ;

Considérant les charges rejetées par l'établissement, les paramètres déclassants de l'état écologique et les efforts à fournir à l'échelle de la masse d'eau de surface pour ces paramètres, des conditions particulières plus strictes doivent être imposées pour les paramètres déclassants moyennant un délai de mise en conformité ;

Considérant que la DBO_5 et la DCO sont impliquées directement dans la concentration en oxygène dissous, qu'il convient donc de fixer des conditions particulières plus strictes pour ces paramètres lorsque que la masse d'eau est déclassée par un manque d'oxygène dissous ;

Considérant l'analyse du secteur, les analyses fournies par l'exploitant ainsi que les analyses diverses aux mains de l'administration (analyses ISSeP, PISOE, etc.), il est établi que les rejets RE2, RE3, RE5 et RE7 sont susceptibles de contenir les substances suivantes : substances de type PFAS ;

Considérant l'absence de norme relative aux rejets de PFAS dans les eaux usées dans la réglementation wallonne ;

Considérant les 28 PFAS, ceux issus de la Directive 2020/2184 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine et ceux pressentis pour la future norme de qualité environnementale ;

Considérant que les stations d'épuration collectives sont destinées à traiter uniquement les macro polluants (carbone, azote, phosphore), les conditions de rejet pour les micropolluants identifiés ci-avant sont de facto des conditions de rejet en eau de surface ;

Considérant que selon l'article R.278 du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires pour la gestion de ses eaux usées domestiques et pluviales, l'exploitant est tenu d'introduire une demande, au Département de l'Environnement et de l'Eau, de dispense sur base d'un dossier technique et d'un comparatif des coûts entre le raccordement à l'égout et le placement d'un système d'épuration individuelle ;

Considérant qu'au vu des éléments fournis dans la présente demande, cet avis tient lieu de décision et donc de dispense acceptée en vertu de l'article précité du Code de l'Eau ;

Considérant la présence d'autres déversements non cités par l'exploitant décrits dans l'étude d'incidences ;

Statut de l'avis

L'avis émis par la Direction des Eaux de Surface à la suite de l'examen de cette demande est :

Avis favorable sous conditions

Conditions de l'avis

[Intégrées au dispositif] » ;

Vu l'avis **défavorable** de l'instance Commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité de la Ville de Fleurus, envoyé le **19/02/2025**, rédigé comme suit :

« Nous vous prions de trouver, ci-dessous, l'avis défavorable de la CCATM, réunie en date du 23/01/2025, concernant la demande de permis unique de la S.A. B.S.C.A.

3 AVIS DEFAVORABLES (dont la Vice-Présidente), 3 avis favorables et 6 abstentions sur base des motifs suivants :

Les membres déplorent la politique du fait accompli d'autant plus pour un projet d'une telle envergure ;

Ampleur de la régularisation réalisée par un opérateur public (passage en force) ;

Nuisances engendrées par les actes et travaux accomplis » ;

Vu l'avis **défavorable** de l'instance Agence Wallonne de l'Air et du Climat, envoyé hors délai le **10/04/2025**, rédigé comme suit :

« Comme suite à votre courrier référencé 10017048/FVA.ema mieux défini sous rubrique, l'AwAC a étudié le dossier aussi bien du point de vue de la qualité de l'air que du point de vue du climat.

Mes services émettent un avis défavorable.

1. Examen de la demande du point de vue de la qualité de l'air

Suivant le dossier de demande de permis, il s'avère que la demande dont objet concerne le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi Brussels Sud.

Les numéros de rubriques du permis d'environnement concernés par la demande et ayant un impact sur l'air ou le climat sont :

28.52.02 ***Classe 2***	*Mécanique générale lorsque la puissance installée des machines est supérieure ou égale à 40 kW.*
40.30.02.01 ***Classe 3***	*Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 12 kW et inférieure à 300 kW ou contenant plus de 3 kg d'agent réfrigérant fluoré.*
40.30.02.02 ***Classe 2***	*Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure à 300 kW.*
40.50.01.01 ***Classe 2***	*Installation de combustion d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW.*

40.60.01 ***Classe 3***	*Installation de combustion non visée par une autre rubrique et dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 1 MW thermique.*
50.20.01.02 ***Classe 2***	*Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur, lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à 3.*
50.50.01 ***Classe 3***	*Installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55°C et inférieur ou égal à 100°C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, comportant deux pistolets maximum et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3000 litres et inférieure à 25000 litres.*
50.50.03 ***Classe 2***	*Installation de distribution de carburants destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0°C et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteurs et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican.*
62.00.01 ***Classe 1***	*Aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2100 mètres.*
63.12.09.03.02 ***Classe 2***	*Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 de catégorie 3, y compris les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55°C et inférieur ou égal à 75°C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60°C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 25000 l et inférieure à 250 000 l.*
63.21.01.01.03 ***Classe 1***	*Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 – Local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles.*
90.16.02 ***Classe 2***	*Station d'épuration d'eaux urbaines résiduaires, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitants et inférieure à 50.000 équivalents-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat.*
90.17.02	*Station d'épuration d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau, lorsque*

Classe 2	*la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50.000 équivalent-habitant.*

La société B.S.C.A. souhaite renouveler ses autorisations d'exploiter, son permis actuel prenant échéance le 14/02/2024. A ce renouvellement s'ajoute également une extension projetée de l'établissement et la régularisation d'une partie de l'extension déjà réalisée, c'est-à-dire :

- *Extension de la zone du Poste d'Inspection Filtrage (PIF) ;*
- *Régularisation du Terminal 2 ;*
- *Modification de la voirie d'accès au parking staff depuis le rond-point (voirie privée).*

L'extension, la régularisation et la modification de voirie privée comprennent des actes et travaux soumis à permis d'urbanisme. Dès lors, il s'agit d'un permis unique.

L'activité principale de l'établissement est le transport aérien. L'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud exploite une aérogare accueillant des passagers, des parkings voitures, des voiries d'accès à ces parkings, des chaussées aéronautiques et des parkings avions liés à l'aérogare, une station d'épuration des eaux usées, des bâtiments techniques et un parc pétrolier.

Dans l'EIE, il est indiqué que le nombre d'emplois sur le site aéroportuaire est d'environ 3400 emplois directs au 31 décembre 2023 : 793 emplois directs B.S.C.A. et environ 2600 emplois directs hors B.S.C.A. Dans le formulaire de demande de permis, il est indiqué que B.S.C.A. occupe 124,63 ETP administratifs et 562,98 ETP opérationnels.

Les habitations les plus proches sont situées juste à côté de l'aéroport au Sud du site, il s'agit du noyau résidentiel de Ransart, au sud de la N568, longeant le sud du site aéroportuaire. Au Nord-Est, on retrouve la ville d'Heppignies (au Nord de l'autoroute A15-E42), à l'Est la ville de Gosselies et au Sud-Est la ville de Jumet.

L'établissement n'est pas concerné par la directive établissant un système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Il n'est pas non plus concerné par la directive relative aux émissions industrielles IED/IPPC.

La présente demande de permis vise à prolonger l'exploitation des activités de Brussels South Charleroi Airport pour une durée de 20 ans jusqu'en 2045. Selon les dernières projections de B.S.C.A., le nombre de mouvements d'avions (aviation commerciale et aviation générale) enregistré annuellement passerait de +/- 82.068 mouvements/an en 2019 à 91.370 mouvements/an en 2045. L'augmentation du nombre de mouvements concernerait l'aviation commerciale dont le nombre de mouvements passerait de 49.807 mouvements/an en 2019 à 82.870 mouvements/an en 2045, soit une augmentation de 66%. L'aviation générale décroitrait quant à elle pour atteindre +/- 8.500 mouvements/an à l'horizon 2045 contre 32.261 mouvements/an en 2019, soit une diminution de 74%. A l'horizon 2045, l'aviation commerciale constituerait sur cette base environ 91% des mouvements à B.S.C.A. D'ici 2045,

ce sont environ 16,2 millions de passagers qui devraient être transportés par ans, soit un peu moins du double du nombre transporté en 2019 (8,2 millions) et environ 1,7 fois le nombre transporté en 2023 (9,39 millions).

La demande de permis recense 30 bâtiments, 164 installations, 56 dépôts de substances et 26 dépôts de déchets.

Le bâtiment B05 (atelier de mécanique pour véhicules de l'aéroport et maintenance) abrite notamment des installations de combustion, des installations de climatisation, des dispositifs d'extraction des gaz d'échappement, une installation d'aspiration de gaz de soudure, un écran d'aspiration de peinture (quantité de peintures et solvants stockée : 130 l), des ponts élévateurs, une cuve de 5000 l de mazout, une cuve de 148 m³ de déverglaçant avion (glycol) 75/25% – Eco Wing 75/25%, deux cuves de 25 m³ de déverglaçant avion (glycol) 100% - Eco Wing 100%.

Au niveau des dépôts de kérosène, on trouve 4 citernes de 600 000 litres de kérosène Jet A-1, 1 citerne de 100 000 litres d'AVGAS, 1 citerne de 100 000 litres JET A-1 non utilisée, 1 réservoir de purge de 5000 litres de JET A-1 et 1 réservoir de 12 000 litres d'AVGAS UL91.

Le formulaire de demande de permis renseigne les rejets à l'atmosphère suivants :

- *Rejets canalisés d'air vicié de la ventilation de confort et de la ventilation des sanitaires ;*
- *Rejets canalisés d'air de refroidissement ;*
- *Rejets canalisés de gaz de combustion des installations de combustion ;*
- *Rejets canalisés d'air de renouvellement de la zone de stationnement et manœuvre ;*
- *Rejet canalisé de l'extracteur de dégazage de citerne au B05 (atelier de mécanique pour véhicules de l'aéroport et maintenance) ;*

Aucune émission diffuse et aucune émission olfactive ne sont renseignées dans le formulaire de demande de permis.

L'exploitation des installations concernées par la demande est susceptible de générer les éléments polluants suivants :

1.1. <u>Installations de combustion</u>

Le site d'exploitation comprend des installations de combustion.

Elément polluant généré : gaz de combustion (CO, NOx, CO2).

Bâtiment	***Unité***	***Combustible***	***Puissance totale installée***	***Heures de fonctionnement annuel***

Bâtiment énergie (B02)	*3 chaudières à condensation (I070)*	*Gaz naturel*	*3 x 1078 kW (ou 6 x 531 kW ?)*	*1780-1630-2800 h/an*
	Cogénération (I071)	*Gaz naturel*	*114 kW*	*?*
Bâtiment Atelier de mécanique (B05)	*5 aérothermes (I075)*	*Gaz naturel*	*5 x 20 kW*	*1780 h/an*
	6 radiants au gaz (I076)	*Gaz naturel*	*6 x 34 kW*	*?*
	1 chaudière (I084)	*Gaz naturel*	*30 kW*	*2920 h/an*
Bâtiment S03 mais alimentent le S06 (B18)	*3 chaudières à condensation (I147)*	*Gaz naturel*	*3 x 460 kW*	*3088 h/an*
Bâtiment S09 (B21)	*2 chaudières à condensation (I142)*	*Gaz naturel*	*2 x 330 kW*	*1300 h/an*
Bâtiment Bureaux, arsenal des pompiers, traitement du fret et remisage des véhicules (B24)	*2 chaudières à condensation (I153)*	*Gaz naturel*	*2 x 166 kW*	*1600 h/an*
Hangar de remisage des véhicules et avions de tourisme (B25)	*2 chaudières (I154)*	*Gaz naturel*	*2 x 174 kW*	*1080 h/an*
Bâtiment Service incendie (B29)	*1 chaudière (I159)*	*Mazout*	*143 kW*	*1100 h/an*

Pour les chaudières I070, il y a une différence entre les informations reprises dans le formulaire de demande de permis et les informations reprises dans le tableau 40 (Synthèse des principales installations de production de chauffage et de refroidissement) du volume II, Partie 3, Chapitre 7 de l'EIE (page 140). Au tableau 40, il est indiqué 3 chaudières de 1078 kW tandis que dans le formulaire de demande de permis, pour I070, il est indiqué 6 chaudières de 531 kW. La puissance totale est quasiment la même mais dans le premier cas, il faut viser l'AGW du 30 août 2018 parce que la puissance thermique individuelle des chaudières est supérieure ou

égale à 1 MW, tandis que dans le deuxième cas, l'AGW du 30 août ne s'applique pas. Dans le doute, les deux types de conditions particulières sont imposées ci-après.

D'autres différences ont été constatées entre les informations reprises dans l'EIE et le formulaire de demande de permis, mais sans conséquence sur les conditions particulières à imposer.

Le site compte également plusieurs groupes électrogènes :

Installation	Description	Capacité nominale
I009	Groupe électrogène de secours	350 kVA
I022	Groupe électrogène cabine HT parking	315 kVA
I024	Groupe électrogène (C7)	315 kVA
I028	Groupe électrogène UPS 1-C2	318 kVA
I036	Groupe Electrogène Cabine HT C1	630 kVA
I037	Groupe Electrogène Cabine HT C2	700 kVA
I028	Groupe Electrogène Cabine HT C2 UPS2	333 kVA
I039	Groupe Electrogène Cabine HT C3	160 kVA
I040	Groupe Electrogène Cabine HT C4	100 kVA
I041	Groupe Electrogène Cabine HT C5	250 kVA
I050	Groupe électrogène de secours	1000 kVA
I095	Groupe électrogène – Cab HT T2	318 kVA
I128	Groupe électrogène	573,20 kVA

Pour les groupes électrogènes, seule la puissance électrique (en sortie moteur) est renseignée. Etant donné que la rubrique de classement PE et les conditions particulières d'exploitation imposées dépendent de la puissance thermique en entrée moteur (calculée sur

base du débit de combustible), il est supposé un facteur 3 entre la puissance électrique en sortie moteur et la puissance thermique en entrée. Sur base de cette hypothèse, certains moteurs auraient une puissance thermique supérieure à 1 MW et seraient visés par la rubrique PE 40.50.01.01 et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018.

Aucune condition particulière n'est imposée pour les moteurs d'une puissance thermique nominale inférieure à 400 kW.

1.2. Installations utilisant un cycle frigorifique

Le site d'exploitation comprend des installations utilisant un cycle frigorifique (climatisations, pompes à chaleur, groupes froids). Les principaux fluides réfrigérants utilisés sont les suivants : R410A, R407C.

Il y a aussi une centrale de refroidissement qui utilise de l'ammoniac comme réfrigérant. La puissance frigorifique de cette installation n'est pas renseignée.

Elément polluant généré : perte de réfrigérant (HFC, NH3).

1.3. Tour de refroidissement

Le site d'exploitation comprend une tour de refroidissement (I117) de 600 kW frigorifique et 18,7 m^3/h.

Elément polluant généré : légionelles.

Des conditions particulières sont proposées pour encadrer le risque légionelles des tours aéroréfrigérantes par dispersion d'eau dans un flux d'air.

1.4. Stockage et distribution de carburant pour avions

Afin de ravitailler les avions en carburant, l'aéroport de Charleroi est équipé d'un parc pétrolier en zone nord et d'une pompe de distribution en zone sud.

Les carburants pour avions utilisés sont les suivants :

- *Pour l'aviation commerciale : kérosène JET A-1 : il s'agit d'un carburant hydrodésulfurisé (à basse teneur en soufre) utilisé pour la plupart des aéronefs à réacteurs ;*
- *Pour l'aviation générale :*
    - *AVGAS (Aviation GASoline, ou « essence aviation ») : utilisé pour des moteurs à combustion interne à allumage par étincelles et donc, par de l'aviation légère.*
    - *AVGAS UL91 (UL pour « unleaded » en anglais) : essence sans plomb, sans éthanol ni autres alcools pouvant être nocifs pour certains composants des avions et présentant l'inconvénient de capter l'eau. Il est conçu spécialement pour les avions ultra-légers.*

En zone nord, le parc pétrolier est composé de 4 citernes d'une capacité de 600 m^3 chacune pour le stockage de JET A-1. Les livraisons de carburants se font par camions-citernes en

provenance de différents endroits selon les fournisseurs (Feluy ou Gand). Au sein de la plateforme, des camions citernes font les trajets entre le parc pétrolier et les avions de la dalle nord pour les ravitailler.

Les petits avions, stationnés sur la dalle sud (avions de tourisme, jet, etc.), sont quant à eux avitaillés par la pompe de distribution. En termes de stockage se trouvent :

- *Un réservoir enterré de 100.000 litres d'AVGAS ;*
- *Un réservoir enterré de 12.000 litres d'AVGAS UL91 ;*
- *D'autres réservoirs actuellement vides, dont un réservoir de 100.000 litres destiné à contenir du JET A-1 et un réservoir pour les purges de JET A-1 de 5000 litres.*

Le JET A-1 est le carburant pour les avions à moteurs à turbine. Les avions à hélices sont équipés d'un moteur à piston consommant de l'essence aviation (AVGAS). D'après les fiches sécurité des produits, il s'avère que :

- *L'AVGAS contient moins de 0,1% de benzène ;*
- *Le kérosène JET A-1 contient moins de 0,2% de benzène.*

Le JET A1 est le carburant pour aéronef le plus utilisé. Il entre en ébullition entre 130 et 290°C, et comme le diesel, appartient à la catégorie des distillats de densité moyenne.

Beaucoup d'avions à hélices sont équipés d'un moteur à piston consommant de l'essence aviation (AVGAS). De même que l'essence automobile, l'essence aviation est composée d'hydrocarbures à chaîne courte entrant en ébullition entre 60°C et 170°C.

Les tensions de vapeur selon la méthode Reid (37,8°C) pour ces carburants sont les suivantes :

- *AVGAS : 47,9 kPa ;*
- *JET A1 : valeur inférieure à 3,6 kPa.*

L'AVGAS est très volatil, contrairement au JET A-1.

La Directive 94/63/CE du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service (directive Phase I de la récupération des vapeurs d'essence) définit l'essence comme tout dérivé du pétrole, avec ou sans additifs, d'une tension de vapeur (méthode Reid) de 27,6 kilopascals ou plus, destiné à être utilisé comme carburant pour les véhicules à moteur, excepté le gaz de pétrole liquéfié. D'après cette définition, l'AVGAS peut être assimilé à de l'essence mais pas le JET A1.

Les consommations annuelles de JET A-1, d'AVGAS et d'AVGAS UL91 sont reprises dans le tableau ci-dessous (= Tableau 42, page 143 du chapitre 7 volume II de l'EIE).

Année	Consommations JET A-1		Consommations AVGAS		Consommations AVGAS UL91	
	Annuelle [litres/an]	Moyenne journalière [litres/jour]	Annuelle [litres/an]	Moyenne journalière [litres/jour]	Annuelle [litres/an]	Moyenne journalière [litres/jour]
2013	147.794.310	404.916	302.244	828	0	0
2014	134.316.209	367.990	287.173	787	0	0
2015	149.707.742	410.158	178.243	488	0	0
2016	155.343.302	425.598	137.310	376	0	0
2017	156.713.518	429.352	138.348	379	0	0
2018	167.945.983	460.126	104.407	286	4.535	12
2019	168.738.328	462.297	88.846	243	19.575	54
2020	63.788.000	174.762	49.377	135	21.079	58
2021	100.193.135	274.502	82.965	227	36.301	99
2022	179.894.381	492.861	73.012	200	34.891	96
2023	182.787.298	500.787	53.689	147	40.001	110

En volume, le JET A-1 représente la quasi-totalité (99,9%) des consommations de carburant destiné aux avions. La combinaison des consommations d'AVGAS et d'AVGASUL91 permet de constater l'évolution liée à la petite aviation, qui connait une décroissance depuis 2013.

A l'exception des années 2020 et 2021 impactées par la pandémie, les consommations annuelles de JET A-1 rapportées au nombre de passagers en partance (aviation commerciale) sont stables et sont comprises entre 39 et 44 litres comme indiqué dans le tableau ci-dessous (= Tableau 43, page 145 du chapitre 7 du volume II de l'EIE).

Année	Consommations annuelles JET A-1 [litres/an]	Nombre de passagers en partance	Consommations par passager en partance [litres/passager]
2013	147.794.310	3.388.695	43,6
2014	134.316.209	3.213.842	41,8
2015	149.707.742	3.472.966	43,1
2016	155.343.302	3.646.231	42,6
2017	156.713.518	3.844.008	40,8
2018	167.945.983	4.009.034	41,9
2019	168.738.328	4.104.994	41,1
2020	63.788.000	*1.279.023	*49,9
2021	100.193.135	1.874.354	53,5
2022	179.894.381	4.129.864	43,6
2023	182.787.298	4.693.060	38,9

La fourniture de kérosène provoque des impacts liés au trafic routier induit.

La manipulation du kérosène engendre des émissions de COV à différents niveaux :

- *Lors du remplissage des citernes, de l'air chargé en vapeurs de kérosène est expulsé. Cet air est filtré par des filtres évents qui équipent les citernes.*
- *Lors des opérations de vidange, l'air extérieur est aspiré dans les citernes et se charge également de vapeurs de kérosène. Il est ensuite expulsé lors de leur remplissage ultérieur.*
- *Par respiration des réservoirs : lorsque la température du réservoir augmente, notamment en raison du rayonnement solaire, une partie du kérosène s'évapore et augmente la pression interne. Une partie de ces vapeurs est éjecté du réservoir par l'évent.*
- *Lors du remplissage des camions-citernes en kérosène au niveau de l'îlot de chargement, à l'aide d'un tuyau flexible, de même que le ravitaillement des avions en carburant.*

En termes d'impacts sur la qualité de l'air ambiant, le parc pétrolier est situé à plusieurs centaines de mètres des logements les plus proches et ne présente pas d'incidences de ce fait au droit de ceux-ci. Cependant, une dégradation de la qualité de l'air au droit du DC Hotel Charleroi Airport n'est pas à exclure du fait de sa proximité immédiate (façade principale située à environ 100 m des cuves de JET A-1) ainsi que du Domaine du Bois-Lombut.

Impact de l'accroissement des activités aéroportuaires

L'évolution du nombre de mouvements se traduira par une hausse pour l'aviation commerciale (consommations de JET A-1) et une baisse pour l'aviation générale (consommations d'AVGAS et d'AVGAS UL91).

Elément polluant généré : vapeurs d'hydrocarbures (COV), gaz d'échappement.

Des émissions de COV et gaz d'échappement peuvent être générées par :

- *Le charroi de camions-citernes approvisionnant le site en kérosène : gaz d'échappement ;*
- *Les opérations de dépotage des camions-citernes de livraison de kérosène et AVGAS sur le site : COV ;*
- *La respiration des citernes de kérosène et AVGAS : COV ;*
- *Le remplissage à partir des citernes des camions-citernes du site servant à l'avitaillement des avions : COV ;*
- *Les trajets effectués par les camions-citernes d'avitaillement ainsi que les phase de ralenti : gaz d'échappement ;*
- *L'avitaillement lui-même des avions par les camions du site : COV.*

Les pompes de distribution de kérosène (JET A-1) et AVGAS ne sont pas soumises à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service, étant donné qu'elles ne sont pas destinées au ravitaillement de véhicules routiers mais au ravitaillement d'avions.

Afin de limiter les émissions de COV liées à la respiration des réservoirs, l'auteur de l'EIE recommande de mettre en œuvre des réservoirs à toit flottant au niveau du parc pétrolier et de placer des filtres sur les évents des cuves. En réponse à cette recommandation, B.S.C.A. explique qu'ils n'ont volontairement pas équipé ces réservoirs de toits flottants pour des raisons de sécurité incendie. En effet, dans le cas où ils équiperaient les réservoirs de toits flottants, ils devraient revoir l'analyse de risque du parc pétrolier et adapter le système d'extinction incendie car celui-ci est actuellement muni de déluge sous le toit des cuves pour se prémunir de tout risque incendie. La mise en place de toits flottants impliquerait par ailleurs de changer la cuve entière. Enfin, la température d'émission des vapeurs dans le cas du JET A-1 se produit à partir de 38°C, cette température est rarement atteinte en Belgique. En ce qui concerne les évents, d'après l'exploitant, la législation belge impose l'obligation de placer des arrêteurs de flamme à la sortie des cuves, c'est d'application à l'aéroport de Charleroi. L'exploitant ne fait pas mention de l'impossibilité de placer des filtres sur les évents pour traiter les vapeurs.

1.5. Stockage et distribution de carburant pour véhicules routiers ou de combustible pour les installations de combustion

Outre les 4 citernes de 600 m³ de JET A-1, le parc pétrolier en zone nord comprend également les stockages suivants :

- *Un réservoir enterré de 10.000 litres d'essence pour véhicules ;*
- *Un réservoir enterré de 10.000 litres de diesel routier ;*
- *Un réservoir enterré de 5.000 litres de mazout de chauffage.*

Elément polluant généré : Vapeurs d'hydrocarbures (composés organiques volatils).

Les installations de distribution d'hydrocarbures sont visées par les arrêtés suivants :

- *Arrêté du Gouvernement wallon du 4 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2000 (M.B. 17.01.2001) et 17 juillet 2003 (M.B. 10.09.2003).*
- *Arrêté du Gouvernement wallon du 26 janvier 2012 modifiant le Titre III du Règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (M.B. 07.02.2012).*

- *Arrêté du Gouvernement wallon du 24 novembre 2016 modifiant le règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement des véhicules à moteur dans les stations-service (M.B. 07.12.2016).*
- *Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996 portant modification du Règlement général pour la protection du travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service (M.B. 27.06.1996).*

1.6. Parcs de stationnement

Au niveau des parkings (DS19 à DS25), la plupart sont non-couverts, à l'exception de deux parkings semi-couverts : le parking P1/parking express/parking locations de 3400 places et le parking P2 de 1450 places. Dans la liste des bâtiments, on trouve également en B26 un parking souterrain de 268 places (PAR07).

Elément polluant généré : Gaz d'échappement.

Des conditions particulières sont proposées pour les parcs de stationnement fermés.

1.7. Gaz d'échappement des avions

La source principale d'émissions atmosphériques de l'aéroport concerne les émissions de gaz d'échappement des moteurs thermiques des avions.

Elément polluant généré : gaz d'échappement des moteurs thermiques des avions : CO_2, CO, NOx, SO_2, COV, particules fines (PM10 et PM2.5), particules ultrafines (UFP), métaux lourds, ozone troposphérique.

Activité aéroportuaire existante

Le nombre de mouvements d'avions, les consommations de carburants et le nombre de passagers par an pour les années 2019 à 2023 sont repris dans le tableau ci-dessous pour l'aviation commerciale et l'aviation générale. La première catégorie reprend le transport de passagers ou de fret. La seconde catégorie correspond aux activités aériennes telles que l'aviation d'affaires, la formation des pilotes, etc. B.S.C.A est le deuxième aéroport belge en termes de trafic passagers.

	Aviation commerciale			Aviation générale		
	Nombre de mouvements d'avions	Consommation de kérosène JET A-1	Nombre de passagers	Nombre de mouvements d'avions	Consommation d'AVGAS	Consommation d'AVGAS UL91
2019	49.807	168.738	8,2 millions	32.261	89	20

2020	21.163	63.788	2,6 millions	24.325	49	21
2021	27.691	100.193	3,8 millions	38.109	83	36
2022	52.144	179.894	8,3 millions	31.322	73	35
2023	55.583	182.787	9,4 millions	32.277	54	40

Polluants émis

Les émissions (nature et proportion des différents polluants) dépendent de différents paramètres : modèle d'aéronefs, type et régime de moteurs, type de carburant, etc.

Des émissions de CO peuvent être générées par la combustion incomplète du kérosène lorsque le moteur fonctionne à puissance réduite, soit principalement durant les phases de stationnement et de roulage au sol. Les émissions de CO sont maximales au démarrage, mais diminuent lorsque le régime du moteur augmente (tandis que les émissions de NOx augmentent).

Des émissions de NOx sont formées à haute température lors des phases de décollage et de montée, par oxydation d'une fraction de l'azote N_2 contenu à la fois dans l'air entrant dans le processus de combustion et dans le combustible lui-même.

Des émissions de SO_2 sont générées par la combustion du kérosène, en raison de la présence d'impuretés contenant du soufre dans les combustibles fossiles. Dans le cas du JET A1, la teneur en soufre est faible et les émissions de SO_2 sont faibles et contribuent peu à l'acidification de l'air, en comparaison des NOx.

Des émissions de COV et HAPs peuvent aussi être générées par la combustion du kérosène. Les émissions dépendent du type de moteur, du carburant utilisé et du régime de poussée de l'aéronef et donc de la phase du cycle LTO (Landing Take-Off – Décollage Atterrissage), ainsi que de sa durée. Les profils d'émissions de polluants tels que le naphtalène, le formaldéhyde et les autres COV sont mal connus.

Les combustions incomplètes, sources d'émissions de polluants (CO, hydrocarbures, HAPs,...) sont principalement rencontrées lorsque les moteurs fonctionnent à bas régime, notamment en phase taxi ou au ralenti. A haut régime, l'efficacité de la combustion est bien meilleure et les émissions de CO, COV et HAPs diminuent alors fortement.

Du point de vue des impacts sanitaires, les effets des polluants émis par les moteurs d'avion sont très divers : les composés aliphatiques (comme l'éthanol) sont peu toxiques tandis que les HAPs ou le formaldéhyde présentent une toxicité plus élevée : potentiellement cancérigènes, mutagènes, reprotoxiques ou encore tératogènes. D'autres COV peuvent provoquer des irritations cutanées, oculaires ou respiratoires, des troubles cardiaques, rénaux ou hépatiques, ou encore être allergènes.

Parmi les substances les plus dangereuses émises par la combustion du kérosène, on trouve notamment le benzo(a)pyrène, le naphtalène et le benzène.

Selon certaines études, le HAP majoritaire dans les produits de combustion du JET A1 est le naphtalène, dont la proportion dans les hydrocarbures totaux dépend du régime du moteur, de l'ordre de 10 à 30% à bas régime (phase taxi) à 85-98% au plus haut régime (phase d'approche).

D'autres études ont mis en évidence de très faibles concentrations de benzo(a)pyrène (de l'ordre de 0,02%) ou de formaldéhyde (de l'ordre de 0,1 à 0,5 g/kg de kérosène en fonction du régime du moteur).

Des émissions de particules fines (dont PM10 de diamètre inférieur à 10 µm et PM2.5 de diamètre inférieur à 2,5 µm) et ultrafines (de diamètre inférieur à 100 nm, soit 0,1 µm) peuvent également être générées. Les particules fines consistent, à la sortie du moteur, en des suies (résidus solides des gaz d'échappement), du black carbon (particules présentant des diamètres entre 10 et 500 nm constituées de carbone et absorbant fortement la lumière par leur couleur noire), des sulfates, ... Plus le régime du moteur est élevé, c'est-à-dire en phase de décollage ou de montée, plus la production de suie est importante.

La toxicité des particules fines est d'autant plus importante qu'elles sont de taille réduite, celle-ci leur permettant de pénétrer plus profondément dans le système respiratoire humain. Elle se manifeste tant à court terme, par des inflammations des poumons, des affections cardio-vasculaires, qu'à long terme, par des bronchites, de l'asthme, des cancers, ...

La toxicité des particules ultrafines est mal connue, mais les impacts sont potentiellement importants vu leur très petite taille susceptible d'augmenter le risque de problèmes respiratoires ou cardiovasculaires. Ces particules peuvent pénétrer dans l'organisme humain par différentes voies : inhalation par les voies respiratoires, ingestion ou par voie percutanée. La pénétration par inhalation peut se faire de manière plus ou moins profonde dans le système respiratoire et son importance dépend du diamètre des particules. Les particules ultrafines peuvent arriver dans le sang et atteindre des organes comme le cerveau ou le cœur.

Vu leur faible masse et leur nombre important, l'importance des particules ultrafines est caractérisée par une concentration en nombre plutôt que par une concentration en masse. Les concentrations en particules ultrafines peuvent être très variables, en fonction des points de mesure, de plusieurs milliers ou dizaines de milliers à plusieurs centaines de milliers de particules par cm^3, voire plusieurs millions de particules par cm^3 dans le cas de certains pics lors de décollages.

Les rejets de particules ultrafines par kg de carburant sont plus importants pour le trafic aérien que pour le transport routier. Le facteur d'émission des aéronefs est de l'ordre de 10^{15} à 10^{17} particules par kg de kérozène, tandis qu'il est de l'ordre de 2.10^{15} à 11.10^{15} par kg de carburant pour le trafic routier.

Une étude australienne a montré que les particules de tailles comprises entre 4 et 100 nm constituent la grande majorité des particules émises lors de chaque phase du cycle LTO. Les particules émises par les réacteurs d'avions les plus représentées présentent des dimensions comprises entre 10 et 20 nm, la taille moyenne de ces particules ultrafines étant de l'ordre de 15 nm. Pour comparaison, les dimensions des particules émises par les moteurs diesel les plus représentées sont comprises entre 10 et 300 nm. La proportion des particules ultrafines de diamètre 10-20 nm a tendance à diminuer à mesure que la distance par rapport à l'aéroport augmente, la taille moyenne ayant alors tendance à augmenter. Il peut ainsi être considéré que les particules ultrafines inférieures à 20 nm sont des traceurs spécifiques des émissions issues des avions. Dans le cas de l'aéroport de Bruxelles-National, les impacts en termes d'émissions de particules ultrafines ont été mesurés jusqu'à 7 kilomètres de l'aéroport.

Un article publié dans Elsevier et intitulé « Total and size resolved particle number and black carbon concentrations in urban areas near Schiphol airport (the Netherlands) » a montré que la distribution de taille des particules émises par l'aéroport était dominée par des particules ultrafines, allant de 10 à 20 nm. Des mesures du nombre et de la taille des particules ont été réalisées en continu en 2 sites : l'un situé à 40 km au Sud de Schiphol (endroit de mesure fixe utilisé par le réseau national de surveillance de la qualité de l'air ambiant) et l'autre situé à 7 km à l'Est de Schiphol (emplacement de mesure temporaire). L'appareil de mesure couvrait des tailles de particules allant jusqu'à 480 nm. Au départ de ces mesures dans l'air ambiant, l'exposition aux particules fines (de diamètre inférieur à 480 nm) issues de l'aéroport de Schiphol dans les zones urbaines au Nord-Est d'Amsterdam a été estimée à l'aide d'un modèle de panache gaussien. Les résultats ont montré qu'un nombre important de 555000 adresses du domaine de modélisation étaient exposées à des concentrations élevées en particules fines (de diamètre inférieur à 480 nm). Selon la modélisation, 45000 adresses subissent une exposition additionnelle à long terme de 5000 à 10000 particules/cm³ en moyenne annuelle due à l'aéroport de Schiphol et 60000 adresses subissent une exposition additionnelle à court terme (14% du temps) de 10000 à 15000 particules/cm³ en moyenne horaire due à l'aéroport.

Une étude réalisée par le RIVM et publiée en juin 2022 a étudié les effets d'une exposition à long-terme aux particules ultrafines de l'aviation autour de l'aéroport Schiphol à Amsterdam. L'étude conclut qu'il est possible que l'exposition à long terme aux particules ultrafines émises par le trafic aérien ait un effet sur le système cardiovasculaire. En outre, il est possible que l'exposition des femmes enceintes aux particules ultrafines ait un effet néfaste sur le développement des enfants à naître. L'étude parle de « possibilité » car il y a trop d'incertitudes pour conclure à une relation de cause à effet. Rien n'indique que l'exposition à long terme aux particules ultrafines du trafic aérien soit à l'origine de maladies respiratoires. Cependant, des recherches antérieures ont montré qu'une exposition à court terme peut aggraver des maladies respiratoires existantes (à l'époque, il avait été constaté que les enfants souffraient davantage de symptômes respiratoires, tels que l'essoufflement et la respiration sifflante, les jours où les concentrations de particules ultrafines étaient élevées).

L'OMS ne donne pas de ligne directrice pour les UFP mais elle mentionne quand même des balises :

- *concentration considérée comme faible si < 1.000 particules/cm³ (moyenne sur 24h) ;*
- *concentration considérée comme élevée si > 10.000 particules/cm³ (moyenne sur 24h) ou > 20.000 particules/cm³ (moyenne horaire).*

Les émissions de métaux lourds des moteurs d'avions proviennent des impuretés contenues dans les carburants à l'état de traces et de l'érosion des moteurs. Il s'agit de particules d'aluminium, de baryum, de chrome, de fer, de nickel, de titane.

Mesures de qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi

Stations de mesure permanentes

Deux stations de mesure permanentes ont été implantées aux extrémités de la piste (TMCH07 et TMCH08), suite aux impositions du permis unique du 25 octobre 2018. Y sont mesurées les concentrations en NOx, CO, PM10 et PM2.5, BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et les m-, p-xylènes), naphtalène, hydrocarbures aromatiques polycycliques (dont le benzo(a)pyrène), formaldéhyde et retombées d'hydrocarbures. Deux autres stations du réseau de mesure en temps réel (Dourbes et Vielsalm) sont utilisées afin d'établir une comparaison avec la pollution de fond, qui correspond au niveau de pollution mesuré à un endroit le plus abrité des activités humaines et des sources de pollution.

Le suivi des concentrations à l'émission effectué par l'ISSeP depuis mi-2019 ne permet pas de mettre en évidence un impact des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air ambiant au niveau des stations de mesure.

Le rapport annuel 2024 conclut qu'aucun apport significatif en provenance des activités aéroportuaires ou des mouvements des avions n'a pu être mis en évidence, si ce n'est quelques apports pour le monoxyde d'azote. De manière générale, les concentrations mesurées en hiver sont plus élevées qu'en été, en raison de la contribution du chauffage et des conditions de dispersion qui sont généralement plus défavorables en hiver.

Pour 2024, toutes les valeurs limites et cibles des directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE ont été respectées pour les deux stations de mesure installées à chaque extrémité de la piste pour les polluants mesurés.

Par rapport aux recommandations de l'OMS, les conclusions pour 2024 sont les suivantes :

- *PM10 : les valeurs guides annuelle et journalière sont respectées pour les deux stations ;*
- *PM2.5 : les valeurs guides annuelle et journalière ne sont pas respectées ;*
- *CO : les valeurs guides sont respectées ;*
- *NO_2 : la valeur guide horaire est respectée mais les valeurs guides journalière et annuelle sont dépassées ;*

- *Toluène et éthylbenzène : les valeurs guides sont largement respectées.*

Le rapport 2024 souligne que les non-respects des recommandations de l'OMS sont également constatés pour la plupart des stations de comparaison appartenant au réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, situées dans un environnement influencé par d'autres sources anthropiques comme le trafic, l'industrie ou le chauffage.

Les critères de qualité et d'intervention de l'AwAC sont respectés pour le benzène, le toluène, l'éthylbenzène, le naphtalène et le formaldéhyde.

Comparées aux stations permanentes du réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, les mesures autour de l'aéroport sont semblables à celles obtenues dans les stations des agglomérations urbaines comme Charleroi et Liège.

En ce qui concerne les retombées d'hydrocarbures, aucune présence n'a pu être mise en évidence, les résultats étant inférieurs aux limites de quantification.

Campagne de mesures de COV de 2018-2019

Une autre campagne de mesure a également été réalisée par l'ISSeP autour de l'aéroport de Charleroi, dans le cadre de l'imposition du permis unique octroyé le 25 octobre 2018 relatif à l'allongement de la piste, visant à compléter les mesures des deux stations de mesure permanentes par des mesures réalisées au niveau du parc pétrolier. Cette campagne a démarré le 9 mai 2018 et s'est terminée le 24 octobre 2019 et a consisté en des prélèvements passifs de COV. Les composés surveillés étaient les suivants : pentane, hexane, benzène, heptane, toluène, octane, éthylbenzène, p+m-xylènes, o-xylène, 1,3,5-triméthylbenzène, 1,2,4-triméthylebenzène. Les composés autres que les alcanes sont principalement issus de processus de combustion. 38 points de prélèvement ont été installés autour de l'aéroport, formant un maillage de 500 m x 500 m autour de l'aéroport, parallèlement à la piste.

Le rapport précise que les limites de quantification des COV varient de 0,04 à 0,06 µg/m³ selon le composé mesuré et les conditions de prélèvement.

Concernant le benzène, le rapport de l'ISSeP constate que la valeur limite de la directive européenne (5 µg/m³ en moyenne annuelle) est respectée. Le critère de qualité de l'AwAC (0,5 µg/m³ en moyenne annuelle) est en revanche dépassé pour la quasi-totalité des points. Un point présentait également un dépassement du critère de qualité de l'AwAC pour l'éthylbenzène (0,4 µg/m³ en moyenne annuelle).

Pour les autres composés, les critères de qualité étaient respectés.

La campagne de mesure n'a pas permis de mettre en évidence l'influence de l'aéroport de Charleroi sur la qualité de l'air dans les environs. Les pollutions spécifiques détectées localement n'ont pas présenté de lien avec les activités aéroportuaires, à l'exception de mesures réalisées à proximité de la zone de stockage des carburants de l'aéroport, où les concentrations en heptane et en octane sont les plus élevées. Le rapport souligne qu'il s'agit de deux composés présents dans les carburants pour l'aviation. Le point de mesure concerné est cependant très proche du parc pétrolier (à moins de 100 m).

Les concentrations les plus élevées ont été détectées à l'extrémité Sud-Ouest de la piste, à proximité de l'autoroute A54.

Il faut souligner que la campagne de mesure des COV réalisée entre le 9 mai 2018 et le 24 octobre 2019 en 38 points de prélèvements avec tubes passifs autour de l'aéroport de Charleroi ne permet pas de mettre en évidence les pics dus aux bouffées dont se plaignent les riverains puisque cette campagne fournit comme résultat des valeurs moyennes pendant la durée d'exposition de la cartouche (c-à-d 28 jours). Cette méthode ne permet donc pas de mettre en évidence des pics de pollution ponctuels. Afin de mieux quantifier les COV émis sur des plus courtes périodes, il faudrait les mesurer en continu et également au moyen de prélèvements journaliers (bien qu'un tel pas de temps ne soit pas approprié pour mettre en évidence des bouffées), comme c'est réalisé dans le réseau COV wallon.

Projet Aéro-Sols

Le projet Aéro-Sols est un projet pilote consistant en la surveillance des impacts potentiels des retombées atmosphériques autour des aéroports de Charleroi et de Liège. Ce projet a été initié par le SPW Environnement en décembre 2022 et mis en place par l'ISSeP et l'asbl Eco-Impact.

Un appel à participation citoyenne pour l'hébergement d'une station de mesure a été lancé fin mai 2023.

Le projet consiste en la mesure de 3 types de polluants :

- *Des métaux lourds : Cd, Cr, Cu, Mn, Ni, Pb, Zn ;*
- *Des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) : 16 EPA ;*
- *Des hydrocarbures : fractions C5-C11 et C10-C40.*

Le périmètre de l'étude est essentiellement concentré sur la trajectoire de vol à proximité de l'aéroport.

La durée de la campagne de mesures était d'un an (de juin 2023 à juin 2024), avec collecte des échantillons tous les 28 jours.

En ce qui concerne la biosurveillance, la méthodologie a consisté à exposer des graminées (raygrass d'Italie) préalablement cultivées sous serre pendant 6 semaines dans les jardins. Deux campagnes ont été prévues au printemps et à l'automne 2023. L'objectif était d'étudier l'impact potentiel des seules retombées atmosphériques sur l'exposition des populations lors de l'ingestion de légumes provenant de potagers.

Le rapport final du projet Aéro-Sols (n°03520/2024) a été publié par l'ISSeP en novembre 2024. Les conclusions de ce projet concernent les métaux, HAP et hydrocarbures mesurés dans les retombées atmosphériques au niveau des 12 jardins de riverains qui ont accueilli les stations de mesure : jauges pour la collecte des retombées de juin 2023 à juin 2024 et stations de biosurveillance (4 pots de graminées) pour 2 campagnes au printemps et à l'automne 2023. Les conclusions de ce rapport sont les suivantes :

- *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 attribuée aux activités aéroportuaires par le suivi pendant un an des retombées atmosphériques des métaux, HAPs et hydrocarbures.*
- *Près de 35.000 mouvements d'avions à Liège et 78.000 à Charleroi ont été enregistrés pendant la période d'étude avec survols des zones d'étude 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 par le projet Aéro-Sols sont émis par de nombreuses sources anthropiques mais également naturelles.*
- *Ces conclusions rejoignent les conclusions d'études antérieures réalisées autour de deux aéroports en Allemagne.*

Mesures des UFP

Aucune mesure des particules ultrafines n'a été effectuée à ce jour au droit et à proximité de l'aéroport de Charleroi. Les résultats/conclusions de campagnes de mesures réalisées dans d'autres aéroports sont présentées ci-dessous.

Mesures de qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Liège

Stations permanentes

Depuis 2023, deux sites de mesure ont été sélectionnés dans le prolongement de l'axe de la piste, de chaque côté de celle-ci pour surveiller la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Liège. C'est l'ISSeP qui réalise la surveillance pour le compte de la SOWAER. Le premier site de mesure (TMLG08) se situe à 1100 m au Sud-Ouest du bout de la piste. Le second (TMLG09) est situé à environ 500 m au Nord-Est de l'autre bout de piste. Une station de mesure a été installée sur chacun des deux sites, équipée d'analyseurs permettant de mesurer en continu et en temps réel les polluants suivants : CO, NO, NO2, PM10, PM2.5 et BTEX. Un analyseur UFP a été ajouté sur le site TMLG09 depuis décembre 2023. Pour le site TMLG08, la station de mesure est opérationnelle depuis le 15 mars 2024. A côté de ces stations, ont été installés des préleveurs pour le naphtalène et pour le formaldéhyde ainsi qu'un collecteur pour les retombées d'hydrocarbures.

Les différents polluants sont également mesurés dans les réseaux de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, sauf le formaldéhyde et les retombées en hydrocarbures. Pour ces 2 derniers polluants, l'ISSeP a installé des points de prélèvement supplémentaires afin de pouvoir comparer les résultats à des valeurs de référence.

Le rapport 2024 présente des conclusions équivalentes à celles du rapport 2024 autour de l'aéroport de Charleroi. Pour tous les polluants, aucun apport particulier 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.

Les résultats UFP à la station TMLG09 sont présentés avec les résultats des campagnes mobiles ci-dessous.

Campagnes mobiles 2024

En plus des 2 sites de mesure permanents, 2 sites supplémentaires ont été sélectionnés dans le même axe pour les campagnes mobiles : un point en amont par rapport aux vents dominants (RMLG33 – Warfusée) situé à 3600 m au Sud-Ouest du bout de piste et un point en aval (RMLG36 – Alleur) situé à 4300 m au Nord-Est de l'autre bout de piste. Le choix des emplacements précis doit tenir compte de contraintes logistiques telles que la disposition d'un espace suffisant et sécurisé, un raccordement au réseau électrique et un accès aisé au site pour les techniciens de l'ISSeP.

La station mobile utilisée dans le cadre des campagnes ponctuelles se présente sous la forme d'une remorque. Elle a été déplacée successivement sur les sites RMLG36 (Alleur), RMLG33 (Wafusée) et TMLG08 (Les Cahottes). La liste des polluants mesurés est reprise dans le tableau ci-dessous, extrait du rapport intermédiaire des campagnes mobiles (2023-2024).

<table>
<tr><th></th><th>TMLG08
(Les Cahottes)</th><th>TMLG09
(Liège-Airport D-VOR)</th><th>RMLG33
(Warfusée)</th><th>RMLG36
(Alleur)</th></tr>
<tr><td>PM10/PM2.5</td><td rowspan="6">X
(permanent)</td><td rowspan="8">X [1]
(permanent)</td><td rowspan="8">X
(campagnes mobiles)

du 16/03/2024 au 12/05/2024 et du 28/08/2024 au 21/10/2024.</td><td rowspan="8">X
(campagnes mobiles)

du 14/12/2023 au 28/02/2024 et du 09/07/2024 au 26/08/2024.</td></tr>
<tr><td>CO</td></tr>
<tr><td>NO/NO₂</td></tr>
<tr><td>BTEX</td></tr>
<tr><td>Naphtalène</td></tr>
<tr><td>Formaldéhyde</td></tr>
<tr><td>Météo</td><td rowspan="2">X
(campagnes mobiles)

du 14/05/2024 au 07/07/2024 et du 23/10/2024 au 04/12/2024.</td></tr>
<tr><td>Black carbon</td></tr>
<tr><td>UFP</td><td></td></tr>
</table>

[1] Pour des raisons techniques d'installation de l'analyseur, la mesure du black carbon n'était pas active à la station TMLG09 pendant cette première année de mesure des campagnes mobiles

Le premier rapport intermédiaire analyse les données récoltées lors des campagnes mobiles réalisées au cours de la première année de mesure, entre le 14/12/2023 et le 04/12/2024. Voici les principales conclusions du rapport :

- *Si le respect des valeurs contraignantes des Directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE, transposées en droit wallon, ne peut être évalué que sur la base d'une série annuelle de données, une extrapolation linéaire sur une année, des données obtenues pendant les campagnes mobiles réalisées cette première année permet de conclure que toutes les valeurs limites et valeurs-cibles seraient respectées pour les quatre stations de mesure pour les particules en suspension (fractions PM10 et PM2.5), le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, le benzène et le benzo(a)pyrène.*

- *Par rapport aux recommandations de l'OMS :*
    - *PM10 : les valeurs guides seraient respectées pour les 4 stations autour de l'aéroport de Liège, à l'exception de la valeur guide journalière aux stations TMLG08 (Les Cahottes) et RMLG33 (Warfusée)*
    - *PM2.5 : les valeurs guides annuelle et journalière seraient dépassées pour les 4 stations.*
    - *NO_2 : la valeur guide horaire serait respectée, mais les valeurs guides annuelle et journalière seraient par contre dépassées pour l'ensemble des stations, à l'exception de la station RMLG33 (Warfusée) ;*
    - *CO, benzène et benzo(a)pyrene: les valeurs guides sont respectées ;*
- *Par rapport aux critères d'intervention définis par l'AwAC, ceux-ci seraient largement respectés pour le benzène, le toluène, l'éthylbenzène, le naphtalène et le formaldéhyde.*
- *Les roses de pollution montrent des apports en provenance du site aéroportuaire pour le monoxyde d'azote au point TMLG09 – Liège Airport D-VOR et pour les UFP, particulièrement la fraction 10-20 nm en tous les points de mesure. Pour tous les autres polluants, aucun apport particulier en provenance du site aéroportuaire n'a pu être mis en évidence.*

Les mesures UFP concernent les particules de taille allant de 10 nm à 850 nm. L'analyseur UFP a été placé en rotation sur les 3 points suivants : TMLG08, RMLG33 et RMLG36. Les résultats sont comparés avec ceux mesurés à la station permanente TMLG09 et avec ceux mesurés à Vielsalm début 2024. Les résultats sont repris dans le tableau ci-dessous (valeurs semi-horaires autour de l'aéroport de Liège – valeurs horaires à Vielsalm).

Site de mesure		*Nombre de valeurs*	*Moyenne (#/cm³)*	*Médiane (#/cm³)*	*Centile 95 (#/cm³)*	*Maximum (#/cm³)*
Vielsalm *01/01/2024 au 06/03/2024*	*UFP (10-100 nm)*	*1.364*	*1.716*	*1.302*	*4.196*	*16.247*
	Comptage total de particules (10-850 nm)		*2.185*	*1.789*	*4.892*	*17.656*
TMLG08* *Les Cahottes*	*UFP (10-100 nm)*		*9715*	*5259*	*35741*	*122083*

14/05/24 au 07/07/24 et 23/10/24 au 04/12/24	*Comptage total de particules (10-850 nm)*	*4092*	*10264*	*5841*	*36287*	*123395*
TMLG09* *Liège-Airport D-VOR 14/12/23 au 04/12/24*	*UFP (10-100 nm)*	*15292*	*9301*	*5245*	*29294*	*252918*
	Comptage total de particules (10-850 nm)		*9972*	*5942*	*30235*	*253617*
RMLG33* *Warfusée 16/03/24 au 12/05/24 et 28/08/24 au 21/10/24*	*UFP (10-100 nm)*	*4967*	*5464*	*3965*	*14745*	*91121*
	Comptage total de particules (10-850 nm)		*6014*	*4501*	*15565*	*92094*
RMLG36* *Alleur 14/12/23 au 28/02/24 et 09/07/24 au 26/08/24*	*UFP (10-100 nm)*	*5094*	*7567*	*5414*	*20392*	*184714*
	Comptage total de particules (10-850 nm)		*8159*	*6010*	*21221*	*186584*

** Pour rappel, TMLG08 est situé à 1100 m au Sud-Ouest du bout de piste, TMLG09 est situé à 500 m au Nord-Est du bout de piste, RMGL33 est situé à 3600 m au Sud-Ouest du bout de piste, RMLG36 est situé à 4300 m au Nord-Est du bout de piste.*

Comme les UFP ne font l'objet d'aucune norme dans l'air ambiant au niveau européen, l'ISSeP utilise les balises de l'OMS :

- *Concentration considérée comme faible si < 1000 particules/cm³ (moyenne sur 24 heures) ;*

- *Concentration considérée comme élevée si > 10.000 particules/cm³ (moyenne sur 24 heures) ou > 20.000 particules/cm³ (moyenne horaire).*

Pour les 4 sites autour de l'aéroport de Liège, la distribution de tailles de particules se caractérise par une composition largement dominée par les particules les plus petites (10 à 20 nm). Cette classe (10-20 nm) présente un pourcentage d'autant plus élevé que les mesures sont proches de l'aéroport. Les activités aéroportuaires émettent majoritairement ces particules ultrafines de très petite taille, similaires à celles mesurées à proximité du trafic routier.

Mesures des retombées hydrocarbures en 2020

En complément de ces mesures permanentes, des mesures des retombées en hydrocarbures ont également été réalisées par l'ISSeP en 2020 autour de l'aéroport de Liège, à la demande d'ARIES Consultants, afin d'évaluer les éventuelles retombées d'hydrocarbures potentiellement liées aux activités aéroportuaires et aux mouvements des avions. Il s'agissait de déterminer les fractions C5-H11 et C10-H40. A cette fin, 4 points de prélèvement ont été mis en place, localisés dans l'axe des pistes : 1 point à chaque extrémité de celles-ci et 1 point plus éloigné, de chaque côté de celles-ci, situés dans des zones d'habitat. Cette campagne s'est effectuée sur 3 périodes de prélèvement d'environ 4 semaines. Les résultats sont donnés en µg ou mg par litre de retombées. Toutes les valeurs mesurées sont inférieures aux limites de quantification, à savoir 50 µg/l pour la fraction C5-H11 et 0,1 mg/l pour la fraction C10-H40. Aucune comparaison n'est possible avec d'éventuelles valeurs limites légales ou de référence, celles-ci n'existant pas. Le rapport de l'ISSeP conclut qu'aucune présence d'hydrocarbures n'a été détectée durant la campagne de mesure et que, par conséquent, aucun impact des activités aéroportuaires ou des mouvements d'avions sur les retombées d'hydrocarbures n'a pu être mis en évidence.

Mesures de qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Bruxelles-National

Une campagne de mesure a été réalisée par la Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) avec la collaboration de l'ISSeP entre septembre et novembre 2015, en 5 points de mesure autour de l'aéroport de Zaventem. Les polluants mesurés étaient les suivants : monoxyde d'azote (NO), dioxyde d'azote (NO2), particules de suspension (PM10), carbone noir (BC) et particules ultrafines (UFP).

Ces mesures ont montré que, dans un environnement urbain, le trafic routier est généralement la principale source de poussière ultrafine (10-100 nm). Dans l'environnement de l'aéroport de Bruxelles, on constate également une contribution significative des activités aéroportuaires dans les concentrations en UFP. La contribution diminue avec la distance mais les effets sont mesurables jusqu'au moins 7 km de l'aéroport. Il existe une relation claire entre le nombre de mouvements d'avions, la direction du vent et la concentration en UFP observée en un point donné à proximité de l'aéroport. La contribution des activités aéroportuaires aux concentrations en BC, NO2 et PM10 à proximité de l'aéroport n'est pas estimée supérieure à la contribution d'autres sources à proximité, comme le trafic routier.

Une campagne de mesure des particules ultrafines a été menée par le bureau d'études VITO au niveau de 8 points situés dans et à proximité de l'aéroport de Bruxelles-National, entre les mois de juin et de septembre 2018 et les mois de novembre 2018 et janvier 2019. Le pas de temps des mesures était de 10 secondes afin de pouvoir réaliser des analyses détaillées considérant les décollages et les atterrissages des aéronefs individuellement. Sur les 8 points de mesure, 2 d'entre eux étaient situés dans l'enceinte de l'aéroport, au bout des pistes, 4 d'entre eux étaient situés à 1 km à l'Est de l'aéroport, dont 2 situés dans le prolongement des pistes, enfin, 2 derniers points étaient situés à 3 km à l'Est de l'aéroport, également dans le prolongement des pistes.

Ces mesures ont montré que les concentrations moyennes en particules ultrafines dans l'environnement immédiat de l'aéroport sont plus élevées et sont une conséquence des activités de celui-ci. Elles sont comparables aux pics relevés dus au trafic routier dans un contexte urbain. Les pics les plus fréquents et les plus élevés, limités dans le temps, ont été constatés dans le prolongement des pistes de décollage et d'atterrissage, ces pics étant plus accentués lors des phases de décollage. Plus précisément, les aéronefs en phase d'atterrissage provoquent une augmentation des concentrations en particules ultrafines à proximité de la trajectoire de vol lorsqu'ils sont à basse altitude, tandis que les avions en phase de décollage entrainent une augmentation des concentrations en particules ultrafines dans le prolongement des pistes jusqu'à une altitude de 500 m.

Le tableau ci-dessous reprend un résumé des résultats obtenus à l'échelle des périodes de mesure complètes. Les résultats des 8 points sont comparés aux résultats d'un point de mesure situé dans un environnement urbain, situé à Borgerhout, à 50 m d'une rue. Les différents percentiles renseignés permettent de rendre compte des variations temporelles.

Point de mesure	***La concentration en particules ultrafines (en particules par cm³) est***				
	25%	***50%***	***75%***	***90%***	***95%***
	du temps plus petite que...				
Environnement urbain (Borgerhout)	*6.500*	*9.000*	*12.300*	*16.000*	*19.500*
Kop 25R (Bout de piste 25R)	***9.600***	***16.000***	***41.000***	***155.400***	***307.300***
Orchideëenlaan (1km au Nord-Est des 2 pistes)	*9.600*	*14.600*	*28.100*	*63.000*	*94.300*

Sterckxstraat *(1 km à l'Est dans le prolongement de la piste 25R)*	*8.400*	*12.500*	*23.100*	*54.800*	*126.100*
Fuérisonplaats *(1 km à l'Est entre le prolongement des 2 pistes)*	*10.700*	*19.700*	*40.300*	*72.400*	*102.100*
Torfbroek *(3 km à l'Est dans le prolongement de la piste 25R)*	*6.700*	*9.900*	*15.700*	*28.800*	*43.400*
Kop 25L ***(bout de piste 25L)***	***7.800***	***14.000***	***42.600***	***162.000***	***296.900***
Skeyes *(1 km à l'Est dans le prolongement de la piste 25L)*	*7.300*	*10.900*	*22.300*	*58.000*	*129.900*
Nederokkerzeelsesteenweg *(3 km à l'Est dans le prolongement de la piste 25L)*	*6.900*	*9.700*	*17.000*	*35.000*	*58.600*

La moyenne n'est pas un indicateur utilisé dans l'étude. La médiane (valeur dépassée 50% du temps) lui a été préférée pour les raisons suivantes :

- *La moyenne est un indicateur davantage influencé par les valeurs extrêmes que la médiane. Or les concentrations en particules ultrafines évoluent de manière très dynamique avec d'importants pics.*
- *Les grandes concentrations présentent une incertitude élevée, notamment lorsqu'elles sont proches ou supérieures à la plage de concentration des appareils de mesure. Ces concentrations sont prises en compte dans la moyenne, tandis qu'elles ne le sont pas au niveau de la médiane.*
- *La médiane présente l'avantage d'être en lien direct avec la notion de temps.*

De manière générale, les différences entre points de mesure sont moins marquées pour les percentiles bas (25%, 50%) que pour les percentiles élevés (90%, 95%). Pour les percentiles plus élevés, les mesures sont directement corrélées à la distance par rapport à l'aéroport : les résultats les plus élevés correspondent aux 2 points situés en bout de piste ; les valeurs

intermédiaires correspondent aux 4 points situés à 1 km et enfin, les 2 valeurs les plus basses correspondent aux 2 points situés à 3 km.

En termes de taille des particules ultrafines, sur toute la période de mesure, la proportion des particules comprises entre 10 et 20 nm en concentration en nombre (particules par cm^3) est plus importante à proximité de l'aéroport.

Les concentrations en UFP étaient plus élevées en été, étant donné la plus grande fréquence des mouvements.

Mesures des particules ultrafines autour de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Une campagne de surveillance des particules ultrafines a été menée à et autour de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle du 16 septembre au 16 décembre 2022, comprenant 5 points de mesure : 2 d'entre eux étaient situés dans l'enceinte de l'aéroport et 3 d'entre eux étaient situés respectivement à 1, 5 et 10 km à l'est de l'aéroport.

Les principales conclusions étaient les suivantes :

- *Le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines à proximité des aéroports. Les niveaux les plus élevés ont été relevés au droit de l'aéroport et à 1 km de distance de celui-ci. Sur l'aéroport, les concentrations moyennes de particules ultrafines sont identiques à celles mesurées le long du Boulevard périphérique (23.000 particules/cm^3). A 1 km de distance (17.900 particules/cm^3), elles restent proches de celles du Boulevard périphérique et sont deux fois supérieures à celles mesurées au cœur de Paris (9.000 particules/cm^3). Les concentrations maximales relevées par Airparif l'ont été sur un site à proximité du trafic routier (50.000 particules/cm^3).*
- *Les concentrations de particules ultrafines baissent à mesure que l'on s'éloigne de l'aéroport : l'influence des activités aéroportuaires est observée à 5 km, engendrant une concentration plus élevée de particules ultrafines, mais n'est plus visible à 10 km, où les sources locales (trafic routier, chauffage au bois, ...) deviennent prédominantes.*
- *L'étude met en évidence la variation des concentrations en fonction de la direction et de la force du vent et de l'ampleur des activités. En outre, les niveaux de particules ultrafines les plus élevés ne sont pas mesurés lorsqu'une zone est survolée par un avion au décollage, puisque les avions décollent face au vent.*
- *Les activités aéroportuaires émettent majoritairement des particules ultrafines de très petite taille, de diamètre inférieur à 20 nm. Les particules ultrafines observées ont des tailles similaires à celles mesurées à proximité du trafic routier.*

Modélisation de la dispersion des effluents gazeux en situation existante (année 2019)

En vue d'étudier l'impact spécifique des activités de l'aéroport de Charleroi sur la qualité de l'air et de compléter l'analyse relative aux mesures, la dispersion de certains polluants gazeux et particulaires a été modélisée. Le bureau d'études Odometric, sollicité dans le cadre de cette étude d'incidences, s'est chargé de la collecte et du traitement des données d'entrées

nécessaires, tandis que la modélisation a été réalisée en sous-traitance par le bureau Numtech, basé en France. Les polluants pris en compte dans la modélisation sont : les oxydes d'azote NOx, le monoxyde de carbone CO, le dioxyde de soufre (SO_2), les particules fines PM10 et PM1, les composés organiques volatils totaux COVT, le benzo(a)pyrène (BaP) (uniquement pour les émissions au sol) et le benzène. Les particules ultrafines ne sont pas modélisées, en accord avec l'AwAC, en raison de la difficulté d'obtenir des données d'émission fiables, engendrant un degré d'incertitude élevé.

Les sources de polluants suivantes ont été prises en compte :

- *Le trafic aérien (phases de cycle LTO et fonctionnement des APU) ;*
- *Le fonctionnement des GPU ;*
- *Le trafic routier sur le site aéroportuaire et au droit des parkings ;*
- *La circulation des engins appartenant à B.S.C.A. ;*
- *Le stockage et la distribution de carburant ;*
- *Le de-icing des aéronefs et le dégivrage des pistes ;*
- *Les installations de combustion (principales chaudières et cogénération).*

La modélisation a été effectuée sur un domaine d'étude formant un rectangle de 17 km sur 10 km, centré sur l'aéroport de Charleroi et déterminé par l'étalement des trajectoires. Ce domaine constitue une grille de calcul d'une maille carrée d'une résolution de 100 m. Cette résolution est affinée davantage autour des sources d'émissions et diminue progressivement avec l'éloignement de la zone aéroportuaire. Des points récepteurs ont été ajoutés.

Une campagne de mesure des concentrations en NOx a été réalisée entre le 16 février et le 2 mars 2023 en 15 points répartis sur le site aéroportuaire et à proximité de celui-ci. Des mesures des concentrations en PM10 ont en outre été effectuées simultanément au droit de 5 d'entre eux. Les résultats de cette campagne ont été exploités afin d'effectuer le calage du modèle. La modélisation a également calculé l'incrément de concentration en ces 15 points (« points récepteurs »).

Le tableau ci-dessous reprend les émissions totales annuelles (en kg/an) en situation existante (année 2019) utilisées comme données d'entrée de la modélisation.

	Nox	**SO_2**	**CO**	**PM10**	**PM1**	**COVT**	**BaP**	**Benzène**
Aviation commerciale	*414.093*	*23.413*	*53.726*	*2.816*	*2.198*	*6.774*	*/ **	*424*
Aviation générale	*5.246*	*656*	*300.483*	*261*	*118*	*3.947*	*/ **	*355*

Sous-total aviation	*419.339*	*23.799*	*354.209*	*3.077*	*2.316*	*10.721*	*/ **	*779*
Engins de piste (GSE)	*13.682*	*10*	*6.091*	*817*	*361*	*1.178*	*0,00216*	*1*
Avitaillement	*54*	*~0*	*14*	*2*	*1*	*5*	*~0*	*~0*
Trafic routier	*128*	*~0*	*80*	*11*	*4*	*15*	*0,00003*	*~0*
Stockage carburant	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*6.607*	*0*	*53*
Chaudières	*751*	*73*	*361*	*16*	*15*	*42*	*0,00006*	*1*
TOTAL	***433.954***	***23.883***	***360.755***	***3.923***	***2.696***	***18.568***	***0,0025***	***834***

** Non considérées pour le trafic aérien (voir rapport Odometric).*

Pour tous les polluants considérés, le trafic aérien dans son ensemble constitue la source de polluants dominante, particulièrement pour les particules PM10, PM1, le SO_2, les NOx, le CO et le benzène.

En ce qui concerne les composés organiques volatils, le stockage et la manutention des hydrocarbures représente plus d'un tiers des émissions.

Les chaudières, le stationnement des véhicules dans les parkings, le stockage et la manutention des hydrocarbures (à l'exception des COV totaux), ainsi que l'avitaillement des avions représentent une part marginale des sources d'émissions considérées.

L'incrément maximal de concentration dans l'air ambiant autorisé pour un établissement pour un polluant est déterminé sur base du critère de qualité de l'air ambiant de ce polluant en prenant une certaine marge par rapport à ce critère puisque l'établissement concerné n'est pas le seul émetteur de ce polluant. Pour les polluants non cancérigènes, l'incrément maximal autorisé pour un établissement correspond généralement à 20% du critère de qualité de l'air ambiant. Pour les polluants cancérigènes, l'incrément maximal autorisé pour un établissement correspond généralement à la concentration équivalent à un excès de risque de 10^{-6} (un cancer supplémentaire pour un million de personnes exposées à cette concentration sur toute une vie). Les incréments maximaux de concentration dans l'air ambiant pour les polluants étudiés dans la modélisation sont repris dans le tableau ci-dessous.

Polluant	*Incrément de concentration maximal à respecter dans l'air ambiant*
Nox	*40 µg/m³ en moyenne horaire au P99,8*
SO_2	*25 µg/m³ en moyenne journalière*
CO	*0,2 mg/m³ en moyenne glissante sur 8h*
PM10	*4 µg/m³ en moyenne journalière au P90,5*
PM1	*400 particules/cm³ en moyenne annuelle*
COT	*4 µg/m³ en moyenne journalière*
BaP	*0,012 ng/m³ en moyenne annuelle*
Benzène (effets cancérigènes)	*0,17 µg/m³ en moyenne annuelle*
Benzène (effets non-cancérigènes)	*0,6 µg/m³ en moyenne glissante sur 8h*

A l'examen des résultats aux 15 points récepteurs, il apparaît des dépassements des incréments maximaux de concentration dans l'air ambiant pour certains points récepteurs et certains polluants. Ces dépassements sont synthétisés dans le tableau ci-dessous (tableau 34, page 114 du volume II de l'EIE).

Polluant	Point	Localisation	Critère AwAC	Valeur guide	Valeur calculée
NO_x	6	Station d'épuration aéroport	Moyenne horaire au P99,8	40 µg/m³	68,79
	7	Bassin d'orage Sud aéroport			44,00
Composés organiques totaux	5	Parc pétrolier	Moyenne journalière	4 µg/m³	100,82
	8	Cabine haute tension CHT2			4,72
Benzène (effets non-cancérigènes)	5	Parc pétrolier	Maximum de la moyenne glissante sur 8 heures	0,6 µg/m³	1,44

L'important dépassement constaté au parc pétrolier est lié au stockage du carburant (respiration des réservoirs, …).

Les cartes de dispersion des polluants permettent de vérifier en tout point le respect des incréments max.

En ce qui concerne le benzène, l'incrément max en moyenne sur 8 heures est dépassé sur une petite portion au Sud-Est du Domaine du Bois-Lombut ainsi qu'au droit du DC Hotel Charleroi Airport.

En ce qui concerne les NOx, l'incrément max est dépassé dans la partie sud du parc d'activités économiques de l'Aéropôle.

En ce qui concerne les COVT, l'incrément max est dépassé sur une large portion du Domaine du Bois-Lombut, le sud du parc d'activités économiques de l'Aéropôle, ainsi qu'au droit du DC Hotel Charleroi Airport.

Accroissement des activités aéroportuaires

Les activités au niveau de l'aéroport vont évoluer à l'horizon 2045 (échéance prévue pour le nouveau permis).

En termes de nombre de mouvements, il est envisagé :

- *Pour l'aviation commerciale, un accroissement annuel moyen de 1,7% ;*
- *Pour l'aviation générale, une diminution d'environ 70% par rapport au nombre de mouvements de 2019.*

L'évolution du nombre de mouvements se traduira par une hausse des consommations de JET A-1 utilisé pour l'aviation commerciale et une baisse des consommations d'AVGAS et d'AVGAS UL91 utilisés pour l'aviation générale.

En termes de fret, celui-ci est très limité actuellement (quelques centaines de tonnes par an). Il s'agit de fret embraqué, transporté dans les soutes des avions passagers. B.S.C.A. envisage toutefois une augmentation du tonnage embarqué à l'horizon 2045.

En termes de nombre de passagers, il est envisagé un accroissement annuel moyen de 2,7% jusqu'en 2041, puis un accroissement compris entre 1,75% et 2,00% entre 2042 et 2045, selon les années, suivant les hypothèses de B.S.C.A. L'évolution du nombre de passagers est synthétisée dans le tableau ci-dessous.

	2019	**2023**	**2030**	**2045**
Nombre de mouvements – aviation commerciale	49.807	55.583	68.838	82.870
Nombre de mouvements – aviation générale	32.261	32.277	22.208	8.500
Nombre de mouvements - Total	82.068	87.860	91.046	91.370

Nombre de passagers (aviation commerciale et générale)	*8.226.185*	*9.396.251*	*11.620.651*	*16.201.070*

Le nombre de passagers va donc pratiquement doubler entre 2019 et 2045.

En termes d'appareils fréquentant l'aéroport de Charleroi, la flotte liée à l'aviation commerciale devrait être totalement renouvelée en 2032. En ce qui concerne l'aviation générale, la flotte à l'horizon 2045 n'est pas connue et la répartition en termes d'appareils est supposée identique à celle existant actuellement.

Modélisation de la dispersion des effluents gazeux à l'horizon 2045

Comme pour l'analyse de la situation existante, une modélisation des émissions de polluants liées aux activités de l'aéroport de Charleroi a été réalisée par Odometric, en collaboration avec Numtech, en vue d'en déterminer les impacts à l'horizon 2045 et de vérifier la conformité des niveaux de concentration de polluants à la réglementation et aux critères fixés par l'AwAC.

Les sources de polluants, le domaine d'étude, les points récepteurs choisis et le type de paramètres d'entrée pris en compte sont identiques à ceux considérés dans l'analyse de la situation existante. Certaines données et hypothèses connaissent cependant des évolutions entre la situation actuelle et l'horizon 2045.

Pour rappel, les polluants analysés sont les particules fines PM10 et PM1, les NOx, le CO, le SO_2, les COV, le benzo(a)pyrène et le benzène.

Le tableau ci-dessous reprend les émissions totales annuelles (en kg/an) pour l'ensemble des polluants analysés par la modélisation à l'horizon 2045.

	Nox	**SO_2**	**CO**	**PM10**	**PM1**	**COVT**	**BaP**	**Benzène**
Aviation commerciale	*971.828*	*43.750*	*147.465*	*5.218*	*3.127*	*5.915*	*/ **	*354*
Aviation générale	*1.415*	*196*	*85.600*	*88*	*35*	*1.542*	*/ **	*109*
Sous-total aviation	*973.243*	*43.946*	*233.065*	*5.306*	*3.162*	*7.457*	*/ **	*463*
Engins de piste (GSE)	*0*	*0*	*0*	*777*	*343*	*0*	*0,00205*	*0*
Avitaillement	*94*	*~0*	*24*	*3*	*1*	*9*	*~0*	*~0*
Trafic routier	*46*	*~0*	*42*	*11*	*2*	*6*	*0,00002*	*~0*

Stockage carburant	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*8.093*	*0*	*65*
Chaudières	*675*	*6*	*338*	*10*	*10*	*23*	*0,00004*	*0,9*
TOTAL	***974.058***	***43.952***	***233.469***	***6.107***	***3.518***	***15.589***	***0,00212***	***529***

En termes d'évolutions par rapport à 2019, pour l'ensemble des sources considérées, les émissions totales annuelles de PM10, PM1, SO_2, NOx augmentent, tandis que les émissions de CO, COVT et benzène diminuent. Ces évolutions sont dues aux évolutions relatives au trafic aérien, étant donné la part prépondérante de celui-ci au niveau des sources étudiées. Les augmentations sont dues à la hausse du trafic de l'aviation commerciale projetée, que ne compense pas la baisse de l'aviation générale. Malgré ces évolutions envisagées, la baisse des émissions de CO, COVT et benzène s'explique par l'évolution future de la flotte d'aéronefs fréquentant l'aéroport de Charleroi (80% de Boeing 737 Max) et les caractéristiques des moteurs dont ils sont équipés. Par ailleurs, les émissions liées à l'avitaillement augmentent, étant donné l'augmentation du trafic aérien. La suppression des émissions de SO_2, NOx, CO, COVT et benzène liée aux engins de piste s'explique par leur électrification qui devrait être totale à l'horizon 2033. Les seuls polluants (particules fines) émis sont ceux dus à l'usure des pneumatiques et des freins.

A l'examen des résultats aux 15 points récepteurs, il apparaît des dépassements des incréments maximaux de concentration dans l'air ambiant pour certains points récepteurs et certains polluants. Ces dépassements sont synthétisés dans le tableau ci-dessous (tableau 54, page176 du volume II de l'EIE) et sont plus nombreux que pour l'année 2019. A noter que les points pour lesquels des dépassements ont été constatés en 2019 en présentent également en 2045, plus accentués (mis en évidence en jaune).

Polluant	Point	Localisation	Critère AwAC	Valeur guide	Valeur calculée
NO_x	1	Station TMCH08 de l'ISSeP	Moyenne horaire au P99,8	40 µg/m³	58,30
	2	Station TMCH07 de l'ISSeP			40,90
	3	Ouest du site aéroportuaire			72,20
	4	A proximité de Wallonie Aerotraining Network			78,70
	5	Parc pétrolier			63,30
	6	Station d'épuration aéroport			87,60
	7	Bassin d'orage Sud aéroport			122,00
	8	Cabine haute tension CHT2			82,80
	9	A l'ouest de Sabena Engineering			56,20
	11	Rue Charbonnel (Ransart)			40,60
	14	Domaine du Bois-Lombut			42,70
Composés organiques totaux	5	Parc pétrolier	Moyenne journalière	4 µg/m³	128,56
	8	Cabine haute tension CHT2			5,77
	14	Domaine du Bois-Lombut			4,20
Benzène (effets non-cancérigènes)	5	Parc pétrolier	Maximum de la moyenne glissante sur 8 heures	0,6 µg/m³	1,84

Les cartes de dispersion des polluants permettent de vérifier en tout point le respect des incréments max.

En ce qui concerne le benzène, l'incrément max en moyenne sur 8 heures est dépassé sur une petite portion au Sud-Est du Domaine du Bois-Lombut, ainsi qu'au droit du DC Hotel Charleroi Airport.

En ce qui concerne les NOx, la zone dans laquelle l'incrément max en moyenne horaire est dépassé s'agrandit fortement par rapport à 2019, pour couvrir une partie de l'Est de Jumet, la frange Nord du parc d'activités économiques de Charleroi Airport 1, le Nord de Ransart, une partie du Domaine du Bois Lombut, ainsi qu'une portion Sud du parc d'activités économiques de l'Aéropôle.

En ce qui concerne les émissions de COVT, l'incrément max est dépassé sur une large portion du Domaine du Bois Lombut, le sud du parc d'activités économiques de l'Aéropôle, ainsi qu'au droit du DC Hotel Charleroi Airport.

Afin de limiter les émissions de COV et en particulier les impacts sur le Domaine du Bois-Lombut et le DC hôtel Charleroi Airport, l'auteur de l'EIE recommande de remplacer la toiture fixe des cuves par des toitures flottantes et de placer des filtres sur les évents des cuves.

Des conditions particulières sont proposées ci-après pour réduire les émissions atmosphériques et surveiller la qualité de l'air autour de l'aéroport.

1.8. Utilisation des APU et des engins de piste

Un APU (Auxiliary Power Unit ou groupe auxiliaire de puissance) désigne un groupe auxiliaire (en général un turbogénérateur) destiné à produire de l'énergie à bord des avions pour alimenter au sol les différents systèmes de bord (tension électrique, pressions pneumatique et hydraulique, climatisation) quand les moteurs principaux sont à l'arrêt afin d'économiser le carburant, et pour démarrer les moteurs. Il peut également être utilisé en vol comme source d'énergie de secours ou pour assurer le conditionnement d'air. Les APU sont alimentés par le kérosène des réservoirs de l'avion. Ces moteurs qui consomment une partie du kérosène de l'avion, contribuent aux émissions du trafic aérien.

Les avions au sol peuvent être alimentés par des GPU (Ground Power Unit ou unité de puissance au sol), qui consistent en des groupes générateurs d'énergie externes à l'avion, de manière similaire à des APU. Les GPU peuvent être électriques ou thermiques.

De manière générale, à l'aéroport de Charleroi, l'alimentation électrique des avions se fait par des GPU au sol, dont sont équipés l'ensemble des emplacements. B.S.C.A. détient en outre 5 GPU mobiles thermiques utilisés pour alimenter les avions situés à des positions plus éloignées non équipées de GPU au sol. Selon B.S.C.A., ces positions ne sont actuellement jamais utilisées et de fait, les GPU thermiques ne le sont pas non plus. Il n'y a donc pas d'émissions de polluants atmosphériques à l'échelle locale lorsqu'il est fait recours aux GPU au sol, ce qui correspond à la majorité des cas.

Elément polluant généré : gaz de combustion, gaz d'échappement.

1.9. Opérations de de-icing des avions et de dégivrage de la piste

Le de-icing consiste à éliminer, en saison hivernale, la glace, le givre ou la neige de la carlingue et des ailes des avions ainsi que de la piste et des taxiways lorsqu'ils sont déjà formés (traitement curatif). L'anti-icing vise à empêcher leur formation sur celle-ci (traitement préventif).

Les terminologies utilisées peuvent cependant varier selon les sources. Par exemple, le terme dégivrage est indifféremment utilisé tantôt pour les aéronefs, tantôt pour la piste. Dans l'EIE, les termes de-icing et anti-icing concernent les aéronefs, tandis que le terme dégivrage porte sur la piste et les taxiways.

Les opérations de de-icing /anti-icing des avions et le dégivrage sont réalisés à l'aide d'un mélange de glycol et d'eau chaude ou froide selon les cas. La quantité de produit utilisée et l'intensité du traitement varient en fonction de la sévérité des conditions verglaçantes, de la couche de glace déjà présente sur l'avion et le temps d'attente avant le décollage. De même, la teneur en glycol peut également être très variable.

A l'aéroport de Charleroi, les opérations de de-icing des avions sont effectuées sur les dalles de stationnement en zone nord.

Les opérations de de-icing et dégivrage sont à l'origine d'émissions de composés organiques volatils (COV).

La dégradation du glycol au niveau des rejets d'eaux usées est susceptible de générer des nuisances olfactives.

Elément polluant généré : odeurs et émissions diffuses de COV.

Des conditions particulières sont proposées ci-après pour la gestion des nuisances olfactives.

1.10. Traitement des eaux usées

La station d'épuration (B09) de l'aéroport permet de traiter les eaux usées et les eaux pluviales du terminal 2 et du Poste Inspection Filtrage (PIF).

Un traitement des eaux pluviales (déversement n°15) pouvant contenir du produit dégivrant (procédure de de-icing des avions au niveau du taxiway) est mis en place en hiver selon les conditions climatiques. Ce traitement comprend un bassin de rétention de 4835m³ avec aération par des diffuseurs d'air et un bassin d'orage (13657 m³). En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel.

Un traitement des eaux pluviales (déversement n°17 prévu dans le cadre de l'allongement de piste) pouvant contenir du déverglaçant de la piste sera mis en place en hiver selon les conditions climatiques. Ce traitement comprend un bassin de rétention de 5500 m³ avec aération par des diffuseurs d'air et un bassin d'orage de 4800 m³. En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel.

Les eaux usées sanitaires (déversement n°16) de l'aéroport de Charleroi sont traitées dans une station d'épuration individuelle d'une capacité de 3000 EH. L'unité de traitement est composée des éléments suivants :

- *Une fosse de relevage avec 4 pompes de relevage ;*
- *Un dégrilleur fin 6 mm ;*
- *Un dégraisseur et un bas à graisse ;*
- *Unité de dénitrification (cuve 100 m³) ;*
- *3 réacteurs d'aération en série avec diffuseur d'air ; local avec 3 surpresseurs d'air ;*
- *Un clarificateur ;*
- *Un silo de stockage de boues d'épuration ;*
- *Un venturi de sortie avec mesure de débit en continu.*

Elément polluant généré : odeurs.

1.11. Nuisances olfactives

Certaines activités prenant place à l'aéroport de Charleroi constituent des sources potentielles d'odeurs. Certaines d'entre elles peuvent être perçues à l'extérieur du site aéroportuaire de

manière très variable dans le temps et dans l'espace. Il s'agit du trafic aérien (majoritairement à l'est de l'aéroport, dans l'axe de la piste à l'arrière des aéronefs), des activités liées au stockage de carburant dans le parc pétrolier en zone nord, du trafic routier induit par la présence de l'aéroport (transport de passagers et du personnel, livraisons, ...) en voirie et sur les parkings, de la dégradation du glycol (utilisé pour les opérations de de-icing des avions et de dégivrage des pistes) se retrouvant dans les rejets.

Les activités aéroportuaires, les rejets de gaz de combustion ou d'air vicié, les opérations de de-icing et de dégivrage ou encore la station d'épuration ne présentent pas d'impacts en termes d'odeurs à l'extérieur du site aéroportuaire. En revanche, la dégradation du glycol au niveau des rejets d'eaux potentiellement incomplètement traités sont susceptibles de générer des nuisances olfactives.

Les eaux glycolées sont assainies puis rejetées selon les cas, dans le Tintia, l'égouttage de la rue des Fusillés ou dans le Tic-tic. Les émanations d'odeurs sont très variables dans le temps, dépendant des conditions météorologiques, des quantités d'eaux glycolées traitées, ...

Elément polluant généré : odeurs.

Impact de l'accroissement des activités aéroportuaires sur les odeurs

La nature des sources d'odeurs et les affectations sensibles autour de l'aéroport resteront identiques dans le futur.

En lien avec l'aéroport :

- *Trafic aérien : l'augmentation du nombre de mouvements de l'aviation commerciales engendrera dans un premier temps le risque d'une augmentation de la fréquence des émanations d'odeurs perceptibles dans l'axe de la piste à l'arrière des aéronefs. Celles-ci diminueront vraisemblablement par la suite, du fait de l'augmentation de l'efficacité des moteurs dont ces derniers seront équipés du fait du renouvellement de la flotte.*
- *Stockage des carburants dans le parc pétrolier en zone nord : les incidences seront identiques étant donné qu'aucune modification (extension ou réduction) de ce parc n'est prévue d'ici 2045. L'augmentation du nombre de mouvements engendrera cependant une hausse du trafic routier en lien avec les livraisons de carburant. Une recommandation est formulée par l'auteur de l'EIE visant à mettre en œuvre des réservoirs à toit flottant au niveau du parc pétrolier, et de placer des filtres sur les évents des cuves.*
- *Trafic routier : celui-ci évoluera à la hausse du fait de l'augmentation de la fréquentation. Cependant, cette évolution devrait être contrebalancée par la poursuite de l'électrification du parc de véhicules qui en limitera les émanations.*
- *Station d'épuration : les incidences seront similaires à la situation existante.*
- *Rejets d'eaux glycolées : du fait de la hausse du trafic aérien et de la nécessité d'opérer du de-icing sur davantage d'avions, les impacts liés aux rejets d'eaux glycolées sont susceptibles d'augmenter, du fait de la hausse de ces rejets.*

Des conditions particulières sont imposées pour la gestion des nuisances olfactives.

1.12. Charroi

En ce qui concerne l'approvisionnement en carburant pour les avions :

- *le JET A-1 est exclusivement acheminé par camions-citernes d'une capacité d'environ 40 m³ depuis différents endroits selon les fournisseurs (Feluy à 30 km et Gand à 120 km) : le nombre de camions fluctue entre 3300 et 4500/an, correspondant à une moyenne par jour ouvrable comprise entre 13 et 18 ;*
- *L'AVGAS est quant à lui acheminé par camions-citernes de 25 m³. Etant donné les faibles consommations, les impacts du charroi occasionné sont négligeables.*

Les flux en lien avec le parc pétrolier de l'aéroport oscillent entre 140-155 véhicules/jour/deux sens de circulation confondus. De manière générale, les flux de véhicules lourds de l'aéroport sont essentiellement liés au parc pétrolier et aux lignes/navettes de bus. En période de pointe, ces flux correspondent à +/-25 véhicules lourds/h.

L'évolution du nombre de mouvements se traduira par une hausse de la consommation de carburant pour l'aviation commerciale (consommations de JET A-1) et donc une hausse du nombre de camions de livraison.

En ce qui concerne le charroi des passagers et du personnel :

- *Personnel : En situation existante, B.S.C.A. compte environ 3400 emplois directs tandis qu'il est projeté une masse salariale d'environ 6370 travailleurs à l'horizon 2045, soit plus de 3000 travailleurs supplémentaires. En situation projetée, le charroi lié aux travailleurs devrait donc être presque doublé.*
- *Passagers : En situation existante, le nombre de passagers par an s'élevait à 8,2 millions en 2019 et 9,4 millions en 2023, tandis qu'il est projeté un nombre de passagers de 16,2 millions en 2045. En situation projetée, le charroi lié aux passagers va donc s'accroitre significativement.*

La poursuite de l'électrification du parc de véhicules motorisés devrait permettre de compenser au moins en partie l'augmentation du charroi des passagers et du personnel.

Elément polluant généré : Poussières, gaz d'échappement.

Aucune condition particulière ne vise le trafic de véhicules car l'AwAC n'a pas la possibilité juridique de limiter cela dans un permis unique p.ex. en limitant le charroi ou en imposant des véhicules moins polluants.

L'AwAC peut proposer des conditions particulières pour limiter les quantités (concentrations et volumes) de polluants rejetés par une installation ou une activité à l'exception des véhicules qui sont soumis aux normes de produits qui sont du ressort des autorités fédérales.

Précisons par ailleurs que les véhicules appartenant aux clients ou aux fournisseurs ne sont pas concernés par les conditions particulières qui visent uniquement les activités et installations de l'établissement.

1.13. Phases de chantier

Les phases de chantier sont susceptibles de générer des émissions diffuses de poussières et des gaz d'échappement des engins de chantier.

Elément polluant généré : Poussières, gaz d'échappement des engins de chantier.

Des conditions particulières sont imposées pour les émissions diffuses de poussières générées par les phases de chantier.

2. Examen de la demande du point de vue du climat

1) Préambule

Le Chapitre 7 de l'EIE sur la qualité de l'air, le climat et l'énergie commence par rappeler le cadre de référence. Cette section aborde les principaux accords, conventions et protocoles internationaux, les principaux textes réglementaires européens et wallons. Certains extraits de cette section relatifs à la problématique climatique sont repris ci-dessous.

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO)

La convention de Chicago signée en 1944 a conduit à la création de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI, ou en anglais : ICAO pour International Civil Aviation Organization). Il s'agit d'un organisme dépendant des Nations Unies (ONU) dont le rôle est d'élaborer des politiques et des normes relatives au transport aérien international.

En matière de climat, en octobre 2022, les Etats membres de l'ICAO ont adopté un « objectif ambitieux mondial à long terme » pour réduire à zéro les émissions nettes de CO_2 d'ici 2050. Pour cela, l'ICAO table sur les innovations technologiques, la rationalisation des opérations aériennes et la production et l'utilisation de carburants durables d'aviation.

En mars 2023, l'Annexe 16 de la Convention de Chicago a été mise à jour pour clarifier les exigences de surveillance, de déclaration et de vérification du régime de compensation et de réduction de carbone de l'aviation internationale (CORSIA) de l'ICAO (voir point suivant).

Mécanisme de compensation CORSIA

En 2016, lors de la 39ème Assemblée de l'ICAO, les Etats membres ont adopté un programme mondial de compensation et de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale appelé CORSIA (« Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation »). Ce programme a pour objectif de stabiliser les émissions de CO_2 de l'aviation internationale en recourant à des mesures telles que les innovations technologiques et opérationnelles, ainsi qu'à l'utilisation de carburants alternatifs.

Depuis 2021, les émissions annuelles de CO_2 qui dépassent le niveau de référence établi en se basant sur la moyenne des émissions des années 2019 et 2020 sont soumises à un marché de droits d'émission de CO_2. Seuls les vols internationaux, les compagnies émettant plus

de 10 000 tonnes de CO_2 par an et les avions dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 tonnes sont concernés par cet accord. Le programme a été progressivement mis en place avec une première phase pilote de trois ans (2021-2023), suivie d'une première phase de trois ans (2024-2026), toutes deux basées sur le volontariat afin de prendre en compte la capacité des différents états. A partir de 2027, le dispositif s'appliquera de manière obligatoire à tous les états (sauf exceptions : pays moins développés, enclavés ou dont le transport aérien est moins mature).

Au 1er janvier 2024, 126 Etats membres prennent part à cet accord. Les émissions de référence pour la 1ère phase 2024-2026 ont été fixées à 85% des émissions de l'année 2019. Ces émissions de référence sont également considérées jusqu'en 2035.

Le règlement européen (UE) 2017/2392 permet l'intégration du mécanisme CORSIA dans le Système Communautaire d'Echange de Quotas d'Emission (SEQE) par une modification ultérieure de la directive 2003/87/CE (directive ETS). Cette modification a été introduite par la directive (UE) 2023/958.

Directive 2003/87/CE du 13 octobre 2023 – Directive ETS

Le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SEQE) a été mis en place en 2003 par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003.

Initialement, le secteur de l'aviation n'était pas couvert par la directive, mais a été inclus dans le SEQE par la directive 2008/101/CE. Dans le mécanisme ETS, sont attribuées à la Wallonie, les émissions produites par les aéronefs de compagnies aériennes dont le siège social est établi en Wallonie ainsi que les émissions produites par les aéronefs des compagnies aériennes non européennes pour lesquelles l'activité aérienne la plus importante en Europe est enregistrée sur un aéroport wallon.

Le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifie la directive pour intégrer le mécanisme de marché mondial CORSIA pour les émissions de l'aviation internationale. La directive 2003/87/CE a été révisée par la directive (UE) 2023/958 afin de prendre en compte ce mécanisme.

La Directive 2003/87/CE traite en outre des effets non-CO_2 de l'aviation, qui y sont définis comme étant « les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ».

Le § 5 de l'article 14 stipule notamment que « Les exploitants d'aéronefs sont tenus de rendre compte une fois par an des effets hors CO_2 de l'aviation survenant à partir du 1er janvier 2025. » A cette fin, la Commission a adopté, le 23 septembre 2024, le règlement d'exécution (UE) 2024/2493 qui établit les règles qui s'appliquent à partir du 1er janvier 2025 pour la surveillance et la déclaration des effets hors CO_2 de l'aviation.

En outre, le même paragraphe (§ 5 de l'article 14 de la directive 2003/87/CE) mentionne que « Au plus tard le 31 décembre 2027, sur la base des résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification pour les effets hors CO_2 de l'aviation, la Commission présente un rapport et, s'il y a lieu et après avoir réalisé au préalable une analyse d'impact, une proposition législative visant à atténuer les effets hors CO_2 de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE aux effets hors CO_2 de l'aviation ». A ce sujet, un amendement du Parlement européen du 8 juin 2022 sur la prise en compte d'un facteur multiplicateur des émissions de CO_2 dans la comptabilisation dans le cadre de l'ETS a été proposé.

Une approche consiste à considérer un multiplicateur des émissions de CO_2, à savoir, ici, un facteur d'émission pondéré, appelé EWF (Emission Weighting Factor) . Il s'agit du rapport entre le total des émissions CO_2 et non-CO_2 (exprimées en équivalent CO_2) et les émissions de CO_2, déterminé selon la relation suivante :

$$EWF = \frac{E_{CO_2+nonCO_2}}{E_{CO_2}}$$

Cox et al. mentionnent une valeur la plus probable de 2 pour l'EWF pour le kérosène. Cependant, il existe une grande incertitude, avec une plage de variation de l'EWF comprise entre 1,3 (valeur probable la plus faible) et 3,6 (valeur probable la plus élevée). La valeur de 2 est cohérente avec une précédente étude de Lee et al. C'est un EWF de 2 qui est utilisé par ARIES dans l'EIE pour calculer les émissions non-CO2 du trafic aérien lié à B.S.C.A.

L'amendement du Parlement européen du 8 juin 2022 qui vise à proposer une nouvelle directive destinée à modifier la directive 2003/87/CE porte notamment sur l'introduction d'un facteur multiplicateur des émissions de CO2 dans la comptabilisation de celles-ci :

« Au plus tard le 31 décembre 2026, sur la base des résultats de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions autres que le CO_2, la Commission présente, après avoir effectué une analyse d'impact, le cas échéant, une proposition législative visant à atténuer ces émissions en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE aux émissions de l'aviation autres que le CO_2.

Jusqu'à ce que le champ d'application de la présente directive soit étendu aux émissions autres que le CO_2 des exploitants d'aéronefs visés au deuxième alinéa, le facteur d'émission de CO_2 pour les émissions provenant des activités aériennes est multiplié par 1,8 à partir du 31 décembre 2027, par 1,9 à partir du 31 décembre 2028 et par 2,0 à partir du 31 décembre 2029, afin de tenir compte des émissions de l'aviation autres que le CO_2. »

Règlement (UE) 2023/2405 – ReFuelEU Aviation

Adopté le 9 octobre 2023, le règlement européen ReFuelEU Aviation vise à ce que les carburants mis à disposition des exploitants d'aéronefs dans chaque aéroport de l'Union européenne contiennent une part minimale de Carburants d'Aviation Durables (ou CAD, ou en anglais : SAF pour Sustainable Aviation Fuels), y compris les parts minimales de carburants de

synthèse pour l'aviation, conformément à un calendrier établir à l'annexe I du document (voir tableau ci-dessous).

Par carburant d'aviation durable, le texte entend les carburants d'aviation qui sont des carburants de synthèse pour l'aviation ; des biocarburants d'aviation ou des carburants d'aviation à base de carbone recyclé.

Date	Part minimale de CAD	Part minimale moyenne de carburants de synthèse (e-fuel) dans la part minimale de CAD	
		Période	Part de e-fuel
A partir du 1er janvier 2025	2% chaque année	/	/
A partir du 1er janvier 2030	6% chaque année	Entre le 1er janvier 2030 au 31 décembre 2031	1,2% (Avec une part minimale moyenne de 0,7% chaque année)
		Entre le 1er janvier 2032 au 31 décembre 2034	2% (Avec une part minimale moyenne de 1,2% chaque année du 1er janvier 2032 au 31 décembre 2033 et une part minimale de 2% entre le 1er janvier 2034 et le 31 décembre 2034)
A partir du 1er janvier 2035	20% chaque année	/	5%
A partir du 1er janvier 2040	34% chaque année	/	10%
A partir du 1er janvier 2045	42% chaque année	/	15%
A partir du 1er janvier 2050	70% chaque année	/	35%

En bref : Les émissions de CO_2 concernant le trafic aérien intra-EAA (CH, et UK) sont règlementées par l'EU ETS (Emission Trading Scheme). Pour les vols extra européens, l'UE implémente CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO_2 au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants.

2) <u>Situation actuelle</u> (informations reprises dans l'EIE)

L'activité actuelle de l'aéroport de Charleroi peut être caractérisée par les chiffres repris dans le tableau suivant (Tableau 5, page 42 du volume I de l'EIE). Les mouvements effectués à l'aéroport de Charleroi correspondent à de l'aviation commerciale et à de l'aviation générale. La première catégorie reprend le transport de passagers ou de fret. La seconde catégorie correspond aux activités aériennes telles que l'aviation d'affaires, la formation des pilotes, etc.

		Aviation commerciale	Aviation générale
Nombre total de mouvements d'avions (aviation commerciale et générale) (source : B.S.C.A.[12])	2019 : 82.068	49.807	32.261
	2020 : 45.488	21.163	24.325
	2021 : 68.800	27.691	38.109
	2022 : 83.466	52.144	31.322
	2023 : 87.860	55.583	32.277
	* Le nombre de mouvements pour l'aviation générale comprend également les vols militaires.		
Nombre de passagers par an (source : B.S.C.A.[13])	2019 : 8,2 millions 2020 : 2,6 millions 2021 : 3,8 millions 2022 : 8,3 millions 2023 : 9,4 millions		

Nombre de compagnies aériennes	5 compagnies au 31 décembre 2023 (Air Corsica, Pegasus, Ryanair, Volotea, Wizz Air) Depuis juin 2024, la compagnie Air Arabia opère depuis B.S.C.A.
Nombre de destinations	140 destinations dans 33 pays
Place de l'aéroport dans le transport aérien belge	2ème aéroport belge en termes de trafic passagers
Nombre d'emplois sur le site aéroportuaire	±3.400 emplois directs* sur le site aéroportuaire au 31 décembre 2023, répartis en : • 793 emplois directs B.S.C.A ; • ±2.600 emplois directs hors B.S.C.A.

IMPACT

L'impact est évalué de plusieurs manières différentes : la première approche estime les émissions CO_2 et non-CO_2 liées au trafic aérien sur base des consommations de kérosène ; la deuxième approche estime les émissions de CO_2 liées aux activités de B.S.C.A.

1) Emissions CO_2 et non-CO_2 liées au trafic aérien

Une manière d'évaluer un ordre de grandeur des impacts du trafic aérien en lien avec BSCA consiste à considérer les émissions dues à la combustion de la totalité du carburant stocké dans le parc pétrolier et la pompe de distribution consommé sur une année.

Ces émissions sont une image des impacts des activités de l'aéroport, correspondant, pour un vol donné, au cycle LTO (Landing and Take Off) et à la phase de croisière CCD (Climb Cruise and Descent).

Cette approche donne une idée générale de l'ordre de grandeur mais conduit à une surestimation des émissions pouvant être attribuées à B.S.C.A. En effet, la quantité de kérosène achetée au niveau de l'aéroport de Charleroi n'est pas nécessairement entièrement consommée lors d'un vol en partance de B.S.C.A. : la quantité de kérosène embarquée est en effet supérieure à la quantité nécessaire pour réaliser un vol.

L'approche consistant à partir des consommations de carburant pour évaluer les émissions n'est donc rigoureusement exacte que pour évaluer les impacts à l'échelle mondiale : annuellement, les émissions du carburant stocké dans les aéroports du monde entier sont égales à la somme des émissions de tous les cycles LTO et de tous les cycles CCD effectués.

Les facteurs d'émission considérés sont ceux repris dans la réglementation européenne et s'élèvent à :

- *Pour le JET A-1 : 3,16 kg CO_2/kg ;*
- *Pour l'AVGAS et l'AVGAS UL91 : 3,10 kg CO_2/kg.*

La masse volumique du carburant est prise égale à 800 kg/m³ à 15°C.

En volume, le JET A-1 représente la quasi-totalité (99,9%) des consommations de carburant destiné aux avions.

Le tableau ci-dessous reprend les consommations annuelles de carburants, les émissions annuelles de CO_2 et les émissions annuelles totales CO_2 et non-CO_2 entre 2013 et 2023 (=

Tableau 37, page 137 du volume II de l'EIE). En ce qui concerne ces dernières, les valeurs sont fournies par un EWF de 2 (valeur la plus probable, mais sur laquelle repose une grande incertitude).

Année	JET A-1			AVGAS			AVGAS UL91		
	Consommations [m³/an]	Emissions CO_2 [$ktCO_2$]	Emissions CO_2 et non-CO_2 [$ktCO_2$]	Consommations [m³/an]	Emissions CO_2 [$ktCO_2$]	Emissions CO_2 et non-CO_2 [$ktCO_2$]	Consommations [m³/an]	Emissions CO_2 [$ktCO_2$]	Emissions CO_2 et non-CO_2 [$ktCO_2$]
2013	147.794	374	747	302	0,75	1,50	0	0,00000	0
2014	134.316	340	679	287	0,71	1,42	0	0,00000	0
2015	149.708	378	757	176	0,44	0,88	0	0,00000	0
2016	155.343	393	785	137	0,34	0,68	0	0,00000	0
2017	156.714	396	792	138	0,34	0,69	0	0,00000	0
2018	167.946	425	849	104	0,26	0,52	5	0,01125	0,0225
2019	168.738	427	853	89	0,22	0,44	20	0,04855	0,0971
2020	63.788	161	323	49	0,12	0,24	21	0,05228	0,1046
2021	100.193	253	507	83	0,21	0,41	36	0,09003	0,1801
2022	179.894	455	910	73	0,18	0,36	35	0,08653	0,1731
2023	182.787	462	924	54	0,13	0,27	40	0,09920	0,1984

En 2023, les émissions ont atteint 462 kt CO_2 (924 kt CO_2 en tenant compte des effets non-CO_2), soit une augmentation de 23% par rapport à 2013.

2) <u>Emissions liées aux activités de B.S.C.A.</u>

B.S.C.A. a estimé les émissions de CO_2 pour ses propres activités, pour l'année 2019 dans le cadre de sa participation à l'Airport Carbon Accreditation Programme. Celles-ci sont reprises dans le tableau ci-dessous (= Tableau 38, page 130 du volume II de l'EIE).

Le périmètre d'analyse reprend les activités au sol liées à l'exploitation de l'aéroport de B.S.C.A. et des intervenants qui y sont liés), ainsi que le trafic aérien au niveau du cycle LTO. Les phases de vol (hors cycle LTO) ne sont pas prises en compte pour le reporting des émissions de 2019.

Poste	Emissions tCO_2 eq	Proportion
Scope 1		
Véhicules (transport airside, engins, GSE)	910,3	1,61%
Consommation d'énergie des bâtiments (combustibles : gaz, mazout)	755,4	1,34%
Groupes électrogènes de secours	4,0	0,01%
Exercices d'incendie	0,2	0,00%
Opérations de de-icing	253,0	0,45%
Traitement des déchets sur site	-	-
Traitement de l'eau sur site	47,8	0,00%
Autres procédés	-	-
Réfrigérants	136,4	0,24%
Sous-total Scope 1	1.970,6	3,49%
Scope 2		
Achats d'électricité	0,0	0,00%
Achats de chaleur	-	-
Sous-total Scope 2	0,0	0,00%
Scope 3		
Cycles LTO	45.964,3	81,48%
APU	2.130,5	3,78%
Run-ups*	7,4	0,01%
Véhicules (transport airside, engins, GSE)	-	-
Consommation d'énergie des bâtiments (combustibles : gaz, mazout)	-	-
Achats d'électricité	0,0	0,00%
Achats de chaleur	-	-
Groupes électrogènes de secours	-	-
Opérations : exercices d'incendie, de-icing	-	-
Traitement des déchets hors site	-	-
Traitement de l'eau hors site	-	-
Autres procédés	-	-
Réfrigérants	-	-
Constructions	-	-
Déplacements des employés	182,7	0,32%
Voitures, taxis	1.431,2	2,54%
Bus, navettes	4.718,1	8,37%
Personnel de l'aéroport pour l'aviation d'affaires	10,0	0,02%
Sous-total Scope 3	54.416	96,51%
TOTAL GENERAL	56.387	100,00%

* Vérifications de dernière minute avant le décollage.

En 2019, les émissions totales étaient de 56 kt CO2. Les cycles LTO représentent près de 80% des émissions. Ces dernières sont calculées sur la base d'un nombre annuelle de 82 044 mouvements pour l'aviation commerciale et l'aviation générale et de facteurs d'émission génériques par cycle LTO, définies par type d'appareils.

<u>MESURES POUR REDUIRE L'IMPACT</u>

B.S.C.A. participe à l'Airport Carbon Accreditation Program (ACA) (explications en annexe), lancé par l'Airport Council International Europe (ACI Europe) dont l'objectif principal est d'encourager et de favoriser la mise en place de bonnes pratiques afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les aéroports.

Après s'être engagé dans le programme en décembre 2020, l'aéroport de Charleroi a atteint, en 2023, le niveau 3 (optimisation), correspondant à la réduction de ses émissions ainsi que de celles de ses partenaires, et en juin 2024, le niveau 4 (transformation), ce qui fait de B.S.C.A. le premier aéroport belge à atteindre un niveau si élevé.

B.S.C.A s'est fixé différents objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, échelonnés dans le temps. La politique environnementale (version de juin 2024) reprend les objectifs suivants :

- *Réduire les émissions de CO_2 de minimum 35% entre 2019 et 2030 (il s'agit des émissions totales : scopes 1, 2 et 3).*
- *Réduire ses propres émissions de CO_2 de manière à atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050 au plus tard. Cet objectif concerne les émissions de l'aéroport correspondant aux sources sous son contrôle direct et ne tient notamment pas compte des émissions liées au trafic aérien. Il s'agit des scopes 1 et 2 de l'Airport Carbon Accreditation programme (ACA).*

Cette politique environnementale est amenée à être mise à jour par B.S.C.A., avec le second objectif revu, à savoir : atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2030, correspondant au Niveau 5 de l'ACA, au lieu de 2050 pour ce qui concerne les propres émissions de B.S.C.A. L'objectif à 2050 consistera à atteindre des émissions nettes nulles pour l'intégralité des émissions, scope 3 inclus.

Différentes mesures ont été mises en place entre 2019 et 2022 afin de réduire les consommations d'énergie au droit de l'aéroport.

Afin de prendre en compte les enjeux de la qualité de l'air, du climat et du bruit liés aux activités aéroportuaires et au trafic aérien, un Collaborative Environmental Management (CEM) a été créé fin 2021, sur la base d'une initiative de B.S.C.A. selon les lignes directrices d'EUROCONTROL, pour faciliter les collaborations entre les différents partenaires impliqués : B.S.C.A., la SOWAER, Skeyes et les compagnies aériennes présentes à l'aéroport de Charleroi.

La question de l'utilisation partielle des SAF drop-in est en particulier gérée par le CEM. La volonté de B.S.C.A. est d'anticiper les évolutions envisagées dans le règlement ReFuel EU Aviation. Dans le cas de l'aéroport de Charleroi, l'ambition de la compagnie Ryanair est, par exemple, d'utiliser au minimum 12,5% de SAF dans les carburants d'ici 2030. En parallèle, lors de ce même comité, le sujet des révisions de procédures de décollage et atterrissage est abordé régulièrement. Des discussions en janvier 2023 ont mené à la modification des procédures d'approches par défaut vers des procédures visant à limiter les impacts sur l'environnement en termes de bruit et de consommations de carburant.

3) <u>Situation projetée – prolongation des activités aéroportuaires – 2045 (informations reprises dans l'EIE)</u>

Les activités au niveau de l'aéroport vont évoluer à l'horizon 2045 (échéance prévue pour le nouveau permis).

En termes de nombre de mouvements, il est envisagé :

- *Pour l'aviation commerciale, un accroissement annuel moyen de 1,7% ;*
- *Pour l'aviation générale, une diminution d'environ 70% par rapport au nombre de mouvements de 2019.*

Le tableau ci-dessous reprend la projection du nombre de mouvements entre 2019/2023 et 2045 (voir page 91 du volume I de l'EIE).

	2019	2023	2045	Evolution
Aviation commerciale	49.800 mvts	55.600 mvts	83.000 mvts	+67% (+33.200 mvts) par rapport à 2019 +49% (+27.400 mvts) par rapport à 2023
Aviation générale	32.300 mvts	32.300 mvts	8.500 mvts	-75% (-23.800 mvts) par rapport à 2019 et 2023
Total	82.100 mvts	87.900 mvts	91.500 mvts	+11.5% (+9.500 mvts) par rapport à 2019 +4% (+3.600 mvts) par rapport à 2023

L'évolution du nombre de mouvements se traduira par une hausse des consommations de JET A-1 utilisé pour l'aviation commerciale et une baisse des consommations d'AVGAS et d'AVGAS UL91 utilisés pour l'aviation générale.

En termes de fret, celui-ci est très limité actuellement (quelques centaines de tonnes par an). Il s'agit de fret embarqué, transporté dans les soutes des avions passagers. B.S.C.A. envisage toutefois une augmentation du tonnage embarqué à l'horizon 2045.

En termes de nombre de passagers, il est envisagé un accroissement annuel moyen de 2,7% jusqu'en 2041, puis un accroissement compris entre 1,75% et 2,00% entre 2042 et 2045, selon les années, suivant les hypothèses de B.S.C.A. L'évolution du nombre de passagers est synthétisée dans le tableau ci-dessous.

	2019	***2023***	***2030***	***2045***
Nombre de mouvements – aviation commerciale	*49.807*	*55.583*	*68.838*	*82.870*
Nombre de mouvements – aviation générale	*32.261*	*32.277*	*22.208*	*8.500*
Nombre de mouvements - Total	*82.068*	*87.860*	*91.046*	*91.370*
Nombre de passagers (aviation commerciale et générale)	*8.226.185*	*9.396.251*	*11.620.651*	*16.201.070*

Le nombre de passagers va donc pratiquement doubler entre 2019 et 2045.

En termes d'appareils fréquentant l'aéroport de Charleroi, la flotte liée à l'aviation commerciale devrait être totalement renouvelée en 2032. En ce qui concerne l'aviation générale, la flotte à l'horizon 2045 n'est pas connue et la répartition en termes d'appareils est supposée identique à celle existant actuellement. Le tableau suivant (Tableau 13, page 94 du volume I de l'EIE) montre la composition des appareils de la flotte de l'aviation commerciale à l'horizon 2045.

Modèle	Proportion
Boeing 737 Max	80%
Airbus A320 Neo	5%
Airbus A321 Neo	14%
Airbus A330 Neo	0,5%
Boeing B787	0,5%

IMPACT

En termes d'émissions, les impacts liés à l'augmentation du nombre de mouvements en 2045 ont été évalués selon différents scénarios :

- *Le scénario de référence : correspondant à une augmentation des consommations de carburants proportionnellement au nombre de mouvements, sans prise en compte du renouvellement de la flotte d'avions ni d'utilisation de SAF ;*
- *Le scénario considérant un renouvellement progressif de la flotte d'avions fréquentant l'aéroport : les futurs aéronefs étant équipés de moteurs de plus grande efficacité, engendrant de moindres consommations de carburant ;*
- *Le scénario considérant un renouvellement de la flotte combiné à l'introduction progressive de SAF selon les proportions imposées par la réglementation européenne (règlement ReFuelEU Aviation) ;*
- *Le scénario considérant un renouvellement de la flotte combiné à l'introduction progressive de SAF selon les proportions visées par B.S.C.A. (« ambitions B.S.C.A. ») en collaboration avec les compagnies aériennes qui opèrent sur son site.*

Le tableau ci-dessous (tableau 56, page 190 du volume II de l'EIE) reprend les différents paliers considérés pour l'introduction progressive de SAF dans le JET A-1 : ReFuel EU Aviation et Ambitions B.S.C.A. Il est considéré une évolution linéaire des proportions de SAF entre deux paliers.

Date	Part minimale de CAD imposée dans le règlement ReFuelUE	Ambitions B.S.C.A.
A partir du 1er janvier 2025	2% chaque année	2% chaque année
A partir du 1er janvier 2030	6% chaque année	/
A partir du 1er janvier 2031	/	11,9% chaque année
A partir du 1er janvier 2035	20% chaque année	25% chaque année
A partir du 1er janvier 2040	34% chaque année	/
A partir du 1er janvier 2041	/	37% chaque année
A partir du 1er janvier 2045	42% chaque année	42% chaque année
A partir du 1er janvier 2050	70% chaque année	70% chaque année

Pour le scénario « Ambitions B.S.C.A. », selon les projections de B.S.C.A relatives aux compagnies basées à l'aéroport, cela concernera environ 80% des mouvements d'ici 2030. La part de SAF minimale moyenne en 2030 se situera dès lors à 11,9%. Cette ambition tient compte de la volonté de la compagnie Ryanair de recourir à une part minimale de SAF (biocarburant et carburants de synthèse) plus importante que prescrit par le règlement ReFuelEU Aviation, à savoir atteindre une part minimale supérieure à 12,5% à partir de 2030.

Les évolutions technologiques (avions à hydrogène, avions électriques) ne sont de manière conservative pas considérées, étant donné leur poids marginal attendu avant l'horizon 2050. De même, les effets de l'amélioration de la gestion du trafic aérien ne sont pas non plus considérés.

Pour les 4 scénarios envisagés, l'évolution des émissions est analysée sous forme d'une fourchette, du fait des importantes incertitudes liées aux 3 paramètres suivants : réduction des émissions de CO_2 du fait du remplacement du JET A-1 par des SAF pour une même quantité de carburant brûlée, diminution des effets non-CO_2 des SAF par rapport aux effets non-CO_2 du JET A-1 et réduction des consommations de carburant du fait du renouvellement de la flotte d'avions fréquentant l'aéroport de Charleroi. La borne supérieure de la fourchette (évolution conservatif) est définie en combinant les bornes supérieures considérées pour chacun des trois paramètres. A contrario, la borne inférieure (évolution optimiste) est définie en combinant les bornes inférieures considérées pour chacun de ceux-ci. L'évolution réelle des émissions se situera vraisemblablement à l'intérieur de cette fourchette.

Les hypothèses relatives aux bornes supérieure et inférieure des émissions sont synthétisées dans le tableau ci-dessous (tableau 57, page 193, du volume II de l'EIE).

Paramètre	Borne supérieure des émissions (Evolution conservative)	Borne inférieure des émissions (Evolution optimiste)
Réduction des émissions de CO_2 du fait du remplacement du JET A-1 par des SAF pour une même quantité de carburant brûlée	Réduction de 70% pour les biocarburants et les e-fuels	Réduction de 80% pour les biocarburants et de 95% pour les e-fuels
Diminution des effets non-CO_2 des SAF par rapport aux effets non-CO_2 du JET A-1	Pas de diminution	Diminution de 25%
Réduction des consommations de carburant du fait du renouvellement de la flotte d'avions fréquentant l'aéroport de Charleroi	Evolution linéaire des consommations pour atteindre une réduction de 25% en 2032 par rapport à 2019	Evolution linéaire des consommations pour atteindre une réduction de 50% en 2045 par rapport à 2019

En ce qui concerne la réduction des consommations de carburant du fait du renouvellement de la flotte d'avions fréquentant l'aéroport de Charleroi, la borne supérieure de la fourchette est déterminée en considérant que la totalité de la flotte est remplacée en 2032 et qu'à cet horizon, les consommations de carburant sont réduites de 25% par rapport à 2019. Une évolution linéaire est considérée entre 2019 et 2032. Au-delà, aucune évolution n'est considérée jusqu'en 2045. La borne inférieure est déterminée en considérant que la première réduction des consommations envisagée pour la borne supérieure est poursuivie par une nouvelle baisse de 25% entre 2032 et 2045, pour atteindre une réduction totale de 50% à cet horizon.

2 approches sont à nouveau présentées dans l'EIE pour l'estimation de l'impact sur le climat de la prolongation des activités aéroportuaires : la première approche estime les émissions CO_2 et non-CO_2 liées au trafic aérien sur base des consommations de kérosène ; la deuxième approche estime les émissions de CO_2 liées aux activités de B.S.C.A.

1) <u>Emissions CO_2 et non-CO_2 liées au trafic aérien</u>

Cette première approche consiste à calculer les émissions liées à la combustion de la totalité du carburant stocké sur le site aéroportuaire consommé sur une année.

En ce qui concerne l'aviation générale (qui ne consomme que de l'AVGAS), le tableau ci-dessous (tableau 55, page 189 du volume II de l'EIE) reprend les consommations annuelles de carburant et les émissions annuelles de CO_2 et les émissions totales CO_2 et non-CO_2 (en considérant un EWF de 2) pour 2019 et l'horizon 2045. L'AVGAS et l'AVGAS UL91 ne seront pas remplacés. Leurs consommations sont supposées évoluer proportionnellement avec le nombre de mouvement d'avions prévu pour l'aviation générale (réduction d'environ 75% entre 2019 et 2045). Etant donné les inconnues sur l'évolution des modèles de l'aviation générale, il est supposé qu'à l'horizon 2045, ceux-ci, de même que leurs proportions, seront identiques à ceux de la situation actuelle.

Année	Nombre mouvements	AVGAS + AVGAS UL91		
		Consommations totales de carburant [m³/an]	Emissions CO_2 [$ktCO_2$]	Emissions CO_2 et non-CO_2 [$ktCO_2$]
2019	32.300	108	0,27	0,54
2045	8.500	27	0,07	0,13
Evolution			-75%	-75%

En ce qui concerne l'aviation commerciale (qui ne consomme que du JET A-1), la quantification des émissions prend en compte les différents scénarios mentionnés, tenant compte du renouvellement de la flotte des avions et de l'utilisation de SAF, remplaçant progressivement le JET A-1.

Le tableau ci-dessous (tableau 58, page 199 du volume II de l'EIE) synthétise les résultats et reprend les émissions annuelles de CO_2 et les émissions totales CO_2 et non-CO_2 pour 2019 et l'horizon 2045 pour l'aviation commerciale.

Scénario	Année	Nombre de mouvements	Emissions CO_2		Emissions CO_2 et non-CO_2 [EWF = 2]	
			Borne inférieure	Borne supérieure	Borne inférieure	Borne supérieure
			[$ktCO_2$]		[$ktCO_2$]	
	2019	49.000	427		853	
Référence	2045	82.870	720		1.441	
	2045 / 2019		+69%		+69%	
Avec renouvellement de la flotte	2045		360	540	720	1.081
	2045 / 2019		-16%	+27%	-16%	+27%
	2045 / 2045 Référence		-50%	-25%	-50%	-25%
Avec renouvellement de la flotte + SAF (ReFuelEU Aviation)	2045		231	381	554	922
	2045 / 2019		-46%	-11%	-35%	+8%
	2045 / 2045 Référence		-68%	-47%	-62%	-36%
	2045 / 2045 Renouvellement flotte		-36%	-29%	-23%	-15%
Avec renouvellement de la flotte + SAF (Ambitions B.S.C.A.)	2045		222	370	542	911
	2045 / 2019		-48%	-13%	-36%	+7%
	2045 / 2045 Référence		-69%	-49%	-62%	-37%
	2045 / 2045 Renouvellement flotte		-38%	-32%	-25%	-16%

Lorsque les émissions de CO_2 seules sont considérées, les scénarios qui conduisent à une réduction des émissions de CO_2 par rapport à 2019 correspondent à la combinaison du renouvellement de la flotte et du recours aux SAF selon les parts minimales imposées par le règlement ReFuelEU Aviation. En 2045, la plus grande diminution possible des émissions de CO_2 par rapport à 2019 est estimée à 48%, dans le cas d'un renouvellement de la flotte conduisant à une réduction des consommations de carburant de 50% combiné au recours aux

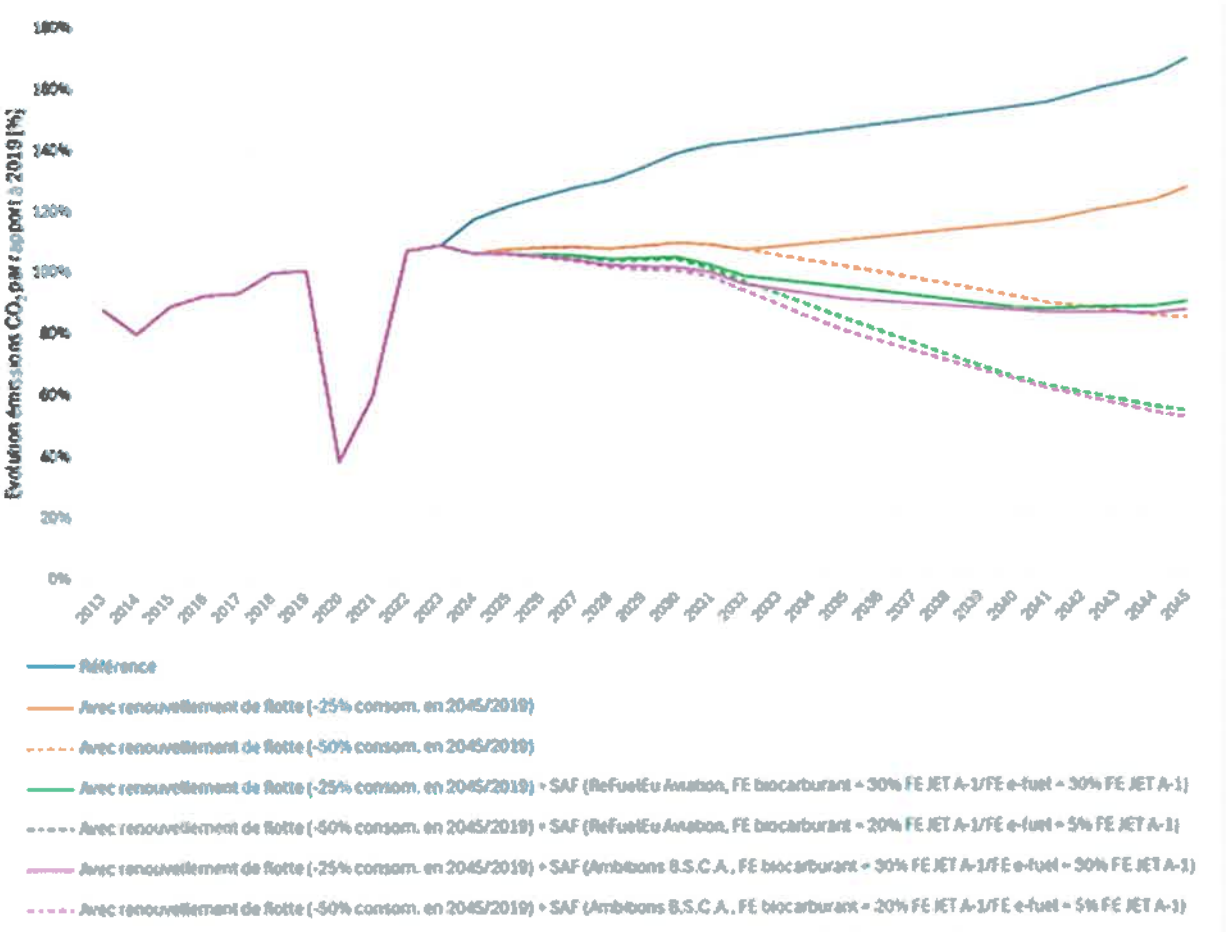
SAF dans les proportions ambitionnées par B.S.C.A. (45%), en considérant l'évolution optimiste. A l'inverse, en dehors du scénario de référence, le renouvellement de flotte seul, effectué jusqu'en 2032, conduit à l'augmentation la plus importante des émissions de CO_2 de 27% par rapport à 2019, en considérant l'évolution conservative.

Lorsque les émissions de CO_2 et les effets non-CO_2 sont considérés, une réduction des émissions de CO_2 à l'horizon 2045 par rapport à 2019 n'est possible qu'en poursuivant le renouvellement de la flotte au-delà de 2032, combiné, selon les cas, à l'utilisation des SAF. En 2045, la plus grande diminution possible par rapport à 2019 est estimée à 36%, dans le cas d'un renouvellement de la flotte conduisant à une réduction des consommations de carburant de 50% combiné au recours aux SAF dans les proportions ambitionnées par B.S.C.A. (45%), en considérant l'évolution optimiste. A l'inverse, en dehors du scénario de référence, le scénario correspondant au renouvellement de flotte seul, effectué jusqu'en 2032, conduit à une augmentation de l'ensemble des émissions de CO_2 et des effets non-CO_2 de 27% par rapport à 2019, en considérant l'évolution conservative, soit une augmentation identique à celle évaluée pour le CO_2 (cela s'explique par le fait que les SAF ne sont pas utilisés).

La figure ci-dessous (figure 52, page 196 du volume II de l'EIE) illustre l'évolution des émissions de CO_2 seules de l'aviation commerciale pour les différents scénarios (base 2019 = 100%). L'évolution entre les années 2013 et 2018 y est également rappelée. Les différentes courbes correspondent :

- *En bleu : au scénario de référence ;*
- *En orange : au scénario avec renouvellement de flotte ;*
- *En Vert : au scénario avec renouvellement de flotte + SAF (ReFuelEU Aviation) ;*
- *En mauve : au scénario avec renouvellement de flotte + SAF (Ambitions B.S.C.A).*

Pour chaque scénario, la ligne continue correspond à la borne supérieure (évolution conservative) et la ligne pointillée à la borne inférieure (évolution optimiste).



2) <u>Emissions liées aux activités de B.S.C.A.</u>

Le tableau reprenant les émissions de 2019 pour les scopes 1, 2 et 3 a montré que la majeure partie de ces émissions (81%) sont liées aux cycles LTO (scope 3). A l'horizon 2045, seules les émissions des cycles LTO ont été estimées par l'auteur de l'EIE, vu les importantes incertitudes qui existent pour les activités au sol, l'exploitation des installations et infrastructures et le trafic routier.

Les mêmes scénarios que pour l'estimation des émissions du trafic aérien sont utilisés. L'ampleur des effets non-CO_2 liés aux cycles LTO est cependant largement réduite par rapport aux vols complets, étant donné que les trainées de condensation, principales contributrices des effets non-CO_2, ne se forment pas aux altitudes auxquelles les cycles LTO sont effectués (jusqu'à 3000 pieds correspondant à 915 m). Seules les émissions de CO_2 sont ici considérées.

Les bornes supérieures (scénario conservatif) et inférieures (scénario optimiste) sont construites selon les mêmes paramètres (réduction des émissions de CO_2 du fait du remplacement du JET A-1 par des SAF pour une même quantité de carburant brûlée et réduction des consommations de carburant du fait du renouvellement de la flotte d'avions fréquentant l'aéroport de Charleroi). Les résultats sont synthétisés dans le tableau ci-dessous.

Scénario	Année	Nombre de mouvements	Emissions CO_2	
			Borne inférieure	Borne supérieure
			[tCO_2]	
	2019	49.000	45.964	
Référence	2045	82.870	77.634	
	2045 / 2019		+69%	
Avec renouvellement de la flotte	2045		38.817	58.225
	2045 / 2019		-16%	+27%
	2045 / 2045 Référence		-50%	-25%
Avec renouvellement de la flotte + SAF (ReFuelEU Aviation)	2045		24.901	41.107
	2045 / 2019		-46%	-11%
	2045 / 2045 Référence		-68%	-47%
	2045 / 2045 Renouvellement flotte		-36%	-29%
Avec renouvellement de la flotte + SAF (Ambitions B.S.C.A.)	2045		23.969	39.884
	2045 / 2019		-48%	-13%
	2045 / 2045 Référence		-69%	-49%
	2045 / 2045 Renouvellement flotte		-38%	-32%

MESURES POUR REDUIRE L'IMPACT

La principale mesure concerne la poursuite de la mise en œuvre de l'Airport Carbon Accreditation Programme (ACA).

Comme déjà précisé, B.S.C.A s'est fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (mise à jour envisagée par B.S.C.A. de sa politique environnementale) :

- *Réduire les émissions de CO_2 de minimum 35% entre 2019 et 2030 (il s'agit des émissions totales : scopes 1, 2 et 3).*
- *Réduire ses propres émissions de CO_2 de manière à atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2030 au plus tard (il s'agit des émissions des scopes 1 et 2).*
- *Réduire les émissions de CO_2 de manière à atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050 au plus tard (il s'agit des émissions totales scopes 1, 2 et 3).*

La diminution nécessaire pour remplir l'objectif de réduction de 35% des émissions de l'ensemble des scopes 1, 2 et 3 entre 2019 et 2030 est évaluée à environ 20 kt CO_2 (à partir des émissions estimées à environ 56,4 kt CO2 par B.S.C.A. pour 2019). Cependant, dans le cas le plus favorable (scénario avec renouvellement de la flotte + SAF « ambitions B.S.C.A. », en considérant la borne inférieure), les émissions liées aux cycles LTO sont évaluées à 46 kt CO_2 en 2030, ce qui est équivalent au niveau de 2019. Dans le cas le plus conservatif (scénario de référence), les émissions liées aux cycles LTO sont évaluées à 63,5 kt CO_2 en 2030, soit 17,5 kt de plus que le niveau de 2019. Outre l'électrification des engins, équipements et installations et le projet d'Enerport (augmentation significative du nombre de panneaux photovoltaïques)

en particulier, les mesures prises par B.S.C.A. pour atteindre la totalité de la réduction visée ne sont pas complètement connues à ce stade.

Par ailleurs, les mesures complémentaires à mettre en place pour atteindre l'objectif de B.S.C.A. de neutralité en 2050 pour l'ensemble des scopes 1, 2 et 3 (fixé dans le rapport de développement durable de 2022 et dans la mise à jour envisagée par B.S.C.A de sa politique environnementale) ne sont également pas connues actuellement. La réduction des émissions liées aux cycles LTO entre 2019 et 2045 est évaluée à environ 22 kt CO_2 dans le cas le plus favorable (scénario avec renouvellement de la flotte + SAF « ambitions B.S.C.A. » en considérant la borne inférieure) pour atteindre environ 24 kt CO_2, soit une réduction de 48% par rapport à 2019. Ce qui est loin d'être suffisant. Dans le scénario le plus conservatif (scénario de référence), les émissions liées au cycles LTO en 2045 s'élèveraient même à 77,6 kt CO_2 en 2045, soit une augmentation de 69% par rapport à 2019.

4) Remarques

1. *Les livraisons de carburant se font par camions-citernes en provenance de Feluy ou Gand selon les fournisseurs. Les flux en lien avec le parc pétrolier de l'aéroport oscillent entre 140-155 véhicules/jour/deux sens de circulation confondus. De manière générale, les flux de véhicules lourds de l'aéroport sont essentiellement liés au parc pétrolier et aux lignes/navettes de bus. En période de pointe, ces flux correspondent à +/- 25 véhicules lourds/h. Les émissions générées par les camions de livraison de carburants ne sont pas prises en compte dans le calcul des émissions (scopes 1, 2 et 3).*
2. *En situation existante, B.S.C.A. compte environ 3400 emplois directs tandis qu'il est projeté une masse salariale d'environ 6370 travailleurs à l'horizon 2045, soit plus de 3000 travailleurs supplémentaires. En situation existante, le nombre de passagers par an s'élevait à 8,2 millions en 2019 et 9,4 millions en 2023, tandis qu'il est projeté un nombre de passagers de 16,2 millions en 2045. Les émissions générées par le trafic routier des travailleurs et passagers n'est pas estimé à l'horizon 2045. Seules les émissions des cycles LTO ont été estimées par l'auteur de l'EIE, vu les importantes incertitudes qui existent pour le trafic routier.*
3. *Les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier externe en 2045 ne sont pas estimées dans l'EIE. L'auteur de l'EIE indique que ces émissions évolueront en fonction du nombre de passagers, de l'évolution de la motorisation (poursuite de l'électrification du parc de véhicules motorisés, etc.) et de l'évolution des parts modales. Vu la grande incertitude relative à ces évolutions, il n'est pas possible de prédire l'évolution des émissions.*
4. *L'EIE ne semble pas prendre en compte les aspects sociaux économiques de la pollution de l'air, du bruit et des émissions de gaz à effet de serre qui seront négatifs puisque l'augmentation du nombre de vols implique plus de pollution.*
5. *L'auteur de l'EIE formule une recommandation relative aux consommations de carburant et aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants liées au trafic aérien : « Favoriser*

l'utilisation par les compagnies aériennes d'aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental (carburants employés, motorisation, ...), de manière à limiter les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. ». En réponse à cette recommandation, l'exploitant explique qu'actuellement, ils incitent les compagnies aériennes à placer leurs avions de dernière génération aux heures les plus critiques pour les riverains (entre 6h3 et 7h30 et entre 22h et 23h). Une réflexion est également menée sur la possibilité d'instaurer une tarification variable aux compagnies selon le type d'avion utilisé ainsi que la part de carburant durable utilisé.

6. *L'aviation internationale s'est fixée pour objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour y parvenir les Etats représentés à l'ICAO s'étaient mis d'accord en 2023 pour réduire de 5% les émissions de l'aviation d'ici à 2030, en recourant à des carburants durables (SAF). Les SAF, élaborés à partir de biomasse, d'huiles usagées ou encore à base d'hydrogène produit grâce à de l'électricité décarbonée (une technique encore coûteuse et complexe), représentent à ce stade le principal moyen pour le secteur aérien de réduire son empreinte carbone. Actuellement, la production de SAF est insuffisante pour répondre à la demande mondiale. Même si la production de SAF a été multipliée par 12 entre 2021 et 2024, ces carburants restent largement minoritaires. En 2024, les SAF représentaient seulement 0,3% de la production totale de carburants d'aviation. Il faudrait un effort extrêmement significatif juste sur 2025 pour espérer encore atteindre l'objectif en 2030.*

7. *Les principales compagnies aériennes européennes, réunies à Bruxelles le 27 mars 2025, ont mis en doute la faisabilité des objectifs d'incorporation de carburants renouvelables dans les réservoirs de leurs avions à l'horizon 2030, estimant que leur production risquait de ne pas être suffisante. D'après le calendrier du règlement européen ReFuelEU Aviation, la proportion de SAF devrait s'élever à 6% en 2030 et progressivement monter jusqu'à 70% en 2050. L'association Airlines for Europe (A4E), qui représente 17 groupes européens, de Lufthansa à Ryanair en passant par Air France-KLM et EasyJet, organisait le 27 mars 2025 une conférence de presse à Bruxelles pour réclamer à la Commission européenne qu'elle défende leur compétitivité à l'échelle mondiale. L'A4E souligne que les compagnies aériennes ne disposent pas de suffisamment de SAF et que le SAF actuellement disponible coûte très cher (3 à 5 fois plus que le kérosène issu du pétrole). Il leur paraît évident que la production de SAF ne sera pas suffisante pour atteindre l'objectif de 6% d'ici 2030. D'après les projections de production de SAF, celle-ci serait inférieure de 30% en 2030 aux niveaux nécessaires pour respecter le calendrier du règlement européen ReFuelEU Aviation. Au niveau mondial, le secteur aérien, qui contribue actuellement à quelques 3% des émissions de CO_2, s'est engagé à « zéro émission nette » à l'horizon 2050 et compte à 65% sur les SAF pour atteindre ces objectifs. Si la production de SAF ne décolle pas, cela aura des conséquences sur l'objectif 2050.*

8. *Dans ses projections d'émissions, B.S.C.A considère, pour son scénario de renouvellement de la flotte, un premier renouvellement de la totalité de la flotte entre 2019 et 2032 qui entrainerait une réduction des consommations de carburants de 25% entre 2019 et 2032*

(borne supérieure) et un deuxième renouvellement de la totalité de la flotte entre 2032 et 2045 qui entrainerait une réduction totale des consommations de carburants de 50% entre 2019 et 2045 (borne inférieure). La borne inférieure du scénario de renouvellement de la flotte suppose que les compagnies aériennes présentes à B.S.C.A. renouvellent complètement leur flotte tous les 13 ans entre 2019 et 2045. On peut questionner le réalisme de ce scénario. En effet, d'après un rapport de l'ICAO, la durée de vie des avions de passagers est plutôt de l'ordre de 25 ans. Dans la figure 1 ci-dessous (page 279 du rapport de l'ICAO), on peut voir l'évolution de l'âge de la retraite des avions. Dans la figure 2 (page 280 du rapport de l'ICAO), la durée de vie moyenne des avions est d'environ 26,5 ans. La durée de vie des avions cargo est plus élevée que celle des avions de passagers (32 ans pour les avions cargo vs 25 ans pour les avions de passagers). Néanmoins, il semble que la stratégie de Ryanair (principale compagnie aérienne opérant à l'aéroport de Charleroi, représentant plus de 75% de passagers de l'aéroport annuellement) soit de maintenir une flotte plus jeune que la moyenne pour augmenter l'efficacité énergétique et réduire les coûts de maintenance : l'âge moyen de la flotte de Ryanair est de 10 ans.

FIGURE 1: Historical aircraft retirements (1980-2017)

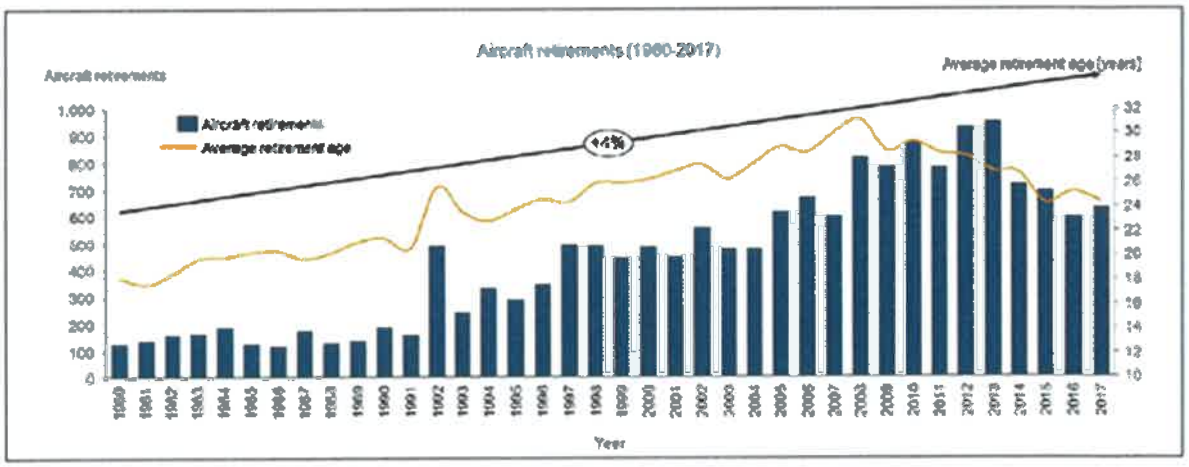
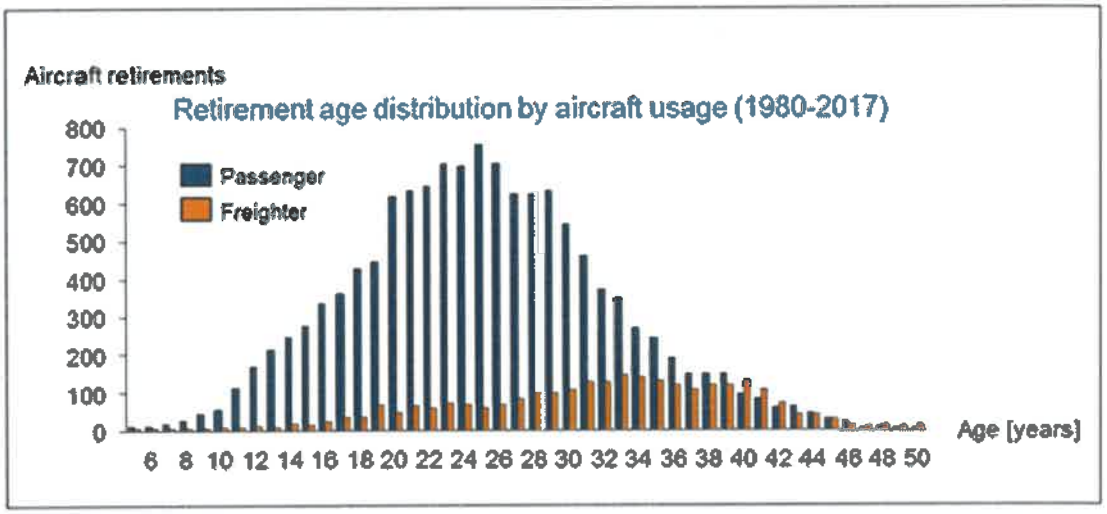
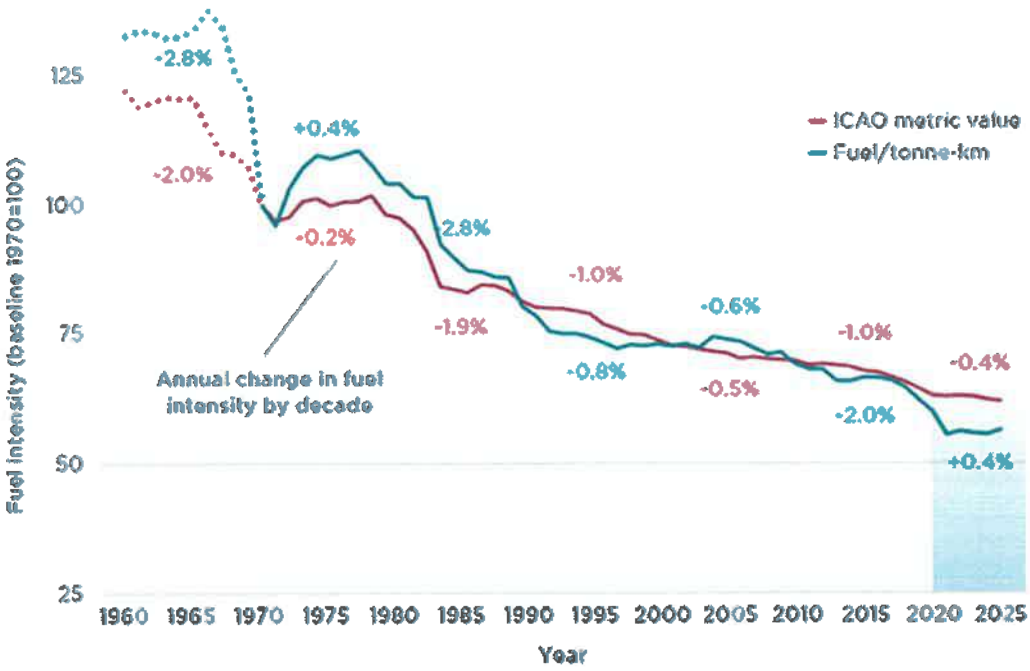


FIGURE 2: Retirement age distribution by aircraft usage



9. Dans ses projections d'émissions, B.S.C.A considère, pour son scénario de renouvellement de la flotte, que le premier renouvellement de la totalité de la flotte entre 2019 et 2032 *entrainera une réduction des consommations de carburants de 25% entre 2019 et 2032 (borne supérieure) et le deuxième renouvellement de la totalité de la flotte entre 2032 et 2045 entrainera une réduction totale des consommations de carburants de 50% entre 2019 et 2045 (borne inférieure). Ces hypothèses de réduction des consommations ne paraissent pas très réalistes. En effet, d'après un rapport de l'ICCT (International Council on Clean Transportation) publié en février 2025, la consommation moyenne de carburant des nouveaux avions a diminué d'environ 43% de 1970 à 2024, soit une réduction annuelle moyenne d'environ 1%. La figure ci-dessous (page 8 du working paper de l'ICCT) illustre la consommation estimée de carburant des nouveaux avions commerciaux entre 1960 et 2024, avec la consommation de 1970 prise comme référence.*

Fuel burn trends for new commercial jet aircraft, 1960–2024



La consommation de carburant a initialement chuté au début des années 1970 en raison de l'introduction du Boeing 747, puis a fluctué dans la décennie suivante. La consommation de carburant a rapidement diminué pendant les années 1980 en raison de l'entrée en service d'avions plus efficaces comme le Boeing 757, 767 et l'Airbus A320, mais a stagné de 1990 à 2005 en raison de la production continue de types d'avions plus anciens. Les réductions de la consommation de carburant ont repris après 2010 avec l'introduction de nouveaux modèles comme le Boeing 787, l'Airbus A350 et les jets rééquipés comme l'A320neo et le 737 MAX. La tendance à la réduction de la consommation de carburant s'est poursuivie jusqu'en 2019, mais a été perturbée entre 2020 et 2024 par la pandémie, qui a réduit l'activité aérienne et accéléré le basculement vers la livraison d'avions monocouloirs au détriment des gros porteurs et des jets régionaux. Après 2020, presque

aucune réduction de la consommation moyenne de carburant n'a été observée en raison d'un manque de nouveaux types d'avions plus économes en carburant.

Si on table sur une réduction annuelle moyenne assez optimiste de 2% comme observée pendant la décennie 2010 à 2020, on aura une réduction de consommation de carburant de 23% entre 2019 et 2032 et 40% entre 2019 et 2045. Si, par contre, on table sur une réduction annuelle moyenne de 1% comme observée entre 1970 et 2024, on aura une réduction de consommation de carburant de 12% entre 2019 et 2032 et 23% entre 2019 et 2045. Sur base de ces chiffres, on peut questionner le réalisme des hypothèses utilisées par B.S.C.A. pour les réductions de consommation de carburant dans le cadre du renouvellement de la flotte (25% entre 2019 et 2032 et 50% entre 2019 et 2045).

Au niveau mondial, l'ICAO s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Les nouveaux types d'avions plus économes en carburant devraient contribuer à environ un sixième des réductions d'émissions nécessaires pour atteindre cet objectif. Les premières exigences mondiales en matière d'efficacité énergétique des nouveaux avions, finalisées par l'ICAO en 2016, sont entrées en vigueur pour les nouveaux types d'avions en 2020 et s'appliqueront à tous les avions nouvellement livrés, y compris les modèles certifiés avant 2020, à partir de 2028. De 1960 à 2024, environ 46000 nouveaux avions commerciaux ont été livrés dans le monde, ce qui équivaut à peu près au nombre que les fabricants prévoient de livrer au cours des 20 prochaines années. Le rapport de l'ICCT de février 2025 révèle que les améliorations de l'efficacité énergétique ont stagné depuis 2020. En 2024, les nouveaux avions dépassaient les normes de consommation de carburant de l'ICAO pour 2028 de 8%. Le nombre de fabricants d'avions commerciaux actifs a diminué et la variété des nouveaux types d'avions a fortement décliné depuis 2020, limitant les améliorations potentielles de la consommation de carburant. A l'exception du Boeing 777x, les fabricants n'ont pas pris d'engagements pour de nouveaux types d'avions avant 2035.

10. *La borne supérieure (évolution considérée par B.S.C.A. comme conservative) du scénario de renouvellement de la flotte prévoit une évolution linéaire des consommations de carburants pour atteindre une réduction de 25% en 2032 par rapport à 2019 (voir tableau 57, page 193, du volume II de l'EIE). Cette période 2019-2032 est déjà largement entamée puisqu'on dispose, dans l'EIE, des consommations de carburants jusque 2023. La consommation de JET A-1 de B.S.C.A. est passée de 168.738 m^3/an en 2019 à 182.787 m^3/an en 2023. Si elle avait suivi l'évolution linéaire prévue par le scénario de renouvellement de la flotte (sachant que -25% entre 2019 et 2032 équivaut à -2,2% par an pendant 13 ans), la consommation de JET A-1 en 2023 aurait dû être de 154.372 m^3/an. Sur base de ces chiffres, il semble que les la trajectoire que s'est fixée B.S.C.A. pour le scénario de renouvellement de la flotte ne soit pas respectée actuellement. Même la borne supérieure (considérée comme conservative) est largement dépassée. Les consommations réelles en 2023 dépassent de 18% les consommations visées par le scénario de renouvellement de la flotte. Les consommations réelles ont augmenté de 8,3% entre 2019 et 2023, au lieu de diminuer de 8,5% comme prévu par le scénario de renouvellement de la flotte.*

11. *L'augmentation des émissions de CO_2 liées au trafic aérien entre 2019 et 2045 à l'aéroport de Charleroi, dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durable), représente environ 3% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (-55% d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990). Ce chiffre passe à 6% si on compte également les effets non-CO_2. Il faut souligner néanmoins qu'il s'agit d'une comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions. En effet, le calcul se base sur l'inventaire wallon des émissions de gaz à effet de serre rapporté annuellement dans le cadre du protocole de Kyoto et des engagements européens (Effort Sharing Decision, EC/406/2009). Les émissions des vols internationaux ne sont donc pas prises en compte dans le total mais reprises séparément en memo item. Alors que les émissions de CO2 provenant des vols intérieurs sont soumises aux objectifs d'émissions prévues au titre du protocole de Kyoto, il n'en est pas de même pour les vols internationaux.*

    D'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025 (source : SPW-AwAC), les émissions de GES en Wallonie s'élevaient à 54.686 kt eq CO_2 en 1990, 36.275 kt eq CO_2 en 2013, 35.287 kt eq CO_2 en 2019 et 29.448 kt eq CO_2 en 2023. Si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990, les émissions en 2030 devraient être de 24.608 kt eq CO_2.

    D'après les projections de l'EIE de B.S.C.A., les émissions de CO_2 dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables) s'élèveront à 720 kt eq CO_2. Les émissions en 2019 s'élevaient à 427 kt eq CO_2. Celles de 2013 s'élevaient à 375 kt eq CO_2. Ces émissions sont multipliées par 2 si l'on prend en compte les effets non-CO_2.

    Les émissions de CO_2 à l'horizon 2030 ne sont pas estimées dans l'EIE. Mais, vu le nombre de mouvements d'avions pour l'aviation commerciale prévu pour 2030 (68.838), les émissions de CO_2 liées au trafic aérien en 2030, dans le scénario de référence (correspondant à une augmentation des consommations de carburants proportionnellement au nombre de mouvements, sans prise en compte du renouvellement de la flotte d'avions ni d'utilisation de SAF) sont estimées à 590 kt eq CO_2. Ces émissions sont multipliées par 2 si l'on prend en compte les effets non-CO_2.

    En 32 ans (entre 2013 et 2045), les émissions de CO_2 liées au trafic aérien de l'aéroport de Charleroi, calculées sur base des consommations en kérosène dans le scénario de référence, vont être multipliées par 2.

Emissions CO_2 (kt eq CO_2)	*2013*	*2019*	*2023*	*2030*	*2045*	*Evolution entre 2019 et 2030 (kt eq CO_2)*
Trafic aérien lié à B.S.C.A. – Emissions CO_2	*375*	*427*	*462*	*590*	*720*	*+ 163*
Trafic aérien lié à B.S.C.A. – Emissions CO_2 et non-CO_2	*748*	*853*	*924*	*1180*	*1441*	*+ 327*
Wallonie	*36.275*	*35.287*	*29.448*	*24.608*	*Objectif de neutralité carbone en 2050*	*- 10.679*

12. *Les pays voisins initient des politiques de limitation du trafic aérien. En effet, l'aéroport Amsterdam-Schiphol (3ème plus fréquenté d'Europe) a plafonné le nombre de vols en raison notamment de l'impact environnemental du trafic aérien (Soundron, 2022). Au Royaume-Uni, le Climate Change Committee recommande d'une part, d'interdire l'augmentation des capacités des aéroports du territoire à moins que le secteur puisse assurer l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 et d'autre part, de suivre les effets hors CO_2 de l'aviation, de fixer un objectif minimum de non réchauffement après 2050, de rechercher les options d'atténuation et d'examiner la meilleure façon de s'attaquer aux effets hors CO_2 tout en respectant les objectifs climatiques du Royaume Uni et sans augmenter les émissions de CO_2 (Climate Change Committee, 2020). Enfin, l'UNEP GAP Report 2020, contient une recommandation qui vise à limiter l'expansion des aéroports : « Transport infrastructure : end further airport expansion in high-income countries ; improve surface transport alternatives to aviation ».*

13. *De larges incertitudes sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA demeurent. L'évaluation d'impact de la Commission européenne dans le cadre de sa proposition pour amender la directive 2003/87/EC sur la contribution de l'aviation indique que :*

    - *Les émissions de l'aviation pourront continuer à augmenter : "By itself, CORSIA does not aim at reducing aviation emissions. CORSIA is an offsetting mechanism, which enables the aviation sector to continue to grow after 2020 in as far as*

collective international aviation emissions above a certain threshold (the baseline) are compensated through international offset credits (generated in non-aviation sectors mainly). The initial baseline, the average of international aviation emissions from CORSIA participating countries during 2019 and 2020, was deemed inappropriate by the ICAO Council in light of the COVID-19 crisis and was changed to 2019 emissions for the duration of pilot phase 2021-2023. (...) The consequence of such a baseline change is that CORSIA compliance is unlikely to require any emissions to be offset under the pilot phase."

- *CORSIA est basée sur l'utilisation de crédits internationaux et cela peut générer des craintes en termes de double comptage d'émissions : "CORSIA relies on international offsets. The quality of international offsets is harder to control and this may raise concerns over additionality, permanence, net harm and the applicable accounting rules to avoid double counting. In addition, it should be recalled that the EU 2030 climate objective under UNFCCC should be met through domestic reduction efforts, i.e. without the use of international credits. This was reflected in the European Council conclusions from October 201448 and accordingly communicated by the EU under the Paris Agreement"*
- *En raison des incertitudes sur la participation dans CORSIA et l'additionnalité des crédits, un EU ETS plus large fournirait plus de certitude en termes d'efficacité environnementale : "Due to uncertainties associated with CORSIA participation, additionality of offset credits, and with accounting, the policy options with wider ETS coverage provide more certainty of environmental effectiveness. »*
- *L'ICAO ne dispose pas de mesures pour assurer la conformité avec les règles CORSIA : "ICAO has no instruments at its disposal to enforce compliance, and thus no penalties can be enforced by ICAO in case of non-compliance with CORSIA."*
- *L'objectif de CORSIA n'est pas suffisamment ambitieux pour atteindre l'objectif global de l'Accord de Paris : "CORSIA's current aim, carbon-neutral growth of international aviation emissions above 2020 levels, is not ambitious enough to deliver a significant contribution from the international aviation sector towards the Paris Agreement's global goal."*

- *L'UNEP Gap Report 2020 contient également des remarques sur l'efficacité de CORSIA à réduire les émissions de l'aviation :*

- *CORSIA ne délivrera pas de réduction absolue dans le secteur de l'aviation : « CORSIA will require airlines to purchase eligible units to offset emissions above the baseline. Airlines can reduce their offsetting requirement by claiming emission reductions from CORSIA eligible fuels, thus incentivizing the use of fuels with a lower carbon footprint. (...). The nature of offsetting means that there will be no absolute reductions in the aviation sector itself through the use of such credits, and could in fact result in a potential increase in CO2 emissions. Instead, aviation relies on other sectors' avoidance or removal of carbon. By not only continuing to emit*

but potentially increasing emissions, the net effect will be that no overall reductions can be achieved. This outcome is in stark contrast with the reduction pathway necessary for limiting warming to within 1.5°C (Becken and Mackey 2017). »

- *L'aviation internationale a l'intention d'atteindre son objectif ICAO via l'utilisation de crédits internationaux ce qui au mieux donne du temps pour d'autres mesures et au pire a un effet dissuasif sur les investissements du secteur dans la transition : « International aviation currently intends to meet its ICAO goals through heavily relying on carbon offsets, which do not represent absolute reductions, but at best, provide time to transition to low-carbon fuels and introduce energy efficiency improvements. At worst, offsets create a disincentive for investment in in-sector decarbonization and delay the necessary transition. Current carbon offsetting is clearly not a long-term solution and therefore needs to be minimized and eventually phased out. ICAO recognizes this through the CORSIA review scheduled for 2032."*

5) Annexe : Airport Carbon Accreditation Program (ACA)

L'Airport Carbon Accreditation constitue le cadre pour la réalisation du bilan carbone de B.S.C.A. IL s'agit d'un programme mondial de certification de la gestion des émissions de carbone pour les aéroports. Le programme est structuré en 7 niveaux de certification :

- *Niveau 1 : Mapping : quantification des émissions annuelles de CO_2 sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle ;*
- *Niveau 2 : Reduction : contenu du niveau 1, fixation d'objectifs de réduction des émissions sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle et élaboration d'un plan d'actions en vue de les atteindre ;*
- *Niveau 3 : Optimisation : contenu des niveaux précédents et mise en œuvre de mesures de réduction, tant par l'aéroport que par ses partenaires ;*
- *Niveau 3+ : Neutrality : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions restantes sur lesquelles l'aéroport a le contrôle ;*
- *Niveau 4 : Transformation : contenu des niveaux précédents, hors compensation, et définition d'une stratégie carbone à long terme, alignée sur les objectifs des accords de Paris et démonstration des preuves de réduction active des émissions de la part des partenaires de l'aéroport ;*
- *Niveau 4+ : Transition : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions résiduelles sur lesquelles l'aéroport a le contrôle, en utilisant des compensations internationalement reconnues.*
- *Niveau 5 : maintien d'un bilan net zéro pour les scopes 1 et 2, lutter activement contre les émissions du scope 3, renforcer l'approche d'engagement des partenaires et suppression des compensations pour les émissions résiduelles.*

Le champ d'application du programme, à savoir les sources d'émissions considérées, augmente donc en fonction du niveau de certification :

- *Pour les niveaux 1 et 2, le champ d'application concerne les émissions des activités pour lesquelles l'exploitant de l'aéroport est directement responsable. Il s'agit des émissions directes (scopes 1 et 2) ;*
- *Pour les niveaux supérieurs, sont également prises en compte les émissions que l'exploitant de l'aéroport ne contrôle pas directement (émissions des partenaires, comme les compagnies aériennes) mais qu'il peut guider et influencer (scope 3).*

B.S.C.A est certifié au niveau 4 (sur 7). Les exigences de ce niveau de certification sont les suivantes :

- *Définir un engagement politique en faveur d'une réduction absolue des émissions ;*
- *Inclure des émissions supplémentaires (jusqu'au niveau 3) des champs d'application 1 et 3 dans son empreinte carbone (autrement dit bilan carbone scope 1+2+3) ;*
- *Formuler un objectif absolu de réduction des émissions de carbone à long terme. Le montant et la date de l'objectif doivent être alignés sur les trajectoires 1,5°C ou 2°C du GIEC.*
- *Elaborer un plan de gestion du carbone pour atteindre l'objectif. L'aéroport doit définir sa trajectoire pour atteindre son objectif de réduction des émissions de carbone et les actions qu'il compte mettre en œuvre pour rester sur cette trajectoire.*
- *Elaborer un plan de partenariat avec les parties intéressées. Ce plan doit démontrer que l'aéroport incite activement les tiers à réduire eux-mêmes leurs émissions, soit par leurs propres plans de réduction, soit par des mesures prises par l'exploitant de l'aéroport.*

3. <u>Avis</u>

Défavorable

Le présent avis vous est remis d'un point de vue strictement technique et scientifique.

Considérant l'objectif de neutralité carbone que s'est fixée la Wallonie à l'horizon 2050 et l'objectif intermédiaire de -55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (d'après la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029) ;

Considérant la loi européenne sur le climat (règlement UE 2021/1119 du 30 juin 2021) instaurant un objectif de neutralité climatique pour 2050 ;

Considérant que le décret neutralité carbone du 16 novembre 2023 fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ; que ce décret s'applique aux émissions anthropiques, sur le territoire de la Région wallonne, à l'exception du transport aérien international ;

Considérant que les émissions de CO_2 du trafic aérien intra-EAA (CH et UK) sont règlementées par l'EU ETS (Emission Trading Scheme) ;

Considérant que, pour les vols extra européens, l'UE implémente CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO2 au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants ;

Considérant les larges incertitudes qui demeurent sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA ;

Considérant l'insuffisance d'ambition de CORSIA pour l'atteinte de l'objectif global de l'accord de Paris ;

Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont souscrit à l'objectif de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C ; Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont aussi accepté de plafonner les émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais pour parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle ;

Considérant que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ; Considérant dès lors que, par précaution, l'AwAC a utilisé les chiffres du scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction progressive de carburants d'aviation durables) pour évaluer les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir ;

Considérant que les émissions de CO_2 liées au trafic aérien, calculées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables), ont été estimées à 375 kt eq CO_2 en 2013, 427 kt eq CO_2 en 2019, 462 kt eq CO_2 en 2023 et 720 kt eq CO_2 en 2045 ; Considérant que ces émissions sont doublées si on tient compte également des effets non-CO_2 ;

Considérant que les émissions wallonnes de gaz à effet de serre rapportées dans le cadre du protocole de Kyoto étaient de 35.287 kt eq CO_2 en 2019 (d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;

Considérant que ce chiffre ne comprend pas les émissions de l'aviation internationale puisque conformément aux Guidelines IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories), les émissions de l'aviation internationale sont

rapportées dans les inventaires séparément, comme memo item et ne sont pas reprises dans le total national ;

Considérant que, si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990 (telle que mentionnée dans la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029), les émissions en 2030 devraient être de l'ordre de 24.608 kt eq CO2 (chiffre calculé sur base des émissions wallonnes de GES en 1990, d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;

Considérant que, d'après ces estimations, l'augmentation des émissions de CO_2 liées au trafic aérien entre 2019 et 2045 à B.S.C.A., dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables) représente environ 3% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions) ; Considérant que ce chiffre passe à 6% si l'on tient compte également des effets non-CO_2 ;

Considérant que, même si les émissions de l'aviation internationale ne sont pas incluses dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie, celles-ci doivent être comptabilisées pour évaluer les effets indirects de l'aéroport sur le climat ;

Considérant les émissions significatives de CO_2 générées actuellement par les activités aéroportuaires de l'aéroport de B.S.C.A. ;

Considérant que les émissions actuelles sont déjà significativement plus élevées que les émissions historiques (+14% entre 2013 et 2019, +23% entre 2013 et 2023) ;

Considérant les projections de croissance de l'activité aéroportuaire dans les années à venir, jusqu'à l'échéance du futur permis en 2045 (le nombre de mouvements d'avions pour l'aviation commerciale passe de 49.800 en 2019 à 82.870 en 2045) ;

Considérant l'augmentation significative des émissions entre 2019 et 2045 d'après les projections dans le scénario de référence ;

Considérant que les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'augmentation de l'efficacité opérationnelle ne peuvent contrebalancer que très partiellement les impacts de l'augmentation du trafic aérien ;

Considérant que l'impact climatique ne doit pas s'évaluer à l'échelle d'une région mais à l'échelle de la planète ; que pour cette raison, se limiter aux objectifs de réduction wallons est trop restrictif ;

L'AwAC remet un avis défavorable pour l'accroissement de l'activité aéroportuaire de B.S.C.A. Cet avis défavorable est motivé par les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir.

L'avis défavorable est motivé par les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir. Néanmoins des conditions particulières sont proposées ci-dessous pour encadrer l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air ambiant locale, dans le cas où l'avis défavorable de l'AwAC ne serait pas suivi. En ce qui concerne l'impact climatique, si l'avis défavorable de l'AwAC n'est pas suivi,

l'AwAC préconise, plutôt que de limiter le nombre de mouvements d'avions comme dans le permis de l'aéroport de Liège, de limiter la consommation de kérosène JET A-1 pour s'assurer que les scénarios de projection des émissions CO_2 et non-CO_2 à l'horizon 2045 sont bien mis en œuvre. A minima, il faudrait que la consommation de kérosène du site cesse d'augmenter.

Le permis existant de l'aéroport de Charleroi impose la mise en place aux extrémités de la piste de deux stations de mesures permanentes de surveillance de la qualité de l'air.

En complément des stations de mesure permanentes déjà installées aux extrémités de la piste de l'aéroport, l'AwAC propose la réalisation de campagnes de mesure ponctuelles sur une durée déterminée en plusieurs endroits autour de l'aéroport. Idéalement, les points de prélèvements devraient pouvoir être mobiles pour pouvoir être déplacés aux endroits où des plaintes sont constatées. La liste des polluants devrait pouvoir évoluer en fonction des mesures déjà réalisées qui permettra de mieux cibler les polluants pertinents pour ce type d'activité par rapport aux concentrations habituellement rencontrées en région wallonne. On peut en outre supposer que si des plaintes sont émises, certains plaignants pourraient se porter volontaires pour obtenir un état des lieux des concentrations de polluants rencontrées à hauteur de leur habitation.

Parmi les polluants à mesurer pour évaluer l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air ambiant, l'AwAC propose les polluants suivants :

- *Naphtalène et 16 HAPs de l'USEPA : prélèvement en continu et analyse des filtres tous les 7 ou 14 jours. Une durée d'échantillonnage de 7 jours était préférée par le passé car les anciens préleveurs HAP n'étaient pas réfrigérés. Des HAP plus légers dont le naphtalène, piégés sur la mousse pouvaient être désorbés si la température augmentait et on pouvait alors sous-estimer les concentrations. Les préleveurs actuels sont conditionnés en température et ce phénomène n'existe plus. Dans le réseau wallon de mesure de la qualité de l'air ambiant, la périodicité d'échantillonnage des HAP est de 14 jours. C'est pourquoi les conditions proposées ci-après préconisent un échantillonnage sur 14 jours.*
- *Formaldéhyde : mesure sur 2 semaines avec système passif ;*
- *CO : mesure en continu ;*
- *NOx : mesure en continu ;*
- *UFP : mesure en continu. Le coût des appareils de mesure en continu des UFP est beaucoup plus important que celui des autres analyseurs en continu. Un appareil coûte plus de 100.000€. L'ISSeP ne dispose pas actuellement d'analyseurs UFP en suffisance pour en installer à l'aéroport de Charleroi. Après discussion avec l'ISSeP, il semble qu'un délai de 12 à 18 mois serait nécessaire entre l'octroi du permis et la mise en place des 2 analyseurs UFP (1 en permanence à la station de mesure permanente au Nord-Est et 1 en rotation sur les 3 autres points de mesure – 1 à la station permanente au Sud-Ouest et 2 points mobiles – lors des campagnes mobiles). Actuellement, les analyseurs UFP disponibles sur le marché mesurent la gamme 10 à 850 nm, mais la*

technologie pourrait évoluer. Il est donc proposé de se référer à la définition d'UFP proposée dans la nouvelle directive qualité de l'air ambiant de 2024.

- *BC : mesure en continu. Le Black Carbon n'est pas directement lié à un risque toxicologique. Comme il s'agit de suies (particules résultant d'une combustion incomplète et contenant des HAPs), les aspects toxicologiques du BC sont couverts avec la mesure de la concentration en HAPs (dont le benzo(a)pyrène). Au contraire du benzo(a)pyrène, le BC peut être mesuré en continu, tout comme les UFP et les NOx. Ces polluants peuvent donc être associés à une rose des vents pour mettre en évidence une source de pollution. De plus, associer le BC aux UFP permet de montrer que les UFP sont liées à un processus de combustion.*
- *COV totaux : mesure en continu. Après discussion avec l'ISSeP, il s'avère que d'après les mesures historiques disponibles, le méthane représente une part importante du carbone organique total mesuré dans l'air ambiant et représente un « bruit » de fond trop important pour espérer observer des variations dans les autres composés organiques. Pour cette raison, les conditions particulières proposées ci-après excluent le méthane des COV totaux. Ce sont les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) qui sont proposés pour la mesure dans l'air ambiant.*
- *BTEX : mesure en continu. Le ratio benzène/toluène peut être utilisé pour discriminer les émissions des gaz d'échappement des émissions du ravitaillement. Le ratio benzène/toluène pour le ravitaillement est proche de 1 tandis qu'il est proche de 1,7 pour les gaz d'échappement. Après discussion avec l'ISSeP, il s'avère que la mesure des UFP interfère avec la mesure des BTEX. En effet, pour mesurer les UFP, on utilise du butanol qui interfère dans la mesure du benzène. Pour mesurer les BTEX et les UFP au même endroit, il est donc nécessaire de mettre ces analyseurs dans 2 containers différents.*

Au moment du renouvellement de permis de l'aéroport de Liège, nous avions contacté l'exploitant pour lui poser la question du contenu en plomb des carburants utilisés dans l'aviation pour évaluer la pertinence de surveiller ce polluant dans l'air ambiant des aéroports. L'exploitant nous avait répondu que les émissions de plomb ne sont sans doute pas significatives parce que seul l'AVGAS (carburant utilisé pour les avions à pistons) est susceptible de contenir du plomb. Le kérosène (JET A-1, carburant utilisé dans les réacteurs et les turbopropulseurs) n'en contient pas. A l'aéroport de Charleroi, la proportion d'AVGAS distribuée (pour l'aviation générale) est beaucoup plus faible que celle de kérosène (54 m^3 d'AVGAS distribués en 2023 contre 182.782 m^3 de JET A-1). Quant à l'AVGAS UL91, il s'agit d'une essence sans plomb. Il ne semble donc pas pertinent d'imposer une surveillance de la concentration en plomb dans l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi.

Pour l'organisation des campagnes mobiles, il semble opportun de réaliser des mesures en hiver et en été. En effet, les concentrations mesurées en hiver sont généralement plus élevées qu'en été, en raison de la contribution du chauffage et des conditions de dispersion qui sont généralement plus défavorables en hiver. Pour les UFP, les mesures autour de l'aéroport de

Bruxelles-National ont montré des concentrations plus élevées en été en raison de la plus grande fréquence des mouvements d'avions.

Etat des lieux des connaissances actuelles – Concentrations dans l'air ambiant – PM, UFP, COT

Pour les PM10 et PM2.5, les seuils de référence recommandés par l'OMS en 2021 sont les suivants :

Polluant	*Unité*	*Seuil de référence de 2021*	*Durée retenue pour le calcul de la moyenne*
PM10	*µg/m³*	*15*	*1 an*
	µg/m³	*45*	*24 heures*
PM2.5	*µg/m³*	*5*	*1 an*
	µg/m³	*15*	*24 heures*

Pour les UFP, on peut citer notamment les sources suivantes :

- *Etude autour de l'aéroport de Los Angeles :*

Elinor Fanning, Rong Chung Yu, Rong Lu, and John Froines (PI), University of California, Los Angeles (2007), Monitoring and Modeling of Ultrafine Particles and Black Carbon at the Los Angeles International Airport, Final Report ARB Contract #04-325, prepared for the California Air Resources Board and the California Environmental Protection Agency.

A la page 73/79 de cette étude, on retrouve les résultats de mesure suivants :

Endroit de mesure	*UFP (10-100 nm) moyenne en particules/cm³*
Background site – site en dehors de l'influence de l'aéroport	*7.000*
Limite de propriété aéroport Los Angeles	*532.000*
Sites riverains (moyenne de 6 sites différents situés autour de l'aéroport de Los Angeles)	*38.000*

- *Etude autour de l'aéroport de Schiphol à Amsterdam :*

Bezemer et al. (2015), Nader Verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, RIVM report 2015-0110, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

A la page 26/74 de cette étude, on retrouve les résultats de mesure suivants :

Endroit de mesure	*UFP (en particules/cm³)*
Air de montagne propre	*< 1.000*
Bureau propre	*2.000 – 4.000*
Fond d'air extérieur urbain, NL	*8.000 – 22.000*
Fond d'air extérieur urbain, Europe	*7.300 – 11.000*
Air extérieur urbain influencé par le trafic, NL	*30.000 – 40.000*
Air extérieur urbain influencé par le trafic, Europe	*31.500 ± 16.000*
Air extérieur pollué (smog)	*> 50.000*
Aéroport – porte d'embarquement	*40.000*
Aéroport – bout de piste (Los Angeles Airport)	*150.000*
Postes de travail industriels (fonderie)	*200.000 - 2.700.000*

- Mesures des UFP dans l'air ambiant en région wallonne et comparaison avec d'autres sites :

Endroit de mesure	*UFP < 1 µm (en particules/cm³)*
Jambes (Namur) (du 17 mars au 29 août 2014)	*18.116 (8.000 – 10.000 en base nocturne)*
Aire de repos E411 (du 6 mars au 9 avril 2013)	*19.772 (9.500 en cas de vents contraires vis-à-vis de l'autoroute)*
Station forestière (Finlande) (moyenne annuelle)	*1.700*
Vielsalm (moyenne annuelle)	*2.400*
Maastricht (moyenne annuelle)	*6.800*
Herstal (moyenne annuelle)	*12.000*

Station trafic (Londres) (moyenne annuelle)	*23.000*

- *Mesures des UFP dans le fond de l'air en région wallonne début 2024 :*

Mesures UFP à Vielsalm entre le 1er janvier et le 6 mars 2024					
	Nombre de valeurs	*Moyenne (particules/cm³)*	*Médiane (particules/cm³)*	*Centile 95 (particules/cm³)*	*Maximum (particules/cm³)*
UFP (10-100 nm)	*1.364*	*1.716*	*1.302*	*4.196*	*16.247*
Comptage total de particules (10-850 nm)	*1.364*	*2.185*	*1.789*	*4.892*	*17.656*

Sur base de ces différentes sources, l'AwAC préconise une valeur de référence à 5.000 particules/cm³ en moyenne annuelle pour les UFP (< 1 µm) pour les sites considérés comme peu pollués.

Pour les COV totaux, on peut citer les données suivantes :

- *Résultats de mesures des hydrocarbures totaux du réseau télémétrique en 2004 et 2005 :*

D'après les résultats de mesure des hydrocarbures totaux du réseau télémétrique pour les années 2004 et 2005 (cette mesure n'est plus réalisée depuis 2006), la concentration moyenne journalière maximale était comprise entre 260 et 470 µg C/m³ selon les stations et l'année de mesure. La concentration moyenne semi-horaire maximale était comprise entre 480 et 2060 µg C/m³.

- *Résultats de mesures des COV totaux issues de chantiers de dépollution :*

Des données de mesures des COV totaux (uniquement la part volatile du carbone et pas le carbone organique total) issues d'un chantier de dépollution (excavation d'une pollution très importante en composés volatils), les valeurs mesurées sur la demi-heure de mesure avaient une moyenne de 838 µg C/m³ et un max à 4094 µg C/m³. Il s'agit d'un cas extrême, la plupart du temps, les valeurs sont plutôt comprises entre 0 et 150 µg C/m³.

- *Niveaux de concentration de COT dans l'air ambiant mesurés en Amérique du Nord :*

C.L. HEALD et al. "Total observed organic carbon (TOOC) in the atmosphere: a synthesis of North American observations". Atmospheric Chemistry and Physics, 8, 2007-2025, 2008.

Endroit de mesure	*Echelle des mesures relevées (µg/m³)*
Mexico City, ville la plus polluée d'Amérique du Nord	*455,31*
Pittsburgh, conditions urbaines typiques	*29,91 – 45,12*
Thompson Farm, Durham, New Hampshire	*18,47*
Panaches d'incendies, mesure avion	*15,87*
Chebogue Point, Nouvelle Ecosse, Canada	*8,83*
Açores, zone isolée, mesure avion	*6,65*
Trinidad Head, Californie côtière, à proximité de la frontière de l'Oregon	*4,04*

Actuellement, pour le COT, l'AwAC préconise un critère de qualité de l'air ambiant à 20 µg/m³ en moyenne journalière et un critère d'intervention à 100 µg/m³ en moyenne journalière. Ces valeurs pourraient être révisées en fonction de nouveaux résultats de mesure qui seraient rendus disponibles.

4. Conditions particulières d'exploitation

[Intégrées au dispositif]

5. Annexes

5.1. Conditions visant l'exploitation

Arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2007 déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique (M.B. 28.09.2007 - err. 30.11.2007).

Arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion moyennes et modifiant diverses dispositions environnementales (M.B. 19.10.2018).

Arrêté du Gouvernement wallon du 4 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2000 (M.B. 17.01.2001) et 17 juillet 2003 (M.B. 10.09.2003).

Arrêté du Gouvernement wallon du 26 janvier 2012 modifiant le Titre III du Règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (M.B. 07.02.2012).

Arrêté du Gouvernement wallon du 24 novembre 2016 modifiant le règlement général pour la protection du travail en ce qui concerne la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement des véhicules à moteur dans les stations-service (M.B. 07.12.2016).

Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996 portant modification du Règlement général pour la protection du travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service (M.B. 27.06.1996).

5.2. Visas spécifiques de l'instance relatifs au projet

- *Dossier de demande de permis dont l'étude d'incidences sur l'environnement rédigée par ARIES en 2024.*
- *M.P Keuken (TNO), M. Moerman (TNO), P. Zandveld (TNO), J.S. Henzing (TNO), G. Hoek (IRAS) (2015), Total and size-resolved particle number and black carbon concentrations in urban areas near Schiphol airport (the Netherlands), Elsevier, Atmospheric Environnement 104 (2015), pp. 132-142.*
- *A. Bezemer et al. (2015), Nader Verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol, RIVM report 2015-0110, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).*
- *N.A.H. Janssen (RIVM), J. Hoekstra (RIVM), D. Houthuijs (RIVM), J. Jacobs (RIVM), A. Nicolaie (RIVM), M. Strak (RIVM) (2022), Effets of long-term exposure to ultrafine particles from aviation around Schiphol Airport, RIVM report 2022-0068, National Institute for Public Health and the Environnment.*
- *Elinor Fanning, Rong Chung Yu, Rong Lu, and John Froines (PI), University of California, Los Angeles (2007), Monitoring and Modeling of Ultrafine Particles and Black Carbon at the Los Angeles International Airport, Final Report ARB Contract #04-325, prepared for the California Air Resources Board and the California Environmental Protection Agency.*
- *C.L. Heald et al (2008), Total observed organic carbon (TOOC) in the atmosphere: a synthesis of North American observations, Atmospheric Chemistry and Physics, 8, 2007-2025, 2008.*
- *Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.*
- *Rapports annuels d'activité des réseaux de surveillance de la Qualité de l'Air en Wallonie.*

- *Rapports annuels 2021-2022-2023-2024 sur la mesure de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi (rapports n°0630/2022, n°0475/2023, n°00902/2024 et n°00903/2025).*
- *Rapport n°745/2020 sur l'évaluation de la qualité de l'air par prélèvements passifs autour de l'aéroport de Charleroi.*
- *Rapports annuels 2023-2024 sur la mesure de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Liège (rapports n°00916/2024 et n°00904/2025).*
- *Rapport intermédiaire sur la mesure de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Liège – campagnes mobiles – première année de mesure (2023-2024) – rapport n°0699/2025.*
- *Rapport du Projet Aéro-Sols (n°03520/2024) sur la surveillance des impacts potentiels sur les sols des retombées atmosphériques générées par les activités des deux principaux aéroports wallons.*
- *Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation).*
- *Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.*
- *Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.*
- *Règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021.*
- *Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial.*
- *Règlement d'exécution (UE) 2023/2122 de la Commission du 12 octobre 2023 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 en ce qui concerne la mise à jour de la surveillance et de la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.*
- *Commission européenne (2019). Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1 : rapport de la Commission européenne visant à chiffrer les coûts externes*

du transport et, en particulier, les coûts totaux dus au changement climatique en lien avec l'aviation dans l'Union européenne.

- *Cox et al. (2019). How to include non-CO2 climate change contributions of air travel at ETH Zurich.*
- *Climate Change Committee, C. (2020). The Sixth Carbon Budget - Aviation.*
- *EASA, E. C. (2020), Updated analysis of the non-CO2 effects of aviation on climate change to fulfil the requirement of the EU Emissions Trading System Directive (Art. 30.4).*
- *Commission européenne (2021), Impact Assessment Report, Accompanying the document, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021SC0603].*
- *Lee and al (2021), The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018 [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689?via%3Dihub].*
- *Lee et al. (2010). Transport impacts on atmosphere and climate : Aviation [https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1352231009004956].*
- *Ozer, P. (2021). Les émissions de CO2 à Liège Airport explosent et annulent la totalité des efforts wallons de réduction de gaz à effet de serre.*
- *UNEP Gap Report, 2020, https://www.unep.org/fr/emissions-gap-report-2020*
- *Soundron, M. F. (2022, juillet 6). PAYS-BAS : UN DES PLUS GROS AÉROPORTS D'EUROPE LIMITE SES VOLS POUR MOINS POLLUER, UNE PREMIÈRE. Récupéré sur Novethic: https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/pays-bas-pour-la-premiere-fois-un-aeroport-limite-ses-vols-pour-moins-polluer-150899.html*
- *ICAO (2019), Environmental Report Aviation and Environment, Destination Green, The Next Chapter.*
- *ICCT (2025), Fuel burn of new commercial jet aircraft: 1960 to 2024 (Working paper ID 287).*

5.3. <u>Motivation sous forme de considérants</u>

Considérant l'objectif de neutralité carbone que s'est fixée la Wallonie à l'horizon 2050 et l'objectif intermédiaire de -55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (d'après la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029) ;

Considérant la loi européenne sur le climat (règlement UE 2021/1119 du 30 juin 2021) instaurant un objectif de neutralité climatique pour 2050 ;

Considérant que le décret neutralité carbone du 16 novembre 2023 fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ; que ce décret s'applique aux émissions anthropiques, sur le territoire de la Région wallonne, à l'exception du transport aérien international ;

Considérant que les émissions de CO_2 du trafic aérien intra-EAA (CH et UK) sont règlementées par l'EU ETS (Emission Trading Scheme) ;

Considérant que, pour les vols extra européens, l'UE implémente CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO_2 au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants ;

Considérant les larges incertitudes qui demeurent sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA ;

Considérant l'insuffisance d'ambition de CORSIA pour l'atteinte de l'objectif global de l'accord de Paris ;

Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont souscrit à l'objectif de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C ;

Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont aussi accepté de plafonner les émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais pour parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle ;

Considérant que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ; Considérant dès lors que, par précaution, l'AwAC a utilisé les chiffres du scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction progressive de carburants d'aviation durables) pour évaluer les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir ;

Considérant que les émissions de CO2 liées au trafic aérien, calculées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables), ont été estimées à 375 kt eq CO2 en 2013, 427 kt eq CO2 en 2019, 462 kt eq CO2 en 2023 et 720 kt eq CO2 en 2045 ;

Considérant que ces émissions sont doublées si on tient compte également des effets non-CO_2 ;

Considérant que les émissions wallonnes de gaz à effet de serre rapportées dans le cadre du protocole de Kyoto étaient de 35.287 kt eq CO2 en 2019 (d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ; Considérant que ce chiffre ne comprend pas les émissions de l'aviation internationale puisque conformément aux Guidelines IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories), les émissions de l'aviation internationale sont rapportées dans les inventaires séparément, comme memo item et ne sont pas reprises dans le total national ;

Considérant que, si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990 (telle que mentionnée dans la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029), les émissions en 2030 devraient être de l'ordre de 24.608 kt eq CO_2 (chiffre calculé sur base des émissions wallonnes de GES en 1990, d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;

Considérant que, d'après ces estimations, l'augmentation des émissions de CO_2 liées au trafic aérien entre 2019 et 2045 à B.S.C.A., dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables) représente environ 3% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions) ; Considérant que ce chiffre passe à 6% si l'on tient compte également des effets non-CO_2 ;

Considérant que, même si les émissions de l'aviation internationale ne sont pas incluses dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie, celles-ci doivent être comptabilisées pour évaluer les effets indirects de l'aéroport sur le climat ;

Considérant les émissions significatives de CO_2 générées actuellement par les activités aéroportuaires de l'aéroport de B.S.C.A. ;

Considérant que les émissions actuelles sont déjà significativement plus élevées que les émissions historiques (+14% entre 2013 et 2019, +23% entre 2013 et 2023) ;

Considérant les projections de croissance de l'activité aéroportuaire dans les années à venir, jusqu'à l'échéance du futur permis en 2045 (le nombre de mouvements d'avions pour l'aviation commerciale passe de 49.800 en 2019 à 82.870 en 2045) ;

Considérant l'augmentation significative des émissions entre 2019 et 2045 d'après les projections dans le scénario de référence ;

Considérant que les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'augmentation de l'efficacité opérationnelle ne peuvent contrebalancer que très partiellement les impacts de l'augmentation du trafic aérien ;

Considérant que l'impact climatique ne doit pas s'évaluer à l'échelle d'une région mais à l'échelle de la planète ; que pour cette raison, se limiter aux objectifs de réduction wallons est trop restrictif. » ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW MI - DRRT - Direction de l'Autorité opérationnelle des aéroports en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance Direction des Études Environnementales et Paysagères en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW ARNE - DEE - Direction des Eaux souterraines en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW TLPE - DEB - Direction des Bâtiments durables en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW TLPE - DATU - Direction juridique, des Recours et du Contentieux, Cellule Aménagement et Environnement en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance SPW ARNE - DEE - DRIGM - Cellule Mines en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté, réputé favorable ;

Vu la demande d'avis adressée à l'instance Province du Hainaut - Hainaut Ingénierie Technique en date du **14/01/2025**, restée sans réponse à la date du présent arrêté ;

Vu le rapport de synthèse favorable du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué- Réf. Environnement : 10017048 et Réf. Urbanisme : F0412/52011/PU3/2024/21/FD - 2392283 - transmis en date du 27 mai 2025 au Gouvernement wallon et reçu en date du 28 mai 2025 ;

Considérant que la demande a été introduite dans les formes prescrites ;

Considérant que la demande de permis unique a été déposée à l'administration communale le **18/11/2024**, transmise par celle-ci au fonctionnaire technique et au fonctionnaire délégué par envoi postal du **21/11/2024** et enregistrée dans les services respectifs de ces fonctionnaires en date du **22/11/2024** ;

Considérant que la demande a été jugée incomplète par le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué par courrier commun du **12/12/2024**, que les documents manquants ont été transmis à la commune dans les délais prescrits et réceptionnés par le fonctionnaire technique en date du **27/12/2024** ;

Considérant que la demande a été jugée complète et recevable en date du **14/01/2025** par courrier commun du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué et que notification en a été faite à l'exploitant par lettre recommandée à la poste à cette date ;

Considérant que, en application de l'article 92 § 5 du décret relatif au permis d'environnement, les délais ont été prolongés de 30 jours pour l'envoi du rapport de synthèse ;

Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par le demandeur et de l'instruction administrative que la demande vise à maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussel South, augmenter le nombre de vols commerciaux et le nombre de passagers, étendre la zone du Poste

d'Inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée) ;

Considérant que l'établissement projeté se situe sur les parcelles cadastrales suivantes :

Identification sur le plan	Référence cadastrale	Statut dans le formulaire
P001	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0270 E (en partie)	Nouveau
P002	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0349 02	Nouveau
P003	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0381 03	Nouveau
P004	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0270 02 C (en partie)	Nouveau
P005	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0270 02 D	Nouveau
P006	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0334 G	Nouveau
P007	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0334 F	Nouveau
P008	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0247 R	Nouveau
P009	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0207 A 002	Nouveau
P010	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 H 002 (en partie)	Nouveau
P011	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 F	Nouveau
P012	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 H	Nouveau
P013	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 03 (en partie)	Nouveau
P014	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 D 002	Nouveau
P015	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0206 H 002 (en partie)	Nouveau
P016	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 E 002	Nouveau
P017	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 G 002	Nouveau
P018	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0210 F 002	Nouveau
P019	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0064 B 003 (en partie)	Nouveau
P020	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0056 W 002 (en partie)	Nouveau
P021	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0056 S 002 (en partie)	Nouveau
P022	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0056 V 002	Nouveau
P023	CHARLEROI 23 DIV/GOSSELIES/ section C parcelle n° 0057 G	Nouveau
P024	FLEURUS 6 DIV/HEPPIGNIES/ section B parcelle n° 0057 N	Nouveau
P025	CHARLEROI 24 DIV/RANSART/ section A parcelle n° 0108 B	Nouveau
P026	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0020 K	Nouveau
P027	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0012 N 002	Nouveau
P028	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 G 002	Nouveau
P029	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0012 A 003	Nouveau
P030	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 R 002	Nouveau
P031	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 L 002	Nouveau
P032	CHARLEROI 22 DIV/JUMET 1 DIV/ section B parcelle n° 0019 K 002 (en partie)	Nouveau

Considérant que, à l'analyse de la demande, les installations et/ou activités visées par le projet sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol :

N° 28.52.02.B – Classe 2

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est supérieure ou égale à 40 kW, en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel

N° 40.10.01.01.01 – Classe 3

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA

N° 40.10.01.01.02 – Classe 2

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1.500 kVA

N° 40.10.01.02 – Classe 3

Batterie stationnaire dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieure à 10.000

N° 40.30.02.02 – Classe 2

Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique (à compression de vapeur, à absorption ou à adsorption) ou par tout procédé résultant d'une évolution de la technique en la matière dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 300 kW

N° 40.50.01.01 – Classe 2

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 1 MW thermique et inférieure à 50 MW thermique

N° 40.60.01 – Classe 3

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 1 MW thermique

N° 50.20.01.02 – Classe 2

Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à 3

N° 50.20.03 – Classe 2

Car-wash (lave-auto tunnel, lave-auto portique et car-wash à zone de lavage unique ou multiple équipé de nettoyeur à haute pression)

N° 50.50.01 – Classe 3

Installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, comportant deux pistolets maximum et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3.000 litres et inférieure à 25.000 litres

N° 50.50.03 – Classe 2

Installation de distribution non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0 °C et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican

N° 55.30.01 – Classe 3

Restaurants lorsque le nombre de places est supérieur à 100

N° 63.12.05.02.01 – Classe 3

Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 t et inférieure ou égale à 100 t

N° 63.12.05.04.02 – Classe 2

Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t

N° 63.12.05.05.02 – Classe 2

Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2.000 litres

N° 63.12.06.02 – Classe 2

Dépôts d'explosifs, à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée à :
1° 500 kg de poudre contenue dans les cartouches pour armes à feu portatives de division de risque 1.4S ;
2° 200.000 pièces d'amorce de division de risque 1.4S destinées pour chargement des cartouches pour armes à feu portatives sans poudre (type Flobert) de division de risque 1.4S ;
3° 10 kg de poudre libre en grains ou en pulvérin dont maximum 2 kg de poudre noire ;
4° des douilles vides amorcées en quantité indéterminée de division de risque 1.4S.

N° 63.12.08.01.01 – Classe 3

Réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est supérieure ou égale à 150 l

N° 63.12.08.03 – Classe 2

Gaz en récipients mobiles autres que ceux explicitement visés par d'autres rubriques, lorsque le volume total des récipients est supérieur à 500 l

N° 63.12.09.02.01 – Classe 3

Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 2, y compris l'essence (ou ses carburants de substitution utilisés aux mêmes fins et présentant des propriétés similaires en termes d'inflammabilité) dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 100 l et inférieure à 5.000 l

N° 63.12.09.03.01 – Classe 3

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 3, ainsi que les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 3.000 l et inférieure à 25.000 l

N° 63.12.09.03.02 – Classe 2

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 de catégorie 3, ainsi que les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 25.000 l et inférieure à 250.000 l

N° 63.12.09.04.02 – Classe 2

Dépôt de liquides difficilement combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 93 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 50.000 l et inférieure à 500.000 l

N° 63.21.01.01.03 – Classe 1

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 - Local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles

N° 90.10.01 – Classe 2

Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'Eau, dans les eaux de surface, les égouts publics ou les collecteurs d'eaux usées : Rejets supérieurs à 100 équivalent-habitant par jour ou comportant des substances dangereuses visées aux annexes Ière et VII du Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'eau

N° 90.16.02.A – Classe 2

Station d'épuration d'eaux urbaines résiduaires, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat

N° 90.17.02.A – Classe 2

Station d'épuration d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat

N° 90.21.11.01 – Classe 3

Parc à conteneurs pour déchets ménagers et, le cas échéant, pour déchets des P.M.E., tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, en ce compris le dépôt de déchets spéciaux des ménages d'une superficie inférieure à 2.500 m2

N° 92.32.02 – Classe 2

Gestion de salles de spectacles (salles de théâtre, de concerts, cabarets, centres culturels et similaires) lorsque la capacité d'accueil est égale ou supérieure à 150 personnes et inférieure à 2.000 personnes

N° 92.34.01 – Classe 2

Autres locaux de spectacles et d'amusement (à l'exclusion des chapiteaux) dont la capacité d'accueil est supérieure à 150 personnes et qui sont équipés d'installations d'émission de musique amplifiée électroniquement

N° 92.72.01.01 – Classe 3

Exploitation de luna-parks et activités similaires d'une superficie supérieure à 50 m2 et inférieure ou égale à 100 m2

Considérant que l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.62 du livre Ier du Code de l'Environnement ;

Volet urbanistique

Considérant que la demande porte sur le renouvellement des autorisations d'exploiter de l'aéroport de Bruxelles-Charleroi, sur la construction de l'extension de la « zone de sureté » via la création d'une zone « Poste Inspection Filtrage » (PIF), sur la régularisation du Terminal 2 (espaces Schengen et non-Schengen) et sur l'aménagement d'un nouvel accès vers le parking staff depuis le rond-point à l'entrée du site (accessible depuis la rue Charles Lindbergh) ;

Vu le permis délivré en date du 10/12/2015 pour la construction du terminal T2 et l'annulation de ce permis en date du 11/03/2020 par le Conseil d'Etat pour défaut d'Etude d'Incidences sur l'Environnement ; que la construction de T2 a été réalisée sur la base de ce permis et dans l'intervalle de temps qui s'est écoulé entre sa délivrance et l'annulation du permis par le Conseil d'Etat ;

Attendu que selon le plan de secteur de CHARLEROI, adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979, le bien se situe en zone blanche et en zone d'aménagement communal concerté à caractère économique ;

Considérant que l'article D.IV.25 du CoDT concernant les permis délivrés par le Gouvernement s'applique à la présente demande en ce qu'il précise : « lorsqu'il concerne les demandes de permis relatifs aux actes et travaux pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, à savoir :

1° les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud qui suivent : [...]

b) en ce qui concerne l'aéroport de Charleroi- Bruxelles Sud :

- l'allongement de la piste, en ce compris la construction des bretelles d'accès ;
- la tour de contrôle ;
- l'extension de l'aérogare ;
- la gare et les infrastructures ferroviaires. [...] »

Considérant que la demande est relative à des actes et travaux visés à l'article D.IV.25, 1°, b) du Code du Développement Territorial en ce qu'il s'agit d'actes et travaux relatifs à l'extension de l'aérogare ; que le Gouvernement wallon est par conséquent l'autorité compétente ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur CHARLEROI a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur ANDERLUES a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur BINCHE a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur COURCELLES a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur FLEURUS a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur FONTAINE-L'EVEQUE a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur LES BONS VILLERS a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'enquête publique réalisée du 27/01/2025 au 25/02/2025 sur SOMBREFFE a suscité des remarques/réclamations ;

Considérant que l'ensemble de ces remarques/réclamations portent principalement sur :

- Les nuisances sonores, environnementales, impactant la santé ;
- Le non-respect des horaires autorisés, à savoir aucun vol entre 23h et 7h ;
- L'absence d'étude épidémiologique approfondie sur les effets sanitaires du bruit et de la pollution générés par l'aéroport, notamment en rapport aux particules ultrafines et aux PFAS ;
- Limiter le nombre de vols et interdire les virages à basse altitude ;
- Le délestage de kérosène au-dessus de zones habitées ;
- Les restrictions géographiques infondées de l'enquête publique ;
- Le libellé incorrect de la demande, celle-ci concernant non seulement le maintien en activité, mais surtout une augmentation de l'activité ;
- Lacunes et carences de l'étude d'incidences ;
- Les nuisances dues au trafic routier destiné exclusivement à l'aéroport, et aux stationnements sauvages et intempestifs de longue durée dans les rues à proximité ;
- La réponse à l'enquête publique et les observations et suggestions à l'étude d'incidences du collectif citoyen « stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi » ;
- Observations et propositions afin que le développement futur de l'aéroport soit compatible avec les impératifs de respect de l'environnement, de santé publique et de cohérence économique ;
- Empreinte carbone ignorée ; le voyage aérien doit redevenir un moyen de transport exceptionnel ;
- Demande de renforcement des mesures d'isolation acoustique et d'indemnisation des riverains ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en séance du 11/03/2025 par le Collège communal de Charleroi ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 28/02/2025 par le Collège communal d'Anderlues ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 28/02/2025 par le Collège communal de Binche ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 03/03/2025 par le Collège communal de Chapelle-lez-Herlaimont ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en séance du 07/03/2025 par le Collège communal de Courcelles ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 04/03/2025 par le Collège communal de Fleurus, ainsi que l'avis défavorable de la CCATM du 23/01/2025 ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 25/02/2025 par le Collège communal de Fontaine-l'Evêque ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en séance du 18/03/2025 par le Collège communal des Bons Villers ;

Considérant l'avis défavorable émis en séance du 04/03/2025 par le Collège communal de Sombreffe ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en date du 21/01/2025 par ELIA (Réf. : 401724) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 28/01/2025 par le TEC (Réf. : MLE/LAM/250128S15) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en date du 28/01/2025 par la Direction des Infrastructures de Gestion et de la Politique des Déchets (Réf. : JYM/rt/DSD/DIGPD/2025/1030-Numéro : E2025 :529) ;

Considérant l'avis favorable reçu en date du 03/02/2025 de la Direction du Développement rural – Cellule GISER - du Département du Développement, de la ruralité, des cours d'eau et du Bien-être Animal (Réf. : GISER/2025/0199) ;

Considérant l'avis favorable reçu en date du 10/02/2025 de la Direction des Routes de Charleroi du SPW Mobilité et Infrastructures (Réf. : G/25/BAT/12-21/166/N90-N568/R3-A54/013 N° de sie : 9647) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel émis en date du 20/02/2025 par l'ACNAW (Réf. : 2025/fd/25-2/0220) ;

Considérant l'avis favorable reçu en date du 24/02/2025 de SKEYES (Réf. : CSO/PA/U/BU/EBCI/IUR-2025-0063) ;

Considérant l'avis favorable conditionnel reçu en date du 28/02/2025 de la Cellule Bruit de la Direction de la Prévention des Pollutions du Département de l'Environnement et de l'Eau (Réf. : 25BR054- PO 2247) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 05/03/2025 par le Pôle Environnement du CESE (Réf. : AVIS ENV.25.25.AV) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 03/03/2025 par FLUXYS (Réf. : TPW-OL-2025198868) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 13/03/2025 par la Direction de la Protection des Sols du SPW ARNE - DSD (Réf. : DPS/DC/S2025 :3096) ;

Considérant l'avis partiellement favorable reçu par le FT en date du 12/03/2025 de la Direction de l'Assainissement des Sols du SPW ARNE – DSD - DAS (Réf. : DSD/DAS//Sorties 2025/2867 – Dossier : 1579) ; que cet avis est notamment motivé comme suit : avis défavorable à la création de la voirie privée à destination du staff au motif que « (...) *aucune étude n'a été réalisée au droit de la zone « voirie » et aucune dérogation à cette obligation n'a été délivrée* (...) » par mes services» ; que cet avis partiellement défavorable de la DAS n'est pas de nature à empêcher l'Autorité de statuer en pleine connaissance de cause ou de faire obstacle à la délivrance du permis unique sollicité ; que ce nouvel accès vise à permettre l'accès au parking du personnel (P20 et 21) depuis le rond-point de la rue Charles Lindberg ; que l'étude ARIES réalisée en 2024 concerne un périmètre s'arrêtant à la limite de l'emprise de cette voirie ; qu'il faut tenir compte de ce que les travaux dont question ici portent uniquement sur une voirie privée permettant un nouvel accès au parking du personnel ; qu'il ne s'agira donc que d'un lieu de passage pour véhicules motorisés n'incitant pas au stationnement ou à d'autres activités du fait du relief des lieux ; que sur son emprise, la voirie aura une épaisseur de 31,5 cm et comportera une couche de fondation de 200 mm, une couche de base de 75 mm et d'une couche de roulement de 40 mm, permettant donc un confinement certain de l'éventuelle pollution du sol qui existerait sur les lieux ; que l'absence d'étude d'orientation ne fait donc pas obstacle à la délivrance du présent permis ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 14/03/2025 par la SOWAER ;

Considérant le rapport favorable conditionnel du 10/02/2025, reçu en date du 14/03/2025, de la Zone de secours Hainaut-Est (Réf. : 0158/2025/DR/AP) ; que ces conditions visent notamment les résistances au feu des matériaux constituant les parois, les mesures en vue d'éteindre et lutter contre l'incendie (sprinklage...), les aménagements à prévoir (éclairage de sécurité, alarmes, les évacuations...), les précautions à prendre concernant certains locaux et installations (installations électriques, de gaz, ascenseurs, chaufferie...), etc. ; qu'en page 6/11, une remarque est émise, à savoir :

> « *Remarque : au niveau du +1.80 PIF, les bureaux font face à la partie lounge Schengen (autre compartiment). La distance n'est pas respectée et les baies doivent être adaptées.* » ;

qu'il convient de comprendre qu'au niveau +180 du bâtiment destiné au Poste Inspection Filtrage (PIF) et à l'extension de la zone de sûreté, la distance minimale réglementaire entre compartiments (à savoir les nouveaux bureaux qui feront face à la partie lounge Schengen existante) fixée à 8 mètres n'étant pas respectée, les parois et baies vitrées de cette partie de la nouvelle élévation Sud seront adaptées pour atteindre une résistance au feu d'au moins E60 minutes ; que pour le surplus, l'ensemble des autres conditions devront être imposées ;

Considérant l'avis favorable conditionnel reçu en date du 04/04/2025 de la DG Transport Aérien (Réf. : LA/I-FLD/IPR/25-0426), en accord avec SKEYES et l'Aéroport de Charleroi (EBCI) ;

Considérant l'avis favorable avec remarques émis par la CCATM de Charleroi, reçu en date du 03/04/2025 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel reçu en date du 10/04/2025 de la Cellule RAM du SPW ARNE – DEE – Direction des Risques industriels, géologiques et miniers (Réf. : SW 33310) ;

Considérant l'avis défavorable de l'AWAC réceptionné hors-délai en date du 10/04/2025 et donc théoriquement supposé être favorable par défaut ;

Considérant que les travaux projetés se situent en zone blanche et en zone d'aménagement communal concerté à caractère économique au plan de secteur ; qu'il convient d'examiner le projet au regard du prescrit de l'article D.II.32 du Code du Développement Territorial, prescrivant notamment ce qui suit :

> Art. D.II.32. De la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique.
>
> *« § 1er. La zone d'aménagement communal concerté à caractère économique est destinée à recevoir les activités visées aux articles D.II.29, D.II.30 et D.II.31, à l'exclusion des industries qui présentent des risques d'accident majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement et des petits commerces. Son affectation est déterminée en fonction de la localisation de la zone, de son voisinage, des coûts et des besoins pour la région concernée, des infrastructures de transport existantes, tout en veillant à développer des potentialités en termes de multimodalité ainsi que des synergies avec les zones attenantes. La mise en œuvre de tout ou partie de la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique est subordonnée à l'adoption par le conseil communal, soit d'initiative, soit dans le délai qui lui est imposé, d'un schéma d'orientation local approuvé par le Gouvernement.*
>
> *§ 2. À défaut pour les autorités communales de satisfaire dans le délai fixé à l'obligation visée au paragraphe 1er, alinéa 2, ainsi qu'en cas de refus du schéma d'orientation local soumis à son approbation, le Gouvernement peut s'y substituer pour adopter ou réviser le schéma d'orientation local.*
>
> *§ 3. Les dérogations visées aux articles D.IV.6 à D.IV.13 sont applicables à toute zone ou partie de zone d'aménagement communal concerté à caractère économique qu'elle soit ou non mise en œuvre. »*

Considérant que la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique est mise en œuvre dans la mesure où elle est couverte, dans sa totalité, par le schéma directeur dit « de l'Aéropole », approuvé par les conseils communaux de Fleurus et de Charleroi en date des 03/06/1987 et 17/11/1987 ; que l'arrêté ministériel du 05/09/1991 de reconnaissance prévoit explicitement qu'il y a lieu d'affecter la zone dit « Aéropole » à usage artisanal et de services ; qu'il y a dès lors lieu de considérer que la ZACCE est mise en œuvre au sens de l'article D.II.32 précité avec une destination relevant des activités de services et d'artisanat telles que visées par l'art. D.II.30 du CoDT ;

Considérant que l'existence de l'aéroport de Charleroi est antérieure à l'entrée en vigueur du plan de secteur de Charleroi, adopté par l'arrêté royal du 10 septembre 1979 et entré en vigueur le 6 mars 1980 ; qu'il s'agit d'une localisation historique antérieure au plan de secteur (qui inscrit l'infrastructure pour partie en zone blanche) et d'une activité aéroportuaire ayant fait l'objet de différentes autorisations ces 20 dernières années (permis d'urbanisme relatifs à l'aérogare, à l'allongement de la piste, à divers parkings etc., permis d'environnement, permis uniques, permis intégrés) ;

Considérant que cette infrastructure aéroportuaire n'est pas conforme aux activités de service et d'artisanat telles que visées par l'article D.II.30 du CoDT ;

Considérant que tant les dispositions de l'article D.IV.6 relatives aux travaux d'extension/transformation d'infrastructures antérieures au plan de secteur, que celles relatives aux travaux d'intérêt public visés à l'article D.IV.11, autorisent des actes et travaux non conformes au plan de secteur dans le respect des conditions visées par l'article D.IV.13 ; que l'article D.IV.11 mentionne expressément le « permis visé à l'article D.IV.25 » comme pouvant être autorisé en dérogation au plan de secteur ;

Considérant que la construction ici projetée d'un second terminal est présumée, par l'article D.IV.25, relever de travaux pour « lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général » ; que par ailleurs, les infrastructures historiques (piste, bâtiments, etc.) sont antérieures au plan de secteur ; qu'il n'est pas contesté que les activités aéroportuaires relèvent des activités d'intérêt public en ce qu'elles sont relatives à la mobilité d'une part significative de la population (aujourd'hui quelque 8 000 000 de personnes) ;

Considérant que les travaux projetés (T2) sont localisés, au sein du périmètre de l'aéroport, dans le prolongement de l'aérogare T1 ; que les superficies au sol concernées par les actes et travaux projetés n'auraient pu être affectées à une autre activité que celle-ci au vu de leur localisation au sein du site de l'aéroport existant et autorisé ; que les travaux projetés s'insèrent dans un contexte urbanistique industriel déjà fortement marqué par des éléments anthropiques ;

Considérant, en ce qui concerne l'article D.IV.13 précité, qu'en l'espèce, les trois conditions sont respectées et la dérogation peut être octroyée pour les motifs suivants :

1° la dérogation est justifiée au regard du lieu précis où le projet est envisagé ; qu'en effet, l'existence de l'aéroport de Charleroi est antérieure à l'entrée en vigueur du Plan de secteur de Charleroi, adopté par l'arrêté royal du 10 septembre 1979 et entré en vigueur le 6 mars 1980 ; qu'il s'agit d'une localisation historique et d'une activité ayant fait l'objet de différentes autorisations ces 20 dernières années (permis d'urbanisme, d'environnement, uniques, intégrés) ; qu'il bénéficie par ailleurs à l'échelle macroscopique, d'une situation privilégiée vu le nombre de destinations pouvant être desservies rapidement en Europe ; qu'une autre localisation est donc dénuée de toute pertinence ;

2° l'octroi de la dérogation ne compromet pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur dans le reste de son champ d'application ; qu'en effet, les travaux projetés sont localisés, au sein du périmètre de l'aéroport, dans le prolongement de ce dernier ; que les superficies au sol concernées par les actes et travaux projetés en dérogation au plan de secteur n'auraient pu être affectées à une autre activité que celle-ci au vu de leur localisation au sein du site de l'aéroport existant et autorisé ;

3° le projet contribue à une gestion du paysage ; qu'en effet, les travaux projetés s'insèrent dans un contexte industriel déjà fortement marqué par des éléments anthropiques; que les terrains et le contexte proche et éloigné de l'aéroport ne sont, par ailleurs, pas marqués d'une surimpression « d'intérêt paysager » pas plus que d'un quelconque périmètre de protection paysagère (type ADESA) ; que, comme le relève l'auteur indépendant de l'étude d'incidences, le nouveau terminal T2, dont la régularisation est sollicitée dans le présent permis, est peu visible depuis des vues lointaines et proches excepté depuis le Sud du

domaine aéroportuaire, ce qui s'explique par sa faible hauteur ; que même depuis le Sud, son impact visuel est limité car présentant une emprise au sol limitée et son faible gabarit par rapport au bâtiment voisin ; que le bâtiment a été construit en respectant la typologie des bâtiments existants afin de s'intégrer au mieux au paysage bâti et non bâti ;

Considérant dès lors que la dérogation aux articles D.II.32 et D.II.30 peut être autorisée en ce qu'elle répond aux conditions des articles D.IV.11, 13 et D.IV.6 ;

Considérant que le projet est également soumis :

- au guide régional d'urbanisme ; le bien est soumis aux dispositions du règlement général d'urbanisme relatif aux enseignes et aux dispositifs de publicité (arrêtés gouvernementaux des 15/11/1990 et 06/09/1991) ;
- au guide régional d'urbanisme ; le bien est soumis aux dispositions du règlement général sur les bâtisses, relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (arrêté gouvernemental du 19/12/1984, modifié les 25/02/1999, 20/05/1999 et 25/01/2001);
- au guide régional d'urbanisme ; le bien est soumis aux dispositions du règlement d'urbanisme sur la qualité acoustique de constructions dans les zones B, C et D des plans de développement à long terme de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud (arrêtés gouvernementaux des 03/06/2004 et 08/09/2005) ; qu'il est repris au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en zone C' (16-06-2022) ;
- au guide communal d'urbanisme (anciennement règlement communal d'urbanisme), relatif aux antennes de radiodiffusion et de télévision, approuvé le 23/02/2001 ;

Considérant que l'article D.IV.12 du CoDT permet qu'un permis puisse être autorisé en dérogation aux normes du guide régional d'urbanisme ;

Considérant que la présente demande de permis unique vise, notamment, à répondre au motif avancé par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 247.286 du 11 mars 2020 lors de l'annulation du précédent permis d'urbanisme (octroyé en date du 10/12/2015) ; que la demande a ainsi fait l'objet d'une étude d'incidences élaborée par le bureau « Aries Consultants » ; que cette étude est jointe au dossier ; que sa complétude et sa qualité ont été constatées à juste titre par plusieurs instances et notamment le Pôle Environnement, spécifiquement compétent pour se prononcer sur le sujet, ainsi que par le Fonctionnaire technique dans son rapport de synthèse ;

Considérant, en ce qui concerne le volet urbanistique, que le demande porte plus précisément sur :

- l'extension de « la zone de sureté » via la construction d'un « Poste Inspection Filtrage » ; que celle-ci s'implante dans la continuité du Terminal 1 existant (façade Ouest) ; qu'elle propose une volumétrie à toiture plate dont la hauteur est similaire au bâtiment existant contre lequel elle s'accole (T1) ; que cette extension abritera la zone de filtrage qui sera en contact direct avec le hall des passagers, des halls techniques et logistiques, une zone de livraison de marchandises et des locaux administratifs ; qu'en ce qui concerne les matériaux d'élévations, les façades extérieures principales sont réalisées en murs rideaux vitrés et les parties secondaires des façades ainsi que les zones opaques sont revêtues de bardage métallique laqué de ton anthracite sauf en ce qui concerne le volume à l'angle Sud-Ouest du nouveau

bâtiment, refermant une cage d'escalier et des gaines techniques, qui sera bardé de panneaux de couleur terracotta, identiques à ceux placés sur les sas d'entrée permettant d'accéder à l'actuel hall des passagers ; que l'extension projetée s'intégrera favorablement avec le bâtiment existant de par son respect des volumétries, gabarits et matériaux d'élévations existants ;

- la régularisation du Terminal 2 ; que celui-ci se compose de deux volumes à toiture plate implantés à l'Est du bâtiment existant T1 ; que le premier volume, destiné à l'accueil des passagers non Schengen, a une longueur d'environ 72 mètres sur une largeur de 19 mètres et est connecté au Terminal 1 par l'intermédiaire d'une passerelle ; que le second volume accueille l'espace Schengen et présente une longueur totale de 180 mètres sur une largeur de 25 mètres et fonctionne de manière indépendante ; que l'architecture de ces volumes est similaire à celle du bâtiment existant mais présente une hauteur inférieure à ce dernier ; que les matériaux d'élévations sont des panneaux en micro-ciment (pleins ou perforés sur les façades Nord) et des tôles métalliques (ondulées, lisses ou perforées) de ton gris anthracite ; que ces volumes ne sont pas ou très peu visibles depuis l'espace public ;
- l'aménagement d'une voie d'accès privée menant au parking du personnel depuis le rond-point situé rue Lindbergh ;

Considérant, au vu de ce qui précède, que les volumes projetés constituent le prolongement volumétrique et de la matérialité du bâti existant, à savoir T1 autorisé ; qu'ils permettent l'accueil de passagers supplémentaires dans le respect des normes de sécurité pour les passagers Schengen et non Schengen ; que les conditions fixées par l'article D.IV.53 al. 3 sont rencontrées ;

Considérant, en ce qui concerne la mobilité, que les accès au site ne sont pas modifiés ; que, pour rappel, l'aéroport est implanté à la croisée d'un réseau étoffé de voies de circulation (E42, A54, N5, R3, etc.) ; que ce réseau autoroutier et routier permet une desserte aisée de l'infrastructure ; que la desserte de l'aéroport est assurée par la rue Charles Lindbergh directement reliée à la rue d'Heppignies (N568a), qui relie le R3 et donc l'E42 ; que le site est également accessible en transport en commun ; qu'en effet, une ligne de bus TEC (ligne A) offre aux voyageurs une liaison directe entre la gare SNCB de Charleroi Central et l'aéroport avec une fréquence de 2 services / heure entre 4h30 et 23h ; que les TEC assurent également les liaisons vers Fleurus et Luttre (lignes B et C) ; que des navettes privées sont également organisées pour relier l'Aérogare à Bruxelles – Lille – Luxembourg – Metz – Bruges et Gand ; qu'en ce qui concerne l'offre en stationnement, celle-ci est jugée suffisante au vu des nombreux permis d'urbanisme délivrés pour la création de parking sur et autour du site ; que le nombre d'emplacements total de parkings gérés par l'aéroport est actuellement de 8.892 emplacements dont 7.900 emplacements pour les passagers ;

Considérant que concernant l'accessibilité piétonne et cycliste du site et la pertinence des conditions émises par le Collège communal de Charleroi à cet égard ; qu'il faut tenir compte de ce que la présente demande de permis concerne un périmètre limité à celui de l'aéroport et ne vise donc pas à solutionner l'ensemble des problèmes dénoncés concernant les manques d'infrastructures pour la mobilité douce ; qu'il ressort en effet de l'étude d'incidences que l'accessibilité pour les modes actifs est bonne entre le terminal et les points d'intérêt (parkings et arrêt de bus) ; que les infrastructures existantes dédiées aux modes actifs « *permettent des liaisons*

sécurisées/confortables entre le terminal et ses parkings extérieurs ainsi que les arrêts de bus (hors lignes A) situées aux abords de l'aéroport de Charleroi. Pour rappel, les trois lignes de bus A ont directement leur terminus au sein de la zone autour du terminal nord de l'aéroport » (EIE, p. 228) ; qu'en revanche, plus largement, l'accessibilité pour les modes actifs est qualifiée de « *relativement moyenne* » par l'auteur indépendant de l'étude d'incidences, étant donné « *sa localisation au sein d'un tissu de zones d'activités économiques importantes ainsi que la présence d'axes routiers important générant des distances importantes pour rejoindre l'aéroport de Charleroi depuis les pôles urbains proches, et ce, au droit de voiries peu confortables pour les modes actifs en raison de la vitesse élevée des automobilistes* » (EIE, p. 228) ;

Qu'il y a donc lieu d'en déduire que le manque d'attractivité pour les modes actifs dans la mobilité générale de l'aéroport n'est pas lié à un manque d'infrastructure sur le périmètre aéroportuaire proprement dit, mais bien à une échelle plus large, entre les pôles urbains proches et l'aéroport, lequel manque ne peut être solutionné dans le cadre du présent permis ; qu'à ce constat s'ajoute la nature même des activités aéroportuaires et le fait que les modes actifs ne sont pas le moyen privilégié pour rejoindre ou quitter l'aéroport pour les voyageurs ; que pour les travailleurs, cette mobilité peut également être contrainte par les horaires de travail vu les horaires d'ouverture et de fermeture du personnel ; que le travailleur commençant sa journée pour l'ouverture de l'aéroport à 6h30 ou la terminant lors de la fermeture fixée à 23h (hors retours tardifs autorisés) devrait circuler de nuit (à tout le moins une partie de l'année lorsqu'il travaille tôt le matin), ce qui n'encourage pas à l'usage des modes actifs ;

Considérant que ces constats sont objectivés et confirmés par l'auteur de l'étude d'incidences ; que l'on peut constater que si 40 % des passagers sont originaires de la Région wallonne (ce qui ne veut pas dire qu'elle habite à une distance permettant d'envisager un recours aux modes actifs, au-delà de la question du transport des bagages), les 60 % restant, soit la majorité, sont originaires de Flandre, Bruxelles, France ou Pays-Bas (EIE, vol. I, p. 237) ; que l'auteur de l'étude constate que « *au regard de la faible accessibilité de l'aéroport pour les modes actifs décrite précédemment, il est raisonnable de considérer que le nombre de passagers rejoignant ou partant de l'aéroport à pied ou à vélo (en-dehors des liaisons avec les divers parkings) est négligeable d'autant la faible capacité du parking pour les vélos. En effet l'utilisation de la marche à pied ou du vélo comme moyen de transports est pertinent uniquement pour des distances relativement courtes, soit proposant une attractivité relativement faible étant donné le rayonnement suprarégional de l'aéroport. En outre, ces modes de déplacements ne permettent pas le transport de charges importantes telles que certaines valises* » (EIE, vol. I, p. 248) ; que ce constat de faible utilisation du vélo se retrouve également pour les travailleurs, seulement 3 d'entre eux (soit 0,5 %) recourent aux vélos pour leurs déplacements avec l'aéroport (EIE, vol. I, p. 251) ; que les raisons de ce faible usage sont une distance principale trop importante et le manque d'infrastructures cyclables rendant la circulation à vélo dangereuse ; qu'il a été toutefois identifié précédemment que ce manque d'infrastructure ne concerne en réalité pas le domaine aéroportuaire en tant que tel mais bien les liaisons entre les pôles urbains et l'aéroport ; considérant encore qu'aucune modification des flux n'est attendue en situation projetée étant donné la faible distance en termes d'attractivité pour ces modes par rapport

au rayonnement suprarégional de l'aéroport et la difficulté de transport des charges importantes comme les valises (EIE, vol. I., p. 262) ;

Considérant dans ce contexte que l'Autorité n'estime pas pertinent d'imposer la réalisation de deux parkings d'une capacité respective de 100 places pour le personnel et les voyageurs de même que la réalisation d'aménagements cyclables supplémentaires au sein du site ; qu'il en va d'autant plus ainsi qu'aucun manque de parkings vélo n'a en réalité été dénoncé, tant par les membres du personnel (EIE, vol. I., p. 252) que par des riverains lors de l'enquête publique ; que le Mobipôle projeté disposera par ailleurs de 50 emplacements de parcage pour les vélos à destination du public ;

Considérant que la réduction du poids de la voiture individuelle dans les modes de déplacement doit en réalité se faire par le développement du recours aux transports en commun ; que ce constat est partagé par le Pôle Environnement qui incite les partenaires extérieurs, public et privé, à entamer avec BSCA des discussions visant à améliorer la desserte de l'aéroport en transports collectifs ; que l'on peut encore noter que le PCM de Charleroi Métropole ne mentionne pas d'objectifs liés au développement des modes actifs dans la mobilité de l'aéroport mais uniquement des transports en commun ;

Considérant ensuite que certains aménagements ne sont pas conformes aux dispositions du guide régional d'urbanisme en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif ;

Considérant, en effet, qu'en ce qui concerne le bâtiment T2, à régulariser :

- L'extension non Schengen :
    - Niveau 174 (plan n°07.1) : le WC adapté PMR ne présente pas un espace libre de tout obstacle, d'au moins 1,1 mètre de large, prévu d'un côté de l'axe de la cuvette et situé dans l'axe de la porte ;
- L'extension Schengen :
    - Niveau 174 (plan n°07.3) : les 3 WC adaptés PMR ne présentent pas un espace libre de tout obstacle, d'au moins 1,1 mètre de large, prévu d'un côté de l'axe de la cuvette et situé dans l'axe de la porte ;

Considérant qu'en ce qui concerne le nouveau bâtiment destiné au Poste d'inspection Filtrage et extension de la zone de sûreté :

- Niveau 174 (plan n°PIF-BAG-PUN-N174-AR-00-PLN-0101) :
    1. Le WC adapté ne présente ni les mesures minimales imposées (1,50 m/1,50 m, or la largeur envisagée s'élève à 1,35m), ni un espace libre de tout obstacle, d'au moins 1,1 mètre de large, prévu d'un côté de l'axe de la cuvette et situé dans l'axe de la porte ;
    2. La porte doit présenter un passage libre de 85 centimètres minimum ;
    3. La longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, du côté de la poignée, doit être de 50 cm minimum ;

4. La porte du couloir donnant notamment accès à ce WC ne permet pas que l'aire de rotation de 1,50 mètre soit possible vu le débattement de la porte de service qui la jouxte ;

- Niveau 177 (plan n°PIF-BAG-PUN-N177-AR-00-PLN-0102) :

a) Les vestiaires et sanitaires situés à l'Ouest du local « Infirmerie/allaitement » :

1. La porte donnant accès aux vestiaires, depuis le couloir, doit permettre une aire de rotation de 1,50 mètre, à l'intérieur des vestiaires. Or, la présence de la structure semble compromettre cet espace ;
2. La longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, donnant accès aux WC, depuis les vestiaires, du côté de la poignée, doit être de 50 cm minimum. Or, la présence d'un casier semble compromettre cette dimension ;
3. Le passage libre de la porte donnant accès au WC adapté semble être inférieur aux 85 cm imposés ;
4. Aucune douche adaptée n'est prévue ;

b) Les vestiaires et sanitaires situés à l'Est du local « élect. » :

1. La porte donnant accès aux vestiaires, depuis le couloir, doit permettre une aire de rotation de 1,50 mètre, à l'intérieur des vestiaires. Or, le sas d'entrée présente une largeur de 1,325 mètre ;
2. La porte donnant accès aux sanitaires, depuis les vestiaires, ne permet pas que l'aire de rotation de 1,50 mètre soit possible vu la présence de l'angle des cloisons contenant le WC adapté ;
3. Le passage libre de la porte donnant accès au WC adapté semble être inférieur aux 85 cm imposés ;
4. Aucune douche adaptée n'est prévue ;

- Niveau 185 (plan n°PIF-BAG-PUN-N185-AR-00-PLN-0104) :
  - des sanitaires sont prévus, mais aucun WC adapté n'est proposé ;

Considérant que s'agissant de nouveaux bâtiments destinés à accueillir le public, le respect des normes d'accessibilité PMR est indispensable en ce qu'elles permettent de répondre à un besoin sociétal, à savoir l'accessibilité de tous sans discrimination, à des services de base, considérés comme étant d'utilité publique ; que le non-respect de ce règlement ne pourrait trouver à se justifier étant donné qu'il s'agit de nouveaux bâtiments ; que l'Autorité constate toutefois qu'il ne s'agit que de modifications mineures qui doivent figurer sur les plans d'exécution ; qu'elles peuvent donc être traduites en conditions et ainsi rendre le projet conforme au GRU ; que celles-ci sont reprises au dispositif du présent arrêté ;

Considérant qu'au-delà de ces adaptations mineures, le projet respecte la règlementation en matière d'accessibilité pour les PMR ; qu'au regard du constat effectué concernant la répartition

des modes de déplacement et de la spécificité d'un aéroport, le nombre d'emplacements PMR et leur localisation, de même que les cheminements permettant de relier ces parkings aux bâtiments, assurent une accessibilité suffisante et ne nécessitent en conséquence pas de mesures complémentaires ;

Considérant encore l'avis émis par la Ville de Charleroi dans son avis favorable conditionnel concernant le nouvel accès et la demande que son aménagement garantisse les « principes d'accessibilité universelle » et qu'une fluidité optimale soit assurée au niveau des parkings Car Rental et personnel en évitant de créer des points de conflit de ces aires de stationnement et d'éviter le croisement de tous les flux entrant et sortant ;

Considérant que l'aménagement de la nouvelle voirie privée desservant les parkings P20 et 21 permettra au personnel d'accéder directement à ces parkings depuis le rond-point sur la voirie Charles Lindbergh ; que la sortie se fera quant à elle via une autre voirie, comme cela se fait actuellement (situation inchangée) ; que tenant compte de ces aménagements et des différences de fréquentation de ces parkings, en termes d'horaires notamment, la fluidité des flux est assurée ; que la configuration de cette voirie telle que décrite dans le dossier de demande de permis unique permettra effectivement d'assurer une accessibilité optimale ;

Considérant encore que, moyennant le respect de l'avis favorable conditionnel de la Zone de secours, dont le respect est imposé à titre de condition du permis, l'accessibilité des services de secours est garanti, en ce compris au niveau des parkings Car Rental et Personnel ;

Considérant, en réponse aux nombreuses réclamations et remarques émises par les collèges communaux et les riverains lors des enquêtes publiques, que, d'une part, la réunion d'information préalable à l'introduction de la demande qui, pour rappel, a eu lieu le 12/12/2023, a permis notamment au public de s'informer et d'émettre ses observations et suggestions concernant le projet, comme prévu, notamment par l'article D.29-5, §1er, 2° du Code de l'Environnement ; que, d'autre part, les enquêtes publiques organisées dans les 9 communes déterminées par les Fonctionnaires technique et délégué, l'ont été durant les 30 jours définis à l'article D.29-13, § 1er de ce même code ; que, malgré le fait que certaines personnes n'aient pu assister à la réunion préalable, faute de places suffisantes pour accueillir tout le public à l'endroit prévu et qu'au vu de l'importance du dossier, les 30 jours sont apparus pour certains insuffisants pour prendre connaissance de ce dossier et émettre leurs observations/réclamations, il n'en demeure pas moins qu'au vu du nombre des réclamations introduites dans les délais prescrits, ces consultations du public ont porté leurs effets ;

Considérant en ce qui concerne les reproches émis à l'encontre de la qualité de l'étude des incidences sur l'environnement, que le Pôle environnement estime, dans le cadre de l'avis adopté en sa séance du 05/03/2025, que « *l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision* » et précise qu'il « *salue sa qualité et son niveau de détail, ainsi que ses analyses prospectives à long terme, par exemple dans les domaines du bruit et émissions des GES (CO2 et non-CO2), selon différentes hypothèses* (...) » ; que, de plus, il y a lieu de rappeler que celle-ci a été établie par le bureau « Aries Consultants », agréé par la Région wallonne ; qu'à toutes fins utiles, cet

auteur d'études d'incidences possède les agréments pour les 8 catégories de projets et précisément ceux exigés pour le dossier, objet de la demande de permis unique, relevant des catégories n°1 et 2, respectivement nommées « Aménagement du territoire, urbanisme, activités commerciales et de loisirs » et « Projet d'infrastructure, transport et communication » ; que les Fonctionnaires technique et délégué ont sollicité, comme évoqué plus avant, l'avis du Pôle Environnement du Conseil Economique, Social et Environnemental de la Wallonie (CESE Wallonie) ; que cette consultation constituait une obligation puisque le projet relève de la rubrique n°62.00.01 (cf. art. R.82 du Livre 1er du Code de l'Environnement) ; que cette instance a émis « (...) *un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Pôle expliquées ci-dessous sont prises en compte* (...) » ; qu'elle constate que « *le demandeur s'engage à suivre ou à discuter en interne de la plupart des recommandations de l'auteur de l'étude* (...) et appuie les recommandations liées à la gestion des eaux usées et de pluie, à la mobilité, à la qualité de l'air, à l'énergie et au climat, au bruit et à la biodiversité ;

Considérant qu'il convient d'insister sur le fait que cette étude d'incidences sur l'environnement, obligatoire, impose à ses auteurs de disposer de compétences spécifiques et faire l'objet d'agréments ; que, dans cette mesure, crédit doit être accordé à l'évaluation des incidences qui a été réalisée ; que bien qu'il s'avère nécessaire d'être critique par rapport à ce document, il n'appartient à personne, dans le cadre de l'examen d'un dossier de demande de permis, de remettre en cause tous les éléments de cette évaluation des incidences, dans quel cas elle s'avèrerait inutile ; que pour le surplus, il appartient aux opposants de s'organiser pour disposer d'une étude établie, sur base d'éléments sérieux, par des personnes disposant d'une expertise en la matière, qui rend compte des conditions qui ont été mises en œuvre pour permettre de donner du crédit aux conclusions qui peuvent en être tirées et sur base desquelles ils fondent leurs arguments et autres réclamations ;

Considérant, pour le surplus, que les réclamations des riverains et les arguments émis par les collèges communaux visent essentiellement l'exploitation de l'aéroport et les nuisances qu'elle induit (bruit, pollutions...) ; que ces prérogatives relèvent de la compétence du Fonctionnaire technique ; qu'à toutes fins utiles, il lui revient également de prendre en considération, notamment, la dernière condition émise par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) qui, dans son avis favorable conditionnel du 20/02/2025, préconise « *d'envisager l'installation de murs antibruit et/ou de merlons pour diminuer l'impact sonore dans le quartier « Delhaize » à RANSART* » ; que pour rappel, la mise en œuvre de ces dispositifs est, par ailleurs, réclamée par certains riverains, dans le cadre de l'enquête publique ;

Considérant, en définitive, que le projet, à condition de répondre à certaines conditions et charges, s'inscrit dans le respect des circonstances urbanistiques locales au sens de l'article D.IV.53, alinéa 3 du CoDT ;

Préambule – Contexte réglementaire

Considérant qu'avant d'analyser les différentes plaintes formulées au cours de l'enquête publique, il convient de (re) préciser les dispositions légales qui sous-tendent le permis d'environnement, sa portée et ses limites ; qu'en effet, il ne faut pas considérer le permis d'environnement comme un acte "fourre-tout" qui permet de tout réguler ; que c'est, en réalité, loin d'être le cas ;

Considérant qu'en ce qui concerne le fondement même de la politique environnementale wallonne, c'est le Code de l'environnement qui en définit les grandes lignes comme suit :

> **"Partie Ire. - Principes du droit de l'Environnement et définitions générales**
>
> ***TITRE Ier. - Principes***
>
> ***Art. D.1er.*** *L'environnement et, notamment, les espaces, paysages, ressources et milieux naturels, l'air, le sol, l'eau, la diversité et les équilibres biologiques font partie du patrimoine commun des habitants de la Région wallonne et sous-tendent son existence, son avenir et son développement.*
>
> *La politique environnementale de la Région repose sur le principe d'action préventive, selon lequel il convient de prévenir un dommage plutôt que d'avoir à le réparer.*
>
> ***Art. D.2.*** *La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires de l'environnement et garants de sa préservation et, si nécessaire, de sa restauration.*
>
> *Toute personne veille à la sauvegarde et contribue à la protection de l'environnement.*
>
> *Les exigences visées à l'alinéa 2 sont intégrées dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques de la Région.*
>
> ***Art. D.3.*** *La politique environnementale de la Région s'inspire également des trois principes suivants :*
>
> *1° le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitude scientifique ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût socialement et économiquement acceptable ;*
>
> *2° le principe du pollueur-payeur, selon lequel les coûts induits par l'adoption de mesures de prévention, de réduction et de lutte contre la pollution sont assumés par le pollueur ;*
>
> *3° le principe de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, à un coût socialement et économiquement acceptable."* ;

Considérant que, relativement au Permis d'environnement à proprement parler, c'est le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement qui en fixe la philosophie et l'essentiel des modalités de la procédure y applicable ; que les buts de cette législation sont les suivants :

"Art. 2. Dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution et de garantie des standards en matière de bien-être animal, le présent décret vise à assurer la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation, et à assurer le bien-être des animaux lorsqu'ils font l'objet des installations et activités de l'établissement visé.

Le présent décret vise notamment à contribuer à la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets." ;

Considérant qu'il y a également lieu de rappeler que, si de nombreuses législations hors permis d'environnement interviennent à divers niveaux dans le cadre de l'exploitation des aéroports wallons en général, l'aéroport de Charleroi étant l'un d'entre eux, et des activités qui s'y tiennent, il n'en demeure pas moins que c'est, à la base, le permis d'environnement qui en permet l'exploitation ; qu'il ne faut donc pas prendre le problème par la mauvaise extrémité en estimant que le permis d'environnement est un "mal nécessaire" qu'il faut gérer parmi d'autres contraintes d'exploitation et plans de développement ; qu'il faut, en premier lieu, avoir obtenu un permis d'environnement pour entreprendre les activités et le développement que l'on planifie ;

Considérant, cependant, que lorsqu'une activité est existante, comme c'est le cas en l'espèce, il convient, comme prévu à l'article D.3., 1° et 3° du Code de l'environnement, de statuer sur la demande de permis, en terme(s) d'activité(s) demandée(s), s'il y a lieu de les encadrer, voire de les restreindre, de le faire "*à un coût socialement et économiquement acceptable*" ;

Considérant qu'il faut donc bien comprendre de ce qui précède que la décision relative à une demande de permis d'environnement, peut, si cela s'avère nécessaire dans le cadre du respect des objectifs des législations environnementales susmentionnées, et de manière suffisamment motivée, ne pas accorder l'entièreté de ce qui est demandé et/ou l'autoriser sous certaines conditions, même si cela contrecarre des plans de développement qui comprennent des volets sociaux et économiques (c'est, en fait, quasiment toujours le cas), pour autant que ces restrictions se fassent "*à un coût socialement et économiquement acceptable*" ;

Considérant, également, qu'il y a lieu de préciser que "*à un coût socialement et économiquement acceptable*" doit s'entendre, dans le cas d'un établissement existant, par rapport à son activité actuelle et pas par rapport à des projets et développement qui seraient jugés, dans le cadre de l'analyse préalable à la délivrance du permis, incompatibles avec la poursuite des objectifs fixés dans les textes légaux susmentionnés ;

Considérant qu'il faut également rappeler que la forme et le contenu d'une étude d'incidences sont déterminés sur base de 4 types d'information :

- le contenu minimum repris à l'annexe VII du Code du Droit de l'Environnement - Livre Ier organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne et plus particulièrement l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) en Région wallonne ;

- l'arrêté du 6 septembre 2018 fixant la forme et le contenu complémentaire de l'étude d'incidences au Livre Ier du Code de l'Environnement en ce qui concerne l'évaluation des incidences de projets sur l'environnement ;
- les demandes particulières des instances éventuellement consultées par les demandeurs dans le cadre de l'article R.57 du Code de l'Environnement : administration compétente, administrations de l'environnement et de l'aménagement du territoire, Pôle Environnement, CCATM ou Pôle Aménagement du Territoire ;
- les observations et remarques formulées par le public et les différentes autorités et administrations dans le cadre de la procédure de consultation préalable ;

Considérant que l'objectif de l'EIE consiste en effet à évaluer les impacts d'un établissement sur l'environnement et le cadre de vie des riverains ; que dans ce sens, l'EIE n'a pas pour vocation d'évaluer les effets et implications de la demande de permis sur les questions de gouvernance ou sur l'économie ;

Considérant, par conséquent, que les remarques formulées par les riverains au cours de l'enquête publique relatives aux problèmes liés à l'économie ou à la gouvernance sortent du cadre de la réalisation d'une EIE ;

Evaluation des incidences

Considérant que, conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, le projet fait l'objet d'une étude d'incidences environnementales (EIE) de plein droit ; qu'il relève donc de la catégorie B en vertu de l'article D.29.1, §4, b, 1° du Livre Ier du Code de l'Environnement ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'une consultation du public avant l'introduction de la demande de permis, conformément aux articles D.29-5 et D.29-6 du Livre Ier du Code de l'environnement ;

Considérant que la réunion d'information préalable à l'EIE s'est déroulée conformément aux prescriptions du Livre Ier du Code de l'Environnement le **12 décembre 2023** à l'hôtel Van der Valk Charleroi Airport, à Gosselies ;

Considérant qu'à l'occasion de cette réunion, le projet a été présenté ainsi qu'une description du contexte administratif, des objectifs de la réunion d'information préalable à l'EIE, de la procédure de permis unique, des rôles de l'étude d'incidences et des aspects y considérés ;

Considérant que le procès-verbal de cette réunion, a été établi par la Ville de Charleroi ;

Considérant que l'EIE a été réalisée par la société Aries Consultants agréée en tant qu'auteur d'EIE ;

Considérant que l'EIE répond aux remarques formulées au cours de la procédure de réunion d'information préalable (346 courriers ont été adressés au Collège communal de Charleroi) ;

Considérant que les questions posées lors de cette réunion trouvent une réponse détaillée dans chacun des chapitres de l'EIE et de manière synthétique en Partie 5 de cette étude ;

Considérant que le présent projet porte sur le maintien en activité de l'aéroport de Brussels South Charleroi Airport (BSCA) ; que le permis actuel arrive à échéance le 25 juillet 2025 ; que la demande

porte également sur la régularisation urbanistique et environnementale du terminal passagers T2 ; qu'en effet, le permis d'urbanisme délivré le 10 décembre 2015 par le Ministre wallon de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire a fait l'objet d'un recours au Conseil d'Etat, qui a décidé, en 2020 d'annuler ce permis d'urbanisme au motif de l'absence d'une étude d'incidences ; qu'entre temps, le terminal a été construit et est exploité depuis avril 2017 ; que, dès lors, une régularisation urbanistique et environnementale est nécessaire ;

Considérant que cette demande couvre non seulement l'ensemble des activités, installations, dépôts et rejets (gazeux et liquides) de l'établissement tel qu'exploité actuellement mais également l'évolution attendue de l'aéroport jusqu'en 2045 ;

Considérant, en effet, que la demande porte également sur l'augmentation du nombre de mouvements ainsi que l'augmentation d'accueil du nombre de passagers ;

Considérant que deux nouveaux projets sont également inclus dans la demande de permis ; qu'il s'agit du Poste d'Inspection Filtrage Nord et d'un nouvel accès au parking du personnel (parking Staff (P20 et P21)) depuis le rond-point de la rue Charles Lindbergh ;

Considérant qu'en ce qui concerne le choix des communes qui ont été désignées pour organiser des enquêtes publiques, il faut rappeler qu'il est laissé à l'appréciation de l'autorité en charge de l'instruction de la demande au moment où elle en apprécie le caractère complet et recevable ; que cette étape est organisée par le Code de l'environnement en son article D.29-4 qui dispose: "*Pour les projets de catégorie B et C, l'instance chargée d'apprécier le caractère complet de la demande détermine les communes, en ce compris la ou les communes auxquelles s'étend le projet, susceptibles d'être affectées par ledit projet et sur le territoire desquelles une enquête publique doit en conséquence être réalisée.*" ;

Considérant que, en l'absence de règles plus strictement définies pour la détermination des communes devant organiser une enquête publique, la pratique habituelle en matière de permis de classe 1 consiste à retenir les communes se trouvant dans un rayon de 3 kilomètres autour des limites du projet ;

Considérant que, dans le présent dossier, le critère qui a été retenu pour déterminer les communes consultées a été de se baser sur le fait que le territoire d'une commune soit touché, en tout ou en partie, par le PDLT dans sa version actuelle ; que, comme détaillé infra, le PDLT définit différentes zones caractérisées par un indicateur de bruit (L_{den}) déterminé par simulation informatique ; qu'il s'agit donc d'un critère précis, qui tend à objectiver les nuisances générées par les avions en vol, atterrissant ou décollant de l'aéroport de Charleroi, et qui ne laisse pas d'interprétation dans sa mise en application ;

Considérant que cela ne signifie aucunement que des habitants de communes non-reprises dans le périmètre d'enquête publique défini ne peuvent s'exprimer dans le cadre de celle-ci ; qu'il en va de même pour les autorités de ces communes ; que cette situation est identique à celle qui prévaut lors de toute enquête publique organisée dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis d'environnement ou de permis unique ;

Considérant qu'en ce qui concerne la population de ces communes "hors enquête publique", au vu des moyens modernes actuellement utilisés dans le cadre des enquêtes publiques, tels que les sites Internet des communes, les courriels, etc., celle-ci a pu s'exprimer dans les communes organisant des enquêtes publiques ;

Considérant que, dans le cadre de l'enquête publique réalisée, la commune de Sambreville a remis un avis d'initiative qui est évidemment pris en compte dans le cadre de la présente analyse ;

Bruit

Vu l'avis favorable conditionnel remis par la cellule bruit du SPW ARNE ;

Considérant que les nuisances sonores indirectes, générées par les avions en vol, constituent un volet important des plaintes formulées par les riverains, plaintes dont l'analyse révèle que l'atterrissage des avions après 23h constitue le problème majoritairement relevé par les plaignants ;

Considérant que l'aéroport de Charleroi est un aéroport de jour (entre 6h30 et 23h), accessible et opérationnel 7 jours sur 7 en conformité avec l'article 1er bis, §2, du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne ;

Considérant qu'il est important de rappeler que le bruit généré par les aéronefs (une fois qu'ils ont quitté le sol ou encore lorsqu'ils sont au sol, à l'arrêt ou en déplacement) ainsi que par les véhicules qui contribuent au fonctionnement des aéronefs et de l'aéroport n'entrent pas dans le périmètre d'analyse et ne sont donc pas pris en compte dans l'avis remis par la Cellule bruit ;

Considérant, en effet, que le Gouvernement wallon a effectivement voulu, pour des raisons relatives à la difficulté de déterminer les responsabilités des émissions du bruit de la circulation des véhicules dans les Permis d'environnement, ne pas inclure ce type de bruit dans le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Considérant que plusieurs lois, décrets et arrêtés relatifs au bruit sont d'application dans ce projet mais que leur mise en œuvre ne relève pas des compétences liées au permis d'environnement ;Considérant, en conclusion, qu'en ce qui concerne les nuisances sonores, les différentes activités de l'établissement doivent répondre aux normes établies notamment par les textes suivants et leurs arrêtés d'exécution :

- les niveaux de bruit admissibles pour les bâtiments techniques : arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
- les horaires de mouvements des aéronefs : décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne modifié par les décrets des 08/06/2001, 22/11/2007, 19/12/2007 et 14 juillet 2011 ;
- les niveaux de bruit admissibles des aéronefs : décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit ;

Considérant qu'à ces trois textes législatifs, il convient d'ajouter le décret du 8 juin 2001 instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) ;

Considérant, en effet, que l'article 2 du décret du 8 juin 2001 susvisé indique comme suit :

Cette autorité a pour mission de :

1° formuler des avis ou recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit aux abords des aéroports et à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement. Elle dispose également d'un pouvoir de recommandation sur la nécessité de réviser les plans d'exposition au bruit ;

2° alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires ;

3° dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs ou certaines activités ;

4° réaliser ou faire réaliser des expertises en matière de mesure de bruit aux abords des aéroports ;

5° à la demande du Gouvernement, émettre un avis sur tout projet de texte réglementaire relatif aux nuisances sonores aéroportuaires, sur les plans d'exposition au bruit, ainsi que sur toute autre question lui soumise ;

6° donner son avis sur toute question relative aux nuisances sonores aéroportuaires que lui soumet tout citoyen ;

7° jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores aéroportuaires.

Considérant qu'à la lecture des missions décrites ci-dessus, il apparait clairement que l'avis de la Cellule bruit soit limité à l'évaluation aux bâtiments techniques et à la salle de fêtes dont l'exploitation est couverte par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 prérappelé ;

Considérant que, le 1er avril 1999, le Conseil régional wallon a adopté un décret insérant dans la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit un article 1er bis dont l'objectif est d'habiliter le Gouvernement wallon à prendre des mesures en vue de protéger, à proximité des aéroports et des aérodromes en Région wallonne, le voisinage exposé au bruit produit par leur exploitation ; que cette disposition a été modifiée à plusieurs reprises ;

Considérant que l'article 1er bis de la loi du 18 juillet 1973 précité énonce en substance que le Gouvernement wallon délimite un plan de développement à long terme (PDLT) sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de développement des aéroports et aérodromes en Région wallonne ; que les zones du PDLT sont déterminées en fonction de la valeur de l'indicateur de bruit Lden ;

Considérant que 4 zones ont été créés :

- La première zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone A », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB (A).
- La deuxième zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone B », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} est égal ou supérieur à 65 dB (A) et inférieur à 70 dB (A).
- La troisième zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone C », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} est égal ou supérieur à 60 dB (A) et inférieur à 65 dB (A).
- La quatrième zone du plan de développement à long terme, dénommée « zone D », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} est égal ou supérieur à 55 dB (A) et inférieur à 60 dB (A).

Considérant que le Gouvernement peut rectifier les limites des zones des plans de développement à long terme des aéroports wallons uniquement lorsqu'il constate que les outils informatiques de simulation de la propagation de bruit employés par l'Administration régionale ne remplissent plus leurs fonctions dès lors qu'ils ne répondent plus aux standards de performance requis pour l'exécution de cette tâche, et ce en raison d'une inadéquation manifeste de la modélisation de la propagation du bruit, de l'indisponibilité de mise à jour, du retrait ou d'une perte de la licence d'utilisation ; que les rectifications opérées n'aboutissent pas à une réduction des limites des zones définies par chacun des plans de développement à long terme avant rectification ;

Considérant que dans le plan de développement à long terme, le Gouvernement wallon peut arrêter un plan d'exposition au bruit correspondant au développement projeté à dix ans des aéroports et comprenant des zones d'exposition au bruit arrêtées de manière décroissante, en fonction de la valeur de l'indicateur de bruit L_{den} tel que défini au paragraphe relatif au PDLT ;

Considérant que quatre zones sont également définies :

- La première zone d'exposition au bruit, dénommée « zone A' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} à dix ans donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB (A).
- La deuxième zone d'exposition au bruit, dénommée « zone B' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} à dix ans est égal ou supérieur à 66 dB (A) et inférieur à 70 dB (A).
- La troisième zone d'exposition au bruit, dénommée « zone C' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} à dix ans est égal ou supérieur à 61 dB (A) et inférieur à 66 dB (A).
- La quatrième zone d'exposition au bruit, dénommée « zone D' », est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} à dix ans est égal ou supérieur à 56 dB (A) et inférieur à 61 dB (A).

Considérant que les zones d'exposition au bruit font l'objet d'une révision triennale sans que les nouvelles zones ainsi délimitées puissent être réduites par rapport à celles définies avant la révision et ne puissent dépasser les limites fixées par le plan de développement à long terme ;

Considérant que le dossier de demande comporte une étude d'incidences sur l'environnement, datée du 30 août 2024, réalisée par ARIES Consultants, agréé en matière de bruit et comme auteur d'études d'incidences sur l'environnement ; que l'auteur estime que l'impact acoustique des

différentes installations de l'aéroport (cabines haute tension, extracteurs d'air, chaudières, ...) est négligeable étant donné leur localisation, leur directivité, leur traitement spécifique, les aménagements et zones tampon entourant l'aéroport et l'éloignement des premiers riverains (plus de 700 m) ; que la Cellule Bruit se rallie à ce raisonnement ;

Considérant que dans la demande, le renouvellement de la salle de fête est également demandé ;

Considérant qu'étant donné cette même distance, les conditions particulières usuellement prescrites en matière de musique amplifiée électroniquement devraient également être respectées ;

Considérant toutefois que le bruit généré par un aéroport ne constitue qu'une partie des nuisances sonores imputables à ce type d'établissement ; que l'essentiel de celles-ci proviennent du bruit produit par les avions en vol ; que ces nuisances indirectes sont la conséquence de l'implantation de l'aéroport à un endroit donné ; qu'à ce titre, elles doivent être prises en compte dans l'analyse de la demande de permis et de la compatibilité de l'établissement avec son voisinage ;

Considérant que le règlement (EU) 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014, relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, définit cette " approche équilibrée " comme suit (art. 2, 3°) :

> *"approche équilibrée, la procédure élaborée par l'Organisation de l'aviation civile internationale en vertu de laquelle sont examinées de façon cohérente les diverses mesures disponibles, à savoir la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation dites "à moindre bruit" et les restrictions d'exploitation, en vue de traiter le problème du bruit de manière économiquement efficiente, aéroport par aéroport " ;*

Considérant la Directive 2002/49/CE est transposée dans la législation wallonne par l'arrêté du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Considérant que la notion de Grand aéroport est définie dans cet arrêté comme étant un aéroport civil qui enregistre plus de 50.000 mouvements par an, à l'exception des mouvements exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers ;

Considérant qu'en 2019, l'aéroport de Charleroi n'enregistrait pas plus de 50.000 mouvements par an ; que, cependant, depuis 2022, le seuil de 50.000 mouvements est dépassé, ce qui implique selon l'arrêté précité l'obligation de réaliser la cartographie du bruit ainsi qu'un plan d'action ;

Considérant que depuis 2004, les nuisances sonores font déjà l'objet de mesures d'encadrement et des plans de bruit PDLT et PEB ;

Considérant que le PDLT a la particularité de ne pouvoir en principe être modifié (sauf en cas de rectification technique suite au changement de logiciel de simulation) afin de fixer un cadre et une limite permanents au développement de l'aéroport ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit (PEB) doit être le reflet des nuisances subies ; qu'il est révisé tous les trois ans afin de permettre de vérifier que l'activité de l'aéroport reste dans les balises

du PDLT et de fixer les mesures d'accompagnement des riverains ; que cela signifie qu'il peut aboutir à un élargissement du PEB qui ne peut en aucun cas dépasser les courbes du PDLT ; qu'en cas d'élargissement du PEB, le droit à de nouvelles mesures d'accompagnement pourrait être accordé aux riverains concernés ;

Considérant que le PDLT a été établi en 2004 et rectifié en 2022 ; qu'il découpe la superficie environnante de chaque aéroport en 4 zones : A, B, C et D ; qu'il permet une gestion à long terme de l'impact sonore, d'une part en introduisant des dispositions préventives dans la réglementation wallonne en matière d'aménagement du territoire et d'autre part en fixant la limite du développement des activités aéroportuaires dans un souci de protection du cadre de vie des riverains (voir carte) ;

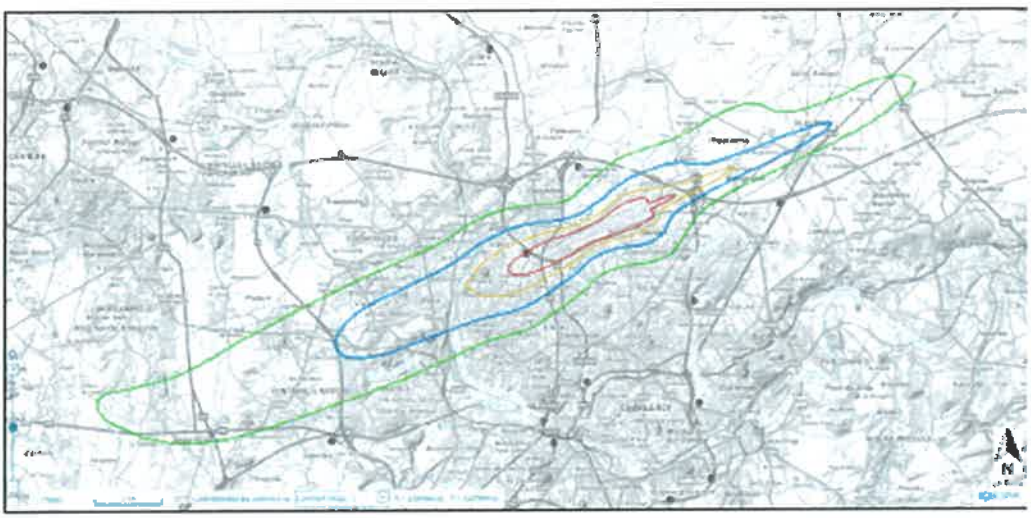


Figure 132 : Zones figurant au Plan de Développement à Long Terme (PDLT) de l'aéroport de Charleroi rectifié de 2022 (WalOnMap, 2024)

Considérant qu'en 2004, le logiciel INM 6.0c avait été choisis lors de l'élaboration du PDLT et du PEB ;

Considérant qu'au cours de la 5ème révision du PEB, l'obsolescence de ce logiciel a été constatée ; que cette obsolescence porte sur la non considération de certains paramètres de propagation sonore ou sur l'absence de mise à jour de la flotte ; que suite à ces constations, le Gouvernement wallon a décidé de procéder à une rectification des PDLT de chaque aéroport (Charleroi et Liège) avec la nouvelle application de simulation IMPACT ; que ces nouvelles zones rectifiées ont été adoptées définitivement en date du 28 avril 2022 et entrées en vigueur le 17 juin 2022 ;

Considérant que le PEB tient compte de la réalité actuelle des niveaux sonores et d'une projection de la flotte à 10 ans, autrement dit des perspectives d'évolution à 10 ans de l'aéroport ; qu'il est vérifié tous les trois ans, afin de s'assurer qu'il ne sort pas de la situation définie dans le PDLT, et adapté, le cas échéant, pour tenir compte de l'évolution du trafic ; qu'il découpe lui aussi la superficie environnante de chaque aéroport en 4 zones : A', B', C', D' (voir carte) ;

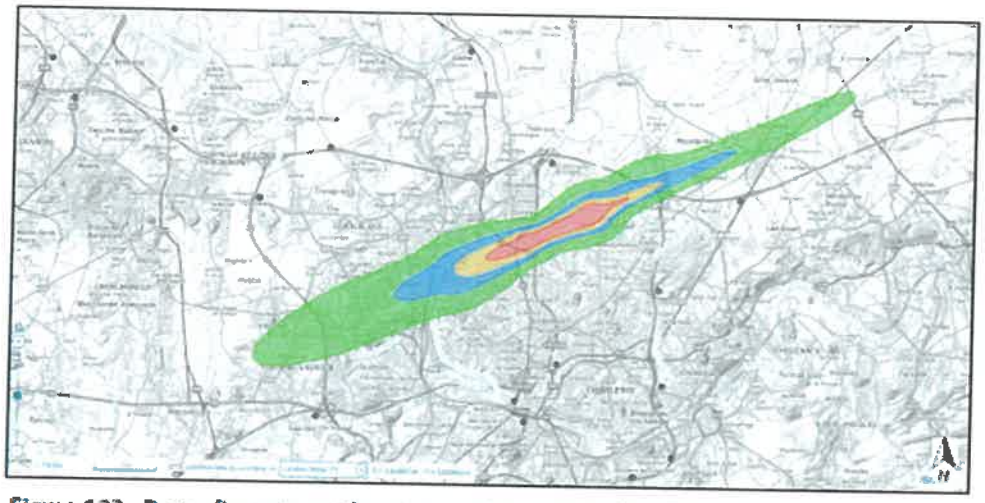


Figure 133 : Zones figurant au plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Charleroi révision de 2022 (WalOnMap, 2024)

Considérant que concernant l'incidence du projet d'un point de vue acoustique, l'auteur de l'étude d'incidences se base sur les données de la situation existante de 2019 ; que cependant, ponctuellement des données plus récentes ont été intégrées, comme la campagne de mesures du bruit ambiant effectuée par SGS Belgium en 2017 ainsi que certaines données mesurées lors d'un événement particulier (attentats de Bruxelles en 2016) ;

Considérant qu'il existe trois types de vols menés à l'aéroport de Charleroi :

- Les vols commerciaux (vols réguliers avec passagers) : 60% ;
- Les vols non commerciaux ou vols locaux (instructions/écolages, entraînements, vols privés, photographies, ...) : 39% ;
- Les vols militaires et les vols spéciaux (missions humanitaires, transport de la famille royale, du Gouvernement fédéral, des Gouvernements régionaux et communautaires, ...) : 1% ;

Considérant qu'il s'agit des chiffres de l'année 2019 ;

Considérant que ces deux dernières catégories sont reprises dans l'aviation générale ; que les vols correspondant ne sont donc pas repris dans l'analyse en vertu du point 8.32. du décret du 23 juin 1994 ;

Considérant qu'il y a lieu de différencier les avions selon leur masse, à savoir ceux dont la masse est < 6T et ceux dont la masse est >= 6T ;

Considérant que le nombre de mouvements totaux comptabilisés entre 2015 et 2019 est le suivant :

	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre global de mouvements	73.912	75.042	78.369	80.452	82.050
Nombre de passagers	6.957.596	7.304.800	7.702.099	8.033.071	8.226.572
Nombre d'avions basés	15,8	16,9	17,4	18,6	17,8

Tableau 69 : Données d'exploitation de 2015 à 2019 (ACNAW/SPW)

Considérant ce tableau montre que l'aéroport est en constante hausse depuis 2015 et, avec, pour l'année 2019, plus de 82.000 mouvements, 8 millions de passagers et de 15 à 18 avions basés ;

Considérant qu'on peut également constater que le nombre de vols locaux est important et représentent en moyenne 30% des mouvements totaux ; que ces vols sont effectués par de petits avions < à 6 t ;

Considérant que la Sowaer dispose d'un réseau permanent de 17 sonomètres fixes, disposés de part et d'autre de la piste ; que ces sonomètres mesurent en continu les niveaux de bruit en environnement (LAéq, 1s) ;

Considérant que ces mesures sont intégrées dans le logiciel DIAPASON (Dispositifs d'Information et d'Analyses des Procédures Aéronautiques et SONores) et mises en parallèle avec les données d'exploitation, les traces radar ou encore les données météorologiques ; que ces données sont traitées automatiquement pour en extraire les événements sonores liés à un passage d'avion et pour calculer les indicateurs acoustiques usuelles (Lden, LAmax, durée, etc. en fonction des périodes de la journée) ;

Considérant que ce système permet donc de visualiser les trajectoires des avions, de les localiser par rapport aux zones de bruit et de dégager en continu, l'impact sonore et environnemental lié à l'exploitation aéroportuaire (décollages et atterrissage) ;

Considérant que la localisation des 17 sonomètres est reprise sur la carte ci-dessous :

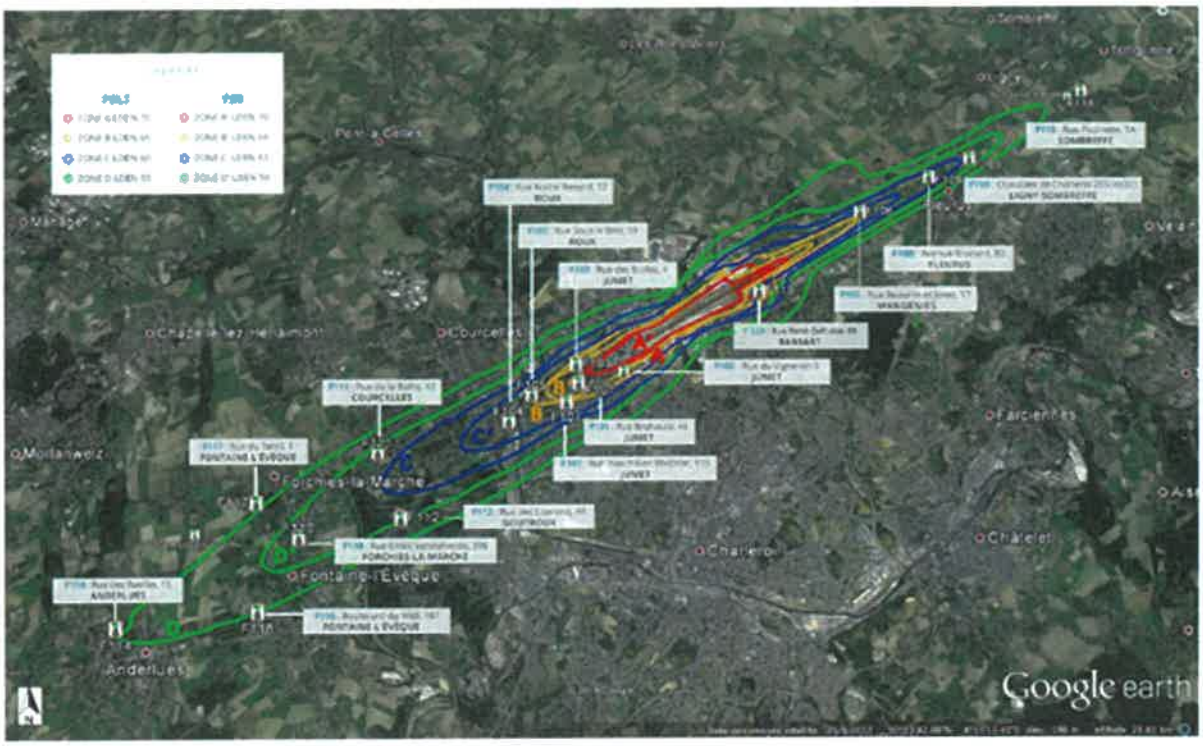


Figure 91 : Diapason - localisation des sonomètres permanents et des zones de bruit PDLT/PEB (2004)

Considérant que selon les données disponibles du réseau permanent de sonomètres, toutes les stations permanentes présentent des niveaux Lden moyens annuels inférieurs aux valeurs maximales des zones PEB ; que certaines valeurs sont également inférieures à leur limite (inférieure) de zone ;

Considérant qu'on constate huit dépassements du niveau Lden journalier par rapport aux limites de zone du PEB 2004 pour l'année 2019 ; que ces dépassements sont très occasionnels et peu significatifs ;

Considérant qu'il y a également des vols en sens inversés (décollage vers Ransart et atterrissage par Jumet) lorsque la direction du vent provient du secteur Nord-est ; que cette pratique concerne plus particulièrement les petits avions qui sont plus sensibles aux conditions de vent ; que les gros avions ont l'autorisation de décoller en sens normal même lorsque le vent provient du Nord-est pour autant que le vent ne dépasse pas une valeur de 7 nœuds pour l'aéroport de Charleroi ; que pour les vols commerciaux, le nombre de mouvements en sens inversé est estimé à 14,7% pour les avions supérieurs à 6 t ;

Considérant que le tableau ci-dessous expose l'évolution mensuelle des niveaux sonores :

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moy	Ecart-type
							dBA							
F101	64,1	64,4	64,1	66,1	65,4	65,7	65,7	65,4	65,5	65,3	65,4	64,8	65,2	0,66
F102	61,4	61,4	61,3	61,2	62,0	62,0	62,3	62,2	62,3	62,2	61,9	62,0	61,8	0,40
F103	62,4	62,8	62,7	63,5	63,2	63,5	63,3	63,3	63,4	63,6	63,8	63,7	63,2	0,43
F104	59,4	59,4	59,4	60,8	60,2	60,5	60,4	60,2	60,5	60,3	60,6	59,9	60,1	0,49
F105	59,8	59,9	59,8	61,2	60,7	60,9	60,8	60,6	60,8	60,5	60,8	60,2	60,5	0,46
F106	59,9	59,5	60,1	58,7	59,4	59,7	59,3	60,0	60,1	60,6	59,6	60,5	59,9	0,53
F107	62,0	61,7	61,8	62,3	62,5	62,7	63,1	63,0	63,1	62,4	62,9	62,6	62,5	0,47
F108	57,8	57,4	58,2	56,3	57,5	57,5	57,2	57,9	58,0	58,5	57,5	58,6	57,7	0,53
F109	56,0	55,4	56,2	54,1	55,0	54,9	54,6	55,2	55,3	55,7	55,0	56,0	55,3	0,61
F110	52,3	52,4	53,3	53,6	53,5	53,2	53,0	53,0	53,2	53,1	53,1	53,0	53,1	0,39
F111	54,7	54,6	54,8	56,3	56,0	56,1	56,0	56,1	56,3	56,0	56,0	55,4	55,7	0,65
F112	53,9	53,8	54,1	54,4	55,2	55,0	54,8	55,0	55,0	54,8	55,0	54,7	54,6	0,48
F114	50,9	52,0	50,6	51,7	51,7	51,3	50,9	51,1	51,0	51,2	51,2	49,8	51,1	0,58
F116	52,6	52,4	52,8	53,3	53,5	53,0	53,0	53,3	53,3	53,2	53,1	52,8	53,0	0,32
F117	50,1	50,3	50,8	52,2	51,5	51,3	51,1	51,0	51,2	51,1	51,5	50,6	51,1	0,58
F118	52,1	51,9	53,0	50,8	52,2	51,8	51,9	52,6	52,7	53,1	51,9	52,9	52,3	0,65

Tableau 77 : Diapason – Evolution mensuelle des niveaux L_{den} mesurés (2019)

Considérant que ce tableau montre un impact sonore relativement stable au cours de l'année et suit sensiblement l'évolution mensuelle des mouvements ou le sens d'utilisation de la piste ;

Considérant qu'en ce qui concerne la modification des trajectoires, celles-ci ne ressortissent pas du fait de l'exploitant ; que les causes de ces trajectoires inhabituelles sont les conditions météorologiques, la nécessité du contrôle aérien pour assurer les séparations standards entre

aéronefs, vols d'entraînements, ... ; que BSCA n'est pas compétent pour définir ces trajectoires, qu'elles dépendent en effet du contrôleur aérien, à savoir Skeyes ; que le nombre de trajectoires inhabituelles sont identifiées par DIAPASON et sont transmises tous les 15 jours aux autorités compétentes ; qu'il faut cependant noter que le nombre de trajectoires inhabituelles s'élève à 702 pour l'année 2019, soit 1,4% des vols commerciaux ;

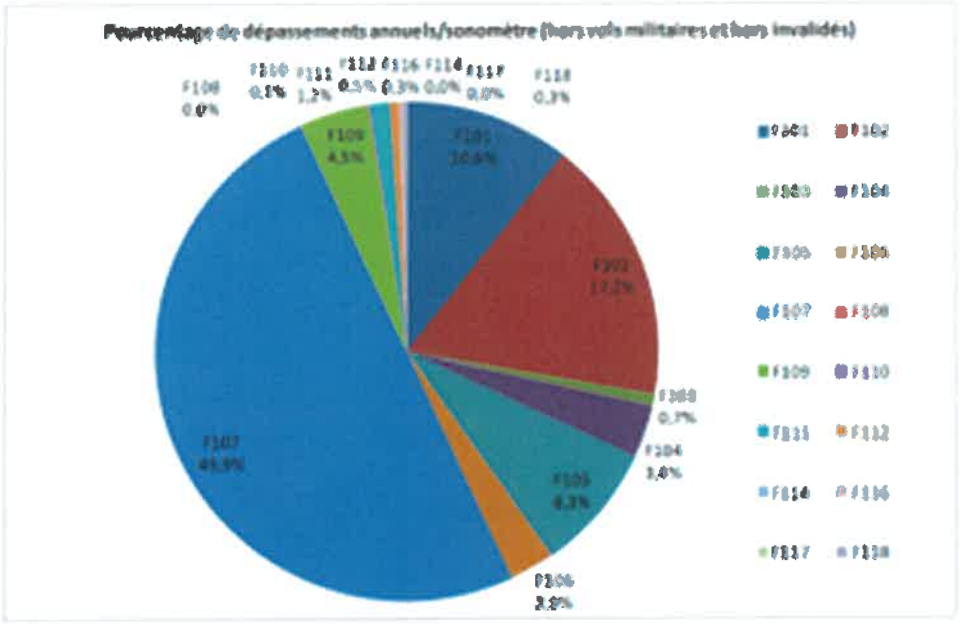
Considérant que la législation impose des niveaux LAmax à respecter dans les différentes zones du PDLT suivant la période considérée (7h-23h et 23h-7h) ;

Considérant que le tableau ci-dessous reprenant les dépassements du niveau LAmax en 2019 :

	Nombre de dépassements du L_{Amax} entre 07h00 et 23h00	Nombre de dépassements du L_{Amax} entre 23h00 et 07h00 *	Nombre de mouvements occasionnant au moins 1 dépassement	Cumul du nombre de mouvements totaux sur les 12 derniers mois **	5% du nombre de mouvements journaliers moyen (sur 1 an) **	Nombre de dépassements admis **	Nombre de jours où le nombre de dépassements admis est excédé **	Nombre de dépassements de plus de 3 dB
Janv	1	113	81	80525	11,0	10	0	4
Févr	0	34	24	80708	11,1	10	0	3
Mars	2	85	61	80246	11,0	10	0	3
Avr	1	149	81	80120	11,0	10	0	1
Mai	2	114	69	79706	10,9	10	0	6
Juin	0	108	61	79711	10,9	10	0	2
Juil	2	129	91	80390	11,0	10	0	3
Août	8	104	85	80810	11,1	10	0	4
Sept	2	110	85	81289	11,1	10	0	5
Oct	3	98	60	81564	11,2	10	0	4
Nov	0	154	89	79514	10,9	10	0	7
Déc	22	122	91	82071	11,2	10	0	10
2019	43	1 320	878					52

Considérant que l'Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en Région Wallonne (ACNAW) constate un nombre élevé de dépassement du niveau LAmax entre 23h00 et 07h00 étant donné que les décollages sont, en effet, permis à partir de 6h30 (c'est-à-dire en période de nuit) ; que c'est durant cet intervalle de 30 minutes que la majorité des dépassements sont relevés ; qu'entre 7h et 23h, le nombre de dépassement est faible étant donné que les niveaux maximum de bruit sont plus importants en journée ;

Considérant que la figure ci-après présente le nombre de dépassements annuels du niveau LAmax, enregistrés pour chacun des 16 sonomètres fixes existants en 2019 ; que l'ACNAW note un nombre élevé de dépassement pour les sonomètres F107 et F102 ; que ces 2 sonomètres sont situés en zone C' (limites de 88 dBA de jour et de 82 dBA de nuit) ; que ces 2 sonomètres sont proches de la zone B' dans laquelle les limites à ne pas dépasser sont de 93 dBA de jour et 87 dBA de nuit ;



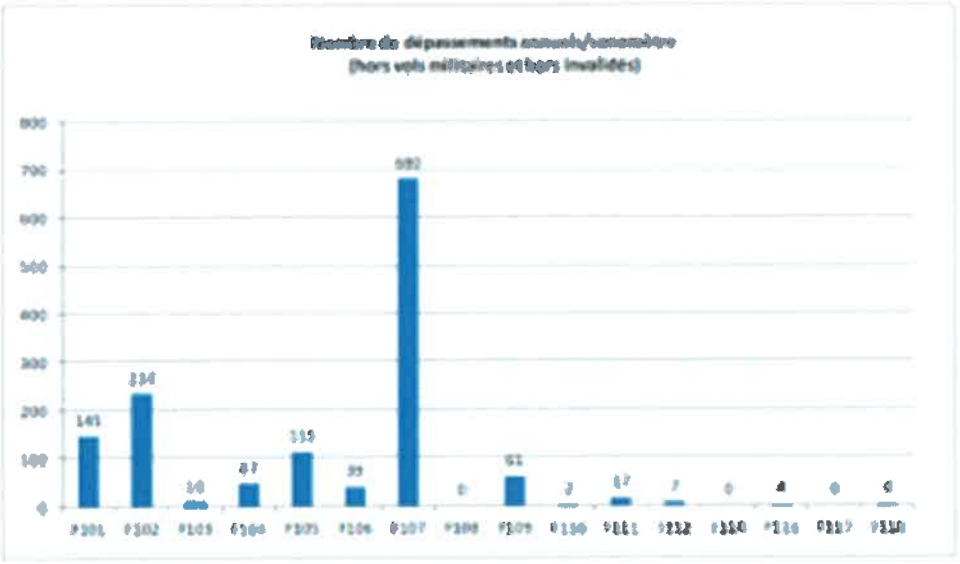


Figure 97 : Stations permanentes – Pourcentage et nombre de dépassements LAmax en 2019

Considérant que suivant la réglementation actuelle, des sanctions sont prévues en cas de dépassement des valeurs maximales de bruit c'est-à-dire lorsque deux dépassements de plus de 2 dB du niveau LAmax sont enregistrés au niveau de minimum deux sonomètres ;

Considérant que depuis 2019, 109 mouvements ont engendré un dépassement de plus de 2 dB ; que 21 en ont engendré au moins deux ; que les 21 mouvements ont engendré 47 dépassements ; qu'après analyse (voir tableau) un seul mouvement a engendré une amende ;

	Nombre de dépassements du L_{Amax} de plus de 2 dB	Nombre de mouvements ayant engendré au moins un dépassement du L_{Amax} de plus de 2 dB	Nombre de mouvements ayant engendré au moins deux dépassements du L_{Amax} de plus de 2 dB	Nombre de mouvements classés sans suite pour cause de précipitation ou de vent supérieur à 5 m/s	Nombre de mouvements ayant fait l'objet d'un avertissement	Nombre de mouvements sanctionnés
Juin	14	9	4	0	4	0
Juil	21	20	1	0	1	0
Août	12	11	1	0	1	0
Sept	20	19	1	0	1	0
Oct	17	11	5	2	3	0
Nov	25	18	6	5	1	0
Déc	26	21	3	2	0	1
2019	135	109	21	9	11	1

Figure 101 : Dépassements du niveau L_{Amax} de plus de 2 dB et application de l'arrêté Sanction en 2019 (ACNAW)

Considérant qu'en 2023 (voir rapport ACNAW 2023), 280 dépassements du niveau du niveau LAmax ont été constatés causé par 256 mouvements ; qu'une majorité de ces dépassements ont lieu entre 23h et 07h ; que 37 mouvements ont provoqués un dépassement de plus de 2 dB du niveau LAmax mais qu'aucun de ces dépassements n'a été constaté sur 2 sonomètres ; que par conséquent aucun avertissement n'a été envoyé et aucune amende n'a été infligée ;

Considérant qu'une proportion importante des dépassements du niveau LAmax est observée entre 06h30 et 07h00 étant donné que pendant ce laps de temps de 30 minutes, on se trouve en période de nuit pendant laquelle les normes de bruit sont plus restrictives ;

Considérant que le Fonctionnaire technique indique dans son avis que cette façon de procéder montrerait son inutilité et ne permet de protéger les riverains contre les dépassements ; que le fonctionnaire technique préconise de prendre en compte les dépassements pour un seul sonomètre ;

Considérant qu'une décision de justice est intervenue il y a peu concernant le réseau de sonomètres fixes autour de l'aéroport de Liège (arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 septembre 2024) et concernant l'application de l'arrêté fixant les sanctions administratives en cas de non-respect des seuils de bruit fixés au droit des sonomètres fixes ;

Considérant que cet arrêt :

> ➢ Dit pour droit que le régime de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit est ineffectif ;
>
> ➢ Condamne la Région wallonne à produire, dans les 6 mois de la signification de l'arrêt la preuve de la mise en place d'un système effectif de contrôle et de sanction du non-respect des normes de bruit, ce qui implique de produire la preuve :
>
> - de la révision de la localisation des sonomètres de manière à ce qu'ils permettent de constater l'ensemble des dépassements susceptibles de se produire au sein de chaque zone de bruit ;

- de la suppression de l'exigence relative aux deux sonomètres ainsi que de la marge d'erreur de 2 dB.

Considérant que la Région wallonne va se conformer au dispositif de cet arrêt ;

Considérant que le Fonctionnaire technique indique dans son avis joint au rapport de synthèse que :

« Considérant que les dépassements constatés sont principalement dus au décollage des Boeing 737-800 entre 06h30 et 07h00 ; que l'exploitant est bien conscient de cette situation et limite déjà le décollage de ce type d'avions, qu'il s'agit exclusivement d'avions basés à Charleroi ; qu'une condition visant à limiter le nombre de ces avions basés se justifie donc pour cette question ainsi que pour celle des arrivées tardives discutés ci-après ;

Considérant qu'en ce qui concerne le nombre d'avions basés, celui-ci fluctue de mois en mois (de 19,8 en janvier à 16 en décembre) et, selon les années, en fonction de l'accroissement de la demande et de la saison ;

Considérant qu'en fonction des périodes de jour (7h-19h), de soir (19h-23h) et de nuit (23h-7h), les vols sont répartis comme suit :

- *Tous vols confondus : de respectivement 77%, 18% et 5% ;*
- *Sans les vols locaux : de respectivement 72,5%, 20,5 % et 7% ;*

Considérant que les deux figures suivantes confirment l'exploitation majoritairement diurne, spécialement pour les vols locaux et la prépondérance des départs de 6h30 à 8h et des arrivées de 20h à 23h30 ;

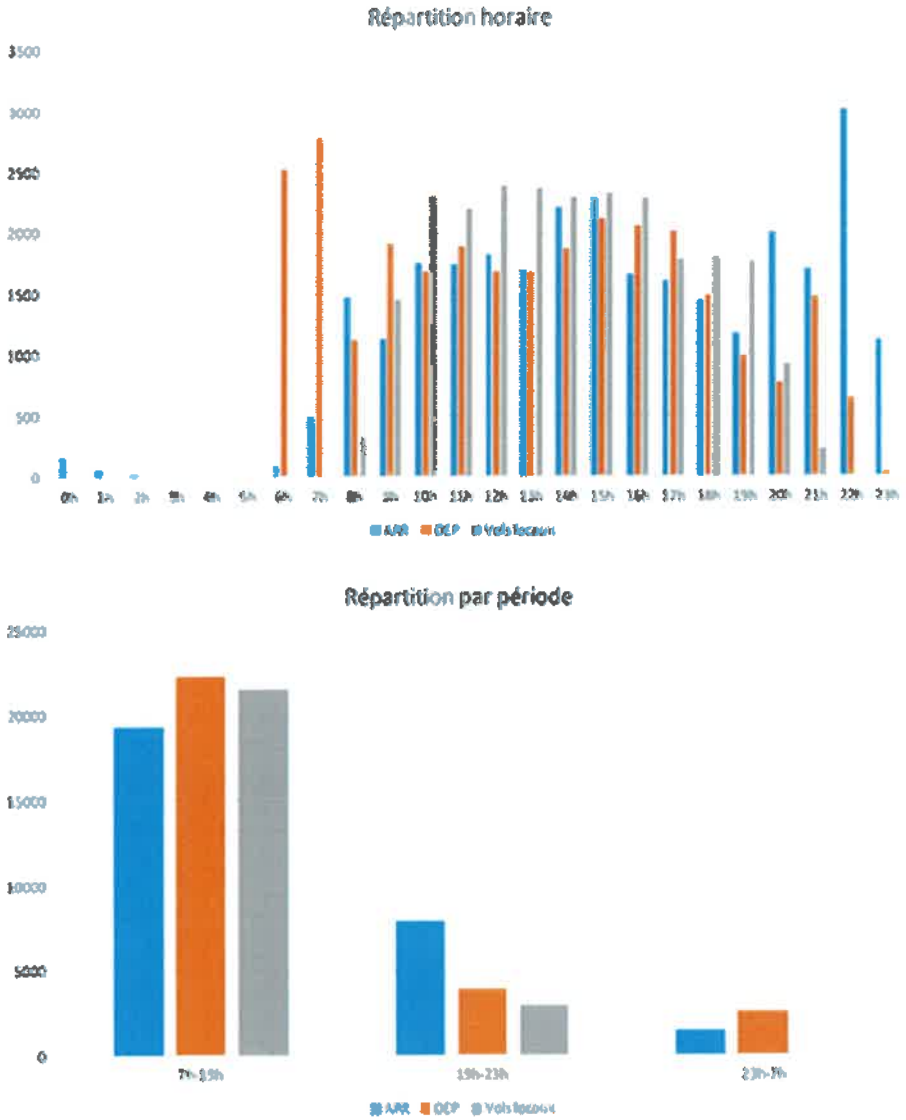


Figure 80 : Nombre de mouvements par heure et par période : Arrivées, Départs et Vols locaux (2019) (skeyes)

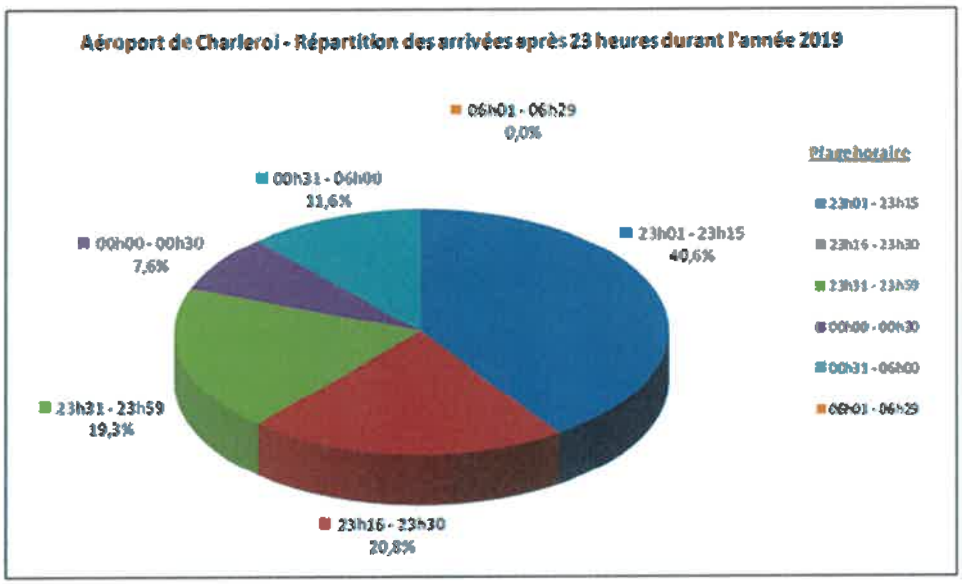
Considérant que de nombreuses plaintes proviennent de riverains situés en dehors de la zone du PDLT ;

Considérant que le principe d'égalité est une possibilité pour tout propriétaire au 13 juillet 2004 d'une habitation située en périphérie à une zone du plan d'exposition au bruit (PEB), de vérifier le niveau sonore aéroportuaire par une mesure individuelle au niveau de son habitation (mesure extérieure) ; que si la mesure démontre que l'habitation est soumise à des niveaux sonores plus élevés que prévus, le propriétaire pourra prétendre aux mesures équivalentes aux niveaux sonores enregistrés au droit de son habitation ;

Considérant que la SOWAER fait procéder tous les trois ans à de vaste campagnes de mesures dites « principe d'égalité » ;

Considérant que des mesures en dehors du PDLT et principalement dans les zones habitées nous semble indispensables ; qu'une condition est imposée à ce sujet ;

Considérant que les plaintes formulées au cours de l'enquête publique portent plus particulièrement sur les vols arrivant après 23h ; que le graphique et le tableau suivants montrent la répartition des vols arrivés tardivement :



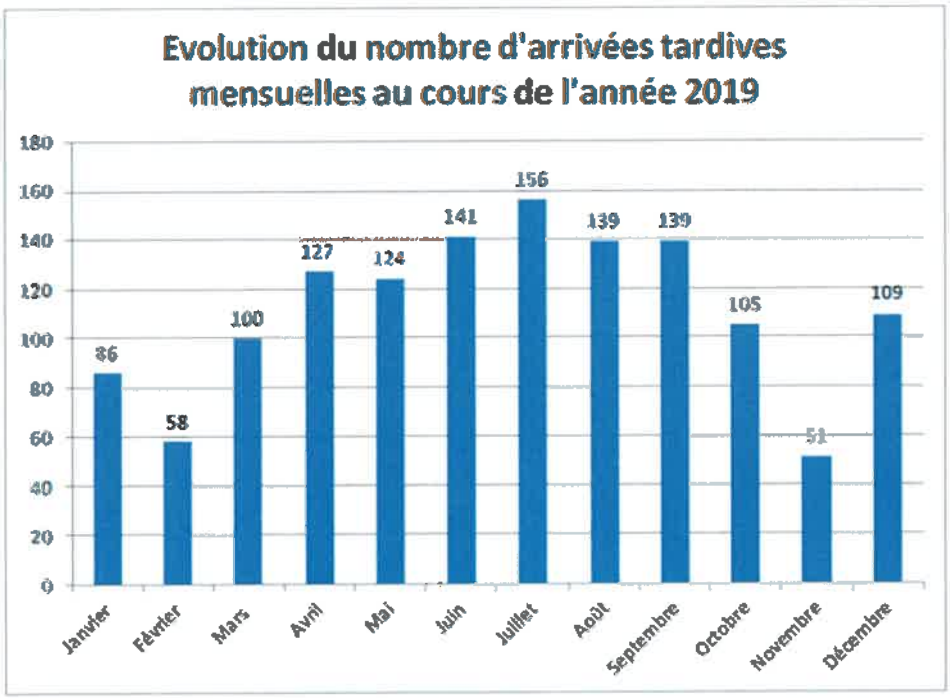


Figure 81 : Répartitions et nombre d'arrivées tardives mensuelles en 2019 (ACNAW/SPW)

Considérant que conformément au décret du 23 juin 1994 relatif à la création et l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 6h30 et 23h00 ; que

toutefois, entre 6h30 et 7h00 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 ainsi libellée :

> *"Par quota de bruit par mouvement (QM) ou Quota count, on entend la quantité maximale de bruit exprimée en point, autorisée pour un mouvement donné.*
>
> *Elle est calculée, pour les mouvements d'avions certifiés selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'OACI, comme suit à deux décimales près :*
>
> $QM = 10^{((B-85)/10)}$
>
> *Où la variable B représente :*
>
> - *pour tout atterrissage : le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminuée de 9 EPNdB ;*
> - *pour tout décollage : la moitié de la somme des niveaux sonores certifiés en EPNdB sur le point de mesure latéral et sur le point de mesure au-dessus duquel on vole lors du décollage, mesuré à sa masse de décollage maximale, conformément aux prescriptions de l'annexe 16 de l'OACI.*
>
> *Pour les mouvements d'avions ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 8 618 kg ou de tout autre avion certifié selon les normes d'un des chapitres de la partie 2 de l'annexe 16 de l'OACI, à l'exclusion des chapitres 2, 3 ou 5, la quantité de bruit par mouvement est fixée forfaitairement à 1 point. – DRW du 1er avril 2004, art. 1er, 2ème tiret)" ;*

Considérant, en outre, que les limitations horaires à l'exploitation de l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud ne s'appliquent pas pour les atterrissages après 23 h d'avions basés, 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 (quota count) par jour par avion basé (225 points par an) calculé conformément au §5 du décret du ainsi libellée :

> *"Les points (P) comptabilisés pour chaque retard d'avion basé et certifié selon les normes des chapitres 2, 3 ou 5 de l'annexe 16 de l'O.A.C.I., représentent la quantité moyenne de bruit à l'atterrissage.*
>
> *Ils se calculent selon la formule suivante :*
>
> $P = R \times 10^{[(B-85)/10]}$
>
> *où*
>
> *R exprime la nuisance découlant du retard de l'avion basé et s'élève à :*
>
> *– 0,3 pour un atterrissage compris entre 0 et 15 minutes après 23 heures et pour un atterrissage compris entre 421 et 450 minutes après 23 heures (soit pour un atterrissage entre 23h et 23h15 ou entre 6h et 6h30) ;*

– 0,8 pour un atterrissage compris entre 16 et 30 minutes après 23 heures ;

– 1,3 pour un atterrissage compris entre 31 et 90 minutes après 23 heures ;

– 1,8 pour un atterrissage compris entre 91 et 420 minutes après 23 heures ;

B représente le niveau sonore certifié en EPNdB d'un avion à sa masse d'atterrissage maximale mesurée sur le point de mesure d'approche, diminuée de 9 EPNdB. – DRW du 2 février 2006, art. 2)" ;

Considérant que ce calcul du quota count débouche d'un arrêté du Gouvernement wallon du 22 novembre 2007 modifiant le décret du 23 juin 1994 qui fixait le quota count à 900 points ;

Considérant que conformément à la circulaire interprétative du 14 mai 2014 abrogeant et remplaçant la circulaire du 4 juin 2010 concernant la définition d' « avion basé » reprise à l'article 1er bis du décret du 23 juin 1994 précité, il faut entendre par 'avion basé', l'avion qui, de manière habituelle, est programmé pour atterrir à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud avant l'heure de fermeture de celui-ci et en repartir le lendemain ; que le nombre d'avions basés depuis 2011 reste stable et est compris entre 15 et 19 avions ;

Considérant que ce chiffre de 225 points à ne pas dépasser ne s'applique pas à chaque avion mais bien à l'ensemble des avions d'une compagnie ; que par exemple, si Ryanair dispose de 15 avions basés, le quota count à ne pas dépasser pour Ryanair est de 15 x 225 = 3375 points ;

Considérant que selon le rapport de l'ACNAW, la valeur quota count octroyé à chaque compagnie par avion basé est respectée pour 2019 par Tui fly avec 51% de son quota et par Ryanair avec 45% de son quota ;

Considérant que le tableau suivant montre le respect du quota count de ces deux compagnies entre 2017 et 2023 :

	Ryanair	TUI fly
2017	30,0%	56,0%
2018	48,0%	66,0%
2019	45,0%	51,0%
2020	9,0%	13,0%
2021	15,3%	11,4%
2022	91,9%	36,5%
2023	70,1%	21,3%

Considérant qu'en ce qui concerne les avions basés, il n'y a aucune limite prévue quant au nombre d'opérateurs ou au nombre d'avions basés ; qu'il n'y a pas de limite pour l'ensemble des avions mais bien une limite pour chaque avion basé ; que le bruit de quota annuel est augmenté de 225 points par avion basé supplémentaire ;

Considérant qu'en 2019, le nombre d'arrivée tardive était de 1337 et ; que ce nombre est passé à 2132 en 2022 ; que ce nombre correspond à +/- 8% du nombre d'atterrissages annuel total de vols commerciaux ; qu'un maximum de 17 arrivées tardives a été enregistré en une nuit, soit environ 90% des avions basés ;

Considérant qu'en 2019, sur un total de 1337 arrivées tardives, 72,8% concernaient des vols programmés dans le dernier quart d'heure avant 23h ; que 57,1% concernaient des vols programmés dans les 10 dernières minutes et 36,8% concernaient des vols programmés dans les 5 dernières minutes ;

Considérant qu'en juillet 2019, le nombre de vols programmé entre 22h45 et 23h00 a varié entre 6 et 9 par jour ; que cette situation conduit inévitablement à augmenter le nombre d'arrivées tardives ;

Considérant que le planning des vols d'arrivées programmées dans le dernier quart d'heure avant 23h entraîne de facto des arrivées tardives ;

Considérant que dans le rapport de l'ACNAW de 2023, on peut lire que le nombre d'arrivée tardive pour 2023 est de 1596 ; que le code IATA 93 a été utilisé à 1493 reprises comme justificatif (93 (RA) : Rotation des avions, arrivée tardive d'un avion d'un autre vol ou d'un secteur précédent)

Considérant que cette pratique s'éloigne de ce qui est prévu dans les autres aéroports et même à l'international ; que cette manière de compter n'est pas de nature à assurer une protection environnementale satisfaisante pour les riverains de l'aéroport ; que la fixation d'un quota global serait plus à même d'assurer ce rôle ;

Considérant que pour limiter les nuisances pour les riverains, une piste résiderait dans l'adaptation de la répartition du quota count, qui est actuellement de 225 points par avion basé, donc pour un maximum de 20 avions basés, 4500 points ;

Considérant que la meilleure façon d'y parvenir serait de fixer un quota count annuel à ne pas dépasser pour l'ensemble des avions basés et de supprimer les 225 points accordés par avion basé ;

Considérant que jusqu'ici, les compagnies ne consomment pas l'entièreté de leurs points quota count octroyés ;

Considérant que selon le rapport de l'ACNAW, en 2018, pour un nombre d'avions basés de 18.6, 2212 points ont été consommés, soit 52.8% des 4188 points octroyés ;

Considérant qu'en 2019, année de référence prise par l'auteur de l'EIE, Ryanair, compagnie disposant du plus grand nombre d'avions basés, a « dépensé » 45% des points octroyés (14 avions basés) ;

Considérant que l'année 2022 ne peut être prise en compte étant donné que des retours tardifs auraient notamment été engendrés par des éléments extérieurs exceptionnels non imputables à l'exploitant (guerre en Ukraine, défaillance du contrôle aérien français et allemand, défaillance d'un logiciel de gestion chez Eurocontrol à hauteur de Reims, ...) ;

Considérant qu'en 2023, malgré un nombre d'avions basés quasiment identique à l'année 2018 (18,6), Ryanair a dépensé 70,1% de ses points, soit 17,3 % en plus qu'en 2018 ;

Considérant qu'en 2024, le nombre d'avions basés étaient de 16,7 ; que le quota count attribué était donc de 3763 points et que Ryanair (TUI n'a plus d'avions basés) a utilisé 2.322 points, soit 61 % de ses points ;

Considérant afin d'améliorer la situation pour les riverains, qu' il y aurait lieu de revenir à la situation de 2018 et limiter le quota count pour l'ensemble des avions basés ; que, selon l'avis de l'ACNAW, un bon compromis serait d'arriver à un quota count global de 2000 points pour l'ensemble des avions basés ;

Considérant toutefois que, pour l'aéroport de Charleroi, le mécanisme des quotas count est établi par le décret du 23 juin 1994 ; qu'il n'est légalement pas possible de modifier des dispositions décrétales par le biais d'un permis d'environnement ;

Considérant que cette impossibilité impose d'identifier d'autres dispositions permettant de limiter le nombre d'arrivées tardives qui impactent la qualité de vie des riverains ; qu'au vu de ce qui précède, force est de constater que ces arrivées tardives sont très largement imputables à la programmation de vols au-delà de 22h45, soit dans le dernier quart d'heure avant la fermeture de l'aéroport et qu'elles sont très majoritairement le fait d'avions basés ;

Considérant que, si des circonstances imprévues justifieront toujours des arrivées tardives exceptionnelles, la sécurité des passagers primant évidemment sur d'éventuelles nuisances sonores subies par les riverains, il convient néanmoins de réduire celles-ci de manière significative ; que la suppression progressive des vols au-delà de 22h45 (responsables de 72,8% des arrivées tardives) constitue la piste privilégiée pour y parvenir ; que le fait que la plage d'activité de l'aéroport de Charleroi soit légalement définie entre 6h30 et 23h n'implique pas que des vols soient programmés jusqu'à 23h mais bien que, en situation « normale », aucun vol n'a lieu entre 23h et 6h30 ;

Considérant que, bien que la réduction d'un quart d'heure des plages de vol autorisées soit peu significative (1/66 soit 1,5% de la plage horaire totale), il convient de tenir compte de la situation particulière du type d'établissement concerné ; que l'aéroport de Charleroi est en effet avant tout un fournisseur de service pour des activités de transport aérien international ; que la modification d'horaires de vol ne peut être imposée sans une période de transition, indispensable pour permettre l'adaptation de la planification des vols dans les différents aéroports reliés ; que la situation particulière de l'aéroport de Charleroi, qui dépend largement d'un petit nombre de compagnies desservant très majoritairement des aéroports régionaux européens concernés par un nombre limité de mouvements, sans comparaison avec ceux des grands aéroports internationaux, facilite cependant une adaptation rapide ; qu'un délai de 3 ans apparait suffisantConsidérant que le nombre d'avions basés constitue un élément important du développement économique de l'aéroport tenant compte des limites de l'infrastructure aéroportuaire ;

Considérant que, pendant la période de transition de 3 ans susmentionnée, il convient à tout le moins d'empêcher toute aggravation de la situation actuelle ; que, comme développé ci-avant, le nombre d'arrivées tardives est directement lié au nombre d'avions basés ; qu'afin d'assurer un standstill, il y a donc lieu de limiter le nombre d'avions basés à 20 unités dans l'attente de l'adaptation des horaires de vol ; que cette limitation sur une période courte n'est pas de nature à compromettre l'extension des activités aéroportuaires ; que la période de transition de 3 ans constitue un maximum ; que rien n'empêche les compagnies basées à Charleroi d'accélérer cette période de transition ;Limitation du nombre de mouvements

Considérant qu'en prenant comme année référence l'année 2019 (dernière année de fonctionnement avant la période Covid), l'EIE n'a pas tenu compte de l'allongement de la piste à 3200 m ; que celle-ci a été mise en service en octobre 2021 ; que cet allongement n'a aucun impact sur le volume des mouvements, le but étant de faire décoller et atterrir des longs- courriers ;

Considérant que BSCA estime qu'en 2032, la flotte complète devrait être complètement renouvelée avec des avions de nouvelles générations (p. 93 Vol.I de l'EIE) ; que ces avions seraient moins bruyants ; que l'estimation de la proportion des nouveaux avions est la suivante :

Modèle	Proportion
Boeing 737 Max 8	80%
Airbus A320 Neo	5%
Airbus A321 Neo	14%
Airbus A330 Neo	0,5%
Boeing B787	0,5%

Considérant que l'analyse effectuée dans la situation de l'utilisation de ces nouveaux avions avec une piste à 3200 m montre que l'exploitation respecte les limites définies par le PDLT 2022 ; qu'à Ransart, le bulbe lié au décollage s'intègre davantage au PDLT compte tenu du recul du seuil de piste 24 ;

Considérant qu'en ce qui concerne le PEB, on a une augmentation des zones 1 et 2 localisées dans la zone aéroportuaire ; que cette augmentation est due surtout au fait que la majorité des avions décolleront du bout de la piste 24 (95% de la flotte) ; que les hypothèses précédentes ne considéraient que très peu de décollage du bout de piste (seulement 4% et pour les plus lourd uniquement (A350 et B787-800)) ;

Considérant que la révision actuelle du PEB tiendra compte d'une répartition plus adaptée ;

Considérant qu'en ce qui concerne le rapport entre la situation 2045 et la situation étudiée dans l'EIE, à savoir 2019, l'auteur de l'étude estime, malgré une augmentation du nombre de vols commerciaux nettement plus bruyants que les vols de l'aviation générale (+60% par rapport à 2019) et une diminution des vols de l'aviation générale (-74%), que le contexte sonore serait nettement diminué ; que cela serait dû à l'utilisation d'avions de la nouvelle génération nettement moins bruyants surtout lors du décollage (réacteur moins bruyant et

montée plus rapide) ; que ce renouvellement de la flotte d'avions est cependant indépendant de la volonté de BSCA ;

Considérant que le terminal T1 et le terminal T2 sont susceptibles d'accueillir 9.000.000 de passagers ; qu'en 2023, le nombre de passagers était déjà de 9.400.000 ; que les améliorations prévues via la présente demande permettraient d'accueillir entre 11 et 13 millions de passagers ;

Considérant que l'estimation du nombre de passagers en fonction du nombre de mouvements est donnée dans le tableau ci-dessous :

Année	Nombre de mouvements			Nombre de passagers (aviation commerciale et générale)
	Aviation commerciale	Aviation générale*	Total	
2017	46.786	31.580	78.366	7.698.767
2018	48.625	31.824	80.449	8.029.680
2019	49.807	32.261	82.068	8.226.185
2020	21.183	24.325	45.488	2.558.046
2021	27.691	38.109	65.800	3.758.450
2022	52.144	31.322	83.466	8.271.912
2023	55.583	32.277	87.860	9.396.251
2024	58.220	27.692	85.912	9.638.670
2025	60.273	26.778	87.051	9.831.893
2026	61.852	25.864	87.716	10.205.505
2027	63.385	24.950	88.335	10.521.875
2028	64.509	24.036	88.545	8.236.524
2029	66.569	23.122	89.691	11.216.845
2030	68.838	22.208	91.046	11.620.651
2031	70.198	21.294	91.492	12.038.995
2032	70.848	20.381	91.229	12.310.015
2033	71.504	19.467	90.971	12.587.137
2034	72.166	18.553	90.719	12.870.497
2035	72.833	17.639	90.472	13.160.236
2036	73.508	16.725	90.233	13.456.498
2037	74.188	15.811	89.999	13.759.429
2038	74.875	14.897	89.772	14.069.180
2039	75.568	13.983	89.551	14.385.904
2040	76.267	13.069	89.336	14.709.758
2041	76.973	12.156	89.129	15.040.902
2042	78.513	11.242	89.755	15.314.720
2043	80.004	10.328	90.332	15.633.231
2044	81.444	9.414	90.858	15.922.427
2045	82.870	8.500	91.370	16.201.070

* Comprend les vols militaires.

Tableau 12 : Evolution du nombre de mouvements et du nombre de passagers entre 2017 et 2045 (ARIES d'après Masterplan de B.S.C.A., 2024)

Considérant qu'on constate que dès 2029, le nombre de passagers atteindra déjà les 11 millions et que les 13 millions seraient atteint an 2035 ;

Considérant que les projections montrent un dépassement de la capacité d'accueil annuelle de 3 à 5 millions à l'horizon 2045 ;

Considérant que le MASTERPLAN prévoit des extensions afin de pouvoir pallier cette augmentation ; que les adaptations à apporter ne sont pas connues à ce stade ; qu'à nouveau, le fonctionnaire technique ne dispose dès lors pas des informations permettant de

délivrer un permis jusqu'en 2045 couvrant le développement total projeté de l'ensemble des activités ; qu'il apparaît toutefois que les infrastructures actuelles sont suffisantes pour couvrir le développement de l'aéroport jusqu'en 2035, tel que prévu par le MASTERPLAN ; qu'au-delà, les nouvelles infrastructures, non-détaillées à ce stade, nécessiteront de solliciter de nouveaux permis d'urbanisme et/ou uniques ; qu'il convient de rappeler qu'un permis ne peut être conditionné à l'obtention, nécessairement future et incertaine, d'autres autorisations ;

Considérant, de surcroît, que l'AWAC (voir infra) estime que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes ; que son analyse détaillée démontre qu'il est impossible, aujourd'hui, d'évaluer avec certitude l'impact des activités aéroportuaires à l'horizon 2045 en prenant en compte les prévisions de développement de celles-ci par le MASTERPLAN ;

Considérant donc que le fonctionnaire technique estime, sur la base de ce qui précède, que le permis unique sollicité ne peut être délivré aujourd'hui sur la base des prévisions du MASTERPLAN ;Considérant, toutefois, que le fonctionnaire technique estime également que le développement d'un aéroport doit être planifié sur le long terme ; que cette vision à long terme concerne également les compagnies aériennes, un avion constituant un investissement important dont la durée de vie peut être supérieure à 30 ans ; qu'une stabilité de la situation légale et réglementaire est donc indispensable pour garantir la pérennité économique de l'établissement ; qu'il convient par conséquent de délivrer le permis pour une durée de 20 ans ; qu'en contrepartie, afin de garantir le bienfondé des conditions imposées, il convient de limiter le volume global des activités autorisées ; qu'il résulte de ce qui précède que la situation projetée pour 2035 peut être prise comme base ; qu'à cette date, le MASTERPLAN prévoit 72.833 mouvements commerciaux concernant environ 13 millions de passagers ; que, de surcroît, le nombre total de mouvements (commerciaux + aviation générale) aura commencé à décroître ; que l'essentiel des nuisances, de par le nombre de mouvement et les types d'avions utilisés, sera imputables aux vols commerciaux ; qu'il paraît peu judicieux et praticable de comptabiliser le nombre de passagers ; qu'en conclusion, seul le nombre de mouvements de vols commerciaux doit être limité à 72.833 mouvements par an ;

Considérant que le fonctionnaire technique estime encore que cette limitation n'est pas de nature à freiner le développement de l'aéroport au cours des 10 prochaines années ; que, par la suite, l'extension des activités, telle que prévue par le MASTERPLAN, nécessitera la réalisation de nouvelles infrastructures ; qu'à ce moment, des informations fiables et actualisées seront disponibles concernant les incertitudes relevées supra et devront être jointes aux demandes de permis ; qu'en cas de conclusion positive, l'analyse qui sera réalisée pourra conduire à lever les restrictions visant le nombre de mouvements annuels autorisés ; »

Considérant que l'Autorité ne partage pas l'avis du Fonctionnaire technique en ce qui concerne l'opportunité de limiter les mouvements à partir de 22h45 (proposition de condition Aero 1. du

Fonctionnaire technique), le nombre d'avions basés ou encore le nombre de mouvements totaux annuels autorisés (proposition de condition Aero 2. du Fonctionnaire technique) ;

Considérant tout d'abord, que l'Autorité dispose bien de toutes les informations nécessaires pour statuer en pleine connaissance de cause ; qu'ainsi, le fait que l'auteur de l'EIE ait pris en considération l'année 2019 (dernière année de fonctionnement avant la période Covid), qui ne tient donc pas compte de l'allongement de la piste à 3200 m (mise en service en octobre 2021) est sans incidence sur la pertinence des conclusions de l'EIE ; que cet allongement n'a en effet aucun impact sensible sur le volume des mouvements, ce que confirme le tableau repris ci-dessus (82.068 mouvements en 2019 contre 83.466 en 2022) ; que de même, le permis unique sollicité peut être délivré aujourd'hui, nonobstant les réserves émises par le Fonctionnaire technique concernant les prévisions du MASTERPLAN ; que, comme celui-ci l'indique, sa réalisation nécessitera la réalisation de nouvelles infrastructures ; que les incidences liées à sa mise en œuvre devront donc faire l'objet d'une évaluation précise au stade de l'instruction des demandes de permis liées à ces nouvelles infrastructures ; qu'ainsi que l'a relevé le Pôle Environnement, le fait que l'auteur de l'étude d'incidences ait réalisé des analyses prospectives à long terme est à saluer et démontre la qualité de cette étude ; qu'au regard, d'une part, de l'importance d'une telle infrastructure pour le développement de la Région wallonne et, d'autre part, des caractéristiques actuelles de l'aéroport, de la description du projet contenue dans le dossier de demande de permis, de l'analyse réalisée par l'auteur de l'étude d'incidences et des conclusions de celui-ci, l'Autorité ne juge pas opportun de limiter le nombre de mouvements annuels des mouvements commerciaux ;

Considérant que l'Autorité s'écarte également de la proposition du Fonctionnaire technique d'imposer à l'exploitant, dans un délai de trois ans, de prendre les mesures adéquates afin de déprogrammer les arrivées prévues entre 22h45 et 23h00 et de limiter le nombre d'avions basés à 20 jusqu'à la mise en œuvre effective et définitive de cette déprogrammation ;

Considérant que l'article 1er bis du décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne dispose que l'exploitation de l'aéroport est autorisée jusqu'à 23h00, avec pour seule limitation le respect d'un quota de bruit entre 22h00 et 23h00 ;

Considérant que la « déprogrammation » des arrivées prévues, appelée aussi suppression progressive des vols, au-delà de 22h45, est une mesure d'interdiction des atterrissages (hors arrivées tardives) entre 22h45 et 23h00 qui revient donc à interdire l'exploitation normale de l'aéroport à cet horaire, alors que le décret l'autorise expressément dans certaines conditions ;

Considérant que la forte augmentation observée pour 2022, du fait de la hausse du nombre d'arrivées tardives, est expliquée par une conjonction d'événements exceptionnels (guerre en Ukraine, défaillance du contrôle aérien français et allemand, défaillance d'un logiciel de gestion chez Eurocontrol à hauteur de Reims...) (EIE, Vol. II, page 492) et ne peut être prise comme référence ;

Considérant que le nombre d'arrivées tardives a été moindre en 2023 (à 1.590 en 2023) ; rejoignant presque les niveaux de 2018 et 2019 ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences exprime que l'on ne peut inférer une augmentation du nombre d'arrivées tardives avec une augmentation du nombre de mouvements jusqu'en 2045, « *Le nombre d'arrivées tardives varie d'année en année et aucune tendance nette n'est observable. Il est dès lors compliqué d'affirmer que celui-ci augmentera au même rythme que la croissance des mouvements attendue à l'aéroport à l'horizon 2045, d'autant plus que B.S.C.A. ne prévoit pas d'augmentation significative de sa flotte d'avions basés.* » (EIE, pages 492-493) ;

Considérant par ailleurs que, sans qu'il ne puisse en être déduit que l'Autorité n'accorde aucune importance aux nuisances sonores notamment induites par l'exploitation de l'aéroport dans les périodes les plus sensibles, force est néanmoins de constater que selon les chiffres produits dans le rapport de synthèse, les 1.596 arrivées tardives rapportées aux 87.860 mouvements enregistrés en 2023 (p. 295 du rapport de synthèse) représentent 1,81 % des mouvements, soit entre 4 et 5 arrivées tardives par jour en moyenne ; que pour l'année 2019, cette proportion d'arrivées tardives est de 1,62 % ; que l'Autorité constate également à titre accessoire que la majorité des plaintes adressées à l'ACNAW émanent en réalité de riverains situés hors PDLT ; que l'étude d'incidences met en effet en évidence (vol. II, p. 289) qu'en 2020, 90 % des plaintes émanaient de riverains hors PDLT ; que pour l'année 2022, cette proportion était de 60 %, ce qui reste une grande majorité ; qu'il ne s'agit donc pas des riverains les plus exposés ; qu'il y lieu de rappeler que dans le cas où ces riverains considèrent subir des nuisances équivalentes à celles de riverains domiciliés dans une zone du PEB, ils peuvent solliciter qu'il soit fait application du principe d'égalité (article 1erbis, §4, alinéas 3 et 4, de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit) ;

Que l'Autorité rappelle en outre que dans un arrêt du 30 juin 2022, la Cour d'appel de Mons a jugé que l'exploitation de l'aéroport de Charleroi n'était pas fautive en soi à partir du moment où étaient entrées en vigueur les mesures destinées à accompagner les riverains impactés par son exploitation ; que la Cour a ainsi jugé que :

> « *Dûment justifiés sur la base de l'arrêté du gouvernement wallon du 20 juin 2002 relatif au quota de bruit global de l'aéroport de Bruxelles-Charleroi Sud pendant les places horaires 22h-23h et 6h-7h, les mouvements d'avions exceptionnellement autorisés* [dans ces créneaux horaires] *ne constituent ni une faute, ni un trouble anormal de voisinage : tenant compte de la balance d'intérêts à opérer entre les nuisances causées par l'exploitation de l'aéroport et les avantages économiques tirés de cette exploitation, il n'est pas anormal que les riverains doivent supporter,* ***dans les limites dictées par le législateur wallon****, le bruit causé par certains mouvements d'avion autorisés exceptionnellement tôt le matin ou tard le soir ; ces nuisances n'excèdent pas les charges normales qu'il incombe aux riverains de l'aéroport (...) de supporter dans l'intérêt public* » (nous soulignons).

Considérant qu'au-delà de ces constats factuels et juridiques, il a été mis en évidence que la solution préconisée par le Fonctionnaire technique, non seulement n'aura pas l'efficacité voulue, mais s'avérera plus que certainement contre-productive ; que tout d'abord, il appert que la déprogrammation des vols à partir de 22h45 aurait, sur l'année 2024, permis une réduction des arrivées tardives de 133 mouvements (de 1589 à 1456), soit une diminution de seulement 8 % ou d'une arrivée tardive tous les 2,5 jours ;

Qu'il y a également lieu de rappeler que les arrivées tardives ne sont autorisées que pour les avions basés et que la décision finale d'autoriser ou non ces retours ne dépend ni de l'exploitant, ni de la compagnie aérienne, la décision revenant au SPW en fonction des explications fournies par la compagnie ;

Que l'impact d'une telle limitation sera en revanche significatif, ainsi que l'a d'ailleurs très justement constaté la CCATM de la Ville de Charleroi dans son avis du 8 avril 2025 :

> *« considérant que si un vol ne peut pas atterrir à Charleroi, il est dévié à Liège ;*
> *Considérant qu'il reçoit l'information quand il est à 3000 pieds, il reste à cette altitude pour aller à Liège, donc le bruit est plus audible que s'il était plus haut ;*
> *Considérant que les passagers de ces vols devront être rapatriés à Charleroi via des bus mais ils auront peut-être manqué leur connexion avec un autre vol ;*
> *Considérant que le vol doit revenir à Charleroi le matin, qu'il ne peut pas atterrir avant 6h30 mais il doit normalement décoller à 6h30 ;*
> *Considérant dès lors que chaque minute de retard est multipliée par 3 ou 5 le soir ;*
> *Considérant que cette formule : vol à vide, saut de puce, problème au niveau des passagers, problème au niveau bruit, et l'aéroport qui doit dépêcher des équipes spéciales la nuit car il n'y a personne à l'aéroport la nuit ne représente un avantage pour personne et multiplie l'empreinte carbone par trois » ;*

Considérant que l'Autorité se rallie à cette analyse ; que les conséquences négatives induites par cette déprogrammation seront plus importantes que celles qui doivent être évitées ; que si l'on tient compte du fait que la majorité des plaintes sont émises par des riverains hors PDLT, la circonstance que les avions rejoignent Liège ou un autre aéroport à basse altitude ne limitera pas nécessairement les nuisances mais celles-ci toucheront davantage de riverains ; que cela entrainera des effets en cascade puisqu'un avion partant en retard le matin du fait d'une arrivée tardive refusée la veille, arrivera presque systématiquement en retard le soir également et devrait donc à nouveau être dévié ;

Considérant qu'il y a également lieu de tenir compte du fait que les compagnies respectent actuellement et de façon systématique, les quotas de points qui leur sont alloués et ce nonobstant les perturbations que connait la navigation aérienne depuis 2022 jusqu'à ce jour (fermeture des espaces aériens russe et ukrainien obligeant à des itinéraires de vol plus longs , manque d'effectif des contrôleurs aériens en France, Allemagne,...) ; que si une réflexion va effectivement être menée en ce qui concerne la fixation des « quota-points » et des codes non-imputables aux compagnies, celle-ci dépasse le cadre du présent permis ; qu'au regard du respect de la réglementation actuelle, il ne se justifie pas de restreindre les mouvements à partir de 22h45 dans le présent permis ; que ceci ne tient pas compte des impacts que pourraient avoir de telles restrictions sur les avantages tirés de l'exploitation de l'aéroport, identifié dans la DPR 2024-2029 comme un moteur du développement économique de la Région (p. 23) ;

Considérant pour ces mêmes motifs qu'il n'existe pas de raison légitime de limiter le nombre d'avions basés à 20 ; que le nombre d'avions basés constitue un élément important du développement économique de l'aéroport tenant compte des limites de capacité de l'infrastructure aéroportuaire ;

Considérant, pour ces motifs, qu'il n'y a pas lieu de retenir les conditions « Aéro 1 » et « Aéro 2 » formulées par le Fonctionnaire technique dans le rapport de synthèse ; que, pour le surplus, l'Autorité se rallie à l'analyse du fonctionnaire technique ;

Gestion des risques industriels

Considérant que le volume cumulé de Jet-A1, d'AVGAS et de gasoil routier avoisine les 2.637 m³, soit un total de 2.241 tonnes d'hydrocarbures ;

Considérant qu'il est également fait mention d'un dépôt de 18.000 litres de mazout de chauffage, de 6.000 litres pour les groupes de secours et 9.800 litres pour les cabines HT, soit un total d'environ 29 tonnes ;

Considérant qu'on arrive à une quantité totale cumulée d'hydrocarbures de 2.270 tonnes ; que la quantité pour qu'un site soit considéré SEVESO seuil bas est de 2.500 tonnes pour les produits pétroliers ; qu'on est donc à 9% du seuil bas ; que le site ne doit pas répondre aux impositions "SEVESO" mais présente des risques quasi équivalents ;

Considérant que le parc pétrolier Nord comprend 4 cuves de 600 m³ de Jet-A1, ainsi que 10 m³ d'essence, 10 m³ de diesel pour véhicules routiers ainsi que 5 m³ de mazout en réservoirs enterrés ;

Considérant qu'en zone sud, on trouve une installation de distribution d'AVGAS avec un réservoir enterré de 100 m³ d'AVGAS, ainsi qu'un réservoir d'AVGAS UL91de 12 m³ ; que la zone sud comprend également un réservoir de JET A-1 de 100 m³ vide et non utilisé ;

Considérant que le parc pétrolier est alimenté par camion-citerne ; qu'il possède une aire de chargement (camions avitailleurs à destination des avions) et de déchargement (camions de livraison amenant le kérosène à l'aéroport) ainsi qu'une dalle technique comprenant les équipements liés à la réception et à la distribution du produit (pompage, filtration et décantation) ;

Considérant qu'une zone de stockage et de distribution de carburant AVGAS est dédié aux avions mus par moteurs à pistons et est située au sud du dite ; qu'elle est située à plus d'un kilomètre des installations du parc pétrolier de la zone nord ;

Considérant que les substances dangereuses impliquées présentes sur le site sont :

Le **JET-A1** (kérosène) qui est une combinaison complexe de plus de 300 hydrocarbures différents, sa composition varie selon les origines du pétrole brut et son mode de raffinage comprenant généralement un traitement sous hydrogène, éliminant le soufre et l'azote. Ce produit présente un point éclair supérieur à 38°C. La qualité du produit est primordiale au vu de son utilisation dans les moteurs d'avions à réaction. Ses mentions de danger sont :

- H226 – liquide et vapeurs inflammables,
- H304 – peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires,
- H315 – provoque une irritation cutanée,
- H336 – peut provoquer somnolence ou vertige,
- H411 – toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets néfastes à long terme.

L'**AVGAS** est une essence « aviation » spécialement conçue pour les avions à moteur à pistons. C'est un mélange particulier à haut indice d'octane de couleur bleue. La propriété la plus importante pour le carburant destiné aux moteurs à pistons d'aéronef est la valeur du pouvoir antidétonant ou l'Indice d'Octane (source TOTAL). Ses mentions de danger sont :

- H224 - liquide et vapeurs extrêmement inflammables,
- H304 - peut être mortel en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires,
- H302 - nocif en cas d'ingestion,
- H312 - nocif par contact cutané,
- H332 - nocif par inhalation,
- H315 - provoque une irritation cutanée,
- H361 - susceptible de nuire à la fertilité ou au fœtus,
- H336 - peut provoquer somnolence ou vertiges,
- H373 - risque présumé d'effets graves pour les organes à la suite d'expositions répétées ou d'une exposition prolongée,
- H411- toxique pour les organismes aquatiques, entraîne des effets à long terme.

Considérant la présence de munitions dans un local fermé à clé ; qu'il s'agit de matériel pyrotechnique utilisé dans la gestion du péril animalier ; qu'il s'agit de cartouches de chasse destinées à la dispersion des oiseaux ;

Considérant que ces produits appartiennent à la division 1.4 ; que la quantité maximale NEQ de matière pyrotechnique cumulée potentiellement détenue est donc de 153,6 kg ;

Considérant que les situations dangereuses identifiées sont les suivantes :

- Un épanchement de kérosène au niveau du parc à tank,
- Un épanchement de kérosène lors du remplissage d'un camion avitailleur (coté airside) ou du dépotage d'un camion de livraison (coté landside),
- Un épanchement d'AVGAS au niveau du stockage ou du dépotage du camion de livraison,
- Le stockage de munitions ;

Considérant qu'une analyse de la sûreté des installations a été menée par la Cellule RAM de la Direction des Risques Industriels, Géologiques et Miniers relativement aux situations dangereuses mentionnées ci-dessus ;

Considérant que moyennant le respect de conditions particulières intégrées au dispositif, le risque d'accident majeur est maîtrisé ;

Climat

Considérant que l'Autorité ne partage pas l'avis défavorable émis par l'AWAC dans son avis du 10 avril 2025 communiqué, pour rappel, hors délai ;

Considérant que les divers installations et procédés mis en oeuvre sont susceptibles d'émettre des polluants, notamment : CO_2, CO, NOx, SO_2, COV, particules fines (PM10 et PM2.5), particules ultrafines (UFP), poussières, métaux lourd, ozone troposhériques, gaz d'échappement, vapeurs d'hydrocarbures, HFC, NH_3, nuisances olfactives ;

« Considérant l'objectif de neutralité carbone que s'est fixée la Wallonie à l'horizon 2050 et l'objectif intermédiaire de -55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (d'après la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029) ;

Considérant la loi européenne sur le climat (règlement UE 2021/1119 du 30 juin 2021) instaurant un objectif de neutralité climatique pour 2050 ;

Considérant que le décret neutralité carbone du 16 novembre 2023 fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ; que ce décret s'applique aux émissions anthropiques, sur le territoire de la Région wallonne, à l'exception du transport aérien international ;

Considérant que les émissions de CO_2 du trafic aérien intra-EAA (CH et UK) sont règlementées par l'EU ETS (Emission Trading Scheme) ;

Considérant que, pour les vols extra européens, l'UE implémente CORSIA qui vise à compenser certaines émissions de CO_2 au-delà d'un niveau de référence sur des routes entre pays participants ;

Considérant les larges incertitudes qui demeurent sur l'impact climatique et l'efficacité environnementale de CORSIA ;

Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont souscrit à l'objectif de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C ;

Considérant que les Parties à l'Accord de Paris ont aussi accepté de plafonner les émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais pour parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle ;

Considérant que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ;

Considérant dès lors que, par précaution, l'AwAC a utilisé les chiffres du scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction progressive de carburants d'aviation durables) pour évaluer les effets indirects sur le climat engendrés par l'accroissement des activités aéroportuaires prévu dans les années à venir ;

Considérant que les émissions de CO_2 liées au trafic aérien, calculées sur base de la consommation de kérosène de l'aéroport dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables), ont été estimées à 375 kt eq CO_2 en 2013, 427 kt eq CO_2 en 2019, 462 kt eq CO_2 en 2023 et 720 kt eq CO_2 en 2045 ; Considérant que ces émissions sont doublées si on tient compte également des effets non-CO_2 ;

Considérant que les émissions wallonnes de gaz à effet de serre rapportées dans le cadre du protocole de Kyoto étaient de 35.287 kt eq CO_2 en 2019 (d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ; Considérant que ce chiffre ne comprend pas les émissions de l'aviation internationale puisque conformément aux Guidelines IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories), les émissions de l'aviation internationale sont rapportées dans les inventaires séparément, comme memo item et ne sont pas reprises dans le total national ;

Considérant que, si on table sur une réduction de 55% en 2030 par rapport à 1990 (telle que mentionnée dans la déclaration de politique régionale wallonne 2024-2029), les émissions en 2030 devraient être de l'ordre de 24.608 kt eq CO_2 (chiffre calculé sur base des émissions wallonnes de GES en 1990, d'après les chiffres de la soumission du 15 mars 2025) ;

Considérant que, d'après ces estimations, l'augmentation des émissions de CO_2 liées au trafic aérien entre 2019 et 2045 à B.S.C.A., dans le scénario de référence (sans renouvellement de la flotte et sans introduction de carburants d'aviation durables) représente environ 3% des efforts de réduction réalisés par la Wallonie entre 2019 et 2030 (comparaison absolue qui ne tient pas compte des cadres de comptabilisation de ces émissions) ;

Considérant que ce chiffre passe à 6% si l'on tient compte également des effets non-CO_2 ;

Considérant que, même si les émissions de l'aviation internationale ne sont pas incluses dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie, celles-ci doivent être comptabilisées pour évaluer les effets indirects de l'aéroport sur le climat ;

Considérant les émissions significatives de CO_2 générées actuellement par les activités aéroportuaires de l'aéroport de B.S.C.A. ;

Considérant que les émissions actuelles sont déjà significativement plus élevées que les émissions historiques (+14% entre 2013 et 2019, +23% entre 2013 et 2023) ;

Considérant les projections de croissance de l'activité aéroportuaire dans les années à venir, jusqu'à l'échéance du futur permis en 2045 (le nombre de mouvements d'avions pour l'aviation commerciale passe de 49.800 en 2019 à 82.870 en 2045) ;

Considérant l'augmentation significative des émissions entre 2019 et 2045 d'après les projections dans le scénario de référence ;

Considérant que les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'augmentation de l'efficacité opérationnelle ne peuvent contrebalancer que très partiellement les impacts de l'augmentation du trafic aérien ;

Considérant que l'impact climatique ne doit pas s'évaluer à l'échelle d'une région mais à l'échelle de la planète ; que pour cette raison, se limiter aux objectifs de réduction wallons est trop restrictif ; »

Considérant que pour les raisons évoquées ci-dessus, l'AwAC a remis un avis défavorable sur le maintien en activité de l'aéroport de Charleroi ;

Considérant, cependant, que le trafic aérien au départ de l'aéroport de Charleroi n'a d'influence "wallonne" dans le CO_2 que pour les phases se déroulant sur et au-dessus du territoire wallon ; que les émissions de CO_2 qui se produisent au-dessus des territoires "extérieurs" ne dépendent pas de la Wallonie ; que, d'une manière générale, le trafic de transit, qu'il soit routier, fluvial, ferroviaire ou aérien, est difficile à réglementer localement et ne peut l'être que par des outils "globaux" (impliquant, au minimum, tous les États membres de l'UE) ; que cette problématique ne peut, pour d'évidentes raisons juridiques, et pratiques, être réglée par un permis d'environnement visant un établissement spécifique ;

Considérant que, plus globalement, le trafic aérien de passagers (et, par ailleurs, de marchandises également) n'existe que parce que la demande existe, tant en quantité qu'en rapidité ; que sans cette demande, le transport aérien (ici, essentiellement de passagers) n'aurait pas de raison d'être ;

Considérant, dès lors, que Charleroi Airport n'est pas responsable, à la source, du trafic aérien susceptible d'utiliser ses infrastructures ; qu'elle est un prestataire de services parmi d'autres (les autres aéroports européens et mondiaux) et que sa présence dans le "réseau global" du transport de passagers n'a que pas ou très peu d'importance sur les émissions globales issues de ce "réseau" ; qu'en l'absence de règles contraignantes au niveau mondial, soit directement dirigées sur le trafic, soit, à la source, sur la (sur)consommation de nos sociétés actuelles, il est illusoire de penser qu'une limitation drastique des activités de l'aéroport de Charleroi puisse changer quelque chose sur ce facteur ; que des aéroports européens relativement proches de Charleroi sont susceptibles d'offrir aux opérateurs aériens utilisateurs actuels de la plateforme carolorégienne un accueil non ou peu limité ; qu'il est à relever que parmi ces aéroports figure celui de Zaventem (à ± 65 km) et d'Ostende (à ± 160 km), ce qui, en matière d'émissions de CO_2 au niveau national, ne modifierait pas la problématique géographique à caractère relativement "local" ; que la situation,

hors Belgique, est relativement comparable pour l'aéroport de Cologne (à ± 215 km) et de Luxembourg (à ± 215 km) ;

Considérant qu'il y a lieu de relativiser l'influence, à ne pas négliger pour autant, de l'aéroport de Charleroi par rapport à des aéroports européens comme Londres, Paris, Madrid, Barcelone, Amsterdam ;

Considérant qu'il apparait que la problématique globale des émissions de CO_2 et autres gaz à effet de serre produits par le trafic aérien ne peut être résolue, ni-même influencée significativement, par une éventuelle limitation de l'activité de l'aéroport de Charleroi, voire, à l'extrême, une fermeture, tant que des "portes" restent ouvertes aux avions ailleurs ; que seule une politique globale (au moins européenne, idéalement mondiale) qui est souhaitable dans les plus brefs délais, pourra avoir un effet significatif sur cette problématique ;

Considérant cependant, pour en revenir au territoire strictement wallon, que dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, de l'indépendance énergétique vis-à-vis des énergies fossiles et de la transition énergétique au sens large (entre autres buts), le Gouvernement wallon vient très récemment de réviser à la hausse les ambitions de son Plan Air Climat Energie (PACE) 2030 ; que ce nouveau plan a été adopté par le Gouvernement wallon le 21 mars 2023 ;

Considérant que ce plan impose de nombreuses contraintes, certaines relativement rapidement, à l'ensemble de la population ; qu'il s'agit, entre-autres, d'améliorer drastiquement l'efficacité énergétique des bâtiments, principalement par une meilleure isolation thermique, d'interdire l'installation et le remplacement de chauffages au mazout et au charbon, de réduire les déplacements individuels, d'améliorer la performance énergétique des véhicules et d'en accélérer le "verdissement", ... ;

Considérant, qu'au sujet de ce plan, le site internet de la Wallonie (www.wallonie.be) explique :

> "*Le PACE révisé pose les jalons nécessaires pour développer une nouvelle prospérité via une économie décarbonée, au service d'une qualité de vie durable pour toutes et tous. Il engage résolument la Wallonie dans un processus de transformations structurelles pour le climat*"..."*Pour réussir une transition climatique juste, le Gouvernement de Wallonie prévoit, à travers ce plan, d'activer tous les leviers à sa disposition dans l'ensemble de ses domaines de compétence. Il s'agit de mobiliser tous les secteurs et tous les pans de la société en anticipant et planifiant les transformations nécessaires [...]*" (nous soulignons) ;

Considérant que, nonobstant ce qui a été expliqué *supra* relativement aux émissions globales du transport aérien, dont l'aéroport de Charleroi est un acteur ne disposant que d'une responsabilité (toujours d'un point de vue global) très limitée, il n'en demeure pas moins qu'au plan strictement wallon, les activités de l'aéroport ont une part non négligeable dans les émissions de gaz à effets de serre et dans la pollution atmosphérique ;

Considérant, en effet, que les phases strictement "aéroportuaires" de l'activité aérienne, telles que le fonctionnement des moteurs des avions à l'arrêt, le "taxi" (plusieurs kilomètres à chaque mouvement) pour aller des emplacements de chargement/déchargement aux pistes lors du décollage et en sens inverse lors des atterrissages, des phases d'utilisation des moteurs à leur régime

maximum lors du décollage et de l'atterrissage (poussée inversée), sont génératrices d'émissions atmosphériques significatives qui n'auraient pas lieu sur le territoire wallon, à trafic aérien global constant, si l'aéroport ne s'y trouvait pas ;

Considérant que l'AwAC préconise de limiter le nombre de mouvements d'avions comme dans le permis de l'aéroport de Liège, de limiter la consommation de kérosène JET A-1 pour s'assurer que les scénarios de projection des émissions CO_2 et non-CO_2 à l'horizon 2045 sont bien mis en œuvre ; qu'à minima, il faudrait que la consommation de kérosène du site cesse d'augmenter ;

Considérant, encore une fois, que l'AWAC soutient que le scénario d'un renouvellement du permis pour 20 ans n'est pas compatible avec les hypothèses de réduction des émissions de CO_2 développées dans l'EIE ; que l'AwAC estime que les scénarios de projection d'émissions qui tiennent compte d'un renouvellement de la flotte et de l'introduction de carburants d'aviation durables ne semblent pas réalistes (non-respect de la trajectoire que s'est fixé B.S.C.A. entre 2019 et 2032 pour la réduction des consommations de carburant dans le scénario de renouvellement de la flotte, doutes émis par les compagnies aériennes sur le respect du calendrier fixé par le règlement ReFuelEU Aviation pour l'introduction progressive des carburants d'aviation durables, hypothèses très/trop optimistes d'augmentation de l'efficacité énergétique des nouveaux avions mis sur le marché, etc.) ; que l'AWAC propose par conséquent, la limitation du permis jusque 2035 qui permettrait de voir plus clair sur cette problématique ; que toutefois comme argumenté ci-dessus la proposition des Fonctionnaires technique et délégué est de délivrer le permis pour une durée de 20 ans ; que pour les raisons explicitées ci-dessus, l'Autorité se rallie à cette proposition ;

<u>Gestion des eaux usées</u>

Considérant que l'établissement se situe en zone d'assainissement collective au plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique (PASH) ;

Considérant que l'exploitant rejette les types d'eaux suivants :

- Eaux usées domestiques ;
- Eaux pluviales ;
- Eaux usées industrielles ;

Considérant que selon les informations fournies dans la demande, les eaux usées industrielles sont issues des eaux de ruissellement des pistes, taxiway et parkings des avions qui sont susceptibles d'être contaminées par :

- le ravitaillement en hydrocarbures ;
- en période hivernale, les opérations de De-icing des avions ;
- en période hivernale, les opérations de déverglaçage des pistes.

Considérant que le déverglaçage des pistes est assuré par des produits composés en grande partie d'acétate de potassium ou de formiate de sodium. Malgré leur faible toxicité, ces produits représentent cependant une charge en DCO assez significative, pouvant atteindre 330 g O_2/l ;

Considérant que le De-icing consiste à pulvériser sur les avions, avant leur décollage, un produit dégivrant à base de propylène-glycol. Ces opérations sont effectuées uniquement sur le parking

avions du Terminal Nord. Le produit de De-icing aspergé sur l'avion se retrouve principalement sur le parking et, dans une moindre mesure, sur l'extrémité de la piste après envol de l'avion. Un camion balayeur permet d'aspirer une grande partie du glycol au niveau du parking des avions. Le propylène-glycol est susceptible d'engendrer une DCO de l'ordre de 750 g O_2/1 ;

Considérant que les eaux usées domestiques générées au niveau du terminal Sud sont traitées par des fosses septiques avant rejet à l'égout et que les eaux usées domestiques générées au niveau du terminal Nord sont traitées au niveau d'une station d'épuration (step) gérée par BSCA ;

Considérant que les eaux pluviales sont composées d'eaux de pluies de toiture et d'eaux de ruissellement des parkings ;

Considérant qu'à l'analyse de la demande, les eaux générées par l'établissement sont identifiées via les rejets et déversements suivants :

Rejet	*Déversement*	*Nature des Eaux analyse DESu*	*Commentaire*	*Changement par rapport au formulaire de la demande*	*Milieu récepteur*
RE1	DEV12	Eaux pluviales	I162 (uniquement bretelle S5 qui n'est plus utilisée)	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE2	DEV13	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	I163 (Taxiway Sud Est) + Parking P1 à P5 Récupère des eaux potentiellement chargées en produit et dégivrage (piste) Correspond à la sortie du bassin d'orage Sud (4000 m³)	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE3	DEV14	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales + Eaux usées domestiques	I162 (Piste Ouest) + toiture terminal Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes) Correspond à la connexion aux égouts	Inchangé	Egout, vers step de Montignies-sur-Sambre (SA27R)

RE4			Abandonné		
RE5	DEV8	Eaux pluviales	Toiture de la zone Non Schengen du T2 – vers Bassin d'orage Est (13.675 m^3)	Uniquement EP	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV9	Eaux pluviales	Toiture de la zone Schengen du T2 – vers Bassin d'orage Est (13.675 m^3)	Uniquement EP	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV10	Eaux pluviales	Toitures du Poste Inspection Filtrage (PIF) – vers citerne de récupération des eaux pluviales PIF (B16)	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV11	Eaux pluviales	Trop-plein en cas de surcharge du réseau d'eaux pluviales PIF (B16) – vers Bassin d'orage Est (13.675 m^3)	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV15	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	I044 (Dalle Nord bâtiments, parking avions) I163 & I164 (Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et N6) I045 (Parkings véhicules personnels et T1 + T2) Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes) Correspond à la sortie du bassin de rétention Nord et à la sortie du bassin d'orage Nord	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE6	DEV1	Eaux usées domestiques	Local nettoyage zone non Schengen T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA

RE6	DEV2	Eaux usées domestiques	Toilettes zone non Schengen T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV3	Eaux usées domestiques	Toilette zone bureaux T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA)
RE6	DEV4	Eaux usées domestiques	Toilettes zone de facturation T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV5	Eaux usées domestiques	Toilettes zone d'embarquement T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV6	Eaux usées domestiques	Toilettes zone d'arrivée T2 (B11)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV7	Eaux usées domestiques	Locaux humides PIF (B16)	Inchangé	Vers STEP BSCA
RE6	DEV16	Eaux usées domestiques	Sortie de la STEP I091 (Step aérogare) – B 09	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE7	DEV17	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	I162 (Piste existante Est + extension piste) I164 (bretelle N6-N7) (Shoulder) Récupère des eaux potentiellement chargées en produit de de-icing (avions) et dégivrage (pistes) Correspond à la sortie du bassin de rétention Est et à la sortie du bassin d'orage Est	Inchangé	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)

Considérant que la position précise des déversements, donc des points de contrôles est précisé dans le tableau ci-dessus ;

Considérant que les eaux usées industrielles du rejet RE3 sont déversées en égout, au sein du bassin technique de la station d'épuration collective de Montignies-sur-Sambre (52011/03 – 200.000EH) dont le rejet a lieu dans la masse d'eau de surface SA217R (Sambre II) ;

Considérant que, concernant le rejet RE5, un traitement est mis en place en hiver selon les conditions climatiques comprenant un bassin de rétention de 4835m³ avec aération par des diffuseurs d'air (surpresseurs) et un bassin d'orage (13657m³). En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel (dimensionné pour un rejet max de 5l/s.ha) ;

Considérant que, concernant le rejet RE7, un traitement similaire au bassin R5 sera mis en place en hiver selon les conditions climatiques, comprenant un bassin de rétention (5500m³) avec aération par des diffuseurs d'air (surpresseurs) et un bassin d'orage (4800m³). En été, le bassin de rétention n'est pas utilisé ; seul le bassin d'orage reste opérationnel (dimensionné pour un rejet max de 5l/s.ha). Un séparateur d'hydrocarbures est prévu à la sortie de celui-ci ;

Considérant que vu les faibles concentrations, le traitement subit par le rejet RE7 au sein du simple bassin d'orage suffit à respecter les normes en vigueur ;

Considérant qu'une étude a été réalisée et que le projet de réalisation d'un bassin est en cours pour 2026 concernant le RE3 ;

Considérant que la station d'épuration (step) de BSCA (RE6) est d'une capacité de 3000 EH et que cette unité de traitement est composée des éléments suivants :

- Une fosse de relevage avec 4 pompes de relevage ;
- Un dégrilleur fin 6mm ;
- Un dégraisseur et un bas à graisse ;
- Unité de dénitrification (cuve 100m³) ;
- 3 réacteurs d'aération en série avec diffuseur d'air ;
- Un local avec 3 surpresseurs d'air ;
- Un clarificateur ;
- Un silo de stockage de boues d'épuration ;
- Un venturi de sortie avec mesure de débit en continu.

Considérant qu'au vu des résultats d'analyses (rejets de la step privée), les effluents de la STEP ne respectent pas les normes fixées dans le cadre du permis d'environnement (PE/2020/0027). Des dépassements des teneurs en MES, DBO_5, azote total et phosphore total sont observés. Pour ces deux derniers paramètres, les dépassements sont systématiques en 2021 et 2022, avec des valeurs jusqu'à 6 fois supérieures à la limites pour l'azote et 4 fois supérieures pour le phosphore ;

Considérant que l'avis de l'organisme d'assainissement agréé (IGRETEC) est joint au dossier et est favorable à la reprise des eaux usées industrielles dans le réseau d'égouttage en ce qui concerne le RE3 moyennant certaines conditions de rejet ;

Considérant que sur base du rapport d'analyse de la station privée de BSCA le plus récent (EQUANS, 2023), la consommation maximale en eau au niveau du terminal Nord est estimée à 200 m³/j. Sur

base des dispositions de l'annexe XLVI du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau, sur le rejet moyen par habitant (180 l/j), ce volume équivaut au volume généré par 1.110 EH. En situation existante, la STEP de l'aéroport (3.000 EH) est donc en théorie suffisamment bien dimensionnée pour traiter convenablement jusqu'au double des volumes d'eau usées actuellement générés au droit du Terminal Nord. A noter toutefois qu'en 2023, la fréquentation annuelle est de 9,4 millions de passagers, soit une augmentation de 170 % par rapport à la base de dimensionnement de la STEP.

Considérant que les eaux usées industrielles des rejets RE2, RE5 et RE7 sont évacuées dans le Tintia, cours d'eau non navigable, de 2e catégorie, situé dans le sous-bassin hydrographique de la Sambre présentant les caractéristiques suivantes :

- Masse d'eau SA01C – Canal Charleroi Bruxelles - masse d'eau artificielle ;
- Zone sensible telle que définie à l'article R. 275 du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau ;

Considérant que les objectifs environnementaux de la masse d'eau de surface réceptrice, au sens de la Directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, fixés dans les troisièmes plans de gestion sont le bon potentiel écologique ainsi que le bon état chimique ;

Considérant que la masse d'eau de surface réceptrice n'atteint pas le bon état chimique ; que les paramètres suivants sont déclassants : 4-nonylphénol, Tributylétain cation, Mercure soluble, PBDE ;

Considérant que la masse d'eau de surface réceptrice n'atteint pas son objectif écologique ; que les paramètres suivants sont déclassants : Oxygène dissous, Azote Kjeldahl, Azote ammoniacal, Nitrites, Matière en suspension (MES) ;

Considérant l'état de la masse d'eau et la présence de normes demandées par IGRETEC dans son avis ;

Considérant les charges rejetées par l'établissement, les paramètres déclassants de l'état écologique et les efforts à fournir à l'échelle de la masse d'eau de surface pour ces paramètres, des conditions particulières plus strictes doivent être imposées pour les paramètres déclassants moyennant un délai de mise en conformité ;

Considérant que la DBO_5 et la DCO sont impliquées directement dans la concentration en oxygène dissous, qu'il convient donc de fixer des conditions particulières plus strictes pour ces paramètres lorsque que la masse d'eau est délassée par un manque d'oxygène dissous ;

Considérant l'analyse du secteur, les analyses fournies par l'exploitant ainsi que les analyses diverses aux mains de l'administration (analyses ISSeP, PISOE, etc.), il est établi que les rejets RE2, RE3, RE5 et RE7 sont susceptibles de contenir les substances suivantes : substances de type PFAS ;

Considérant l'absence de norme relative aux rejets de PFAS dans les eaux usées dans la réglementation wallonne ;

Considérant les 28 PFAS, ceux issus de la Directive 2020/2184 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine et ceux pressentis pour la future norme de qualité environnementale ;

Considérant que les stations d'épuration collectives sont destinées à traiter uniquement les macro polluants (carbone, azote, phosphore), les conditions de rejet pour les micropolluants identifiés ci-avant sont *de facto* des conditions de rejet en eau de surface ;

Considérant que selon l'article R.278 du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires pour la gestion de ses eaux usées domestiques et pluviales, l'exploitant est tenu d'introduire une demande, au Département de l'Environnement et de l'Eau, de dispense sur base d'un dossier technique et d'un comparatif des coûts entre le raccordement à l'égout et le placement d'un système d'épuration individuelle ;

Considérant qu'au vu des éléments fournis dans la présente demande, cet avis tient lieu de décision et donc de dispense acceptée en vertu de l'article précité du Code de l'Eau ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences a émis plusieurs recommandations concernant l'amélioration de la gestion des eaux pluviales ; que l'une de ces recommandations vise à mettre en place un système de récolte et de réutilisation des eaux pluviales pour les nouvelles toitures projetées (extension PIF Nord, complexe cellulaire,...) ; que cette recommandation sera intégrée par l'exploitant et intégrée aux exigences des cahiers des charges le moment venu ; que l'auteur de l'EIE recommande également de favoriser la réutilisation des eaux pluviales des toitures, recommandation ayant été intégrée par l'exploitant qui prévoit effectivement de maximiser la récupération et réutilisation de l'eau de pluie de manière à continuellement diminuer la consommation d'eau potable pour les usages où cela peut être évité ;

Considérant que ces aménagements sont suffisants et les effets sur l'environnement maitrisés ;

Gestion de la qualité de l'air

Considérant que les installations suivantes sont émettrices de polluants atmosphériques : les chaudières, les groupes électrogènes, les groupes de froid, la tour de refroidissement, le stockage et la distribution de carburants pour avions et véhicules routiers, les parcs de stationnements, les opérations de de-icing des avions et dégivrage de la piste ;

Considérant que des conditions particulières sont proposées par l'AwAC afin de limiter ces rejets et sont reprises intégralement dans le dispositif ;

Considérant que la source principale d'émissions atmosphériques d'un aéroport sont les émissions d'échappement des moteurs thermiques des avions ; que l'avis de l'AwAC comprend une analyse des mesures de l'air ambiant réalisées dans le cadre de l'EIE en comparaison de mesures réalisées notamment dans les aéroports de Zaventem, Liège et de Paris-Charles De Gaulle ;

Considérant que deux stations de mesure permanentes ont été implantées aux extrémités de la piste (TMCH07 et TMCH08), suite aux impositions du permis unique du 25 octobre 2018, y sont mesurées les concentrations en NOx, CO, PM_{10} et $PM_{2.5}$, BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et les m-, p-xylènes), naphtalène, hydrocarbures aromatiques polycycliques (dont le benzo(a)pyrène),

formaldéhyde et retombées d'hydrocarbures ; une autre station du réseau de mesure en temps réel (Dourbes) est utilisée afin d'établir une comparaison avec la pollution de fond, qui correspond au niveau de pollution mesuré à un endroit le plus abrité des activités humaines et des sources de pollution ;

Considérant que le suivi des concentrations à l'émission effectué par l'ISSeP depuis mi-2019 ne permet pas de mettre en évidence un impact des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air ambiant au niveau des stations de mesure ; qu'en 2024 toutes les valeurs limites et cibles des directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE ont été respectées ;

Considérant qu'un projet pilote dénommé Aéro-Sols consistant en la surveillance des impacts potentiels des retombées atmosphériques autour des aéroports de Charleroi et Liège a été initié par le SPW en 2022 et mis en place par l'ISSeP et l'asbl Eco-Impact ; qu'un appel à participation citoyenne pour l'hébergement d'une station de mesure a été lancé fin mai 2023 ;

Considérant que le projet consiste en la mesure de 3 types de polluants :

- Des métaux lourds : Cd, Cr, Cu, Mn, Ni, Pb, Zn ;
- Des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) : 16 EPA ;
- Des hydrocarbures : fractions C_5-C_{11} et C_{10}-C_{40}.

Considérant que le périmètre de l'étude est essentiellement concentré sur la trajectoire de vol à proximité de l'aéroport ;

Considérant que la durée de la campagne de mesures était d'un an (de juin 2023 à juin 2024), avec collecte des échantillons tous les 28 jours ;

Considérant qu'en ce qui concerne la biosurveillance, la méthodologie a consisté à exposer des graminées (raygrass d'Italie) préalablement cultivées sous serre pendant 6 semaines dans les jardins; que deux campagnes ont été prévues au printemps et à l'automne 2023 ; que l'objectif était d'étudier l'impact potentiel des seules retombées atmosphériques sur l'exposition des populations lors de l'ingestion de légumes provenant de potagers ;

Considérant que le rapport final du projet Aéro-Sols (n°03520/2024) a été publié par l'ISSeP en novembre 2024 ; que les conclusions de ce projet concernent les métaux, HAP et hydrocarbures mesurés dans les retombées atmosphériques au niveau des 12 jardins de riverains qui ont accueilli les stations de mesure : jauges pour la collecte des retombées de juin 2023 à juin 2024 et stations de biosurveillance (4 pots de graminées) pour 2 campagnes au printemps et à l'automne 2023 ; que les conclusions de ce rapport sont les suivantes :

- 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 attribuée aux activités aéroportuaires par le suivi pendant un an des retombées atmosphériques des métaux, HAPs et hydrocarbures ;
- Près de 35.000 mouvements d'avions à Liège et 78.000 à Charleroi ont été enregistrés pendant la période d'étude avec survols des zones d'étude 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 par le projet Aéro-Sols sont émis par de nombreuses sources anthropiques mais également naturelles ;

- Ces conclusions rejoignent les conclusions d'études antérieures réalisées autour de deux aéroports en Allemagne ;

Considérant que BSCA s'est engagé dans le programme Airport Carbon Accreditation ; que c'est un engagement qui se fait sur base volontaire ; que le programme est structuré en 7 niveaux de certification :

- **Niveau 1 : Mapping (Cartographie)** : quantification des émissions annuelles de CO_2 sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle (scopes 1 et 2 (voir explications *ci-dessous*)) ;
- **Niveau 2 : Reduction** : contenu du niveau 1, fixation d'objectifs de réduction des émissions sur lesquelles l'exploitant de l'aéroport a le contrôle et élaboration d'un plan d'actions en vue de les atteindre ;
- **Niveau 3 : Optimisation** : contenu des niveaux précédents et mise en œuvre de mesures de réduction, tant par l'aéroport que par ses partenaires (ajout de la prise en compte du scope 3) ;
- **Niveau 3+ : Neutrality** : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions restantes sur lesquelles l'aéroport a le contrôle ;
- **Niveau 4 : Transformation** : contenu des niveaux précédents, hors compensation, et définition d'une stratégie carbone à long terme, alignée sur les objectifs des accords de Paris et démonstration des preuves de réduction active des émissions de la part des partenaires de l'aéroport ;
- **Niveau 4+ : Transition** : contenu des niveaux précédents et compensation des émissions résiduelles sur lesquelles l'aéroport a le contrôle, en utilisant des compensations internationalement reconnues ;
- **Niveau 5** : maintien d'un bilan net zéro pour les scopes 1 et 2, lutter activement contre les émissions du scope 3, renforcer l'approche d'engagement des partenaires et suppression des compensations pour les émissions résiduelles.

Considérant que l'aéroport de Charleroi a atteint, en 2023, le niveau 3 (optimisation), correspondant à la réduction de ses émissions ainsi que de celles de ses partenaires, et, en juin 2024, le niveau 4 (Transformation), ce qui fait de BSCA le premier aéroport belge à atteindre ce niveau ;

Considérant que BSCA s'est fixé différents objectifs, échelonnés dans le temps :

- Réduire les émissions de CO_2 de minimum 35% entre 2019 et 2030 (il s'agit des émissions totales : scope 1, 2 et 3) et atteindre des émissions nettes nulles en 2050 (scope 3 compris) ;

- Réduire ses propres émissions de CO_2 de manière à atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2030 (il s'agit ici des émissions de l'aéroport sans tenir compte des émissions liées au trafic aérien) ;

Considérant que BSCA s'est aussi engagé dans une démarche de conversion de ses véhicules "internes" en véhicules électriques ;

Considérant, pour en revenir à l'aspect strictement "aérien" que, pour autant que des solutions existent (avions à hydrogène, kérozène "synthétique", "vert", ...) il est raisonnable de penser qu'aucune ne sera applicable à grande échelle avant l'échéance du présent permis en 2045 ;

Déchets

Considérant que dans le cadre de l'activité pour laquelle l'autorisation est sollicitée, la requérante génèrera :

- des déchets non dangereux composés principalement d'emballages non contaminés, de déchets plastiques, de déchets métalliques, de déchets de papier/carton, de pneus usés ;
- des déchets dangereux : piles et accumulateurs, néons, huiles usagées, filtres à huile, antigel, aérosols, liquides de frein, liquides de refroidissement, boues contaminées de séparateur eau-hydrocarbures, emballages contaminés par des substances dangereuses, chiffons et absorbants contaminés par des substances dangereuses, véhicules hors d'usage ;

Considérant que la Direction des Infrastructures de Gestion et de la Politique des déchets a remis un avis favorable conditionnel sur le projet ; que les conditions proposées par ce service sont reprises intégralement dans le dispositif ;

Discussions sur les réclamations

Sécurité

Considérant qu'en ce qui concerne les survols et les risques liés au survol des écoles, les réclamations ne portent pas sur des aspects urbanistiques ou environnementaux du projet et sortent du cadre de la présente demande de permis ;

Considérant que les survols doivent toutefois respecter les exigences de sécurité fixées par la Direction générale Transport aérien (DGTA) du SPF Mobilité et Transport qui est l'organisme fédéral de régulation et de contrôle compétent pour ces questions ;

Considérant qu'une recommandation (Sécu-01) est faite par l'auteur de l'EIE concernant le péril animalier pour laquelle la s.a. BSCA a marqué accord ;

Considérant qu'une recommandation (Sécu-02) est faite par l'auteur de l'EIE concernant la sécurité aux abords de l'aéroport ; que BSCA indique que les riverains seront informés des mesures existantes et futures mises en place et qui les concernent ; que ces mesures seront adaptées en fonction du développement de l'aéroport ;

Considérant que le parc pétrolier comprend une quantité de 2.270 tonnes de produits ; que la quantité pour qu'un site soit considéré SEVESO seuil bas est de 2.500 tonnes pour les produits pétroliers ; qu'on est donc à 9% du seuil bas ; que si la quantité de produits pétroliers venaient à augmenter pour atteindre les 2.500 tonnes, une nouvelle demande de permis devrait être introduite et que le dossier comprendrait obligatoirement une notice d'identification des dangers ;

Santé humaine

Considérant que les réclamations formulées en termes de santé publique sont principalement liées aux nuisances sonores et à la qualité de l'air ;

Considérant que le lien entre pollution et différentes maladies (cancers, ...) est avéré ; que, pour cette raison, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a établi des recommandations donnant valeurs guides pour la plupart des polluants aériens et pour les niveaux de bruit ; que ces normes de l'OMS ont pour vocation de fournir une référence aux législateurs pour la fixation de normes légales contraignantes ; que ces dernières doivent prendre en compte à la fois les recommandations de l'OMS et les impératifs économiques et sociaux indispensables à une politique de santé performante ;

Considérant que, pour la qualité de l'air, les normes à respecter en Région wallonne sont déterminées par la Directive européenne 2008/50/CE ; que cette Directive est applicable aux Etats et leur impose des mesures de suivi de la qualité de l'air ambiant visant notamment à définir et à fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant, afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement dans son ensemble ;

Considérant que deux stations de mesure permanentes ont été implantées aux extrémités de la piste (TMCH07 et TMCH08), suite aux impositions du permis unique du 25 octobre 2018 ; y sont mesurées les concentrations en NOx, CO, PM_{10} et $PM_{2.5}$, BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et les m-, p-xylènes), naphtalène, hydrocarbures aromatiques polycycliques (dont le benzo(a)pyrène), formaldéhyde et retombées d'hydrocarbures ; que les enregistrements de ces stations ont montré que les valeurs limites définies par la directive européenne 2008/50/CE sont respectées au niveau du site de mesure de BSCA en 2024 ;

Considérant que par rapport aux recommandations de l'OMS, les conclusions pour 2024 sont les suivantes :

- PM10 : les valeurs guides annuelle et journalière sont respectées pour les deux stations ;
- PM 2.5 : les valeurs guides annuelle et journalière ne sont pas respectées ;
- CO : les valeurs guides sont respectées ;
- NO_2 : la valeur guide horaire est respectée mais les valeurs guides journalière et annuelle sont dépassées ;
- Toluène et éthylbenzène : les valeurs guides sont largement respectées.

Considérant que le rapport 2024 souligne que les non-respects des recommandations de l'OMS sont également constatés pour la plupart des stations de comparaison appartenant au réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, situées dans un environnement influencé par d'autres sources anthropiques comme le trafic, l'industrie ou le chauffage ;

Considérant que comparées aux stations permanentes du réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, les mesures autour de l'aéroport sont semblables à celles obtenues dans les stations des agglomérations urbaines comme Charleroi et Liège ;

Considérant que, dans le cadre de l'EIE, l'évolution de l'influence de l'activité sur la qualité de l'air a été étudiée ; que en termes d'évolutions entre la situation actuelle et 2045, une augmentation sur la zone d'étude des émissions pour les polluants suivants PM 10, PM1, SO2, NOx est constatée ; que, inversement, une diminution sur la zone d'étude des émissions pour le CO, COVT et benzène serait constatée ; que les augmentations sont dues à la hausse du trafic de l'aviation commerciale projetée, que ne compense pas la baisse de l'aviation générale ; que la baisse des émissions de CO, COVT et benzène s'explique par l'évolution future de la flotte d'aéronefs fréquentant l'aéroport de Charleroi (80% de Boeing 737 Max) et les caractéristiques des moteurs dont ils sont équipés ;

Considérant, par ailleurs, que les émissions liées à l'avitaillement augmentent, étant donné l'augmentation du trafic aérien ; que la suppression des émissions de SO_2, NOx, CO, COVT et benzène liée aux engins de piste s'explique par leur électrification qui devrait être totale à l'horizon 2033 ; que les seuls polluants (particules fines) émis sont ceux dus à l'usure des pneumatiques et des freins ;

Considérant qu'en ce qui concerne les retombées d'hydrocarbures dues à des aéronefs dans les zones proches de l'aéroport, aucune retombée n'a pu être mise en évidence ; que les résultats obtenus lors des contrôles ont toujours montré des résultats inférieurs aux limites de quantification;

Considérant que l'avis de l'ISSeP du 18 mars 2025 conclut ce qui suit :

> *« Depuis 2019, l'ISSeP (Institut Scientifique de Service Public), exploitant des réseaux de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, réalise la surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport de Charleroi pour le compte de la SOWAER (Société Wallonne des Aéroports).*
>
> *La méthodologie mise en oeuvre est basée sur les impositions du permis unique du 25 octobre 2018 pour l'allongement de la piste de l'aéroport.*
>
> *Par rapport aux valeurs contraignantes des Directives européennes 2004/107/CE et 2008/50/CE, transposées en droit wallon, on peut conclure pour 2024 que toutes les valeurs limites et valeurs-cibles ont été respectées pour les deux stations de mesure installées à chaque extrémité de la piste pour les particules en suspension (fractions PM10 et PM2.5), le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, le benzène et le benzo(a)pyrène.*
>
> *Par rapport aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (« WHO air quality guidelines level updates – september 2021 »), on peut tirer les enseignements suivants pour les deux stations installées dans le cadre de cette surveillance pour l'année 2024 :*

• Pour les particules en suspension, fraction PM10, les valeurs guides annuelle et journalière sont respectées pour les deux stations ;

• Pour les particules en suspension, fraction PM2.5, les valeurs-guides annuelle et journalière ne sont pas respectées ;

• Pour le monoxyde de carbone, les valeurs-guides sont respectées ;

• Pour le dioxyde d'azote, la valeur guide horaire est respectée mais les valeurs-guides journalière et annuelle sont dépassées ;

• Pour le toluène et l'éthylbenzène, les valeurs-guides sont largement respectées.

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

Par rapport aux critères de qualité et d'intervention définis par l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC) et l'Université de Liège (ULiège), ceux-ci sont respectés pour le benzène, le toluène, l'éthylbenzène, le naphtalène et le formaldéhyde.

Comparées aux stations permanentes du réseau de surveillance de la qualité de l'air en Wallonie, les mesures autour de l'aéroport sont semblables à celles obtenues dans les stations des agglomérations urbaines comme Charleroi et Liège et sont même légèrement inférieures pour les oxydes d'azote.

Pour les retombées en hydrocarbures, aucune retombée en hydrocarbures (fractions C5- C11 et C10-C40) n'a pu être mise en évidence. Tous les résultats sont inférieurs aux limites de quantification.

Pour tous ces polluants, aucun apport en provenance du site aéroportuaire n'a pu être clairement mis en évidence si ce n'est quelques apports pour le monoxyde d'azote. »

Considérant que les incidences sonores et vibratoires liées à l'activité aéroportuaire s'inscrivent dans un cadre réglementaire strict lié au trafic aérien, avec comme texte central, la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

Considérant que, en 2004, le Gouvernement wallon a en effet adopté un Plan de Développement à Long Terme (PDLT) correspondant au développement maximal des aéroports en Région wallonne (zones d'exposition au bruit A-B-C-D basées sur l'indicateur Lden et à des seuils de bruit maxima LAmax,1s à ne pas dépasser ; que, dans ce PDLT, il est défini un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), correspondant au développement projeté des aéroports à 10 ans (zones A'-B'-C'-D') ; que ce PEB fait l'objet d'une révision triennale sans que ces nouvelles zones puissent être réduites ;

Considérant que le respect des législations en vigueur, et singulièrement celles relatives aux zones de bruit, adoptées et mises en place par la Région wallonne, s'applique à BSCA ; qu'une vérification est opérée tous les trois ans par le SPW et basée :

1) sur les mouvements réels réalisés l'année précédant l'année de la vérification.

2) sur les prévisions de mouvements fournies par chaque aéroport à l'échéance de 10 années.

Considérant que, dans ce contexte, la cinquième révision des zones du plan d'exposition au bruit (PEB) a abouti à un élargissement de celles-ci qui est applicable depuis le 17 juin 2022 ;

Considérant que l'impact sonore lié à l'activité des aéroports doit respecter les limites du plan de développement à long-terme (PDLT) ;

Considérant que plusieurs recommandation (Santé-01 à 04) est faite par l'auteur de l'EIE concernant l'augmentation des vols sur la santé humaine ;

Considérant qu'une révision de la liste des codes correspondant à des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes a été évoqué lors de la dernière réunion technique liée à la 6ème révision du PEB ; que des balises vont être précisées pour l'acceptation des vols tardifs ;

Considérant que BSCA incite les compagnies aériennes à placer les avions de dernière génération aux heures les plus critiques, à savoir entre 6h30 et 7h30 et entre 22h00 et 23h00 ;

Considérant qu'un nouveau protocole de gestion des plaintes est en cours d'élaboration par BSCA ;

Considérant, in fine, que des conditions particulières sont imposées dans le présent permis et visent à améliorer la situation existante en terme de nuisances sonores et de santé publique, notamment en limitant le nombre de vols commerciaux et le nombre d'avions basés, en planifiant des campagnes de mesures des polluants de l'air plus ciblées et des campagnes de mesures sonométriques en dehors des zones du PDLT ; que ces campagnes de mesures permettront de caractériser les polluants atmosphériques et d'identifier les spots de pollution sonore ; que la collecte et l'analyse de ces données permettront aux autorités d'envisager des mesures d'atténuation des nuisances ;

ACNAW

Considérant que l'ACNAW est une autorité indépendante instituée par le biais du décret du 8 juin 2001, chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) ;

Considérant que dans les plaintes, on retrouve des remarques des riverains et des communes reprochant que le Gouvernement wallon ne subsidie pas suffisamment et ne renforce pas cette instance ;

Considérant que le Gouvernement a, en date du 10 avril 2025, pris un arrêté concernant la désignation de nouveaux membres pour l'ACNAW ; que cet arrêté a été publié au MB le 18 avril 2025 ;

Considérant que le but de ces désignations est notamment de renforcer le suivi des nuisances sonores aéroportuaires en Wallonie ; que pour le surplus, ce sujet est étranger au périmètre de la présente demande de permis ;

Mobilité

Considérant que BSCA met à disposition des parkings de capacité suffisante que pour limiter le stationnement sur la voie publique ;

Considérant que la politique tarifaire pratiquée pour l'accès à ces parkings n'est sans doute pas étrangère à ce que du stationnement intempestif dans les rues proches de l'aéroport soit constatée ;

Considérant que la tarification ou la gratuité d'un service à la clientèle fréquentant un établissement classé ne ressortit de la police du permis d'environnement ;

Sol, sous-sol et eaux souterraines

Considérant que l'on se trouve dans le cas d'un renouvellement de permis ; qu'une étude d'orientation doit donc être réalisée dans ce cadre ; que cette étude doit viser l'ensemble des activités de BSCA ;

Considérant que cette étude a été réalisée par Aries Consultants sur un périmètre comprenant toutes les activités à risque reprises dans les permis de BSCA ; que le périmètre total du terrain est de +/- 215 ha et s'étend sur 29 parcelles cadastrales ;

Considérant que la zone d'extension de la piste a déjà été étudiée lors de la demande de permis en 2017 et est donc exclue de l'étude d'orientation (+/- 32 ha) ;

Considérant qu'étant donné les difficultés rencontrées pour investiguer les zones centrales de l'aéroport (piste, taxiways et abords, impossible d'investiguer le jour), il a été décidé en accord avec la DAS de phaser l'étude par le biais d'une convention de Gestion des Sols ;

Considérant pour le surplus que la partie gestion des sols est étudiée par la DAS parallèlement suivant les accords conclus avec l'exploitant ;

Problématique des PFAS

Considérant que des investigations complémentaires ont été réalisées en début d'année 2024 relativement à la problématique des PFAS ; qu'au total, +/- 250 forages, dont +/- 80 équipés en piézomètre, ont été réalisés et environ 370 échantillons de sol ont été analysés, pour +/- 80 échantillons d'eau souterraine et +/- 50 échantillons d'eau de surface ;

Considérant que des contaminations en PFAS ont été mises en évidences au niveau des zones spécifiques de l'aéroport, concernées par les activités d'exercices et de maintenance du matériel 'service incendie' ainsi qu'au niveau du cours d'eau 'Le Tintia' ;

Considérant que ces pollutions ont toutes été bien localisées et qu'une étude de caractérisation doit donc être réalisée pour délimiter la pollution ; que comme préciser plus haut, la police du permis d'environnement et la police relative au décret sols sont deux polices différentes qui peuvent être traitées séparément ; que cette étude de caractérisation devra délimiter ces pollutions et définir leur nécessité d'assainissement ou non (par le biais d'une étude de risques) ;

Considérant que la zone enherbée Nord sert notamment à la maintenance des camions incendie ; que c'est lors des entretiens des camions que les essais de qualité des mousses incendie sont réalisés ; que l'étude d'orientation a mis en évidence d'importantes concentrations en PFAS dans les eaux souterraines ; que par contre au niveau du sol, on ne constate pas de pollution en surface, ce qui démontre un important lessivage de la pollution dans la nappe ;

Considérant que d'autres concentrations en PFAS ont également été observées en aval de la zone (au niveau du parc pétrolier et de la dalle Nord), en direction de l'Est (sens d'écoulement des eaux souterraines qui semble se faire en direction du Tintia) et en concentrations décroissantes ;

Considérant qu'un piézomètre implanté au niveau du Domaine du Bois-Lombut a permis d'établir l'absence de pollution en PFAS au niveau de ce site de Grand Intérêt Biologique ;

Considérant que la dalle Sud à proximité du bassin d'orage sert à la qualification des chauffeurs de camions incendie et aux tests des véhicules incendie ; que ces activités se déroulent sur la dalle même (revêtement imperméable) mais que les eaux chargées en mousses finissent soit dans le réseau d'égouttage, soit sont déversées dans le bassin d'orage et finissent par s'écouler dans le Tintia ; que le risque se situe donc principalement au niveau des eaux de surface ;

Considérant que les concentrations en PFAS mesurées dans le bassin d'orage ainsi que dans le réseau d'égouttage en aval de cette dalle sont importantes ; que cette pollution en PFAS se répercute ensuite, de manière décroissante, dans le reste du réseau d'égouttage jusqu'à atteindre et impacter le Tintia ;

Considérant que des piézomètres ont également été placés entre l'aéroport et le quartier de Ransart afin de s'assurer de l'absence de pollution au niveau de ces piézomètres, que les analyses réalisées ont pu démontrer l'absence de pollution ;

Considérant que BSCA a pris des mesures afin de limiter cette pollution ; que les mousses fluorées ont été remplacés à l'été 2024 par des mousses sans fluor ;

Considérant que des mesures spécifiques ont également été mises en œuvre en accord avec la Direction des Eaux souterraines :

- Cesser la maintenance des camions incendie au niveau de la zone enherbées au Nord (ou de toute autre zone non étanche) ;
- Remplacer les mousses incendie
- Vidanger le bassin d'orage du rejet RE2, en aval de la zone de qualification, et le curer des boues/sédiments (qui pourraient avoir accumulé des PFAS) ;
- Réaliser un monitoring de la qualité des eaux d'égouttage et du Tintia sur une période d'un an.

<u>Qualité de l'air, climat, énergie et odeurs</u>

Considérant que les techniques actuelles en aéronautique ne permettent pas encore de réduire l'impact d'une activité aéroportuaire de manière significative en ce qui concerne l'usage de produits combustibles comme carburant des aéronefs ; que des progrès sont en cours au niveau d'une motorisation des aéronefs plus respectueuse de l'environnement ; que, dès lors, des mesures comme le remplacement des aéronefs polluants par des appareils plus récents et écologiques doivent être encouragées par l'exploitant ; que la restriction d'accès des aéronefs polluants aux aéroports régionaux wallons pourrait être examinée au niveau du Gouvernement wallon et ce, dans l'attente d'impositions au niveau européen et mondial ;

Considérant que le renouvellement du permis d'exploiter ne préjuge en rien du développement de l'activité de l'aéroport suivant le Master Plan 2045 dont l'impact climatique devra être évalué ;

Considérant que l'AwAC a fourni des conditions en matière de gestion de la qualité de l'air au niveau des installations techniques de l'aéroport qui répondent en partie aux réclamations des riverains et qui sont reprises dans les conditions particulières du présent permis ;

Considérant que l'AWAC a émis des conditions sur la problématique des nuisances olfactives ;

Considérant que des recommandations (Air-01 à Air-02 et Climat-01 à Climat-03) sont faites par l'auteur de l'EIE ; que la recommandation Air-01 est reprise en conditions particulières du présent permis et devra donc être respectée ; que les recommandations Climat sont également reprises en conditions particulières ; que la BSCA marque accord sur ces recommandations ; que la recommandation Air-02 n'est pas reprise en conditions particulières du présent permis du fait qu'elle n'est pas possible pour des raisons de sécurité ; que la DRIGM -Cellule Risque d'Accident Majeur n'impose pas d'installer des réservoirs à toit flottant sur le parc pétrolier ;

Perte de la valeur immobilière

Considérant que cette problématique ne ressort pas de la police du permis d'environnement ;

Considérant cependant que l'EIE consacre un chapitre à cette problématique ;

Considérant que la problématique de la dévaluation évoquée par les riverains proches de l'aéroport concerne plus particulièrement le bruit auquel ils sont soumis ; que cet effet est cependant difficilement mesurable et dépend de nombreux facteurs qui ne sont pas tous quantifiables (sensibilité des individus, conditions météorologiques, contexte paysager,...) ; que le prix d'un bien peut évoluer en fonction d'autres critères propres à celui-ci (performance énergétique, année de construction, taille équipements, nombre de chambres, ...) ou liés à son environnement immédiat (proximité d'axes routiers, d'industries, de services, etc.) ;

Considérant que le prix médian observé dans l'arrondissement de Charleroi était de 45% par rapport à 2010 et que le prix médian dans les communes concernées par l'enquête publique est de +/- 49% ;

Considérant que des contacts ont été pris avec les notaires dont l'étude se situe dans les communes du PDLT et qu'il en ressort que depuis 2000 et le développement important de l'aéroport, les prix des immeubles à usage résidentiel ou terrains à bâtir restent stables ;

Considérant qu'un des notaires consultés signale que le prix des propriétés très proches de la zone de décollage (quartier Jumet Chef-Lieu, rue de Gosselies) pourrait être influencé par les activités aéroportuaires ;

Considérant que pour les zones proches (A' et B' au PEB), les riverains propriétaires avant le 13/07/2004 ou le cas échéant le 17/06/2022 (suite à l'adoption du PDLT rectifié) ont la possibilité de vendre à l'amiable leur immeuble à la SOWAER à la valeur vénale majorée de 10% et d'une indemnité de déménagement) ;

Manquement et lacunes de l'étude d'incidences

Considérant que, dans le cadre des procédures de permis soumises à étude d'incidences, la consultation du CESE-Pôle Environnement est obligatoire de même que celle de la CCATM des communes sur lesquelles l'établissement est situé ;

Considérant que les Pôles du CESE et les CCATM ont été consultés ;

Considérant que le Pôle Environnement estime que l'EIE est complète tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, et qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision ;

Considérant que le Pôle salue la qualité et le niveau de détail de l'étude ainsi que ses analyses à long terme aussi bien dans le domaine du bruit que des émissions des GES (CO_2 et non-CO_2) selon différentes hypothèses ;

Considérant qu'il remet un avis favorable sur l'objet de la demande, moyennant certaines conditions ; que celles-ci devront être respectées ;

Considérant que le Conseil Economique, Social et Environnemental de Wallonie (CESE) est l'instance compétente pour valider la qualité et le contenu de l'EIE ; qu'au vu de l'avis émis, il peut être conclu que l'EIE est suffisante pour éclairer l'autorité compétente concernant la présente demande de permis ;

Considérant que le choix des communes impactées a été posé par les Fonctionnaires technique et délégué sur base d'un critère objectif en fonction d'une reconnaissance de nuisances par ailleurs ; que le périmètre du PDLT a donc été retenu ;

Considérant qu'en ce qui concerne le Comité d'accompagnent de l'aéroport créé par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018 portant création d'un comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi ; que ce comité regroupe les neufs communes reprises dans le PDLT ;

Considérant que selon le CESE, l'étude d'incidences permet d'appréhender l'impact de l'aéroport dans son contexte actuel et futur ; que dès lors l'EIE se base sur un Master plan global à l'horizon 2045 ;

Considérant que l'EIE reprend en annexe un tableau de synthèse des remarques émises suite à la RIP et y apporte des réponses ;

Considérant que plusieurs plaignants mentionnent le fait que se référer à l'année 2019 n'est pas un choix judicieux alors que nous sommes en 2025 et que l'étude a débuté en 2023 ; qu'il a déjà été répondu à cette observation ci-avant ;

<u>Procédures</u>

Considérant que les enquêtes publiques ont été menées dans le respect des législations en vigueur ;

Considérant, que le délai d'enquête publique est fixé à 30 jours pour tous les projets B selon le Code de l'Environnement ; que même si ce délai d'enquête paraît trop court à certains riverains pour un tel projet, les observations et réclamations enregistrées même en dehors du délai d'enquête ont été examinées ;

Considérant que le strict respect des conditions générales, sectorielles et intégrales en vigueur et des conditions particulières énumérées ci-après est de nature à réduire dans une mesure suffisante les inconvénients pouvant résulter de l'exploitation de l'établissement ;

Considérant qu'en ce qui concerne les inconvénients non visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il y a lieu d'observer que l'autorisation administrative accordée dans le cadre dudit décret est indépendante des autorisations spéciales éventuellement requises en vertu d'autres obligations légales ou réglementaires et du respect des règlements généraux et communaux en vigueur ;

Considérant que ladite autorisation administrative ne préjudicie pas au droit des tiers, lesquels peuvent recourir aux juridictions civiles ordinaires ;

Considérant que les prescriptions et conditions auxquelles est subordonné le permis sont suffisantes pour d'une part, garantir la protection de l'homme, de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients que l'établissement est susceptible de causer à l'environnement, à la population vivant à l'extérieur de l'établissement et aux personnes se trouvant à l'intérieur de celui-ci, sans pouvoir y être protégées en qualité de travailleur, ainsi qu'assurer le bien-être animal et d'autre part, rencontrer les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité ;

Considérant que le paragraphe premier de l'article 25 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement prévoit que la durée de validité d'un permis d'environnement est de vingt ans au maximum ; que cette durée se calcule à partir du jour ou la décision octroyant le permis devient exécutoire, conformément à l'article 46 du même décret ; qu'au demeurant, il s'agit d'une possibilité et non d'une obligation comme le souligne le mot « maximum » ;

Considérant que par souci de clarté, il importe que l'exploitant reçoive une autorisation dont le terme apparaît clairement dans son dispositif ; qu'il s'indique, en conséquence, de donner une date certaine à la date d'échéance du présent permis d'environnement ;

Considérant que, parmi les dates connues par le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué, l'une de celles connues avec certitude est la date à laquelle la présente demande a été déclarée complète et recevable à savoir le **14/01/2025** ; qu'il convient de déterminer la date d'échéance du présent permis d'environnement, en ajoutant à cette date le terme de vingt ans, soit le **17/07/2045**, de manière à ne pas pénaliser l'exploitant vu la durée de validité de celui-ci ;

ARRÊTE

Article 1er. L'exploitant est **autorisé** à maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussel South, étendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée), RUE DES FRÈRES WRIGHT n°8 à 6041 CHARLEROI (Gosselies), conformément aux plans joints à la demande, et enregistrés dans les services du fonctionnaire délégué, et moyennant le respect des prescriptions légales et réglementaires en vigueur et des conditions d'exploitation précisées dans le présent arrêté.

Article 2. Sont **autorisés** dans l'établissement, les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux suivants :

Bâtiment(s)		Statut
B001	Terminal 1 (T1)	A renouveler
B002	Bâtiment énergie	A renouveler
B003	Extension terminal 1b	A renouveler
B004	Extension terminal 1c	A renouveler
B005	Atelier de mécanique pour véhicules de l'aéroport et maintenance	A renouveler
B006	Bâtiment fuel - labo	A renouveler
B007	Bâtiment fuel - bureaux + vestiaires	A renouveler
B008	Bâtiment fuel - local technique	A renouveler
B009	Station d'épuration	A renouveler
B010	PIF véhicule nord	A renouveler
B011	Terminal 2 (T2 - Terminal Schengen et terminal non-Schengen)	Nouveau
B012	Pré-check quai fournisseur	A renouveler
B013	Lounge VIP T2	A renouveler
B014	Locaux administratifs non BSCA	Supprimé
B015	Pré-check T1	A renouveler
B016	Contrôle frontière	A renouveler
B017	Mobility Center (Gare de bus)	A renouveler
B018	Terminal aéroportuaire - S06	A renouveler
B019	Bâtiment administratif - S07	A renouveler
B020	Atelier de maintenance pour avions de tourisme - S08	A renouveler
B021	Remisage pour les véhicules de l'aéroport – S09	A renouveler
B022	Remisage avions de tourisme et remisage véhicules - S010	Supprimé
B023	Handling - Matériel de manutention et entretien des pistes - S 13	A renouveler
B024	Bureaux, arsenal pompiers, traitement du fret et remisage de véhicules - S14	A renouveler
B025	Remisages des avions de tourisme, du matériel d'entretien et des véhicules d'entretien - S 15	A renouveler
B026	Parking souterrain (268 places) - PAR07	A renouveler
B027	Modules provisoires (Administration BSCA)	A renouveler
B028	Poste d'inspection filtrage véhicule (CPSRA)	A renouveler
B029	Bâtiment service incendie BSCA - S 17	A renouveler
B030	Bâtiment PIF	Nouveau

Installation(s)		Quantité nominale	Quantité autorisée	Statut
I001	CHAUSSEES AERONAUTIQUES	34,623 ha	Nominale	A renouveler
I002	PARKING VOITURE AU SOL	6,71 ha	Nominale	A renouveler
I003	PARKING BUS	4,55 ha	Nominale	A renouveler
I004	ROUTE D'ACCES	2,65 ha	Nominale	A renouveler
I005	SEPARATEURS D'HYDROCARBURES (PARKING AVION)	2000 l/s	Nominale	A renouveler
I006	SEPARATEURS d'HYDROCARBURES (PARKING VOITURE)	700 l/s	Nominale	A renouveler

Installation(s)		Quantité nominale	Quantité autorisée	Statut
I007	CABINE REGULATEURS ELECTRIQUES POUR BALISAGE	105 kVA	Nominale	A renouveler
I008	CONVERTISSEURS 400HZ AUTONOMES FIXES / ISOLES	1800 kVA	Nominale	A renouveler
I009	GROUPE ELECTROGENE DE SECOURS	1050 kWth	Nominale	A renouveler
I010	ASCENSEURS parkings	4 pièces, unités	Nominale	A renouveler
I011	CHAMBRE DE MESURE DU TOC			A renouveler
I012	CHAMBRE DES POMPES	115 kW	Nominale	A renouveler
I013	BASSIN DE RETENTION	5000 m³	Nominale	A renouveler
I014	BASSIN D'ORAGE	11150 m³	Nominale	A renouveler
I015	PARKING P1 : CABINE H.T	315 kVA	Nominale	A renouveler
I016	PARKING VOITURE : VENTILATION	400000 m³/h	Nominale	A renouveler
I017	PARC PETROLIER : TANKS AERIENS ET RESERVOIRS POUR KEROSENE	2405 m³	Nominale	A renouveler
I018	PARC PETROLIER : RESERVOIR ESSENCE	5 m³	Nominale	A renouveler
I019	PARC PETROLIER : RESERVOIR DIESEL	10 m³	Nominale	A renouveler
I020	PARC PETROLIER : RESERVOIR MAZOUT	10 m³	Nominale	A renouveler
I021	ROUTE D'ACCES AIRSIDE	0,5 ha	Nominale	A renouveler
I022	Groupe électrogène cabine ht parking	945 kWth	Nominale	A renouveler
I023	Cabine HT C7	800 kVA	Nominale	A renouveler
I024	Groupe électrogène (C7)			A renouveler
I025	Citerne à mazout	3000 l	Nominale	A renouveler
I026	Pompes et circulateurs (chaud et froid)	406 kW	Nominale	A renouveler
I027	Locaux loueurs voitures	25 kW	Nominale	A renouveler
I028	Groupe électrogène UPS 1-C2	954 kWth	Nominale	A renouveler
I029	Cabine C1	250 kVA	Nominale	A renouveler
I030	Cabine C1	630 kVA	Nominale	A renouveler
I031	Cabine C2	1260 kVA	Nominale	A renouveler
I032	Cabine C3	500 kVA	Nominale	A renouveler
I033	Cabine C4	630 kVA	Nominale	A renouveler
I034	Cabine C5	800 kVA	Nominale	A renouveler
I035	Cabine C6	160 kVA	Nominale	A renouveler
I036	Groupe Electrogène Cabine ht C1	1890 kWth	Nominale	A renouveler
I037	Groupe Electrogène Cabine ht C2	2100 kWth	Nominale	A renouveler
I038	Groupe Electrogène Cabine ht C2 UPS2	999 kWth	Nominale	A renouveler
I039	Groupe Electrogène Cabine HT C3	480 kWth	Nominale	A renouveler
I040	Groupe Electrogène Cabine HT C4	300 kWth	Nominale	A renouveler
I041	Groupe Electrogène Cabine HT C5	750 kWth	Nominale	A renouveler
I042	7 fosses septiques	4300 l	30100 l	A renouveler
I043	Séparateur hydrocarbure 2 x 650 l	650 l	Nominale	A renouveler
I044	Parking avions	115000 m²	Nominale	A renouveler
I045	Parking voitures	2673 places	Nominale	A renouveler
I046	14 équipements d'aide à la navigation			A renouveler

Installation(s)		Quantité nominale	Quantité autorisée	Statut
I047	Aire de lavage			A renouveler
I048	Bassin d'orage – parking sud	1034 m³	Nominale	A renouveler
I049	PARC PETROLIER : POMPES	140 kW	Nominale	A renouveler
I050	GROUPE ELECTROGENE DE SECOURS	3000 kWth	Nominale	A renouveler
I051	SURPRESSEURS EAU FROIDE SANITAIRE	27,3 m³/h	Nominale	A renouveler
I052	VENTILATION T1	606332 m³/h	Nominale	A renouveler
I053	CABINE H.T AEROGARE 2x1600 kVA	1600 kVA	950 kVA	A renouveler
I054	CABINE H.T AEROGARE 3x630 kVA	630 kVA	Nominale	A renouveler
I055	EQUIPEMENT DE SURETE			A renouveler
I056	ASCENSEURS	24 pièces, unités	Nominale	A renouveler
I057	ESCALATORS	6 pièces, unités	Nominale	A renouveler
I058	BANDES TRANSPORTEUSES	900 m	Nominale	A renouveler
I059	CITERNE D'EAU DE PLUIE	500 m³	Nominale	A renouveler
I060	POMPE HYDROPHORE (CITERNE)	5 m³/h	Nominale	A renouveler
I061	Rooftop hall check-in	53,7 kW frig.	Nominale	A renouveler
I062	Rooftop hall embarquement	240 kW frig.	Nominale	A renouveler
I063	Rooftop reprise bagages	85,3 kW frig.	Nominale	A renouveler
I064	26 tableaux électriques T1			A renouveler
I065	14 aérothermes Aérogare 14x20 kW	20 kW	Nominale	A renouveler
I066	CITERNE MAZOUT	5000 l	Nominale	A renouveler
I067	CABINE H.T BATIMENT TECHNIQUE	800 kVA	200 m³/h	A renouveler
I068	CABINE H.T BATIMENT TECHNIQUE	400 kVA	Nominale	A renouveler
I069	GROUPE DE FROID	900 kVA	Nominale	A renouveler
I070	Chaudières Aérogare T1 6x531 kW	531 kW	400 m³/h	A renouveler
I071	COGENERATION	140 kW	Nominale	A renouveler
I072	CUVE DE RESERVE POUR SPRINKLAGE (INCENDIE)	160 m³	Nominale	A renouveler
I073	POMPES POUR SPRINKLAGE INCENDIE	65 m³/h	Nominale	A renouveler
I074	Rooftop 6	366 kW	Nominale	A renouveler
I075	Installations de chauffage aérothermes 5x20 kW	20 kW	Nominale	A renouveler
I076	Installations de chauffage radiants 6x34 kW	34 kW	295 kVA	A renouveler
I077	Dispositifs d'extractions des gaz d'échappement			A renouveler
I078	Écran d'aspiration de peinture			A renouveler
I079	Nettoyeur haute pression			A renouveler
I080	Installation de climatisation des bureaux méca	5 kW	Nominale	A renouveler
I081	Compresseurs d'air	7,4 kW	Nominale	A renouveler

Installation(s)		Quantité nominale	Quantité autorisée	Statut
I082	Trois ponts élévateurs	12 kW	Nominale	A renouveler
I083	Installation d'aspiration des gaz de soudure	0,55 kW	Nominale	A renouveler
I084	Chaudière Gaz Méca	30 kW	1000 m³/h	A renouveler
I085	CITERNE D'EAU INCENDIE	132 m³	Nominale	A renouveler
I086	PARC PETROLIER : POMPE DE SURPRESSION INCENDIE 2x310 kW	310 kW	Nominale	A renouveler
I087	PARC PETROLIER : RESERVOIR MOUSSE INCENDIE	24 m³	Nominale	A renouveler
I088	PARC PETROLIER : RESERVOIR DIESEL SUR POMPES INCENDIE	1 m³	Nominale	A renouveler
I089	PARC PETROLIER : COMPRESSEUR D'AIR	30 kW	Nominale	A renouveler
I090	PARC PETROLIER : DEBOURBEURS – SEPARATEURS D'HYDROCARBURES	30 m³	Nominale	A renouveler
I091	STATION D'EPURATION	540 m³/h	Nominale	A renouveler
I092	Cabine HT station d'épuration	250 kVA	Nominale	A renouveler
I093	Scanner Sureté			A renouveler
I094	Cabine HT T2	1250 kVA	Nominale	Nouveau
I095	Groupe électrogène - Cab.HT T2	954 kWth	Nominale	Nouveau
I096	RT-1. Unité compacte de climatisation Roof top sur toiture du terminal non Schengen 38 617 m3/h 221,0 kW frigo. - 221,0 kW cal.	221 kW frig.	186,8 kW frig.	Nouveau
I097	RT-2. Unité compacte de climatisation Roof top sur toiture du terminal Schengen 9490 m3/h 53,7 kW frigo. - 54,5 kW cal.	53,7 kW frig.	49,9 kW frig.	Nouveau
I098	Groupe surpresseur eau récupéré	4 m³/h	2,7 m³/h	Nouveau
I099	RT-4. Unité compacte de climatisation Roof top sur toiture du terminal Schengen 36 600 m3/h	240,4 kW frig.	205,7 kW frig.	Nouveau
I100	RT-5. Unité compacte de climatisation Roof top sur toiture du terminal Schengen 13 080 m3/h	85,3 kW frig.	66,4 kW frig.	Nouveau
I101	Récupérateur de chaleur dans la zone bureau pour 0,06 kW	306 m³/h	200 m³/h	Nouveau
I102	Ventilateur pour refroidissement du local de transformateur de tension à 1,50 kW	6000 m³/h	4790 m³/h	Nouveau
I103	Ventilateur pour extraction d'air vicié dans zone de toilettes au terminal non Schengen à 0,11 kW	1000 m³/h	600 m³/h	Nouveau
I104	Ventilateur pour extraction d'air vicié dans zone de toilettes au terminal Schengen à 0,11 kW	1000 m³/h	400 m³/h	Nouveau
I105	Ventilateur pour extraction d'air vicié dans zone de toilettes au terminal Schengen à 0,11 kW	1000 m³/h	400 m³/h	Nouveau
I106	Ventilateur pour extraction d'air vicié dans zone de toilettes au terminal Schengen à 0,18 kW	1400 m³/h	1000 m³/h	Nouveau
I107	SP-1. Unité à détente directe pour local data dans le terminal non Schengen	5 kW frig.	Nominale	Nouveau
I108	SP-2. Unité à détente directe pour local technique dans le terminal Schengen	5 kW frig.	Nominale	Nouveau
I109	SP-3. Unité à détente directe pour local technique dans le terminal Schengen	5 kW frig.	Nominale	Nouveau

Installation(s)		Quantité nominale	Quantité autorisée	Statut
I110	3 tableaux électriques T2			Nouveau
I111	VENTILATION Bâtiment frontière	25500 m³/h	Nominale	A renouveler
I112	VENTILATION Désenfumage	10000 m³/h	Nominale	A renouveler
I113	CTA-1. Centrale de traitement d'air pour la zone bureaux 8.264 m³/h	39,39 kW frig.	Nominale	Nouveau
I114	UNIT-1. Centrale de traitement d'air pour le hall principal 23.540 m³/h	240,2 kW frig.	Nominale	Nouveau
I115	UNIT-2. Centrale de traitement d'air pour le hall principal 24.794 m³/h	229,8 kW frig.	Nominale	Nouveau
I116	UNIT-3. Centrale de traitement d'air pour le hall principal 24.772 m³/h	231 kW frig.	Nominale	Nouveau
I117	Tour de refroidissement 600 kW et 18,7 m³/h	600 kW	573,2 kW	Nouveau
I118	Groupe frigorifique	665,4 kW	573,2 kW	Nouveau
I119	Ventilateur pour extraction d'air vicié dans zone de toilettes au niveau +185 à 0,11 kW	1000 m³/h	400 m³/h	Nouveau
I120	Ventilateur pour extraction d'air vicié dans les vestiaires au niveau +177 à 0,18 kW	1400 m³/h	1000 m³/h	Nouveau
I121	SP-1. Unité à détente directe pour local data au niveau +185	5 kW frig.	Nominale	Nouveau
I122	SP-2. Unité à détente directe pour local data au niveau +174	5 kW frig.	Nominale	Nouveau
I123	SP-3. Unité à détente directe pour local TGBT au niveau +174	5 kW frig.	Nominale	Nouveau
I124	Ventilateur pour refroidissement du local de transformateur de tension T1 du PIF à 1,50 kW	6000 m³/h	4790 m³/h	Nouveau
I125	Ventilateur pour refroidissement du local de transformateur de tension T2 du PIF à 1,50 kW	6000 m³/h	4790 m³/h	Nouveau
I126	Ventilateur VT-1 pour le renouvellement d'air dans la zone de stationnement à 1,1 kW	9068 m³/h	8605 m³/h	Nouveau
I127	Ventilateur VT-2 pour le renouvellement d'air dans la zone du quai de chargement à 1,1 kW	7803 m³/h	7472 m³/h	Nouveau
I128	Groupe électrogène à 400 kVA	1200 kWth	573,2 kVA	Nouveau
I129	Chaudière pour la production de chauffage 440 kW	440 kW	409,69 kW	Nouveau
I130	Cabine HT avec deux transformateurs de tension à 1250 kVA en redondance	1250 kVA	610,46 kVA	Nouveau
I131	Source d'alimentation électrique UPS à 80 kVA	80 kVA	61,05 kVA	Nouveau
I132	Trois unités aérothermiques à 280 litres pour la production ECS	3 kW	2,03 kW	Nouveau
I133	Groupe surpresseur eau potable	4 m³/h	2,95 m³/h	Nouveau
I134	Groupe surpresseur eau récupéré	4 m³/h	2,7 m³/h	Nouveau
I135	Parking au sol – zone sud (zone 2 et zone sud)	13,42 ha	Nominale	A renouveler
I136	2 tableaux électriques S6			A renouveler
I137	Dégraisseur et débourbeur	2400 l	Nominale	A renouveler
I138	Salles évènementielles modulables	620 places	Nominale	A renouveler
I139	4 pompes	10 kW	Nominale	A renouveler

Installation(s)		Quantité nominale	Quantité autorisée	Statut
I140	1 tableau électrique S7			A renouveler
I141	2 tableaux électriques S8			A renouveler
I142	2 chaudières gaz S9	600 kW	Nominale	A renouveler
I143	Réserve d'eau	275 m³	Nominale	A renouveler
I144	Pont élévateur	10 t	Nominale	A renouveler
I145	4 pompes	10 kW	Nominale	A renouveler
I146	VENTILATION S6	18255 m³/h	Nominale	A renouveler
I147	3 Chaudières S6	1200 kW	Nominale	A renouveler
I148	Groupes de ventilation	168135 m³/h	Nominale	A renouveler
I149	Extraction fumée			A renouveler
I150	Production de froid	498 kW	Nominale	A renouveler
I151	Détections RX			Supprimé
I152	VENTILATION S7	3000 m³/h	Nominale	A renouveler
I153	2 Chaudières gaz S14	358 kW	Nominale	A renouveler
I154	12 aérothermes incendie	225,6 kW	Nominale	A renouveler
I155	7 radiants gaz	245 kW	Nominale	A renouveler
I156	2 pompes	5 kW	Nominale	A renouveler
I157	VENTILATION S14 GP1	5000 m³/h	Nominale	A renouveler
I158	VENTILATION S14 GAZ ECHAPPEMENT	5000 m³/h	Nominale	A renouveler
I159	Chaudière Mazout S17	105 kW	Nominale	A renouveler
I160	1 pompe	2,5 kW	Nominale	A renouveler
I161	Balisage			A renouveler
I162	Piste	3200 m	Nominale	A renouveler
I163	Taxi-way et bretelles	2550 m	Nominale	A renouveler
I164	Bretelles	1100 m	Nominale	A renouveler

Dépôt(s) de substances et/ou mélanges		Quantité autorisée	Statut
DS001	Produits d'entretien	150 l	A renouveler
DS002	Chlore	50 l	A renouveler
DS003	Peintures et solvants	130 l	A renouveler
DS004	Mazout pour groupes de secours	5000 l	A renouveler
DS005	Kérosène JET A1	2400000 l	A renouveler
DS006	Essences pour véhicules (Euro 95)	5000 l	A renouveler
DS007	Diesel routier	10000 l	A renouveler
DS008	Mazout de chauffage	10000 l	A renouveler
DS009	Huiles	250 l	A renouveler
DS010	Diesel pour pompes incendie	1000 l	A renouveler
DS011	Mousse anti-incendie (parc pétrolier)	24000 l	A renouveler
DS012	Sel de déneigement routier	60 m³	A renouveler
DS013	Huiles	3600 l	A renouveler
DS014	Déverglaçant avion (Glycol) 75/25 - Eco-Wing 75/25%	148 m³	A renouveler
DS015	Déverglaçant avion (Glycol) 100% - Eco-Wing 100%	50 m³	A renouveler

Dépôt(s) de substances et/ou mélanges		Quantité autorisée	Statut
DS016	Mazout pour groupe de secours	3000 l	A renouveler
DS017	1 acétyléne, 2 oxygène, 2 C02, 1 argon pour soudure 6x50 l	300 l	A renouveler
DS018	Azote 30 x 50 l	1500 l	A renouveler
DS019	Parking P1 / Parking express / Parking locations	3400 places	A renouveler
DS020	Parking P20 - personnel	391 places	A renouveler
DS021	Parking P2	1450 places	A renouveler
DS022	Parking P25 - personnel	81 places	A renouveler
DS023	Parking P27 – personnel	39 places	A renouveler
DS024	Parking Pv4		A renouveler
DS025	Parking avions – 33 positions gros porteurs	134707 m²	A renouveler
DS026	Batteries	2100 kg	A renouveler
DS027	Produits dégraissants	250 l	A renouveler
DS028	Liquides de refroidissement	3600	A renouveler
DS029	Big bag de sel	40 m³	A renouveler
DS030	Citerne fuel (citerne pour groupe de secours uniquement)	3000 l	A renouveler
DS031	Citerne de récupération des eaux pluviales	225 m³	Nouveau
DS032	Stockage eau glycolée	80000 l	A renouveler
DS033	Mazout de chauffage	3000 l	A renouveler
DS034	Combustible (chauffage)	25000 l	A renouveler
DS035	Déverglaçant solide (potassium) - Urée technique	25 t	A renouveler
DS036	Déverglaçant (acétate de potassium)	120 m³	A renouveler
DS037	Gaz propane	300 l	A renouveler
DS038	Bâche (protection incendie)	3000 l	A renouveler
DS039	Mousse anti-feu	3000 l	A renouveler
DS040	Poudre anti-feu	250 kg	A renouveler
DS041	Mazout cabine haute tension	9800 l	A renouveler
DS042	Dépôt de munitions 3 x 2000 pièces maximum	6000 pièces, unités	A renouveler
DS043	Diluant hydrocarbure	400 l	A renouveler
DS044	Safe-Way liquide	125100 l	A renouveler
DS045	Parking voiture - P5	225 places	A renouveler
DS046	Parking voiture - P5	228 places	A renouveler
DS047	Parking voiture - P30	142 places	A renouveler
DS048	Parking voiture - P3	2800 places	A renouveler
DS049	Parking voiture P4	962 places	A renouveler
DS050	Parking voiture P4 - extension	926 places	Nouveau
DS051	Parking P1 - 4 positions petits avions	10556 m²	A renouveler
DS052	Parking P2 - 12 positions petits avions type Cessna	6650 m²	A renouveler
DS053	Parking P3 - 4 positions « Jet »	9250 m²	A renouveler
DS054	Parking P4 - 9 positions « tourisme »	44000 m²	A renouveler
DS055	Parking P5 - 10 positions gros porteurs	4500 m²	A renouveler

Dépôt(s) de substances et/ou mélanges		Quantité autorisée	Statut
DS056	Kérosène (Jet A1 – point d'éclair 38°C) + AVGAS + UL91 Deux citernes enterrées d'une capacité de 100 000 Litres chacune : D1 100,000 litres AVGAS et D3 100,000 litres JET non utilisé, et D4 réservoir purge jet 5000 litres et D5 réservoir AVGAS UL91 12000 litres.	200000 l	A renouveler

Dépôt(s) de déchets		Quantité autorisée	Statut
DD001	Ordures ménagères	100 m³	A renouveler
DD002	Papiers / cartons	30 m³	A renouveler
DD003	Tout venant	20 m³	A renouveler
DD004	Boues (station d'épuration)	60 m³	A renouveler
DD005	Purge et déchet de Kérosène	18 m³	A renouveler
DD006	Huiles usagées	2400 l	A renouveler
DD007	Déchets issus des passagers au sein des avions (type déchets ménagers)	40 m³	A renouveler
DD008	Antigel usagé	1,5 m³	A renouveler
DD009	Filtres à huiles usagés	0,6 m³	A renouveler
DD010	Ferrailles / Mitraille	10 m³	A renouveler
DD011	Chiffons usagés	1 m³	A renouveler
DD012	Matières souillées	500 kg	A renouveler
DD013	Container à papier	22 m³	Nouveau
DD014	Container à verre consigné		Nouveau
DD015	Container à PMC	22 m³	Nouveau
DD016	Container déchets mélangés (tout venant)	82 m³	Nouveau
DD017	PMC	30 m³	A renouveler
DD018	Verre	6 m³	A renouveler
DD019	Batteries	0,6 m³	A renouveler
DD020	Aérosols	0,6 m³	A renouveler
DD021	Eco perles	0,6 m³	A renouveler
DD022	Tout-venant	10 m³	A renouveler
DD023	Tout-venant	1100 l	A renouveler
DD024	PMC	1100 l	A renouveler
DD025	Papier-carton	1100 l	A renouveler
DD026	Déchets hospitaliers contaminés		A renouveler

<u>Quantité maximale de déchets stockés</u>

Le stockage d'huiles usagées est limité à 2.400 litres.

Le stockage de déchets dangereux est limité à 18 m³ de purges et déchets de kérosène et à 4.000 kg d'autres déchets dangereux.

Le stockage de déchets autres que dangereux est limité à 150 tonnes.

Rejet(s) d'eaux		Statut
RE001	Rejet en eaux de surface ou voies artificielles d'écoulement	A renouveler
RE002	Rejet en eaux de surface ou voies artificielles d'écoulement	A renouveler
RE003	Rejet à l'égout	A renouveler
RE004	Rejet à l'égout	Supprimé
RE005	Rejet en eaux de surface ou voies artificielles d'écoulement	A renouveler
RE006	Rejet en eaux de surface ou voies artificielles d'écoulement	A renouveler
RE007	Rejet en eaux de surface ou voies artificielles d'écoulement	A renouveler

Déversement(s)		Débit / Superficie	Statut
DEV001	Local nettoyage zone non Schengen T2 (B11)	8,64 m³ / j	A renouveler
DEV002	Toilettes zone non Schengen T2 (B11)	40,56 m³ / j	A renouveler
DEV003	Toilette zone bureaux T2 (B11)	25,92 m³ / j	A renouveler
DEV004	Toilettes zone de facturation T2 (B11)	37,92 m³ / j	A renouveler
DEV005	Toilettes zone d'embarquement T2 (B11)	37,92 m³ / j	A renouveler
DEV006	Toilettes zone d'amvée T2 (BH)	37,92 m³ / j	A renouveler
DEV007	Locaux humides PIF (B16)	90,72 m³ / j	Nouveau
DEV008	Bassin de rétention ouest. T2 non Schengen (11)	3,5 m³ / j 1380 m²	A renouveler
DEV009	Bassin de rétention est. T2 Schengen (B11)	11 m³ / j 4500 m²	A renouveler
DEV010	Citerne de récupération des eaux pluviales PIF (B16)	3500 m²	Nouveau
DEV011	Trop-plein en cas de surcharge du réseau d'eaux pluviales PIF (B16)	3500 m²	Nouveau
DEV012	I162 (uniquement bretelle S5 plus utilisée)	110000 m²	A renouveler
DEV013	I163 (TaxiwaySud Est) + Parking P1 à P5	284 m³ / j 115000 m²	A renouveler
DEV014	I162 (Piste Ouest) + toiture terminal	710 m³ / j 287800 m²	A renouveler
DEV015	I044 (Dalle Nord bâtiments, parking avions) I163 & I164(Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et N6) I045 (Parkings véhicules personnels et T1 + T2)	1030 m³ / j 418000 m²	A renouveler
DEV016	I091 (Step aérogare)	440 m³ / j	A renouveler
DEV017	I162 (Piste existante Est + extension piste) ni8(bretelleN6-(Shoulder)	284 m³ / j 115000 m²	A renouveler

Rejet(s) atmosphérique(s) canalisé(s)		Hauteur minimale	Statut
RA001	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort (Rooftop RT1)	4,3 m	A renouveler
RA002	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort (Rooftop RT2)	4,3 m	A renouveler
RA003	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort (Rooftop RT3)	4,3 m	A renouveler
RA004	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort (Rooftop RT4)	4,3 m	A renouveler
RA005	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort (Rooftop RT5)	4,3 m	A renouveler
RA006	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort (Récupérateur de chaleur pour zone bureau)	2,5 m	A renouveler

Rejet(s) atmosphérique(s) canalisé(s)		Hauteur minimale	Statut
RA007	Rejet d'air de refroidissement du transformateur de tension	2,5 m	A renouveler
RA008	Rejet d'air vicié issu de la ventilation sanitaire des toilettes	3,3 m	A renouveler
RA009	Rejet d'air vicié issu de la ventilation sanitaire des toilettes	3,3 m	A renouveler
RA010	Rejet d'air vicié issu de la ventilation sanitaire des toilettes	3,3 m	A renouveler
RA011	Rejet d'air vicié issu de la ventilation sanitaire des toilettes	3,3 m	A renouveler
RA012	Rejet d'air vicié issu de refroidissement d'une unité extérieure de détente directe	3,3 m	A renouveler
RA013	Rejet d'air vicié issu de refroidissement d'une unité extérieure de détente directe	3,3 m	A renouveler
RA014	Rejet d'air vicié issu de refroidissement d'une unité extérieure de détente directe	3,3 m	A renouveler
RA015	Rejet des gaz d'échappement du moteur du groupe électrogène	3 m	A renouveler
RA016	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort de la zone bureaux (CTA-1)	14 m	Nouveau
RA017	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort du hall principal (Unit-1)	14 m	Nouveau
RA018	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort du hall principal (Unit-2)	14 m	Nouveau
RA019	Rejet d'air vicié issu de la ventilation de confort du hall principal (Unit-3)	14 m	Nouveau
RA020	Rejet d'air vicié issu de la ventilation sanitaire des toilettes niveau 185	14 m	Nouveau
RA021	Rejet d'air vicié issu de la ventilation sanitaire des vestiaires niveau 177	14 m	Nouveau
RA022	Rejet d'air vicié issu de refroidissement d'une unité extérieure de détente directe	14 m	Nouveau
RA023		m	
RA024	Rejet d'air de renouvellement de la zone de stationnement et manoeuvre	5 m	Nouveau
RA025	Rejet d'air de renouvellement de la zone de stationnement et manoeuvre	5 m	Nouveau
RA026	Rejet des gaz d'échappement du moteur du groupe électrogène	3 m	Nouveau
RA027	Rejet des gaz de combustion de la nouvelle chaudière	5 m	Nouveau
RA028	Extracteur de dégazage de citerne	m	Nouveau

Article 3. Sont **autorisées** les installations et/ou activités du projet objet de la demande, visées par les rubriques suivantes :

N° 28.52.02.B – Classe 2
Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est supérieure ou égale à 40 kW, en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel

N° 40.10.01.01.01 – Classe 3

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA

N° 40.10.01.01.02 – Classe 2

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1.500 kVA

N° 40.10.01.02 – Classe 3

Batterie stationnaire dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieure à 10.000

N° 40.30.02.02 – Classe 2

Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique (à compression de vapeur, à absorption ou à adsorption) ou par tout procédé résultant d'une évolution de la technique en la matière dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 300 kW

N° 40.50.01.01 – Classe 2

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 1 MW thermique et inférieure à 50 MW thermique

N° 40.60.01 – Classe 3

Installation de combustion dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 1 MW thermique

N° 50.20.01.02 – Classe 2

Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à 3

N° 50.20.03 – Classe 2

Car-wash (lave-auto tunnel, lave-auto portique et car-wash à zone de lavage unique ou multiple équipé de nettoyeur à haute pression)

N° 50.50.01 – Classe 3

Installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, comportant deux pistolets maximum et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3.000 litres et inférieure à 25.000 litres

N° 50.50.03 – Classe 2

Installation de distribution non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0 °C et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican

N° 55.30.01 – Classe 3

Restaurants lorsque le nombre de places est supérieur à 100

N° 63.12.05.02.01 – Classe 3

Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 t et inférieure ou égale à 100 t

N° 63.12.05.04.02 – Classe 2

Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t

N° 63.12.05.05.02 – Classe 2

Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2.000 litres

N° 63.12.06.02 – Classe 2

Dépôts d'explosifs, à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée à :
1° 500 kg de poudre contenue dans les cartouches pour armes à feu portatives de division de risque 1.4S ;
2° 200.000 pièces d'amorce de division de risque 1.4S destinées pour chargement des cartouches pour armes à feu portatives sans poudre (type Flobert) de division de risque 1.4S ;
3° 10 kg de poudre libre en grains ou en pulvérin dont maximum 2 kg de poudre noire ;
4° des douilles vides amorcées en quantité indéterminée de division de risque 1.4S.

N° 63.12.08.01.01 – Classe 3

Réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est supérieure ou égale à 150 l

N° 63.12.08.03 – Classe 2

Gaz en récipients mobiles autres que ceux explicitement visés par d'autres rubriques, lorsque le volume total des récipients est supérieur à 500 l

N° 63.12.09.02.01 – Classe 3

Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 2, y compris l'essence (ou ses carburants de substitution utilisés aux mêmes fins et présentant des propriétés similaires en termes d'inflammabilité) dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 100 l et inférieure à 5.000 l

N° 63.12.09.03.01 – Classe 3

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 3, ainsi que les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 3.000 l et inférieure à 25.000 l

N° 63.12.09.03.02 – Classe 2

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 de catégorie 3, ainsi que les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 75 °C comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 25.000 l et inférieure à 250.000 l

N° 63.12.09.04.02 – Classe 2

Dépôt de liquides difficilement combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 93 °C et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 50.000 l et inférieure à 500.000 l

N° 63.21.01.01.03 – Classe 1

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 - Local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles

N° 90.10.01 – Classe 2

Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'Eau, dans les eaux de surface, les égouts publics ou les collecteurs d'eaux usées : Rejets supérieurs à 100 équivalent-habitant par jour ou comportant des substances dangereuses visées aux annexes Ière et VII du Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'eau

N° 90.16.02.A – Classe 2

Station d'épuration d'eaux urbaines résiduaires, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat

N° 90.17.02.A – Classe 2

Station d'épuration d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat

N° 90.21.11.01 – Classe 3

Parc à conteneurs pour déchets ménagers et, le cas échéant, pour déchets des P.M.E., tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, en ce compris le dépôt de déchets spéciaux des ménages d'une superficie inférieure à 2.500 m2

N° 92.32.02 – Classe 2

Gestion de salles de spectacles (salles de théâtre, de concerts, cabarets, centres culturels et similaires) lorsque la capacité d'accueil est égale ou supérieure à 150 personnes et inférieure à 2.000 personnes

Article 4. Les conditions applicables au projet objet de la demande, sont les suivantes :

I. Les dispositions du Code de l'Environnement et du Code de l'Eau.

II. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement

III. Les dispositions du Règlement général sur les installations électriques (RGIE) : Livre 1 sur les IE à basse tension et à très basse tension, le Livre 2 sur les IE à haute tension et le Livre 3 sur les installations pour le transport et la distribution de l'énergie électrique

IV. Les dispositions du Règlement Général pour la Protection du Travail (RGPT) : Titres II et III [prescriptions non abrogées]

V. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service

VI. Les dispositions du Décret du 5 décembre 2008 portant assentiment de l'accord de coopération concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages.

VII. Les dispositions de l'Arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales.

VIII. Les dispositions de l'Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux déchets dangereux.

IX. Les dispositions de l'Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées.

X. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé.

XI. Les dispositions de l'AGW du 12 janvier 1995 portant réglementation de l'utilisation sur ou dans les sols des boues d'épuration ou des boues issues de gadoues de fosse septique.

XII. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 déterminant les conditions sectorielles eau relatives aux dépôts d'hydrocarbures liquides

XIII. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 déterminant les conditions sectorielles eau relatives à la mécanique, transformation à froid et traitement de surface

XIV. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 1er décembre 2005 déterminant les conditions sectorielles relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1 500 kVA

XV. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions sectorielles relatives aux ateliers d'entretien et de réparation des véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à trois (M.B. 26.05.2003)

XVI. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire de déchets dangereux (M.B. 12.12.2006)

XVII. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 31 mai 2007 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de stockage temporaire d'huiles usagées (M.B. 20.06.2007)

XVIII. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2007 déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique

XIX. Les dispositions de l'AGW du 17 juillet 2003 fixant les conditions intégrales des dépôts de liquides combustibles en réservoirs fixes, à l'exclusion des dépôts en vrac de produits pétroliers et substances dangereuses ainsi que les dépôts présents dans les stations-service

XX. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux batteries stationnaires dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieur à 10.000

XXI. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 21 décembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1 500 kVA

XXII. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 25 octobre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets non dangereux

XXIII. Les dispositions de l'AGW du 14/11/2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets de classe B2.

XXIV. Les dispositions de l'AGW -29/11/2007- Conditions intégrales relatives aux installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair > à 55 °C et <= 100 °C, pour véhicules à moteur, autres que la vente au public, 2 pistolets max, 3.000 l <= cuves < 25.000 l

XXV. Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2015 instaurant une obligation de tri de certains déchets

XXVI. Les dispositions de l'AGW du 5 juillet 2018 relatif à la gestion et à la traçabilité des terres et modifiant diverses dispositions en la matière.

XXVII. Les dispositions de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion moyennes et modifiant diverses dispositions environnementales

Ces conditions peuvent être consultées sur le site http://environnement.wallonie.be.

Article 5. Les conditions d'exploitation particulières applicables au projet objet de la demande, sont les suivantes :

Implantation, Urbanisme et Construction

Urbanisme – Urb

Urb 1 L'exploitant met à disposition des travailleurs, tel que recommandé par l'étude d'incidences, des vélos électriques de société.

Urb 2 L'accès à la nouvelle voirie privée est exclusivement limité au personnel de l'aéroport. A cette fin, une barrière permettant l'accès au seul Staff est placée.

Urb 3 L'exploitant respecte l'ensemble des dispositions imposées par le guide régional d'urbanisme en matière d'accessibilité et d'usage des espaces et bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (articles 414 et 415 du GRU), il convient de procéder aux adaptations suivantes :

- L'extension non Schengen :

- Niveau 174 (plan n°07.1) : le lavabo est déplacé, le long de la paroi où il est actuellement prévu, vers la porte. La cuvette du WC est aménagée sur la cloison opposée à celle qui est garnie de la porte d'entrée de manière telle à ce qu'un espace libre de tout obstacle, de 1,1 mètre de large, dans l'axe de la porte, soit disponible à côté de l'axe de cette cuvette ;

- L'extension Schengen :
  - Niveau 174 (plan n°07.3) : La cuvette, des 3 WC, est déplacée de manière telle à ce qu'un espace libre de tout obstacle, de 1,1 mètre de large, dans l'axe de la porte, soit disponible à côté de l'axe de cette cuvette ;

- Le nouveau bâtiment destiné au Poste d'inspection Filtrage/extension de la zone de sûreté :
  - Niveau 174 (plan n°PIF-BAG-PUN-N174-AR-00-PLN-0101) :
    - La cabine du WC adapté est élargie pour atteindre 1,50 m, du côté des WC destinés aux femmes. La cuvette est placée de manière telle à ce qu'un espace libre de tout obstacle, de 1,1 mètre de large, dans l'axe de la porte, soit disponible à côté de l'axe de cette cuvette. Dans les sanitaires « Femmes », en dehors de la cabine du WC adapté, au moins un lavabo présenter les caractéristiques prescrites à l'article 415/10 du guide.
    - La porte présenter un passage libre de 85 centimètres minimum.
    - La longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, du côté de la poignée, est de 50 cm minimum ;
    - La porte de service qui jouxte celle du couloir donnant notamment accès à ce WC adapté, s'ouvre dans l'autre sens afin que son débattement n'entrave pas l'aire de rotation de 1,50 mètre devant la porte principale de ce couloir.
  - Niveau 177 (plan n°PIF-BAG-PUN-N177-AR-00-PLN-0102) :
    - Les vestiaires et sanitaires situés à l'Ouest du local « Infirmerie/allaitement » (pour hommes) :
      - La porte donnant accès aux vestiaires, depuis le couloir, est déplacée à 15 cm de la cloison du local « Infirmerie/allaitement » afin de permettre une aire de rotation de 1,50 mètre, à l'intérieur des vestiaires ;
      - Le casier, actuellement prévu à droite de la porte donnant accès aux WC, depuis les vestiaires, est déplacé du côté gauche de cette même porte afin que la longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, du côté de la poignée, puisse être de 50 cm minimum ;
      - Le passage libre de la porte donnant accès au WC adapté présente un passage libre de minimum 85 cm ;
      - La première des douches, accessible depuis l'entrée de ces sanitaires, est adaptée. A cet effet, sa cloison gauche (qui jouxte la série des lavabos) est déplacée afin que les dimensions intérieures de cette cabine s'élèvent à 1,50

mètre (de large) et 1,80 mètre de profondeur, comme actuellement prévu (soit, dans le prolongement des deux autres cabines). L'aménagement intérieur de cette douche ainsi que sa porte respectent les dispositions des articles 415/2 et 415/12 ;

- Les vestiaires et sanitaires situés à l'Est du local « élect. » (pour femmes) :
  - Afin que le sas d'entrée présente une largeur de 1,50 mètre, pour permettre une aire de rotation de 1,50 mètre, au droit de la porte d'entrée de ces vestiaires, les 3 cloisons des sanitaires « liées » à ces vestiaires sont déplacées, respectivement de 17,5 cm. Ainsi, le local technique qui sépare les sanitaires « Hommes » et « Femmes » présente une largeur de 60,5 cm. Les dimensions du local contenant les sanitaires et du couloir technique sont maintenues (à savoir, respectivement 5,16 m et 70 cm) ;
  - La porte donnant accès aux sanitaires, depuis les vestiaires, est déplacée de 20 cm vers la gauche (la « rapprochant » ainsi des lavabos) afin de permettre une aire de rotation de 1,50 mètre, à l'intérieur des sanitaires ;
  - Le passage libre de la porte donnant accès au WC adapté présente un passage libre de minimum 85 cm ;
  - La première des douches, accessible depuis l'entrée de ces sanitaires, est adaptée. A cet effet, sa cloison gauche (qui jouxte la série des lavabos) est déplacée afin que les dimensions intérieures de cette cabine s'élèvent à 1,50 mètre (de large) et 1,80 mètre de profondeur, comme actuellement prévu (soit, dans le prolongement des deux autres cabines). L'aménagement intérieur de cette douche ainsi que sa porte respectent les dispositions des articles 415/2 et 415/12 ;

- Niveau 185 (plan n°PIF-BAG-PUN-N185-AR-00-PLN-0104) :
  - Un WC adapté est aménagé. A cet effet, en lieu et place des urinoirs, actuellement envisagés dans les sanitaires « Hommes », le WC de 1,50 m sur 1,50 m (cotes intérieures) est accessible depuis le couloir. La porte qui y donnera accès jouxte celle des sanitaires « Hommes ». Son débattement se fait à l'extérieur, au droit du couloir. L'aménagement de ce WC et la porte qui y donnera accès respecteront les dispositions des articles 415/2 et 415/10. Dans les sanitaires « Femmes », en dehors de la cabine du WC adaptée, au moins un lavabo présente les caractéristiques prescrites à l'article 415/10 du guide. Le local technique prévu entre les blocs des WC « Femmes » et « Hommes » est prolongé jusqu'à la cloison du WC adapté. Son accès se fait depuis les sanitaires « Femmes », par une porte qui se situera entre la porte principale de ce local et la série des cabines de WC. Les urinoirs « hommes » sont aménagés entre la cloison du WC adapté et la série des cabines de WC.

Ces adaptations mineures doivent figurer sur les plans d'exécution.

Impétrants- IMP

SPF Mobilité et Transports et Skeyes

IMP 1. Avant la mise en service d'un objet temporairement élevé (par exemple, une grue (télescopique, à tour...), une pompe à béton, un engin de levage...), l'avis de l'aéroport de Charleroi (EBCI) doit en tout cas être demandé au moins 60 jours calendrier avant le début des travaux de construction (voir les données de contact ci-dessous).

IMP 2. L'utilisation éventuelle de grues ou de tout autre appareil de levage pour les constructions comme le nouveau bâtiment PIF et la nouvelle voie de service doit faire l'objet d'une demande séparée, qui doit être soumise au service d'urbanisme de Skeyes au plus tard 1 mois avant le début des travaux.

Skeyes fournit à cet effet un formulaire de demande standard, qui doit être rempli correctement et envoyé à urba@skeyes.be

Voir : https://www.skeyes.be/fr/services/urbanisme/grues-et-installations-temporaires/

Remarque : Des restrictions sur l'utilisation des grues à tour sont possibles pendant la période de construction.

IMP 3. Le contenu de l'avis doit être communiqué dans son intégralité au maître d'ouvrage.

Le demandeur doit informer par écrit la Direction générale Transport aérien de la suite donnée à son avis.

IMP 4. Si les travaux devaient être réalisés sans tenir compte des remarques susmentionnées, la Direction générale Transport aérien rejetterait toute responsabilité en cas de problèmes éventuels liés aux activités aéronautiques.

Elia

IMP 5. L'exploitant respecte les conditions émises par Elia dans son avis du 21/01/2025 (réf. : 401724) repris en annexe 1 de la présente décision.

Exploitation et prévention des risques

Prévention des risques incendies - EXP.ince

EXP.ince 1. L'exploitant respecte les prescriptions contenues dans le rapport de prévention incendie de la Zone de Secours Hainaut Est daté du 10 février 2025 (annexe 2). En particulier, au niveau du niveau +180 du bâtiment destiné au Poste Inspection Filtrage (PIF) et à l'extension de la zone de sûreté, les parois et baies vitrées de cette partie de la nouvelle élévation Sud seront adaptées pour atteindre une résistance au feu d'au moins E60 minutes.

Il fait effectuer un contrôle de l'établissement à la fin de la réalisation des aménagements requis par ledit service et transmet au Bourgmestre de Charleroi et au Fonctionnaire chargé de la surveillance un rapport attestant de la mise en conformité de l'établissement dès la fin des travaux de construction et d'aménagement et avant la mise en exploitation des installations.

EXP.ince 2. Tous les cinq ans, l'établissement fait l'objet à la demande de l'exploitant d'une visite de la Zone de secours. Une copie du rapport de visite rédigé par ladite zone est transmise sans délai par l'exploitant au Fonctionnaire chargé de la surveillance de l'établissement et au Bourgmestre de Charleroi.

Implantation et gestion aéroportuaire – Aéro.

Aéro 1. L'exploitant favorise l'utilisation de l'allongement de la piste pour les décollages en sens normal.

Aéro 2.

§1er L 'exploitant est tenu de consigner et répertorier les campagnes de mesures sonométriques réalisées par la SOWAER en dehors des zones définies par le PDLT en accord avec la mission qui leur a été confié suite à la décision du Gouvernement wallon datée du 8 octobre 2020 d'organiser des campagnes de mesures sonométriques en dehors des zones définies par le PDLT.

§ 2. Conformément à cette décision, deux sonomètres temporaires sont installés sur les emprises de la commune située en dehors du PDLT qui en fait la demande, avec la réalisation de mesures suivant la méthodologie réglementée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003, tel que modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004, relatif aux mesures des seuils de bruit maximum à ne pas dépasser pour les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

Toute commune située en dehors du PDLT peut solliciter l'installation de maximum deux sonomètres temporaires à deux emplacements sur son territoire.

§3. Les campagnes de mesures, réalisées sur deux sites pendant 14 jours représentatifs de l'activité de l'aéroport, sont effectuées au maximum tous les deux ans dans chaque commune qui en fait la demande. Les zones éligibles pour ces campagnes sont prioritairement des zones habitées où des plaintes en dehors du PDLT sont enregistrées par la SOWAER. Le choix de l'emplacement des deux sonomètres se fait en concertation entre la SOWAER et la commune requérante, en laissant le choix final de l'emplacement à la discrétion de la commune.

Pollution de l'air

Aéro 3. L'exploitant met ou fait mettre à disposition un outil en ligne visant à établir un dialogue constructif entre riverains et exploitant sur la question des nuisances générées par l'activité aéroportuaire.

Le contenu de la plateforme met à disposition de la population les documents et données suivantes :

1° les procès-verbaux des réunions du Comité d'accompagnement établi par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2018 portant création d'un comité d'accompagnement pour l'aéroport de Charleroi ;

2° le relevé des valeurs des sonomètres enregistrées durant les 24 dernières heures ;

3° le relevé des mouvements journaliers des vols commerciaux et les statistiques mensuelles des mouvements nocturnes de ces aéronefs entre 23h et 7h ;

4° les dispositions légales applicables à l'activité de l'aéroport ;

5° les actions entreprises, au niveau de la gestion de l'aéroport, en matière environnementale (qualité de l'air, gestion du milieu naturel, gestion des eaux souterraines, de surface et de ruissellement, qualité des sols, gestion des déchets, gestion des risques industriels).

Bruit

Sonorisation amplifiée électroniquement - Bru

Section 1. Généralités

BRU 1. Lors de toute production de musique, les fenêtres du local où le son est diffusé restent fermées en permanence. Les portes ne sont ouvertes que pour permettre l'entrée et la sortie des personnes.

BRU 2. Les corrections pour bruit à caractère tonal ou impulsif ne s'appliquent pas aux limites des présentes conditions particulières.

BRU 3. Le bruit particulier lié à toute sonorisation amplifiée électroniquement produite dans l'établissement (musique, sonorisation de spectacles, animations, ...) doit respecter les conditions détaillées à la section 2 ci-après.

Le bruit ambiant résultant des personnes est pris en compte dans la mesure.

Section 2. Mesures dans l'environnement

BRU 4. Les mesures sont effectuées dans le voisinage habité, conformément à l'article 30 de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

BRU 5. Le niveau continu équivalent pondéré A évalué sur une période de 15 minutes est inférieur à 35 dBA (LA,éq,15min < 35 dBA).

BRU 6. Le niveau continu équivalent pondéré A relatif à tout intervalle de 1 seconde est toujours inférieur à 45 dBA (LA,éq,1sec max < 45 dBA).

Bruit en provenance de l'aéroport

BRU 7. L'exploitant étudie l'installation de murs antibruit et/ou de merlons pour diminuer l'impact sonore dans le quartier « Delhaize » à Ransart.

Pour ce faire, il fait réaliser une étude technico-économique qui doit démontrer un gain substantiel.

Cette étude est fournie au Fonctionnaire technique dans l'année qui suit la délivrance du permis.

Gestion des déchets

Déchets endogènes - Dec

DISPOSITIONS GENERALES

DEC 1. L'exploitant prend les mesures requises par les circonstances pour, autant que possible, prévenir en amont de l'apparition des déchets ou en aval, une fois ceux-ci produits, réduire :

a) la quantité de déchets, y compris par l'intermédiaire de la réutilisation ou de la prolongation de la durée de vie des produits ;

b) les effets nocifs des déchets produits sur l'environnement et la santé humaine ;

c) la teneur en substances nocives des matières et produits.

DEC 2. La gestion des déchets est effectuée prioritairement dans le respect de la hiérarchie suivante :

1° prévention ;

2° préparation en vue de la réutilisation ;

3° recyclage ;

4° autre forme de valorisation, notamment énergétique ;

5° élimination.

DEC 3. L'exploitant est tenu d'assurer ou de faire assurer la gestion des déchets dans des conditions propres à limiter les effets négatifs sur les eaux, l'air, le climat, le sol, la flore, la faune, à éviter les incommodités par le bruit et les odeurs et d'une façon générale sans porter atteinte ni à l'environnement ni à la santé de l'homme.

DEC 4. L'exploitant est tenu d'adapter les modes de production et/ou de conditionnement des déchets afin de réaliser une gestion conforme au prescrit des articles DEC 1 à DEC 3.

DEC 5. Il est interdit d'abandonner les déchets ou de les manipuler au mépris des dispositions légales et réglementaires.

DEC 6. L'évacuation des déchets entreposés dans l'installation est réalisée en stricte conformité avec toutes les dispositions en la matière.

A cet effet, l'exploitant est tenu de s'assurer que les établissements auxquels il confie des déchets (centres d'enfouissement technique, installations de valorisation, d'élimination, etc.) disposent de toutes les autorisations réglementaires leur permettant d'accueillir les déchets considérés.

De même, il s'assure que les opérateurs qui effectuent la collecte ou le transport de ses déchets dangereux, de ses huiles usagées et/ou de ses déchets autres que dangereux disposent des agréments et enregistrements requis en vertu respectivement de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09

avril 1992 relatif aux huiles usagées et de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 novembre 2003 relatif à l'enregistrement des collecteurs et des transporteurs de déchets autres que dangereux.

Tous les contrats ou accords écrits éventuels, passés entre l'exploitant et des firmes ou organismes chargés de leur évacuation, de leur traitement et/ou de leur élimination mentionnent explicitement leurs destinations et les modes de traitement pressentis. Dans la mesure du possible, les destinations finales sont précisées.

Ces mentions comportent obligatoirement :

- les coordonnées complètes des établissements auxquels ils sont confiés ;
- toutes les informations utiles attestant que ces établissements répondent strictement aux dispositions de l'alinéa 2 du présent paragraphe.

Des copies de ces contrats et accords écrits ainsi que de tous leurs avenants éventuels sont conservés à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

DEC 7. §1er. Sans préjudice des dispositions ou prescriptions réglementaires en la matière, l'exploitant tient un registre des sorties des déchets en ce compris les déchets destinés au recyclage, où sont consignées, au jour le jour, les informations suivantes :

- la date de chaque enlèvement ;
- la nature, le code et le processus générateur des déchets ;
- le poids des déchets ;
- les coordonnées du collecteur des déchets ;
- les coordonnées de la firme de transport ;
- les coordonnées du destinataire ;
- les méthodes de valorisation ou, à défaut, d'élimination.

§2. Audit registre, sont annexés tous les documents : bordereaux de versage dans un centre d'enfouissement technique, certificats de réception, d'élimination, de valorisation, etc. permettant de s'assurer que les dispositions de l'article 1.6 sont strictement observées.

§3. Le registre des sorties et ses annexes éventuelles sont conservés au siège de l'exploitation et tenus à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

§4. Les déchets évacués de l'installation sont identifiés par référence aux rubriques et aux codes du catalogue des déchets établi en application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 juillet 1997, tel que modifié. Si le code se présente sous la forme XX.XX.99, déchets non spécifiés ailleurs, l'exploitant est tenu d'en préciser l'intitulé.

§5. En cas d'utilisation des services organisés par la commune du siège d'exploitation tels que prévus à l'article 1er de l'arrêté du Gouvernement wallon du 05 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents, les dispositions des §§1er et 4 ne sont pas d'application en ce qui concerne les déchets autres que dangereux.

DEC 8. L'exploitant veille au bon fonctionnement, à l'entretien et à la propreté des aires de stockage des déchets au sein de l'installation.

Le nettoyage des abords de l'installation, qui seraient accidentellement souillés par des déchets vagabonds du fait de l'activité, incombe à l'exploitant.

DEC 9. Il est interdit de mettre le feu à des déchets sur le site.

DEC 10. Les activités en matière de gestion de déchets sont placées sous l'autorité d'une personne responsable, expressément désignée par l'exploitant. Ce dernier est tenu de communiquer par écrit, au Fonctionnaire chargé de la surveillance, l'identité de ce responsable.

La personne responsable détermine notamment les conditions particulières de sécurité à prendre tant en matière d'environnement que de la santé humaine pour le stockage, la manutention des déchets présents sur le site. Elle s'assure que les mesures de sécurité sont respectées. Tout incident survenant dans l'exploitation et lié au stockage, à la manutention des déchets présents est immédiatement porté à sa connaissance.

Obligation de tri

DEC 11. L'exploitant procède au tri de ses déchets.

DEC 12. L'obligation de tri implique de séparer à la source, au minimum, les fractions suivantes lorsque les quantités produites excèdent les seuils mentionnés dans la troisième colonne du tableau ci-dessous.

	Fractions de déchets à séparer	Seuils ou volume des contenants
1°	Déchets dangereux.	---
2°	Les huiles usagées.	---
3°	Les piles et accumulateurs.	---
4°	Les déchets de classe B2.	---
5°	Les biodéchets.	---
6°	Les sous-produits animaux provenant de transports internationaux.	---
7°	Les huiles et graisses de friture.	50 litres/mois
8°	Les déchets d'équipements électriques ou électroniques.	---
9°	Les déchets de verre d'emballage blanc et de couleur.	120 litres/semaine
10°	Les déchets d'emballages composés de bouteilles et flacons en plastique, emballages métalliques et cartons à boissons (PMC) et soumis à obligation de reprise en vertu du décret du 05 décembre 2008 portant approbation de l'accord de coopération concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages. Sont notamment visés les bouteilles et flacons en plastique de boissons fraîches, d'eau, de lait, d'huile, de vinaigre, de détergents et produits de soin, les boîtes métalliques, les canettes de bière, de boissons fraîches et d'eau, les bidons de sirop, les boîtes de conserve, plats et raviers en aluminium, les capsules, couvercles en métal, bouchons à visser de bouteilles et bocaux, les cartons à boisson vides et propres.	60 litres/semaine
11°	Les déchets d'emballages industriels tels que housses, films et sacs en plastique.	200 litres/semaine

12°	Les déchets de papier et de carton secs et propres : les emballages entièrement constitués en papier et en carton, les journaux, les magazines, les imprimés publicitaires, le papier à écrire, le papier pour photocopieuses, le papier pour ordinateur, les livres, les annuaires téléphoniques.	30 litres/semaine
13°	Les déchets métalliques autres que les emballages.	120 litres/semaine
14°	Les déchets de végétaux provenant de l'entretien des espaces verts et des jardins : gazon, feuilles mortes, tailles d'arbres et d'arbustes, résidus de plantations et branchages.	2,5 m^3/semaine
15°	Les déchets de bois.	2,5 m^3/semaine

DEC 13. Par dérogation à l'article DEC 12, lorsque les déchets sont dirigés vers un centre de tri autorisé, les différentes fractions de déchets secs non dangereux visées peuvent être regroupées par le producteur dans un même contenant.

Ce regroupement de déchets est autorisé pour autant qu'il ne compromette pas l'efficacité des opérations de tri, de recyclage ou de valorisation ultérieures des fractions visées à l'article DEC 12.

DEC 14. §1er. L'exploitant conserve pendant minimum deux ans la preuve du respect de l'obligation de tri pour chaque fraction concernée.

Les moyens de preuve suivants sont admis :

- des contrats, factures ou attestations délivrées par un collecteur ou gestionnaire d'une installation de traitement de déchets ;
- en cas d'utilisation, pour tout ou partie des fractions visées à l'article 12, des services organisés par la commune du siège d'exploitation tels que prévus à l'article 1er de l'arrêté du 5 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents, la preuve que le règlement communal ou le cas échéant le règlement d'accès au parc conteneurs de l'intercommunale de gestion de déchets à laquelle la commune est affiliée autorisent l'acceptation des déchets du producteur ou détenteur.

§2. Les contrats, factures ou attestations visés au §1er, 1er tiret mentionnent au minimum les informations suivantes :

- l'identité des parties ;
- la nature des déchets ainsi que, pour chaque fraction, la capacité des contenants collectés ou la quantité de déchets déposée ;
- les fréquences et lieux de collecte.

Gestion des déchets dangereux

DEC 15. Les déchets dangereux provenant de l'exploitation de l'installation sont tenus séparés d'autres déchets. Le mélange de déchets dangereux avec d'autres déchets dangereux ou avec d'autres déchets, substances ou matières est interdit.

DEC 16. Il est interdit de se débarrasser des déchets dangereux, si ce n'est :

- soit, en les confiant à un tiers bénéficiant de l'agrément requis pour assurer la collecte ou à un tiers autorisé pour effectuer le regroupement, le prétraitement, l'élimination ou la valorisation des déchets dangereux ;
- soit, en les confiant à une installation située en dehors du territoire de la Région wallonne, après s'être assuré que cette installation satisfait aux conditions que lui impose la législation qui lui est applicable pour procéder à l'élimination ou la valorisation de ces déchets.

DEC 17. §1er. L'exploitant est tenu de déclarer au Département du Sol et des Déchets les quantités de déchets dangereux qu'il a produits. Il transmet à cet effet les informations qui figurent dans le registre visé à l'article 7.

§2. La déclaration s'effectue selon les modalités fixées par l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux.

§3. L'exploitant consulte le Département du Sol et des Déchets pour définir le modèle du formulaire de déclaration.

§4. Toute modification de la nature ou de la composition des déchets déclarés doit faire l'objet d'une nouvelle déclaration auprès du Département du Sol et des Déchets.

Gestion des huiles usagées

DEC 18. Il est interdit :

- de déposer ou de laisser couler des huiles usagées, en quelque lieu que ce soit où elles peuvent polluer l'environnement, notamment dans ou sur le sol, dans les eaux de surface ou les eaux souterraines, dans les égouts, les canalisations ou les collecteurs ;
- de brûler des huiles usagées ;
- d'ajouter ou de mélanger à des huiles usagées de l'eau ou tout corps étranger, tel que solvants, produits de nettoyage, détergents, antigel, autres combustibles et autres matières avant ou pendant la collecte ou avant ou pendant le stockage ;
- lors du stockage et de la collecte, de mélanger les huiles usagées avec des PCB ou avec des déchets dangereux ;
- de mélanger volontairement des huiles synthétiques, animales ou végétales avec des huiles minérales ;
- de se débarrasser d'huiles usagées sauf à les remettre à des collecteurs agréés ou à des centres de regroupement, de prétraitement, d'élimination ou de valorisation autorisés.

Si l'huile usagée est remise à une personne établie dans une autre région ou un autre pays, le détenteur doit s'être assuré au préalable que cette personne est dûment autorisée à éliminer ou valoriser de l'huile usagée dans cette région ou dans ce pays.

DEC 19. Les dispositions de l'article DEC 17 s'appliquent aux huiles usagées.

Gestion des déchets d'activités de soins de santé de classe B2

DEC 20. Il est interdit de se débarrasser de déchets de classe B2, si ce n'est :

a) soit en procédant à leur élimination dans les propres installations du producteur de ces déchets, dûment autorisées à cet effet ;

b) soit en confiant à un tiers bénéficiant de l'agrément requis pour assurer la collecte ou le transport, ou à un tiers autorisé pour effectuer le regroupement, le prétraitement ou l'élimination de ces déchets ;

c) soit en les confiant à une installation située en dehors de la Région wallonne, après s'être assuré que cette installation satisfait aux conditions que lui impose la législation qui lui est applicable pour procéder à l'élimination de ces déchets ;

d) soit en les transformant en déchets assimilables aux déchets de classe B1 selon un procédé autorisé.

DEC 21. Dans les cas où ils sont mélangés les déchets de classe B_1 et les déchets de classe B_2 sont gérés conformément aux règles prévues pour les déchets de classe B_2.

DEC 22. Les déchets de classe B2 seront conditionnés dans des emballages non compactés ne permettant aucun écoulement et suffisamment résistants pour ne pas se rompre durant les diverses manipulations.

DEC 23. Les déchets de classe B2 sont entreposés sur une aire de stockage réservée à cet usage. Le public et les personnes non autorisées par l'exploitant ne peuvent avoir accès aux déchets de classe B2.

Tout récipient reste intact. Les récipients endommagés sont transvasés en toute sécurité dans des suremballages adéquats.

Le local où ils sont entreposés est régulièrement nettoyé et désinfecté, si nécessaire et après chaque déversement accidentel, afin d'éviter la formation de tout foyer microbiologique dû à l'échauffement par la fermentation.

Stockage de déchets

DEC 24. Les aires de stockage sont construites, aménagées et exploitées de manière à :

- prévenir les accidents lors des opérations de chargement et de déchargement des véhicules ;
- éviter la dispersion des déchets ;
- limiter efficacement les nuisances pour le voisinage et l'environnement qui pourraient résulter de l'existence ou de l'exploitation des dépôts de déchets.

DEC 25. Les aires de stockage des déchets, autres qu'inertes, sont pourvues d'un revêtement solide et étanche construit en matériaux incombustibles. Ces aires sont conçues et exploitées de manière à éviter le rejet de toute substance polluante dans les eaux tant de surface que souterraine.

DEC 26. La stabilité des déchets est assurée en toute circonstance.

DEC 27. Lorsque ces déchets sont stockés dans des récipients mobiles, les informations permettant d'identifier les déchets, ainsi que les symboles de danger y associés, sont indiqués sur ceux-ci.

Remise en état en fin d'exploitation

DEC 28. En fin d'exploitation, le site est remis en état.

Les déchets sont évacués vers des installations dûment autorisées.

DEC 29. En cas de cessation définitive de toutes les activités, l'exploitant envoie à l'autorité compétente, au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire chargé de la surveillance, un plan de remise en état du site comprenant notamment les mesures qu'il a prises ou entend prendre afin d'assurer la mise en sécurité de toutes les installations.

Gestion des risques industriels

Stockage des hydrocarbures destinés à l'avitaillement et des explosifs - Ram

Parc à tanks Nord - Dalle technique - Zones de chargement et de déchargement

Ram 1. §1. Le parc à tanks « Nord » est uniquement autorisé pour le stockage de produits combustibles dont le point éclair est supérieur à 38°C.

§2. Les vannes de pied de tank sont motorisées, normalement fermées et résistantes au feu.

Ram 2. L'exploitant prend toutes dispositions utiles pour limiter et contrôler l'épanchement des liquides s'échappant accidentellement des réservoirs. A cet effet, les réservoirs contenant des liquides dangereux sont placés dans une cuvette de rétention dont la capacité est égale ou supérieure à la plus grande valeur de :

a) la capacité du plus grand réservoir augmentée de 25% de la capacité totale des autres réservoirs contenus dans l'encuvement ;

b) la moitié de la capacité totale des réservoirs contenus dans l'encuvement.

Ram 3. La distance entre chaque réservoir et le haut du bord intérieur de l'encuvement le plus proche est supérieure ou égale à la moitié de la différence de hauteur entre le haut du bord de l'encuvement et le niveau maximum de liquide dans le réservoir considéré. Par ailleurs, ces écartements doivent laisser un accès pour permettre la surveillance, l'entretien, la réparation ou le remplacement de tout équipement monté sur les réservoirs ou sur les canalisations.

L'écartement entre réservoirs ou l'écartement entre un réservoir et la base de la paroi ou de la digue de la cuvette est au moins égal à 0,5 m. Des distances moindres peuvent être autorisées, sur demande de dérogation auprès du fonctionnaire technique, lorsque l'exiguïté des lieux ne permet pas de respecter la distance réglementaire.

Ram 4. §1. Toutes les précautions sont prises pour empêcher toute infiltration de liquide dans le sol. A cet effet, le sol, les murs ou les digues des cuvettes de rétention, des dalles techniques et des zones de chargement et déchargement sont étanches. Elles sont constituées de matériaux résistants aux effets physico-chimiques des substances susceptibles d'être répandues. Les matériaux utilisés pour retenir des substances inflammables ou combustibles sont, de plus, incombustibles.

§2. Les murs ou les digues sont dimensionnés pour résister à la pression hydrostatique correspondant au remplissage maximum des cuvettes. Le passage de tuyauteries au travers des parois n'est autorisé que si l'étanchéité en est garantie.

Ram 5. §1. La vidange de l'encuvement doit se faire par un système fiable avec contrôle préalable du respect des normes de rejet. Ce système ne peut donc pas être activé sans la présence d'un opérateur et ne peut pas rester actif après la fin de la vidange. Est réputé fiable, un système de reprise par une pompe enclenchée manuellement à partir d'un endroit d'où il est possible de juger de la qualité des effluents et dont l'arrêt est automatique.

§2. En cas d'alarme ou de blocage du séparateur, un système d'alarme prévient le personnel rappelable.

Ram 6. §1. Un système de détection d'hydrocarbure est mis en place dans l'encuvement. Ce système doit alerter les secours afin qu'une équipe d'intervention arrive au plus vite.

§2. Des boutons d'arrêt d'urgence sont disponibles au niveau de l'encuvement, de la dalle technique, des zones de chargement et de déchargement. Ceux–ci sont à même de stopper les opérations de transfert d'hydrocarbure et ferment les vannes automatiques des installations.

§3. Un système de caméras et de vidéos moniteurs permet le contrôle visuel des activités se déroulant sur le site du parc pétrolier.

Ram 7. §1. Un système de couverture à la mousse de l'encuvement, de la dalle technique et des zones de chargement/déchargement est présent.

§2. Les tanks sont équipés d'un système de refroidissement par déluge ou sprinklage.

Ram 8. §1. Un système de détection incendie couvre l'encuvement, la dalle technique et les zones de chargement/déchargement. Ce système doit prévenir les personnes habilitées à intervenir dont le service Incendie de l'aéroport.

§2. Les quatre réservoirs du parc possèdent au minimum une mesure de niveau avec des interlocks sur les niveaux haut et haut-haut. Le premier génère une alarme, le second interrompt le transfert de produit et ferme les vannes d'entrée et sortie des tanks,

§3. Un système « PLC » permet la visualisation de toutes les données du processus, tel que les états des vannes et pompes, les débits, les pressions, les températures, les niveaux les transferts en cours, les alarmes... Le système permet aussi d'agir sur le processus afin de pouvoir interrompre les transferts et commander la fermeture des vannes des tanks.

Ram 9. §1. Un système « homme mort » de 2 minutes interrompt les transferts de kérosène :

- Des camions avitailleurs lors du chargement,
- Des camions de livraison lors du déchargement.

§2. Le déchargement des camions de livraison de kérosène se fait sous la supervision du chauffeur et d'un opérateur du personnel de l'aéroport.

<u>Installations AVGAS</u>

Ram 10. §1. La zone de stockage AVGAS est uniquement autorisée pour le dépôt d'essence destinée aux avions à moteur à pistons. Cet équipement répond à la norme EN 12312-5 "Matériel au sol pour aéronefs - Exigences particulières - Partie 5 : Matériels d'avitaillement en carburant".

§2. Les vannes de pied du réservoir sont motorisées, normalement fermées et résistantes au feu.

§3. Le réservoir d'AVGAS est équipé d'une mesure de niveau avec des interlocks sur les niveaux haut et haut-haut. Le premier génère une alarme, le second interrompt le transfert de produit et ferme les vannes d'entrée et sortie du réservoir.

Ram 11. §1. L'exploitant prend toutes dispositions utiles pour limiter et contrôler l'épanchement des liquides s'échappant accidentellement du réservoir. A cet effet, les réservoirs contenant des liquides dangereux sont placés dans une cuvette de rétention dont la capacité est égale ou supérieure à la plus grande valeur de :

a) la capacité du plus grand réservoir augmentée de 25% de la capacité totale des autres réservoirs contenus dans l'encuvement ;

b) la moitié de la capacité totale des réservoirs contenus dans l'encuvement.

§2. La vidange de l'encuvement doit se faire par un système fiable avec contrôle préalable du respect des normes de rejet. Ce système ne peut donc pas être activé sans la présence d'un opérateur et ne peut pas rester actif après la fin de la vidange.

Ram 12. §1. Un système de détection d'hydrocarbure est mis en place dans l'encuvement et dans le container. Ce système doit alerter les secours afin qu'une équipe d'intervention arrive au plus vite.

§2. Des boutons d'arrêt d'urgence sont disponibles au niveau de l'installation. Ceux–ci sont à même de stopper les opérations de transfert d'hydrocarbures (dépotage et avitaillement) et ferment les vannes automatiques de l'installation. L'activation des arrêts d'urgence envoie un signal au service Incendie de Liège Airport.

§3. Un système de détection incendie couvre la zone AVGAZ. La centrale de détection incendie envoie un signal au service Incendie de l'aéroport.

§4. Un système de caméras et de vidéos moniteurs permet le contrôle visuel des activités se déroulant sur la zone AVGAZ.

Stockage pyrotechnique B18

GENERALITES

L'exploitant est autorisé à entreposer, au sein de son établissement :

- des munitions de sûreté pour armes à feu portatives classées UN 1.4G pour une quantité NEQ de stockage de maximum 155 kg de matières pyrotechniques y contenues.

Ram 13. Le local de stockage servira uniquement pour le stockage des munitions et des armes et son accès sera exclusivement réservé aux préposés spécialement désignés à cet effet.

Le personnel désigné à la réception des articles, à la préparation et la distribution des articles recevra des formations adaptées à leurs activités, aux risques encourus et aux procédures d'évacuation.

La porte du local sera toujours fermée à clé, sauf pendant le temps nécessaire pour déposer les articles et en prélever selon les besoins.

Ram 14. Les munitions doivent être conservées dans leur emballage d'origine au sein du local de stockage. L'ouverture des colis est tolérée pour y prendre quelques articles mais les boîtes ouvertes doivent être immédiatement refermées au moins par croisement des rabats à défaut de placement de bande collante.

Ram 15. Le local de stockage est maintenu dans un parfait état de propreté. Aucune trace de poudre pyrotechnique libre n'y est tolérée.

Ram 16. Il est interdit de fumer et d'introduire des flammes nues et point chaud dans le local où se situe le stockage.

Ram 17. L'exploitant assure ou fait effectuer la vérification périodique et la maintenance des matériels de sécurité et de lutte contre incendie mis en place ainsi que des éventuelles installations électriques et de chauffage conformément aux règlementations ou normes en vigueur.

CONCEPTION DU DEPOT – SECURITE ET ALARMES.

Ram 18. Le local de stockage répond aux critères de L'annexe 6 de l'Arrêté Royal qui fixe les " Normes de base en matière de prévention contre l'Incendie et l'explosion, auxquelles les bâtiments nouveaux doivent satisfaire " (AR du 7 juillet 1994).

En particulier :

- Les dimensions du local sont adaptées à la quantité à stocker,
- Le dépôt présente une résistance au feu d'au moins (R)EI 120,
- Les matériaux utilisés pour la construction du dépôt sont de classe A1 c'est-à-dire des matériaux incombustibles/ininflammables. En ce qui concerne les matériaux de construction les plus courants, certains produits sont classés conventionnellement A1 sans essais préalables (verre, brique, plâtre armé de fibres de verre et plâtre, béton et mortier de ciment et chaux, vermiculite, ciment, pierre, ardoise, fer, fonte, acier, aluminium, cuivre, zinc, plomb, produits céramique, ...),
- La charge calorifique totale au sein du dépôt ne peut être supérieure à 34.200 GJ,
- La porte d'accès solide au local de stockage est EI 60. La porte est munie d'un rappel à la fermeture et pourvue d'une serrure fermant à clés. Elle s'ouvre vers l'extérieur du dépôt,
- Le local de stockage est équipé d'une installation de détection automatique d'incendie relayée à un système d'alarme non équivoque et audible au sein de l'ensemble du bâtiment,
- L'installation est conçue et réalisée suivant les règles de bonnes pratiques. Les détecteurs sont choisis en fonction des risques présents et de façon à déceler rapidement tout incendie.

Cette installation est contrôlée tous les trois ans à partir de sa mise en service par un organisme de contrôle accrédité,

- Les moyens de lutte contre incendie ainsi que leur emplacement sont déterminés par le service territorialement compétent.

Ram 19. Les parois intérieures, le sol et le plafond sont lisses et réalisés en matériaux ininflammables. Les parois sont bien ajustées au sol et au plafond. Le local ne présente pas d'autre ouverture que la porte.

Ram 20. Aucune canalisation de fluide énergétique (gaz, électricité, mazout, ...) ne pourra se trouver à l'intérieur du local. Cependant, les câbles électriques pourront être fixés directement sur les cloisons ou le plafond à l'extérieur du dépôt.

Ram 21. Si un système électrique est installé, il sera conforme au RGIE, notamment pour les points suivants :

- Indice de protection IP55 au moins,
- Protection différentielle,
- Coupure multipolaire,
- Câble armé et protégé mécaniquement jusqu'à une hauteur minimale d'1,60 mètre,

La commande de l'éclairage doit empêcher un oubli d'alimentation du point lumineux durant les périodes d'inactivité du dépôt contenant les matières explosibles.

Ram 22. Si cela est justifié, seul du chauffage par radiateur ou convecteur muni d'une vanne thermostatique et d'une alimentation en eau à basse température (max 50 °C) est autorisé. Les tuyaux d'alimentation du convecteur ou radiateur seront placés à l'extérieur du dépôt. Les boîtes de munitions ne peuvent être situées à moins de 60 cm de ceux-ci.

ZONE DE DECHARGEMENT.

Ram 23. Le déchargement des munitions s'effectue sous la surveillance et la responsabilité de l'exploitant ou d'un préposé désigné à la réception des articles.

Une procédure de déchargement permettant de limiter tout risque d'incendie est scrupuleusement suivie. Cette procédure devra à tout le moins reprendre les consignes suivantes :

- De manière générale, il est interdit de fumer ou de produire une flamme nue pendant la livraison comme durant toute autre manipulation des munitions.
- Le déchargement se fait sous la surveillance permanente du responsable ou de la personne désignée dans le respect des consignes générales sur le maniement des articles et les mesures à prendre en cas d'accident.
- Un moyen de lutte contre l'incendie est disponible à proximité,
- Le déchargement suit un cheminement établi à l'avance,
- Une évaluation visuelle des marchandises est toujours effectuée dès la réception,

- Les pièces endommagées sont refusées selon la procédure prévue à cet effet avec le fournisseur,
- Les marchandises sont entreposées directement avec soin dans le local de stockage.

Le personnel désigné à la réception recevra des informations adaptées à leurs activités et aux risques encourus.

L'exploitant mettra à disposition de ce personnel des moyens actifs de lutte contre l'incendie adaptés aux risques et au type d'activité. Les moyens de lutte contre incendie et leur emplacement sont déterminés par le service incendie territorialement compétent.

Gestion des produits solides ou liquides dangereux pour l'environnement – Dang

Compartimentage

Dang. 1. Les zones de stockage sont compartimentées. Toutes les précautions sont prises pour que la libération accidentelle dans un compartiment ne soit la cause d'un enchaînement d'un ou plusieurs accidents secondaires graves. Le compartimentage des aires de stockage est toujours requis :

- Pour empêcher la mise en présence accidentelle de produits connus pour leur réaction dangereuse ;
- Pour empêcher la propagation d'incendies difficilement maîtrisables ;
- Pour limiter les effets d'une libération d'énergie dont la puissance est proportionnelle à la masse mise en jeu.

Les compartiments sont sous rétention pour tous les petits emballages non vides qui ne sont pas munis d'une double paroi.

Dang. 2. Il est interdit de placer dans un même compartiment des produits susceptibles de réagir violemment entre eux. Pour ce motif, il est interdit de réunir dans un même compartiment :

- Des produits combustibles et des produits comburants ;
- Des produits libérant des gaz inflammables sous l'action de l'eau et des solutions aqueuses ;
- Des produits libérant des gaz inflammables sous l'action de l'eau et des combustibles.

Dang. 3. Il est interdit de placer dans un même compartiment des produits inflammables et des produits susceptibles d'aggraver les conséquences d'un incendie. Pour ce motif, il est notamment interdit de placer dans un même compartiment :

- Des produits inflammables et des produits explosifs ;
- Des produits inflammables et des hydrocarbures lourds ;

- Des produits inflammables et des substances très toxiques.

Dang. 4. A l'intérieur d'un même compartiment, tous les matériaux entrant dans la construction, des équipements et dont la tenue est essentielle pour la sécurité sont compatibles avec tous les produits détenus dans le compartiment. Pour ces motifs, il est interdit d'utiliser pour des équipements essentiels à la sécurité :

- Des matériaux combustibles dans des compartiments contenant des produits inflammables ;
- Des alliages d'aluminium, de magnésium ou de cuivre dans des compartiments contenant des bases fortes ou des acides ;
- De l'acier au carbone dans des compartiments contenant des acides forts.

Cette règle ne s'applique pas si la destruction d'un composant est utilisée pour mettre des installations en sécurité en cas d'épanchement ou d'incendie.

Dang. 5. Un compartiment est conçu et agencé pour permettre un accès facile avec les moyens nécessaires pour toute opération d'exploitation, d'inspection, de maintenance ou d'intervention d'urgence.

Dang. 6. Toutes les précautions doivent être prises pour que la libération accidentelle d'une substance dangereuse ne soit la cause d'un enchaînement d'un ou plusieurs accidents secondaires graves. A cet effet, l'exploitant veille à ce que les distances d'éloignement fixées dans le tableau reproduit ci-après soient toujours respectées :

Tableau de distances (m) pour le stockage de substances liquides et/ou solides dangereuses

	CLP11	CLP12	CLP13	CLP14	CLP15	CLP16	CLP17
CLP11	-	0	1	1	3	5	2
CLP12	0	-	1	0	2	1	0
CLP13	1	1	-	0	0	1	0
CLP14	1	0	0	-	0	0	0
CLP15	3	2	0	0	-	5	5
CLP16	5	1	1	0	5	-	0
CLP17	2	0	0	0	5	0	-
Substances sensibles à l'inflammation spontanée ou formant avec l'eau des gaz inflammables	5	5	5	5	10	5	5

Définitions des classes (et catégories) de danger auxquelles appartiennent les substances du tableau ci-dessus :

CLP11 :

- Toxicité aigüe (cat 1 à 3) ;
- Mutagénicité sur les cellules germinales (cat 1) ;
- Cancérogénicité (cat 1 à 2) ;
- Toxicité spécifique pour certains organes cibles – exposition unique (cat 1 à 2) ;
- Toxicité spécifique pour certains organes cibles – exposition répétée (cat 1 à 2) ;
- Toxicité pour la reproduction (cat 1 à 2 + Lact.) ;

CLP12 :

- Toxicité aigüe (cat 4) ;
- Danger pour le milieu aquatique (cat 1 à 4) ;
- CLP13 : Lésions oculaires graves / Irritations oculaires (cat 1) ;
- CLP14 :
- Lésions oculaires graves / Irritations oculaires (cat 2) ;
- Toxicité spécifique pour certains organes cibles – exposition unique (cat 3) ;

CLP15 : Matières solides et liquides comburants (cat 1 à 3) ;

CLP16 : Liquides inflammables (cat 1 à 2) ;

CLP17 :

- Liquides inflammables (cat 3) ;
- Solides inflammables (cat 1 à 2) ;

Dang. 7. Si la classification diffère entre deux catégories de produits auxquelles appartient une substance, les prescriptions les plus strictes sont observées. En cas de doute, la distance de séparation à appliquer est la plus grande de celles indiquées dans les tables.

Dang. 8. Les distances mentionnées précédemment peuvent être diminuées par la construction d'un écran de sécurité, à condition que la distance mesurée horizontalement en contournant cet écran soit supérieure ou égale aux distances minimales de séparation prescrites.

Dang. 9. Il peut être dérogé aux distances mentionnées précédemment moyennant la fourniture d'une étude et son approbation par le fonctionnaire technique, démontrant que les distances proposées permettent d'obtenir une maîtrise suffisante des risques.

Dang. 10. L'exploitant met en œuvre une procédure d'acceptation des nouvelles substances, de façon à n'accepter la présence et l'utilisation de ces substances que si toutes les mesures de sécurité requises peuvent être mises en œuvre sans difficulté ou complexité excessive au sein de l'établissement.

Bac de rétention

Dang. 11. Les bacs de rétention sont correctement dimensionnés. Si un bac de rétention est commun pour plusieurs produits, celui-ci ne peut accueillir que des produits compatibles entre eux.

Dang. 12. Les bacs de rétention sont étanches et sont constitués de matériaux résistants aux effets physico-chimiques des substances susceptibles d'être répandues. Les matériaux employés pour retenir les produits inflammables sont de plus incombustibles.

Dang. 13. Toute liaison directe entre un bac de rétention et l'égout public ou un cours d'eau est interdite même si la ligne peut être fermée par une vanne. Les bacs de rétention sont maintenus dans un état de propreté garantissant leur efficacité en cas de fuites.

Stockage de produits dangereux pour l'environnement

Dang. 14. L'exploitant prend toutes les dispositions utiles pour limiter et contrôler l'épanchement des produits dangereux pour l'environnement s'échappant accidentellement de leurs contenants. De plus, toutes les précautions sont prises pour empêcher toute infiltration de ces produits dans le sol. Des absorbants sont présents à proximité du lieu d'utilisation des liquides dangereux pour l'environnement pour les récupérer en cas d'épanchement.

Stockage de produits inflammables

Dang. 15. Toutes les précautions sont prises pour empêcher les fuites de gaz, vapeurs et liquides inflammables ou pour les limiter partout où des fuites accidentelles sont prévisibles.

Dang. 16. Dans les zones ou des fuites accidentelles de substances inflammables sont prévisibles, toutes les précautions sont prises pour détecter la présence de gaz ou de vapeur inflammable dans les plus brefs délais et bien avant que leur concentration dans l'air n'atteigne la limite d'inflammabilité.

Dang. 17. Dans ces zones, des dispositifs de protection passifs contre le feu sont préférentiellement utilisés. A défaut, des systèmes de protection actifs (fixes ou mobiles) sont prévus.

Stockage de produits toxique

Dang. 18. Toutes les précautions sont prises pour protéger les personnes et l'environnement contre les effets de vapeurs corrosives, irritantes, toxiques ou nocives à l'intérieur et à l'extérieur du site. A cet effet, toutes les précautions sont prises pour empêcher les émissions de substances volatiles dans l'air ou, au moins, les limiter dans toute la mesure du possible.

Stockage en récipients mobiles de gaz divers comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sous une pression supérieure à 1 bar - Gaz

Chapitre I – définitions

Gaz 1. Pour l'application des présentes prescriptions, on entend par :

Récipient mobile : récipient qui est transporté pour recevoir sa charge de gaz ou pour être utilisé. Les camions citernes, les réservoirs de véhicules et les wagons de chemin de fer sont exclus.

Dépôt : espace délimité, destiné au stockage de bouteilles, pouvant comporter plusieurs zones de stockage.

Dépôt fermé : dépôt fermé par des parois sur plus de trois quarts du périmètre du dépôt et éventuellement pourvu d'un toit.

Dépôt ouvert : dépôt en plein air, fermé par des parois sur les trois quarts du périmètre du dépôt au plus, éventuellement pourvu d'un toit.

Capacité du dépôt : la capacité totale en litres d'eau des récipients (vides, pleins, raccordés ou non) entreposés.

Dépôt de catégorie 1 : un dépôt dont la capacité totale est inférieure ou égale à 1000 litres.

Dépôt de catégorie 2 : un dépôt dont la capacité totale est supérieure à 1000 litres et inférieure ou égale à 5.000 litres.

Dépôt de catégorie 3 : un dépôt dont la capacité totale est supérieure à 5.000 litres.

Zone de sécurité : zone comprise au-delà du dépôt et délimitée par le périmètre défini par les distances de sécurité.

Ecran de sécurité : écran destiné à protéger le dépôt d'un incendie extérieur ou de l'allumage d'un nuage de gaz en cas de fuite du récipient.

Résistance au feu : Aptitude d'un élément de construction à conserver, pendant une durée déterminée, la stabilité au feu, l'étanchéité au feu, l'isolation thermique.

Gaz du groupe 1 : ce groupe reprend les gaz reconnaissables par le pictogramme GHS02.



Gaz du groupe 2 : ce groupe reprend les gaz reconnaissables par le pictogramme GHS06.



Gaz du groupe 3 : ce groupe reprend les gaz reconnaissables par le pictogramme GHS03.



Gaz du groupe 4 : ce groupe reprend les gaz non repris dans le groupe 1, 2 ou 3.

Chapitre II – Implantation et construction

Section 1ère – Construction du dépôt

Sous-section 1er – Dispositions générales

Gaz 2. §1er. Le sol du dépôt est constitué par un matériau résistant à la circulation de la voie publique ou d'une voie privée, incombustible.

§2. Le sol du dépôt est établi de manière à assurer la stabilité des bouteilles.

Gaz 3. Seule l'électricité comme source d'énergie pour l'éclairage du dépôt est autorisée.

Gaz 4. §1er. Le chauffage du dépôt à l'eau chaude, à la vapeur ou électrique est autorisé.

§2. Les appareils de chauffage sont installés de manière telle qu'ils n'échauffent pas la paroi des

bouteilles.

Gaz 5. Les dangers, liés au gaz et les précautions d'usage sont clairement indiqués au moyen de pictogrammes appropriés, apposés de manière visible en tout temps aux entrées du dépôt, ainsi qu'à l'intérieur de celui-ci.

Sous-section 2 – Dépôts ouverts

Gaz 6. Le périmètre du dépôt doit être clairement délimité par des indications permanentes sur le sol.

Sous-section 3 – Dépôts fermés

Gaz 7. Les locaux servant de dépôts fermés sont entièrement construits en matériaux incombustibles. Les portes s'ouvrent vers l'extérieur.

Gaz 8. Dans le cas de dépôt comprenant des gaz du groupe 1, le plafond est construit en matériaux incombustibles. Toutefois 20 % maximum de la surface de ce plafond peut être réalisé en matériau translucide et non inflammable.

Gaz 9. §1er. Des orifices donnant à l'air libre sont aménagés au ras du sol et à la partie supérieure de chaque division du dépôt afin de permettre une ventilation.

§2. Ces ouvertures sont fermées par des treillis ou des grillages.

§3. L'emplacement et les dimensions des orifices sont déterminés en fonction de la capacité de stockage du dépôt de manière à éviter l'accumulation de gaz dans le dépôt.

Section 2 – Implantation du dépôt

Gaz 10. §1er. Les distances de sécurité minimum mesurées en projection horizontale, qui séparent le dépôt, ouvert ou fermé, de certains lieux, sont fournies dans le tableau repris en annexe.

§2. Les distances à utiliser sont les distances maximales définies en fonctions des groupes et des volumes considérés.

Gaz 11. §1er. Les distances visées à l'article précédent sont réduites s'il y a entre le dépôt et les lieux visés ci-dessus interposition d'un écran de sécurité, pour autant que la distance, mesurée en contournant horizontalement l'écran, soit au moins égale à celle donnée dans le tableau.

§2. L'écran de sécurité est réalisé en maçonnerie ou en béton d'une épaisseur respective de 18 et 10 cm ou en d'autres matériaux présentant une résistance au feu équivalente. Les parois ont une hauteur minimum de 2 mètres et dépassent la hauteur maximum des récipients mobiles stockés d'au moins 0,5 mètres.

Gaz 12. Le dépôt est protégé de la circulation de la voie publique ou d'une voie privée par une barrière de sécurité ou par tout autre système présentant le même degré d'efficacité.

Chapitre III – Stockage de gaz de groupes différents

Gaz 13. §1er. Lorsque le dépôt est destiné à l'entreposage de gaz de groupes différents, il est divisé en plusieurs zones de stockage.

§2. Dans ce cas, les distances de sécurité qui séparent les différentes zones de stockage les unes des autres sont données dans le tableau ci-dessous.

§3. Les distances à utiliser sont les distances maximales définies en fonctions des sous-groupes et des volumes considérés.

Gaz 14. §1er. Les distances de sécurité, prévues entre les différentes zones de stockage, pour les dépôts, peuvent être réduites par la construction d'un écran de sécurité, à condition que la distance, mesurée horizontalement en contournant l'écran, soit au moins égale à la distance de sécurité spécifiée dans le tableau repris en annexe.

§2. L'écran de sécurité est réalisé en maçonnerie ou en béton d'une épaisseur respective de 18 et 10 cm ou en d'autres matériaux présentant une résistance au feu équivalente. Les parois ont une hauteur minimum de 2 mètres et dépassent la hauteur maximum des récipients mobiles stockés d'au moins 0,5 mètres.

Chapitre IV – Exploitation

Gaz 15. En l'absence de l'exploitant ou de son préposé, l'accès au dépôt est interdit au public.

Gaz 16. § 1er. Dans le cas où le dépôt serait accessible au public, l'accès se fait sous la responsabilité de l'exploitant ou de son préposé.

§ 2. Dans le cas où l'accès au dépôt est interdit au public, un pictogramme interdit l'entrée du dépôt aux personnes étrangères à l'établissement ou à celles qui n'y sont pas autorisées par leur service.

Gaz 17. §1er. Le dépôt est réservé exclusivement au stockage de récipients de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous.

§2. La stabilité des bouteilles est assurée en toutes circonstances.

§3. Les récipients contenant une phase liquide ne sont pas stockés en position couchée.

Dans les dépôts et dans les zones de sécurité y associés, il est interdit d'effectuer toute opération de transvasement, de remplissage ou de remise en état des récipients.

Gaz 18. L'exploitant s'assure que les robinets des récipients entreposés, y compris les robinets des récipients vides, sont fermés et protégés contre les chocs mécaniques.

Chapitre V – Prévention des accidents et incendies

Gaz 19. Dans le dépôt et dans la zone de sécurité, il est interdit de fumer, de faire du feu et d'utiliser des appareils à flammes ou à feu nu (sans permis de feu), d'entreposer d'autres produits inflammables ou combustibles.

Tableau des distances dépôt bouteilles

a : capacité de stockage inférieure ou égale à 1000 litres

b : capacité de stockage supérieur 1000 et inférieure ou égale 5.000 litres

c : capacité de stockage supérieure à 5.000 litres

Distances de sécurité en mètres	capacité	GROUPE 1 	GROUPE 2 	GROUPE 3 	GROUPE 4 Gaz non repris dans les autres groupes.
GROUPE 1	a b c	0	5/0**	2/5 * 5 7.5	0
GROUPE 2 	b	5 / 0 **	-	0	0
GROUPE 3 	a b c	2/5 * 5 7.5	0	-	0
GROUPE 4 AUTRES		0	0	0	-
LIMITES DE PROPRIETE, VOIE PUBLIQUE	a b c	3 5 7,5	7,5	2	2
OUVERTURES DE LOCAUX SANS INTERDICTION DE FEU NU	a b c	2 5 7.5	7.5	2	2
MATIERES COMBUSTIBLES ***		5	5 / 2 **	5	2
RESERVOIRS AERIENS liquides infl. PE > 50°C		7.5	7.5 / 2 **	7.5	2
RESERVOIRS ENTERRES liquides inflammables		2	0	0	0
RESERVOIRS O_2 liquide ou air liquide	a b c	5 7,5 7,5	2	2	2
RESERVOIRS H_2 liquide	a b c	5 7,5 7,5	7,5 / 2 **	7,5	2
RESERVOIRS : N_2		2	2	2	2
RESERVOIRS AERIENS DE GPL		7,5	7,5	7,5	2

* la distance de 2 m s'applique aux stockages ouverts et la distance de 5 m aux stockages fermés

** la première distance s'applique aux gaz toxiques aiguë de la catégorie de danger 1; la deuxième distance s'applique aux autres catégories de danger du groupe 2

*** les liquides non étiquetés avec un pictogramme de danger selon la réglementation CLP avec un point d'éclair supérieur à 60 ° C jusqu'à un maximum de 250 ° C, ou les carburants liquides non étiquetés avec le pictogramme de danger GHS02 selon l'étiquetage la régulation CLP avec un point d'éclair supérieur à 60 ° C jusqu'à un maximum de 250 ° C

Air

Rejets à l'atmosphère - Air

CHAPITRE IER. GENERALITES

Air 1. Les installations sont conçues, implantées et équipées de manière à prévenir et à limiter efficacement les nuisances et les inconvénients qui pourraient résulter de l'exploitation pour le voisinage tels que les émissions de poussières, de gaz, de fumées, d'odeurs et autres émanations.

Air 2. Il est fait usage des techniques appropriées aux circonstances pour éliminer, des rejets à l'atmosphère, toute substance qui pourrait provoquer un danger ou une incommodité par sa nature et/ou par les quantités rejetées.

Air 3. Le cas échéant, les gaz chargés de matières susceptibles de polluer l'environnement sont captés au plus près de la source d'émission et conduits vers une installation d'épuration adaptée à la nature des effluents rejetés.

Air 4. Les installations, en ce compris les aires de stockage, sont conçues de manière à limiter la production et le rejet de polluants dans l'atmosphère, notamment par la mise en œuvre de technologies propres et le développement de techniques de récupération, de lavage, de recyclage ou de valorisation des effluents ou le développement de systèmes de confinement efficaces.

Air 5. Les rejets quelconques d'effluents gazeux à l'atmosphère se font à une hauteur, une température, une vitesse et dans des conditions (degré de dilution, localisation ou orientation des conduits et des cheminées d'évacuation par rapport aux propriétés voisines, etc.) qui garantissent une dispersion efficace, en toutes circonstances, des polluants résiduaires.

Air 6. Sauf impossibilité d'ordre technique (dûment justifiable), les effluents gazeux susceptibles d'incommoder le voisinage sont évacués par des cheminées aussi éloignées que possible des propriétés et bâtiments voisins.

Air 7. L'exploitant aménage des ouvertures dans les conduits d'évacuation en vue des mesures de contrôles. Ces ouvertures sont réalisées conformément à la procédure CWEA (Compendium Wallon des méthodes d'Echantillonnage et d'Analyse) qui décrit les aménagements des conduits industriels nécessaires à la réalisation des contrôles à l'émission dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique. Ces ouvertures, ainsi que leurs abords sont aisément accessibles de façon à pouvoir effectuer ces mesures en toute sécurité et sans préavis.

CHAPITRE II. EXPLOITATION

Air 8. Afin de réduire les émissions atmosphériques de polluants, l'exploitant met en place les mesures suivantes :

- Favoriser l'utilisation de combustible à haut rendement et de qualité optimale ;
- Favoriser l'utilisation d'avions présentant les caractéristiques les plus avantageuses sur le plan des émissions de polluants ;
- Limiter la durée des opérations au sol et favoriser l'installation et l'utilisation systématique de convertisseur 400 Hertz permettant d'alimenter les avions en électricité sans que ceux-ci ne doivent faire fonctionner leur moteur ;
- Favoriser les transports en commun par rapport à l'utilisation des véhicules individuels ;
- Utiliser des véhicules de piste fonctionnant à l'électricité ;
- Equiper les réservoirs de carburants avec des systèmes d'équilibrage entre camions/réservoirs et camions/avions ;
- Réaliser le remplissage des réservoirs de préférence la nuit, aux températures ambiantes les plus basses ;
- Eviter de programmer de façon simultanée les opérations de remplissage des réservoirs et d'approvisionnement des véhicules avitailleurs ;
- Prévoir la couverture maximale des ouvrages de la station d'épuration ;
- Mettre en œuvre des réservoirs à toit flottant au niveau du parc pétrolier ou équiper les évents des cuves de dispositif de traitement des vapeurs. Dans le cas où aucune de ces 2 mesures ne serait techniquement réalisables, l'exploitant rédige un rapport expliquant les raisons de cette impossibilité et l'envoie au Fonctionnaire chargé de la surveillance et à l'AwAC dans un délai de 6 mois après l'octroi du permis.

CHAPITRE III. LIMITATIONS

Section 1. Rejets canalisés - Généralités

Air 9. L'exploitant se conforme aux prescriptions suivantes :

- Sauf impossibilité technique dûment justifiée (p.ex. modèles de filtres sur silos), les rejets canalisés se font verticalement vers le haut et sans chapeau afin de maximiser la dispersion des polluants.
- Tous les points d'émission à l'atmosphère de poussières ou autres polluants, accompagnés de leurs moyens d'abattement éventuels et des endroits où les contrôles sont réalisés, sont indiqués sur un schéma du processus de fabrication (flow-sheet), tenu à la disposition du Fonctionnaire technique et du Fonctionnaire chargé de la surveillance. Ce schéma est tenu à jour.
- Pour les dispositifs d'épuration, une annexe à ce schéma donne les renseignements suivants :
    - Rejet garanti par le fournisseur, en mg/Nm^3
    - Débit horaire en Nm^3/h (en fonctionnement normal)

- Température de rejet
- Hauteur de rejet
- Section du point de rejet
- Coordonnées du point de rejet

Section 2. Chaudières d'une puissance inférieure ou égale à 400 kW

Air 10. L'exploitant se conforme aux dispositions présentes dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2009 tendant à prévenir la pollution atmosphérique provoquée par les installations de chauffage central destinées au chauffage de bâtiments ou à la production d'eau chaude sanitaire et à réduire leur consommation énergétique, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 juin 2009, par l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2011 et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014.

Air 11. Pour les chaudières alimentées en combustibles liquides ou gazeux dont la puissance nominale utile est inférieure ou égale à 400 kW, l'exploitant veille :

- à ce que celles-ci respectent les niveaux d'émission de CO et de NOx définis dans l'arrêté royal du 08 janvier 2004 réglementant les niveaux des émissions des oxydes d'azote (NOx) et du monoxyde de carbone (CO) pour les chaudières de chauffage central et les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux dont le débit calorifique nominal est égal ou inférieur à 400 kW, modifié par l'arrêté royal du 17 juillet 2009 ;
- à ce que celles-ci respectent les exigences de rendement définies dans l'arrêté royal du 18 mars 1997 concernant les exigences de rendement pour les nouvelles chaudières à eau chaude alimentées en combustibles liquides ou gazeux.

Section 3. Chaudières au gaz naturel d'une puissance thermique nominale supérieure à 400 kW et inférieure à 1 MW

Air 12. Les rejets des chaudières au gaz naturel d'une puissance thermique supérieure à 400 kW et inférieure à 1 MW respectent les valeurs limites d'émission suivantes :

Installations mises en service avant le 1er janvier 2005 :

- NOx < 200 mg/Nm³
- CO < 100 mg/Nm³

Installations mises en service entre le 1er janvier 2005 et le 20 décembre 2018 :

- NOx < 150 mg/Nm³
- CO < 100 mg/Nm³

Installations mises en service à partir du 20 décembre 2018 :

- NOx < 100 mg/Nm³
- CO < 100 mg/Nm³

Les valeurs mesurées sont rapportées aux conditions suivantes : gaz sec – pression : 1013 hPa – température : 273 K – teneur en oxygène de 3%.

Section 4. Chaudières d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW

Air 13. Les chaudières d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW sont visées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion moyennes et modifiant diverses dispositions environnementales (M.B. 19.10.2018).

Section 5. Groupes électrogènes au mazout d'une puissance thermique nominale supérieure à 400 kW et inférieure à 1 MW

Air 14. Les rejets des groupes électrogènes respectent les valeurs limites d'émission suivantes :

Valeurs limites d'émission applicables pour les installations existantes :

Nombre d'heures de fonctionnement annuel	**500 heures par an ou moins,** en moyenne mobile calculée sur une période de 5 ans		**Plus de 500 heures par an,** en moyenne mobile calculée sur une période de 5 ans			
	VLE applicables dès l'octroi du permis		VLE applicables jusqu'au 31 décembre 2029		VLE applicables à partir du 1er janvier 2030	
Date de fabrication	Avant le 1er janvier 2013	A partir du 1er janvier 2013	Avant le 1er janvier 2013	A partir du 1er janvier 2013	Avant le 1er janvier 2013	A partir du 1er janvier 2013
NOx (mg/Nm³)	1500	1500	375	375	250	250
CO (mg/Nm³)	750	250	750	120	750	120
Poussières (mg/Nm³)	-	20	37,5	20	37,5	20

Valeurs limites d'émission applicables pour les nouvelles installations :

Nombre d'heures de fonctionnement annuel	**500 heures par an ou moins,** en moyenne mobile calculée sur une période de 3 ans	**Plus de 500 heures par an,** en moyenne mobile calculée sur une période de 3 ans
NOx (mg/Nm³)	1500	190
CO (mg/Nm³)	250	120
Poussières (mg/Nm³)	20	20

Par installation existante, on entend une installation mise en service avant le 20 décembre 2018.

Par nouvelle installation, on entend une installation autre qu'une installation existante.

Les valeurs mesurées sont rapportées aux conditions suivantes : gaz sec - pression : 1013 hPa - température : 273 K - teneur en oxygène de 15%.

Dans le cas d'installations de combustion exploitées moins de 100 heures par an, en moyenne mobile calculée sur une période de cinq ans pour les installations existantes et en moyenne mobile calculée sur une période de trois ans pour les nouvelles installations, les valeurs limites sont multipliées par un facteur deux.

Section 6. Moteurs d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW

Air 15. Les moteurs d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW sont visés par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion moyennes et modifiant diverses dispositions environnementales (M.B. 19.10.2018).

Section 7. Installations contenant des gaz à effet de serre fluorés ou des substances qui appauvrissent la couche d'ozone

Air 16. Pour les équipements contenant des gaz à effet de serre fluorés, l'exploitant se conforme au Règlement (UE) N° 2024/573 du Parlement européen et du Conseil du 7 février 2024 relatif aux gaz à effet de serre fluorés, en particulier en ce qui concerne les mesures de confinement et de récupération des gaz ainsi que les restrictions d'utilisation.

Air 17. Pour les équipements contenant des HCFC/(CFC), l'exploitant se conforme :

- à l'arrêté du 12 juillet 2007 du Gouvernement wallon déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique, en particulier son article 11, §2.

- au règlement (UE) N° 2024/590 du Parlement européen et du Conseil du 7 février 2024 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, en particulier les dispositions relatives à l'utilisation et le chapitre relatif à la maîtrise des émissions.

Air 18. L'exploitant restera attentif à l'évolution de la législation européenne et wallonne en la matière, et en particulier à l'adoption de conditions sectorielles ou intégrales pour ce type d'installation.

Section 8. Installations de production de froid à l'ammoniac

Air 19. L'exploitant tient à jour un registre indiquant la quantité d'ammoniac présente dans l'installation, le cas échéant stockée en réserve ainsi que les compléments de charge effectués. Ce registre est tenu à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 20. La ventilation des salles des machines est assurée par un dispositif mécanique calculé selon les normes en vigueur, de façon à éviter à l'intérieur des locaux toute stagnation de poches de gaz. Le débouché à l'atmosphère de la ventilation doit être placé aussi loin que possible des habitations voisines et d'une source de chaleur, de façon à ne pas entraîner de risque pour l'environnement et pour la santé humaine.

Air 21. Les locaux renfermant le groupe frigorifique et les réservoirs d'ammoniac sont équipés d'une installation de détection d'ammoniac. L'installation de détection est judicieusement placée par rapport aux bouches de ventilation, dans la trajectoire de l'air sortant.

Air 22. Avant la mise en service des réservoirs et de l'équipement frigorifique un contrôle d'étanchéité du circuit frigorifique est effectué en surpression par un technicien spécialisé conformément aux prescriptions de la norme NBN EN 378 ou à toute autre norme étrangère équivalente ou code de bonne pratique.

Air 23. L'équipement frigorifique est mis en service lorsqu'aucune fuite n'est détectée. L'exploitant conserve un exemplaire de l'attestation d'étanchéité transmis par le technicien frigoriste et le présente à toute demande du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 24. Toute émission volontaire d'agent réfrigérant dans l'atmosphère n'est pas autorisée sauf si elle est nécessaire pour assurer la sécurité des personnes se trouvant dans l'établissement.

Air 25. L'exploitant notifie au Fonctionnaire chargé de la surveillance la mise en service ou hors service, définitive ou suite à une fuite détectée, de l'équipement frigorifique ainsi que toute modification de l'installation.

Section 9. Dispositif de refroidissement par pulvérisation d'eau dans un flux d'air

Les dispositifs de refroidissement par pulvérisation d'eau dans un flux d'air sont soumis aux conditions définies par le présent arrêté en vue de prévenir l'émission d'eau contaminée par Legionella species.

Air 26. Sont considérés comme faisant partie de l'installation de refroidissement, l'ensemble des éléments suivants : tour(s) de refroidissement et ses parties internes, échangeur(s), l'ensemble

composant le circuit d'eau en contact avec l'air (bac(s), canalisation(s), pompe(s)...), ainsi que le circuit d'eau d'appoint (jusqu'au dispositif de protection contre la pollution par retour dans le cas d'un appoint par le réseau public) et le circuit de purge.

Air 27. L'exploitant s'assurera de la présence d'un pare-gouttelettes et mettra en place un entretien et une maintenance adaptés afin de limiter la prolifération des Legionella species dans le système et leur émission. L'exploitant veillera à conserver en bon état de surface et propres le garnissage et les parties périphériques (pare-gouttelettes, caisson...) pendant toute la durée de fonctionnement de la tour aéroréfrigérante.

Air 28. L'exploitant s'assurera de la bonne dispersion du panache de vapeur issu de la tour aéroréfrigérante et de l'absence de rabattement de ce panache en dehors de l'exploitation.

Air 29. Un plan d'entretien préventif, de nettoyage et désinfection de l'installation, visant à maintenir en permanence la concentration des Legionella species dans l'eau du circuit à un niveau inférieur à 1000 unités formant colonies par litre d'eau (UFC/l), est mis en œuvre sous la responsabilité de l'exploitant. Ce plan d'entretien s'accompagne d'une analyse de risque.

Air 30. L'installation de refroidissement est vidangée, nettoyée et désinfectée avant la remise en service de l'installation de refroidissement intervenant après un arrêt prolongé et en tout état de cause au moins une fois par an, sauf dans le cas des installations concernées par l'Art Air 31.

Les opérations de vidange, nettoyage et désinfection comportent :

- une vidange du circuit d'eau ;
- un nettoyage de l'ensemble des éléments de l'installation (tour de refroidissement, des bacs, canalisations, garnissages et échangeur(s)...) ;
- une désinfection par un produit dont l'efficacité vis-à-vis de l'élimination des Legionella species a été reconnue ; le cas échéant cette désinfection s'appliquera à tout poste de traitement d'eau situé en amont de l'alimentation en eau du système de refroidissement.

Lors des opérations de vidange, les eaux résiduaires sont soit rejetées à l'égout, soit récupérées et éliminées dans une station d'épuration ou un centre de traitement des déchets dûment autorisé à cet effet. Les rejets ne doivent pas nuire à la sécurité des personnes, à la qualité des milieux naturels, ni à la conservation des ouvrages, ni, éventuellement, au fonctionnement de la station d'épuration dans laquelle s'effectue le rejet. Dans tous les cas, les normes prescrites pour les rejets des eaux sont respectées.

Lors de tout nettoyage mécanique, des moyens de protection sont mis en place afin de prévenir tout risque d'émissions d'aérosols dans l'environnement. L'utilisation d'un nettoyage à jet d'eau sous pression doit être spécifiquement prévue par une procédure particulière et doit faire l'objet d'un plan de prévention au regard du risque de dispersion des Legionella species.

Air 31. Si l'exploitant se trouve dans l'impossibilité technique ou économique de réaliser l'arrêt prévu à l'Art Air 30 pour le nettoyage et la désinfection de l'installation, il devra en informer le Fonctionnaire chargé de la surveillance et lui proposer la mise en œuvre de mesures compensatoires. Le Fonctionnaire chargé de la surveillance pourra soumettre ces mesures

compensatoires à l'avis d'un tiers expert, lequel pourra être proposé, à la demande, par l'Agence wallonne de l'Air et du Climat. Les frais liés à l'intervention du tiers expert sont à charge de l'exploitant.

Air 32. L'exploitation de l'installation de refroidissement s'effectue sous la surveillance d'une personne nommément désignée par l'exploitant, formée et ayant une connaissance de la conduite de l'installation et des risques qu'elle présente, notamment du risque lié à la présence de Legionella species, ainsi que des dangers et inconvénients des produits utilisés ou stockés dans l'installation et des dispositions à mettre en œuvre en cas d'incident.

Air 33. Toutes les personnes susceptibles d'intervenir sur l'installation sont désignées et formées en vue d'appréhender selon leur fonction le risque de légionellose associé à l'installation. Ces formations sont renouvelées périodiquement et a minima tous les cinq ans, de manière à s'assurer que le personnel soit informé de l'évolution des connaissances en matière de gestion de ce risque. Ces formations portent à minima sur :

- Les conditions de prolifération et de dispersion des légionelles ;
- Les moyens préventifs, correctifs et curatifs associés (y compris les caractéristiques et la stratégie d'utilisation des produits de traitement et les moyens de surveillance) ;
- Les dispositions du présent arrêté.

Air 34. Un plan de formation rassemblant les documents justifiant la formation du personnel est tenu à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance. Il comprend :

- Les modalités de formation, notamment en fonction du personnel visé (descriptif des différents modules, durée, fréquence) ;
- La liste des personnes intervenant sur l'installation, précisant la fonction, le type de formation suivie, la date de la dernière formation suivie et la date de la prochaine formation à suivre ;
- Les attestations de formation de ces personnes.

Air 35. L'exploitant met à disposition du personnel intervenant à l'intérieur ou à proximité de l'installation, et susceptible d'être exposé par voie respiratoire aux aérosols, des équipements individuels de protection adaptés ou conformes aux normes en vigueur lorsqu'elles existent (masque pour aérosols biologiques, gants...), destinés à les protéger contre l'exposition :

- aux aérosols d'eau susceptibles de contenir des germes pathogènes ;
- aux produits chimiques.

Un panneau, apposé de manière visible, devra signaler l'obligation du port du masque.

Air 36. Le personnel intervenant sur l'installation ou à proximité de la tour de refroidissement doit être informé des circonstances susceptibles de les exposer aux risques de contamination par les Legionella species et de l'importance de consulter rapidement un médecin en cas de symptômes de la maladie. L'ensemble des documents attestant l'information du personnel est tenu à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Contrôle du dispositif de refroidissement par pulvérisation d'eau

Air 37. La fréquence des contrôles dépend de la puissance thermique évacuée maximale de l'ensemble des installations qui est obtenue en faisant la somme des puissances thermiques évacuées maximales des différentes tours aéroréfrigérantes présentes sur le site d'exploitation. La fréquence des prélèvements et analyses des Legionella species pendant la période de fonctionnement de l'installation est au minimum :

- Mensuelle si la puissance thermique évacuée maximale de l'ensemble des installations est supérieure ou égale à 3000 kW ;
- Bimestrielle si la puissance thermique évacuée maximale de l'ensemble des installations est inférieure à 3000 kW.

Air 38. En cas d'arrêt du système, une analyse d'eau, pour recherche de Legionella species, devra être réalisée dans les quinze jours suivant le redémarrage de la tour aéroréfrigérante.

Air 39. Le Fonctionnaire chargé de la surveillance peut demander à tout moment la réalisation de prélèvements et analyses supplémentaires, y compris en déclenchant un contrôle de façon inopinée. Une copie des résultats de ces analyses supplémentaires est adressée, par l'exploitant dès leur réception, au Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 40. Le prélèvement et l'analyse sont réalisés selon les méthodes reprises dans le CWEA (Compendium Wallon des méthodes d'Echantillonnage et d'Analyse) par le laboratoire agréé et accrédité qui réalise l'analyse sur un point du circuit d'eau de refroidissement où l'eau est représentative de celle en circulation dans le circuit et hors de toute influence directe de l'eau d'appoint. Ce point de prélèvement, repéré par un marquage, est fixé sous la responsabilité de l'exploitant de façon à faciliter les comparaisons entre les résultats de plusieurs analyses successives.

La présence de l'agent bactéricide utilisé dans l'installation doit être prise en compte notamment dans le cas où un traitement continu à base d'oxydant est réalisé : le flacon d'échantillonnage, fourni par le laboratoire, doit contenir un neutralisant en quantité suffisante.

S'il s'agit d'évaluer l'efficacité d'un traitement de choc réalisé à l'aide d'un biocide, ou de réaliser un contrôle sur demande du Fonctionnaire chargé de la surveillance, les prélèvements sont effectués juste avant le choc et dans un délai d'au moins quarante-huit heures et d'au plus une semaine après celui-ci.

Air 41. La recherche des Legionella species est réalisée par un laboratoire agréé et accrédité par un organisme d'accréditation européen, signataire de l'accord multilatéral pris dans le cadre de la coordination européenne des organismes d'accréditation. Le laboratoire rend ses résultats sous accréditation.

Air 42. Les résultats sont exprimés en unités formant colonies par litre d'eau (UFC/l). Le rapport d'analyse du laboratoire fournit les informations nécessaires à l'identification de l'échantillon :

- coordonnées de l'installation ;

- date, heure de prélèvement, température de l'eau ;
- nom du préleveur présent ;
- référence et localisation des points de prélèvement ;
- aspect de l'eau prélevée : couleur, dépôt ;
- pH, conductivité et turbidité de l'eau au lieu du prélèvement ;
- nature et concentration des produits de traitements (biocides, biodispersants...) et fréquence des traitements le cas échéant ;
- date de la dernière désinfection choc.

Les résultats obtenus font l'objet d'une interprétation.

Air 43. L'exploitant s'assure que le laboratoire l'informera des résultats provisoires (résultats obtenus avant le terme de l'incubation) et définitifs de l'analyse par des moyens rapides (fax, email) si :

- Le résultat provisoire indique une forte contamination dépassant la norme des 10000 UFC/l ;
- le résultat définitif de l'analyse dépasse le seuil de 1000 UFC/l ;
- le résultat définitif de l'analyse rend impossible la quantification de Legionella species en raison de la présence d'une flore interférente.

Air 44. Si les résultats des analyses en Legionella species mettent en évidence une concentration en Legionella species supérieure ou égale à 100000 UFC/l, l'exploitant prend les mesures suivantes :

1. Il arrête dans les meilleurs délais l'installation de refroidissement selon une procédure d'arrêt immédiat qu'il aura préalablement défini, et réalise la vidange, le nettoyage et la désinfection de l'installation de refroidissement. La procédure d'arrêt immédiat prendra en compte le maintien de l'outil et les conditions de sécurité de l'installation et des installations associées.
2. L'exploitant en informe immédiatement le Fonctionnaire chargé de la surveillance, par des moyens rapides (fax, email avec accusé de réception) avec la mention : « Urgent et important. - Tour aéroréfrigérante - Dépassement du seuil de 100000 unités formant colonies par litre d'eau ». Ce document précise :
    - les coordonnées de l'installation ;
    - la concentration en Legionella species mesurée ;
    - la date du prélèvement ;
    - les actions prévues et leurs dates de réalisation.

Dans un délai d'au moins quarante-huit heures et d'au plus une semaine après la remise en service, l'exploitant fait réaliser un prélèvement pour analyse des Legionella species.

1. Dès réception des résultats de ce prélèvement, un rapport global sur l'incident est transmis au Fonctionnaire chargé de la surveillance. Le rapport précise l'ensemble des mesures de vidange, nettoyage et désinfection mises en œuvre, ainsi que les actions correctives définies et leur calendrier de mise en œuvre.
2. Des prélèvements et des analyses en Legionella species sont ensuite effectués tous les quinze jours pendant trois mois.
3. En cas de dépassement de la concentration de 10000 UFC/l sur un des prélèvements prescrits ci-dessus, l'installation est à nouveau arrêtée dans les meilleurs délais et l'ensemble des 5 actions prescrites ci-dessus est renouvelé.

Les situations éventuelles dans lesquelles l'arrêt immédiat présenterait des risques importants pour le maintien de l'outil ou la sécurité de l'installation et des installations associées doivent être précisées dans la procédure d'arrêt immédiat. Dans ce cas, la procédure d'arrêt pourra ne pas être appliquée, sous réserve qu'il n'y ait pas d'opposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance qui pourra prendre conseil auprès d'un tiers expert. L'exploitant met alors en œuvre une procédure de désinfection et de suivi de son efficacité. Après ces opérations, les prélèvements et les analyses en Legionella species sont effectués tous les huit jours pendant trois mois.

En fonction des résultats de ces analyses, l'exploitant met en œuvre les dispositions suivantes :

- en cas de dépassement de la concentration de 10000 UFC/l, l'exploitant réalise ou renouvelle les actions correctives adaptées et soumet ces éléments à l'avis d'un tiers expert dont le rapport est transmis au Fonctionnaire chargé de la surveillance dans le mois suivant la connaissance du dépassement de la concentration de 10000 UFC/l. L'exploitant se conforme aux recommandations du tiers expert ;
- en cas de nouveau dépassement de la concentration de 100000 UFC/l, l'exploitant arrête dans les meilleurs délais l'installation de refroidissement selon la procédure d'arrêt immédiat qu'il aura préalablement définie et réalise l'ensemble des actions prescrites aux points 1 à 6 du présent article.

Air 45. Si les résultats d'analyses réalisées en application de l'ensemble des dispositions qui précèdent mettent en évidence une concentration en Legionella species supérieure à 1000 UFC/l et inférieure à 100000 UFC/l, l'exploitant prend des dispositions pour nettoyer et désinfecter l'installation de façon à s'assurer d'une concentration en Legionella species inférieure à 1000 UFC/l.

La vérification de l'efficacité du nettoyage et de la désinfection est réalisée par un prélèvement dans un délai d'au moins quarante-huit heures et d'au plus deux semaines après la mise en œuvre de l'action corrective.

La vérification de l'efficacité du traitement est renouvelée toutes les deux semaines tant que la concentration mesurée en Legionella species n'est pas inférieure à 1000 UFC/l.

L'exploitant tient les résultats des mesures effectuées à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 46. Sans préjudice des actions à mener en cas de prolifération de Legionella species, si le résultat définitif de l'analyse rend impossible la quantification de Legionella species en raison de la présence d'une flore interférente, l'exploitant procède à la recherche des causes de présence de flore interférente et à la mise en place d'actions curatives et correctives, dans un délai d'une semaine après avoir été informé de l'impossibilité de quantification. Suite à la mise en place de ces actions et pour s'assurer de leur efficacité, l'exploitant fait réaliser un nouveau prélèvement pour vérifier que la concentration en Legionella species dans l'eau du circuit est bien inférieure à 1000 UFC/l. Un délai d'au moins quarante-huit heures et d'au plus une semaine suite à ces actions est respecté.

Air 47. Si un ou des cas de légionellose sont découverts par les autorités sanitaires dans l'environnement de l'installation, sur demande du Fonctionnaire chargé de la surveillance :

- l'exploitant fera immédiatement réaliser un prélèvement par un laboratoire agréé et accrédité, auquel il confiera l'analyse des Legionella species ;
- l'exploitant analysera les caractéristiques de l'eau en circulation au moment du prélèvement ;
- si le résultat de l'analyse des Legionella species dépasse le seuil de 1000 UFC/l, l'exploitant procédera à un nettoyage et une désinfection de l'installation et analysera les caractéristiques de l'eau en circulation après ce traitement ;
- l'exploitant charge le laboratoire d'expédier toutes les souches de Legionella pneumophila isolées au Centre national de référence des légionelles (CNR de Lyon ou son équivalent en Belgique), pour identification génomique.

Air 48. L'exploitant tient à jour un carnet de suivi de l'installation qui mentionne :

- les volumes d'eau consommés mensuellement ;
- les quantités de produits de traitement préventif et curatif consommées chaque année ;
- les périodes de fonctionnement et d'arrêt ;
- le tableau des dérives constatées pour la concentration en Legionella species, permettant le suivi de la mise en œuvre des actions correctives correspondantes ;
- les dérives constatées pour les autres indicateurs de suivi ;
- les opérations de vidange, nettoyage et désinfection (dates, nature des opérations, identification des intervenants, nature et concentration des produits de traitement, conditions de mise en œuvre) ;
- les fonctionnements pouvant conduire à créer temporairement des bras morts;
- les vérifications et interventions spécifiques sur les dévésiculeurs ;
- les modifications apportées aux installations ;
- les prélèvements et analyses effectués ;
- toute autre intervention.

Sont annexés au carnet de suivi :

- le plan des installations, comprenant notamment le schéma de principe à jour des circuits de refroidissement, avec identification du lieu de prélèvement pour analyse des lieux d'injection des traitements chimiques ;
- les procédures (plan de formation visé à l'Art Air 34, actions d'information visées à l'Art Air 36, plan d'entretien visé à l'Art Air 29, plan de surveillance, procédure d'arrêt immédiat visée à l'Art Air 44, actions à mener en cas de dépassement de seuils, méthodologie d'analyse de risques...);
- les bilans périodiques relatifs aux résultats des mesures et analyses ;
- les rapports d'incident ;
- l'analyse de risque visée à l'Art Air 29 et ses actualisations successives ;
- les notices techniques de tous les équipements présents dans l'installation.

Le carnet de suivi et les documents annexés sont tenus à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Section 10. Parc de stationnement fermé

Air 49. On entend par:

a) Surface d'ouverture utile : surface d'ouverture réduite d'une valeur permettant la prise en compte de la réduction de la capacité de l'air à traverser cette surface suite à la présence de certains éléments, tels que par exemple des ventelles, grillages, grilles ou volets mécaniques.

b) Parc de stationnement ouvert : un parc de stationnement dont chaque niveau dispose de deux façades opposées satisfaisant aux conditions suivantes :

- ces façades sont distantes de maximum 60 mètres, sur la totalité de leur longueur;
- chacune de ces façades comporte des ouvertures dont la surface d'ouverture utile vaut au moins 1/6ième de la surface totale des parois décrivant le périmètre de ce niveau;
- les ouvertures sont réparties uniformément sur la longueur de chacune des deux façades;
- entre ces deux façades, des obstacles éventuels sont admis, pour autant que la surface utile d'écoulement d'air, en tenant compte d'une occupation complète des emplacements pour voitures, soit au moins égale à la surface des ouvertures requise dans chacune de ces façades;
- la distance horizontale à ciel ouvert entre ces façades et tout obstacle extérieur pouvant entraver la bonne circulation de l'air est d'au moins 5 mètres.

c) Parc de stationnement fermé : un parc de stationnement qui ne satisfait pas aux critères de définition d'un parc de stationnement ouvert ;

Air 50. Le parc de stationnement fermé est équipé d'un système de ventilation, conçu de telle manière qu'en aucun point du parc, une stagnation ne puisse être observée, même locale, de gaz

nocifs ou inflammables, et de manière à ce que l'atmosphère ne puisse constituer un risque pour les personnes qui s'y trouvent. Le système de ventilation permet de respecter les valeurs limites de concentration en monoxyde de carbone (CO), visées à l'Art Air 57.

Air 51. Lorsque le système de ventilation visé à l'Art Air 50 est de type mécanique, il peut également servir au contrôle des concentrations maximales en LPG ou à l'évacuation des fumées et de la chaleur.

Air 52. Évacuation des polluants atmosphériques :

a. L'air provenant de la ventilation du parc de stationnement fermé, et de tout autre dispositif susceptible d'engendrer des émissions de polluants atmosphériques, est évacué. Le débouché des conduits d'évacuation d'un parc de stationnement d'une capacité inférieure ou égale à 100 véhicules automobiles, peut être installé en façade s'il n'existe aucune baie établie à moins de 8 mètres au-dessus de lui, ou dans une zone de 4 mètres de part et d'autre. Si l'évacuation se fait au-dessus d'un bâtiment, le niveau de l'exutoire dépasse de plus de 1,20 mètre le niveau le plus haut du toit.

b. Il est interdit de prélever de l'air dans le parc de stationnement fermé pour ventiler d'autres espaces et locaux.

c. Aucune cage d'escalier ou cage d'ascenseur ne peut être utilisée pour l'évacuation d'air du parc de stationnement.

Air 53. Aucun local d'exploitation (poste de péage, bureau du gardien, bureaux du personnel de l'établissement, poste de surveillance) ne peut être localisé à l'intérieur du parc de stationnement fermé, à moins qu'il soit équipé d'un système de ventilation mécanique indépendant de celui du parc et maintenu en pression positive permanente.

Air 54. Dans les parcs de stationnement de plus de 750 véhicules, l'exploitant met en place une signalisation dynamique permettant d'orienter les usagers vers les places de stationnement disponibles.

Air 55. Il est interdit d'entreposer dans l'établissement des matières combustibles ou inflammables.

Air 56. L'exploitant limite les émissions olfactives et de poussières provenant de l'établissement.

Air 57. A chaque niveau du parc de stationnement fermé, les valeurs limites en concentration en monoxyde de carbone sont fixées comme suit :

1° la teneur moyenne calculée sur toute période de 30 minute consécutive ne dépasse pas 50 ppm (57 mg/m^3) ;

2° la teneur moyenne calculée sur toute période de 15 minutes ne dépasse pas 90 ppm (103 mg/m^3) ;

3° la teneur instantanée ne dépasse pas 150 ppm (171 mg/m^3).

La teneur moyenne calculée sur une période donnée est la moyenne des concentrations en monoxyde de carbone aux différents points de prélèvements, aux différents points de mesure directe, ou sur base des différents trajets optiques, durant cette période.

La teneur moyenne instantanée est la moyenne des valeurs relevées aux différents points de prélèvements, aux différents points de mesure directe, ou sur base des différents trajets optiques, les prélèvements ou mesurages étant réalisés simultanément.

Dans les locaux d'exploitation, la teneur moyenne en monoxyde de carbone ne dépasse pas 25 ppm (29 mg/m³) de moyenne sur une période de huit heures consécutives.

Air 58. Lorsque le système de ventilation visé à l'Art Air 50 est de type mécanique, il peut ne fonctionner que lorsque le parc de stationnement fermé est utilisé.

Air 59. L'exploitant reste attentif à l'évolution de la législation wallonne en matière de parcs de stationnement, et en particulier à l'adoption de conditions sectorielles pour ce type d'installation.

Section 11. Emissions diffuses de particules générées par le charroi, stockage et manutention des terres et déchets – phases de chantier

Mesures à prendre en vue d'améliorer la qualité de l'air et de limiter les nuisances.

Air 60. L'exploitant prend les dispositions nécessaires pour prévenir l'accumulation et les réenvols de poussières :

- Les voies de circulation et les aires de manutention revêtues du site qui ont été utilisées sont nettoyées au moins une fois par jour, sans générer d'envol visible de poussières.
- Le bâchage des camions transportant des matériaux en vrac sortant du site d'exploitation est obligatoire.
- La vitesse des véhicules circulant sur le site doit être limitée à 20km/h par tout moyen adapté (signalisations, ralentisseurs, etc.).
- Les opérations de manutention de matériaux en vrac sont réalisées de manière à minimiser les pertes de matière et les émissions de particules.
- La propreté au niveau des accès sur la voie publique est garantie par l'exploitant.

Air 61. Aucune émission visible de poussières hors des limites de propriété du site n'est tolérée. Des mesures appropriées doivent être prises immédiatement par l'exploitant si des envols visibles de poussières sont générés.

Section 12. Chantiers : machines, engins et groupes électrogènes

Air 62. Les machines et engins utilisés dans le cadre du chantier (démolition, excavation, terrassement, construction) sont préférentiellement munis d'un moteur électrique ou d'un moteur au gaz.

Air 63. L'alimentation électrique des machines de chantier provient préférentiellement du réseau électrique et non d'un groupe électrogène au mazout.

Section 13. Surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport

Air 64. Les concentrations des polluants suivants sont mesurées à l'immission pour évaluer l'incidence sur la qualité de l'air des activités de l'aéroport :

Polluant	Unité	Type de mesure
PM10	µg/m³	continu
PM2.5	µg/m³	
UFP (PM1)	particules/cm³	
BC	µg/m³	
NOx	µg/m³	
CO	mg/m³	
COVT	µg C/m³	
BETX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes)	µg/m³	
Formaldéhyde	µg/m³	Système passif sur 2 semaines
Benzo(a)pyrène	ng/m³	prélèvement en continu – analyse tous les 14 jours
Naphtalène	ng/m³	
16 HAPs USEPA	ng/m³	

(1) UFP ou particules ultrafines (selon la définition de la directive (UE) 2024/2881 du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe) : les particules d'un diamètre inférieur ou égal à 100 nm, les UFP étant mesurées en concentrations en nombre de particules par centimètre cube pour une gamme de tailles dont la limite inférieure est de 10 nm et pour une fourchette de tailles sans restriction en ce qui concerne la limite supérieure. Le résultat reprend la répartition granulométrique des différentes gammes de diamètres.

Section 14. Nuisances olfactives - Généralités

Définitions :	
Nuisance olfactive	On entend par nuisance olfactive une odeur désagréable et/ou préjudiciable au bien-être qui pourrait susciter une plainte.
Récepteur « sensible »	Par récepteur sensible, on entend, à l'exception du logement de l'exploitant, les habitations voisines, des écoles, des hôpitaux, des homes, des zones de loisirs, etc., soit les zones où vivent des personnes ainsi que les zones où séjournent des personnes plus vulnérables tels que les enfants, les malades, les personnes âgées, ...
Récepteur « autre »	Par récepteur autre, on entend les zones qui ne font pas partie des récepteurs sensibles mais ou une nuisance olfactive pourrait être perçue et susciter une plainte.
Unité odeur (uo)	On entend par unité odeur (uo) la concentration odeur qui exprime le facteur de dilution qu'il a fallu appliquer au mélange odorant pour atteindre le seuil de perception (50% de probabilité de détection) d'un jury calibré.
Unité odeur Européenne (uo_E)	On entend par unité odeur Européenne (uo_E) la concentration odeur qui exprime le facteur de dilution qu'il a fallu appliquer au mélange odorant pour atteindre le seuil de perception (50 % de probabilité de détection) d'un jury calibré dans des conditions de mesure normalisées (23°C, 50 % Humidité Relative). L'échantillonnage et la quantification de l'odeur au seuil de perception sont standardisés par la norme **NBN EN 13725.**
Sniffing unit (su)	On entend par Sniffing Unit (SU), la concentration d'odeur détectée directement à l'immission, à la distance maximale de reconnaissance, à l'aide d'un panel de nez éduqués et calibrés. L'échantillonnage et la quantification de l'odeur sont standardisés par la norme **NBN EN 16841-2.**
Valeur au percentile 98	Zone à l'extérieur de laquelle la concentration en odeur n'est dépassée que pendant moins de 2 % du temps, ce qui revient à dire qu'il n'est pas possible de reconnaître clairement l'odeur provenant d'une installation plus de 2% du temps d'une année (soit 175 h).

Air 65. L'exploitant met en œuvre des mesures organisationnelles préventives afin d'éviter les nuisances olfactives. L'exploitant limite les activités déclenchant les odeurs. L'exploitant limite les activités en cas de conditions météorologiques défavorables.

Air 66. Il est interdit de stocker des déchets putrescibles ou fermentescibles qui ont commencé un processus biologique de dégradation sans dispositif de confinement.

Air 67. Lorsque les matières présentes sont susceptibles de générer des nuisances olfactives lors de leur stockage, leur traitement sur site ou leur évacuation vers un centre de traitement adapté a lieu le jour même. Cette évacuation ainsi que le stockage qui la précède doivent se faire dans des conditions olfactives maîtrisées.

Air 68. En cas d'impossibilité d'évacuer ou de traiter le jour même les matières présentes générant des nuisances olfactives, celles-ci sont stockées en bâtiment fermé, équipé d'un système de fermeture automatique des accès, permettant un confinement optimal des nuisances olfactives.

Air 69. Le cas échéant, les mesures curatives doivent être choisies de manière à optimiser l'efficacité de celles-ci tout en minimisant leur impact sur l'environnement.

Limitation des nuisances olfactives – Sniffing Unit

Air 70. Dans tout le récepteur sensible, l'émission de substances odorantes liée à l'installation et mesurée par méthode déambulatoire (directement par le nez humain) est limitée à la condition à l'immission suivante :

Lors de l'exploitation des installations, les odeurs reconnaissables détectées directement par un panel de nez calibrés et formés, en limite de propriété des habitations les plus proches, ne dépassent pas la SU pour le percentile 98 (ce qui revient à dire qu'il n'est pas possible de reconnaître clairement l'odeur provenant de l'exploitation plus de 2% du temps d'une année). L'odeur ressentie doit être caractéristique de l'odeur émise par les installations.

Section 15. Unité de traitement des eaux usées - odeurs

Air 71. Les dispositions nécessaires sont prises pour limiter les odeurs provenant du traitement des effluents. Lorsqu'il y a des sources potentielles d'odeurs de grande surface (bassins de stockage, de traitement, etc.) difficiles à confiner, celles-ci sont implantées de manière à limiter la gêne pour le voisinage (éloignement...).

Air 72. Les dispositions nécessaires sont prises pour éviter en toute circonstance, à l'exception des procédés de traitement anaérobie, l'apparition de conditions anaérobies dans les bassins de stockage ou de traitement, ou dans les canaux à ciel ouvert. Les bassins, canaux, stockage et traitement des boues, susceptibles d'émettre des odeurs sont couverts autant que possible et si besoin ventilés.

CHAPITRE IV. CONTROLES (HORS TOURS AEROREFRIGERANTES)

A. Généralités

Air 73. Les opérations de contrôles sont effectuées aux frais de l'exploitant par un laboratoire agréé selon les dispositions de la loi du 28 décembre 1964 relative à la prévention de la pollution atmosphérique suivant des méthodes de référence ou toute autre méthode dont l'équivalence à une méthode de référence a été prouvée et avec des appareils de mesures conformes aux principes des meilleures techniques disponibles dans le domaine de l'instrumentation.

Air 74. La limite de détection, la sensibilité, la précision et la fiabilité de la méthode doivent être adaptées à la valeur limite d'émission, au niveau d'odeur ou au débit d'odeur correspondant à la substance à mesurer. La plage de mesure se situera au moins entre 0,1 fois et 2 fois la valeur, niveau ou débit fixé dans l'autorisation, sauf cas particulier.

Air 75. La durée d'échantillonnage de chaque mesure est fixée par la méthode de mesure. A défaut, elle doit être d'au moins une demi-heure.

Air 76. Le point de mesure doit être facile d'accès, conçu et choisi de telle façon qu'il soit possible d'effectuer une analyse à l'émission représentative des rejets de l'installation.

Air 77. Sans préjudice des régimes de contrôle, les émissions de tous les polluants et des nuisances olfactives pour lesquels des limites à l'émission sont fixées dans l'acte d'autorisation sont mesurées au moins une fois après modification de 25 % de la capacité de l'installation ou après toute modification du système d'épuration.

Air 78. Les mesures destinées à déterminer les émissions doivent être effectuées et les résultats doivent être exprimés de manière telle qu'ils soient représentatifs des émissions de l'installation en régime de travail habituel (hors période de démarrage ou d'arrêt).

Air 79. Les résultats de la surveillance des émissions sont conservés par l'exploitant pendant au moins 5 ans et doivent être disponibles sur simple demande des autorités chargées de la surveillance.

Air 80. Les valeurs limites d'émission sont considérées comme non respectées si les résultats des mesures réalisées, diminués de l'incertitude de la méthode de mesure, sont supérieurs aux valeurs limites d'émission. Dans les autres cas, elles sont considérées comme respectées. Lorsque l'incertitude de la méthode de mesure n'est pas connue, c'est le résultat de la mesure qui est comparé à la valeur limite d'émission.

Air 81. Lorsque le résultat des mesures indique un non-respect des normes de rejet, l'exploitant en informe sans délai le Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Si ce dépassement est :

- inférieur à 10 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre peut être prévue dans les trois mois ;
- compris entre 10 et 100 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre doit être prévue dans les trois mois ;
- supérieur à 100 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre doit être prévue dans le mois et si ce dépassement persiste, l'exploitant rédige un rapport recensant les causes des dépassements et les mesures prises pour le respect des normes imposées. Ce rapport est envoyé dans les 30 jours qui suivent la deuxième mesure au Fonctionnaire chargé de la surveillance et au Fonctionnaire technique.

B. <u>Chaudières au gaz naturel d'une puissance thermique nominale supérieure à 400 kW et inférieure à 1 MW</u>

Air 82. Les valeurs limites d'émission au rejet des chaudières au gaz naturel d'une puissance thermique supérieure à 400 kW et inférieure à 1 MW sont contrôlées :

- Au moins une fois tous les 2 ans ;
- A toute demande du fonctionnaire chargé de la surveillance.

C. Chaudières d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW

Air 83. Les contrôles des valeurs limites d'émission au rejet des chaudières d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW sont réalisés conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion moyennes et modifiant diverses dispositions environnementales (M.B. 19.10.2018).

D. Groupes électrogènes au mazout d'une puissance thermique nominale supérieure à 400 kW et inférieure à 1 MW

Air 84. Les valeurs limites d'émission au rejet des groupes électrogènes sont contrôlées :

Nombre d'heures de fonctionnement	**Fréquence de contrôle**
Moins de 100 heures par an	A la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance. Dans le cas où le fonctionnaire chargé de la surveillance exige un contrôle des valeurs limites d'émission d'un ou plusieurs groupes électrogènes, un délai de 2 ans sera laissé à l'exploitant si nécessaire pour mettre les conduites en conformité pour la réalisation des prélèvements.
Entre 100 et 500 heures par an	Au moins chaque fois que 1500 heures d'exploitation se sont écoulés et au minimum une fois tous les 3 ans.
Plus de 500 heures par an	Une fois par an.

Le nombre d'heures de fonctionnement est calculé en moyenne mobile sur une période de cinq ans pour les installations existantes et en moyenne mobile sur une période de trois ans pour les nouvelles installations.

Air 85. Les valeurs limites d'émission au rejet des nouvelles installations fonctionnant plus de 100 heures par an sont contrôlées une première fois dans un délai de six mois après la mise en service de l'installation. Lors du premier contrôle dans un délai de six mois après la mise en service de l'installation, un rapport reprenant les résultats des mesures ainsi que les paramètres du prélèvement (méthodes, débits...) est envoyé au fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 86. Les groupes électrogènes sont testés à 20% de charge minimum. Pendant chaque mesure, l'installation est exploitée dans des conditions stables, avec une charge représentative et homogène. Dans ce cadre, les phases de démarrage et d'arrêt sont exclues.

E. Moteurs d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW

Air 87. Les contrôles des valeurs limites d'émission au rejet des moteurs d'une puissance thermique nominale égale ou supérieure à 1 MW et inférieure à 50 MW sont réalisés conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 août 2018 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion moyennes et modifiant diverses dispositions environnementales (M.B. 19.10.2018).

Air 88. Les moteurs sont testés à 20% de charge minimum. Pendant chaque mesure, l'installation est exploitée dans des conditions stables, avec une charge représentative et homogène. Dans ce cadre, les phases de démarrage et d'arrêt sont exclues.

F. Installations contenant des gaz à effet de serre fluorés ou des substances qui appauvrissent la couche d'ozone

Air 89. Pour les équipements contenant des gaz à effet de serre fluorés, les contrôles visuels et d'étanchéité sont réalisés par un technicien certifié

- conformément aux prescriptions du Règlement (CE) N° 1516/2007 de la Commission du 19 décembre 2007 définissant les exigences types applicables au contrôle d'étanchéité pour les équipements fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur contenant certains gaz à effet de serre fluorés ;
- en cas de présomption de fuite de réfrigérant ;
- à la demande du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 90. Pour les équipements contenant des HCFC/CFC, le contrôle d'étanchéité est réalisé par un technicien certifié

- conformément aux dispositions de l'arrêté du 12 juillet 2007 du Gouvernement wallon déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique, en particulier le chapitre relatif au contrôle et à la surveillance ;
- conformément aux prescriptions du Règlement (CE) No 1516/2007 de la Commission du 19 décembre 2007 définissant les exigences types applicables au contrôle d'étanchéité pour les équipements fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur contenant certains gaz à effet de serre fluorés ;
- en cas de présomption de fuite de réfrigérant ;
- à la demande du Fonctionnaire chargé de la surveillance.

G. Parc de stationnement fermé

Air 91. L'exploitant fait contrôler le respect des valeurs limites en monoxyde de carbone visées à l'Art Air 57 chaque fois qu'il y a un doute quant à la qualité de l'air.

Air 92. Les campagnes de mesures sont réalisées dans des conditions défavorables (dont notamment les jours de trafic intense).

Air 93. Dans les parcs de stationnement fermés de 300 véhicules ou plus, dans les niveaux ventilés mécaniquement, la teneur en monoxyde de carbone est mesurée en continu par un équipement fixe. Cet équipement permet en outre l'asservissement de la ventilation. La ventilation est mise en fonctionnement lorsque la teneur instantanée moyenne par niveau atteint 50 ppm (57 mg/m^3) ou lorsque la teneur instantanée d'un capteur/détecteur atteint 100 ppm (114 mg/m^3). La ventilation se fait soit sur la surface totale du niveau, soit dans une zone englobant les capteurs/détecteurs à l'origine du constat de dépassement. Lorsque le système de ventilation sert également au contrôle des concentrations maximales en LPG ou à l'évacuation des fumées et de la chaleur, la commande du système d'évacuation des fumées et de la chaleur ou de réduction des concentrations en LPG est prioritaire.

En cas de défaillance du dispositif de mesure des concentrations en monoxyde de carbone couplé à l'asservissement de la ventilation, celle-ci doit être automatiquement mise (ou maintenue) en fonctionnement.

Air 94. Dans les parcs de stationnement fermés de plus de 50 véhicules, un système de détection des concentrations excessives en monoxyde de carbone est installé. Il commande la mise en fonctionnement du système de ventilation mécanique, lorsque le parc de stationnement en est pourvu, et la mise en action d'une signalisation d'urgence sonore et lumineuse d'évacuation du niveau lorsque la teneur moyenne en monoxyde de carbone dépasse 200 ppm en valeur moyenne instantanée (228 mg/m^3) ou lorsque la teneur instantanée d'un capteur/détecteur atteint 400 ppm (456 mg/m^3). La signalisation d'urgence est perçue à tout endroit du parc de stationnement et ne peut pas être confondue avec d'autres signaux. Les équipements de mesure en continu visés au paragraphe premier peuvent également servir à la détection des concentrations excessives en monoxyde de carbone. Néanmoins, si les équipements de mesure en continu sont des dispositifs à trajet optique, des détecteurs ponctuels doivent être installés aux endroits où il y a un risque d'arrêt prolongé des véhicules moteur en marche tels que les croisements, rampes d'accès et issues.

Air 95. Les points de détection ou de mesure directe, les points de prélèvement ou les trajets optiques sont suffisamment nombreux et sont placés afin de ne pas laisser sans contrôle des volumes importants du parc. Ils sont situés notamment aux endroits où il y a un risque d'arrêt prolongé des véhicules à moteur en marche tels que les croisements, rampes d'accès et issues. Ils sont établis dans des zones où il y a peu de courants d'air.

Air 96. La teneur en monoxyde de carbone est mesurée en continu dans les locaux d'exploitation situés à l'intérieur du parc.

Air 97. Un équipement spécifique indique à l'exploitant ou à son préposé, l'état de l'atmosphère à chaque niveau, le fonctionnement des ventilateurs correspondants et le déclenchement du signal

d'urgence sonore et visuel d'évacuation. L'exploitant tient à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance ces données pendant 3 ans.

Air 98. Les équipements suivants, lorsqu'ils sont installés, sont régulièrement entretenus et contrôlés par l'exploitant ou son préposé :

1° les équipements fixes de mesure de la teneur en monoxyde de carbone,

2° les systèmes de détection des concentrations excessives en monoxyde de carbone ;

3° les ventilateurs, conduits, et tout appareil ou circuit intéressant la ventilation,

4° le dispositif d'asservissement de la ventilation,

5° la signalisation d'urgence.

Air 99. Lorsqu'ils sont installés, les systèmes visés à l'Art Air 98, 1° et 2° sont étalonnés avant la première utilisation, puis à intervalle régulier, conformément à des normes reconnues internationalement ou, à défaut, selon les indications fournies par le fabricant ou l'importateur de ceux-ci.

Air 100. L'exploitant tient à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance, pendant trois ans, les résultats des contrôles visés à l'Art Air 98 ainsi que les certificats d'étalonnage visés à l'Art Air 99.

H. Emissions diffuses de particules générées par le charroi, stockage et manutention des terres et déchets – chantiers de démolition et de construction

Air 101. Les vérifications ci-dessous sont susceptibles d'être effectuées :

- Les traînées de matière sur la voie publique à la sortie du site d'exploitation ne dépassent pas une longueur cumulée de plus de 8 m ;
- Les camions sortant des matériaux en vrac sont bâchés ;
- La vitesse des camions est limitée sur le site ;
- Absence d'envols de poussières encore visibles passant les limites du site d'exploitation :
    - lors des excavations et manutentions de matériaux en vrac ;
    - lors du déplacement des engins et des camions sur le site ;
    - lors des démolitions des bâtiments ;
    - par l'action du vent sur les stockages et sur les autres surfaces empoussiérées.

I. Surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport

Air 102. L'exploitant conserve les deux stations de mesure permanentes mises en place aux extrémités de la piste pour la surveillance de la qualité de l'air ambiant autour de l'aéroport, ainsi que les jauges OWEN actuelles permettant d'objectiver les retombées d'hydrocarbures.

L'exploitant installe à ses frais deux jauges OWEN complémentaires en concertation avec le fonctionnaire technique pour mesurer les retombées d'hydrocarbures.

Les polluants mesurés sont par défaut ceux repris à l'Art Air 64.

La station de mesure permanente située au Nord-Est est utilisée pour mesurer au minimum les PM10, les PM2.5, les NOx et les UFP en continu. La mesure en continu des UFP est mise en place à cette station pour le 1er décembre 2026 au plus tard.

La station de mesure permanente située au Sud-Ouest (Jumet) est utilisée comme point de mesure pour les campagnes mobiles. Les mesures UFP à cette station ne sont pas réalisées en permanence mais lors de l'organisation des campagnes mobiles visées à l'Art Air 103.

Les méthodes de prélèvements et d'analyses sont fixées en concertation avec le fonctionnaire technique. Les types de polluants à mesurer pourront également évoluer, en fonction des évolutions technologiques des appareils de mesure, de l'évolution de la législation en vigueur, ou des évolutions sur les connaissances toxicologiques des polluants émis par le trafic aérien.

En plus de la mesure des concentrations en polluants, un appareillage avec enregistrement de la vitesse et de la direction du vent est également installé de manière à pouvoir déterminer l'origine des polluants mesurés au cours de la campagne, via la réalisation de roses de pollution.

Air 103. En complément des mesures réalisées aux deux stations de mesure permanentes, des campagnes mobiles de mesure de la qualité de l'air ambiant sont réalisées, aux frais de l'exploitant, pour évaluer l'incidence sur la qualité de l'air des activités de l'aéroport. Ces campagnes sont réalisées en 3 points de mesure. La station de mesure permanente située au Sud-Ouest constitue l'un des 3 points de mesure. Les 2 autres points de mesure sont mobiles et leur emplacement est déterminé, pour chaque campagne de mesure, en collaboration avec le fonctionnaire technique.

Le protocole de réalisation des campagnes (endroits de mesure, types de polluants à mesurer à chaque point) est déterminé en collaboration avec le fonctionnaire technique. Les points de mesure mobiles pourront être déplacés d'une campagne à l'autre, notamment en fonction des endroits où des plaintes relatives à la qualité de l'air ambiant sont relevées ou dans le cas où un impact des activités aéroportuaires y est suspecté. De même, les types de polluants à mesurer pourront également évoluer d'une campagne à l'autre, en fonction des évolutions technologiques des appareils de mesure, de l'évolution de la législation en vigueur, ou des évolutions sur les connaissances toxicologiques des polluants émis par le trafic aérien.

En plus de la mesure des concentrations en polluants, chaque campagne de mesure prévoit également un enregistrement de la vitesse et de la direction du vent en chaque point de mesure, de manière à pouvoir déterminer l'origine des polluants mesurés au cours de la campagne, via la réalisation de roses de pollution.

<u>Modalités de la première campagne de mesure mobile</u>

La première campagne de mesure mobile démarre au plus tard le 1er décembre 2026. Les polluants à mesurer sont ceux repris à l'Art Air 64.

Les campagnes de mesure mobile s'étalent sur une période de deux ans.

Ces campagnes s'étalent sur 18 semaines et sont réalisées, l'une en été, l'autre en hiver, en rotation sur les 3 points de mesure. Pour chacun des 3 points de mesure, il y aura une permanence des

appareils de mesure sur 6 semaines consécutives en été et 6 semaines consécutives en hiver, de manière à disposer, après les deux années de mesure, de 12 semaines de mesures en hiver et 12 semaines de mesures en été pour chacun des 3 points de mesure.

Un premier rapport intermédiaire reprenant les résultats de la première année de mesure est envoyé au fonctionnaire technique et au Fonctionnaire chargé de la surveillance pour le 31 mars 2028 au plus tard. Le rapport final reprenant les résultats complets des deux années de mesure est envoyé au fonctionnaire technique et au Fonctionnaire chargé de la surveillance pour le 31 mars 2029 au plus tard.

Modalités des campagnes de mesure mobiles ultérieures

Les modalités des campagnes de mesure mobiles ultérieures sont déterminées lors du comité technique « air » visé à l'Art 106.

Air 104. L'échantillonnage et l'analyse de tous les polluants sont réalisés conformément aux normes CEN. En l'absence de normes CEN, les normes ISO, les normes nationales ou d'autres normes internationales garantissant l'obtention de données de qualité scientifique équivalente sont applicables.

Les rapports établis par l'organisme agréé mentionnent, outre les résultats de mesures :

- Les méthodes de prélèvements, de mesure et d'analyse utilisées ;
- Les autres paramètres et indications de la chimie analytique nécessaire à l'interprétation des résultats et à l'évaluation de l'impact sur l'environnement.

Le nombre de mouvements d'avions est répertorié lors de chaque campagne de mesure et indiqué dans le rapport de mesure.

Les résultats de mesure sont analysés et comparés aux normes des directives européennes relatives à la qualité de l'air ambiant (notamment NOx, benzène, benzo(a)pyrène), aux normes imposées dans la législation wallonne relative à la qualité de l'air ambiant, ainsi qu'à d'autres références comme les recommandations de l'OMS ou les valeurs toxicologiques de référence utilisées en Wallonie.

L'exploitant suit les résultats des mesures qu'il fait réaliser, les analyse et les interprète. Il prend le cas échéant les actions correctives appropriées lorsque des résultats font présager des risques ou inconvénients potentiellement de son ressort vis-à-vis de l'environnement ou des écarts par rapport au respect des normes de qualité de l'air ambiant.

Les résultats des mesures sont conservés au siège d'exploitation et sont tenus à la disposition du Fonctionnaire chargé de la surveillance et du fonctionnaire technique pendant une durée de 10 ans.

Air 105. Les campagnes de mesures mobiles 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 de mesures précédentes ;

- A toute demande du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 106. Dans un délai de 6 mois après la fin de chaque campagne de mesure mobile, les résultats de la campagne de mesure sont présentés par l'exploitant ou le laboratoire agréé qui a réalisé les mesures à un comité technique « air » composé de l'exploitant, un représentant de la SOWAER, un représentant de l'ISSeP, un représentant de l'AWAC, un représentant du DPA, un représentant du DPC et un représentant du comité d'accompagnement de l'aéroport de Charleroi. Lors de cette réunion, les emplacements des points de mesure et les types de polluants à mesurer lors des prochaines campagnes mobiles de mesure de la qualité de l'air ambiant sont discutés.

J. Contrôle des nuisances olfactives

Définitions :	
Nuisance olfactive	On entend par nuisance olfactive une odeur désagréable et/ou préjudiciable au bien-être dont la fréquence d'occurrence et la concentration pourraient susciter une plainte.
Emission	L'émission d'une nuisance olfactive se définit comme un rejet dans le milieu, à partir d'une source ponctuelle.
Contrôle à l'émission	On parle de contrôle à l'émission lorsqu'il est possible de mesurer ou calculer l'émission d'une source ponctuelle, c'est-à-dire canalisée. Lors du contrôle c'est le débit de gaz et la concentration du polluant à la source qui sont analysés.
Immission	L'immission se définit comme la concentration d'un polluant dans l'air ambiant.
Contrôle à l'immission	On parle de contrôle de la concentration à l'immission quand la source n'est pas de nature ponctuelle. Dans ce cas, c'est le niveau de nuisance dans l'ambiance qui est mesuré.
Plan d'intervention	Par plan d'intervention, on entend un ensemble de mesures concrètes correctives visant à réduire la nuisance olfactive à un niveau acceptable rapidement.

Plan d'assainissement	Par plan d'assainissement, on entend un ensemble de mesures d'amélioration de l'installation visant à éliminer et éviter durablement la génération de nuisances olfactives.

Air 107. Un laboratoire ou un organisme agréé dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique contrôle le respect de la norme odeur visée à la section « Limitation des nuisances olfactives » du présent arrêté :

- A la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Air 108. Les résultats du contrôle du respect de la norme odeur sont envoyés au fonctionnaire chargé de la surveillance dans le mois qui suit la production du rapport de résultats.

Air 109. Les opérations de contrôles sont effectuées aux frais de l'exploitant suivant des méthodes de référence ou toute autre méthode dont l'équivalence à une méthode de référence a été prouvée et avec des appareils de mesures conformes aux principes des meilleures techniques disponibles dans le domaine de l'instrumentation.

Air 110. La limite de détection, la sensibilité, la précision et la fiabilité de la méthode doivent être adaptées à la valeur limite d'émission, au niveau d'odeur ou au débit d'odeur correspondant à la substance à mesurer. La plage de mesure se situera au moins entre 0,1 fois et 2 fois la valeur, niveau ou débit fixé dans l'autorisation, sauf cas particulier.

Air 111. La durée d'échantillonnage de chaque mesure est fixée par la méthode de mesure. A défaut, elle doit être d'au moins une demi-heure.

Air 112. Sans préjudice des régimes de contrôle, les émissions de tous les polluants et des nuisances olfactives pour lesquels des limites à l'émission sont fixées dans l'acte d'autorisation sont mesurées au moins une fois après modification de 25 % de la capacité de l'installation ou après toute modification du système d'épuration.

Air 113. Les mesures destinées à déterminer les émissions doivent être effectuées et les résultats doivent être exprimés de manière telle qu'ils soient représentatifs des émissions de l'installation en régime de travail habituel (hors période de démarrage ou d'arrêt).

Air 114. Les résultats de la surveillance des émissions sont conservés par l'exploitant pendant au moins 5 ans et doivent être disponibles sur simple demande des autorités chargées de la surveillance.

Procédure en cas de constat de nuisances olfactives :

Air 115. Une nuisance olfactive est identifiée si le fonctionnaire chargé de la surveillance constate une odeur caractéristique de l'installation aux limites de propriété du récepteur sensible le plus proche.

Air 116. Après constatation de nuisances olfactives par le fonctionnaire chargé de la surveillance, le fonctionnaire chargé de la surveillance demande à l'exploitant de faire réaliser, aux frais de

l'exploitant, un contrôle du respect de la norme odeur visée à la section « Limitation des nuisances olfactives » par un laboratoire ou un organisme agréé dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique.

Air 117. Le laboratoire ou l'organisme agréé dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique désigné quantifie et qualifie les émissions de l'installation susceptibles d'être à l'origine des nuisances olfactives et modélise la dispersion des odeurs autour du site d'exploitation.

Air 118. Les résultats de ce contrôle seront transmis au fonctionnaire chargé de la surveillance endéans le délai fixé par ce dernier.

Air 119. En cas de non-respect des valeurs limites, le fonctionnaire chargé de la surveillance enjoint l'exploitant à réduire les émissions olfactives issues de son exploitation en transmettant un plan d'intervention assorti d'un calendrier des travaux. En cas de nouveau constat effectué par le fonctionnaire chargé de la surveillance, celui-ci exigera la réalisation d'un plan d'assainissement, soit toute autre mesure permettant d'atteindre les normes prescrites.

Air 120. Lorsque le fonctionnaire chargé de la surveillance l'exige, l'exploitant est tenu de réaliser un plan d'intervention :

Un **plan d'intervention** contient les éléments suivants :
1. La définition des valeurs limites à atteindre basées sur les valeurs reprises dans la section 'Limitations des nuisances odorantes' ; 2. L'identification des sources de nuisances olfactives (RA.1, RA.2, RA.X,...) ; 3. La liste de mesures correctrices de réduction des odeurs à entreprendre ; 4. La diminution des nuisances olfactives attendue suite à l'exécution des actions. Celle-ci se base sur les valeurs limites qui doivent être respectées.
Le **plan d'intervention** peut être réalisé par l'exploitant ou confié à un organisme agréé dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique, un auteur agréé d'études d'incidences sur l'environnement, une firme ou un organisme spécialisé.
Le **plan d'intervention** doit être envoyé dans les 30 jours au fonctionnaire chargé de la surveillance.
Les délais d'exécution ainsi qu'une proposition de suivi de la réalisation des actions et de l'efficacité des diminutions olfactives sont fixés par le fonctionnaire chargé de la surveillance dès réception du plan d'intervention.

Air 121. Lorsque le fonctionnaire chargé de la surveillance l'exige, l'exploitant est tenu de réaliser un plan d'assainissement :

Un **plan d'assainissement** contient les éléments suivants :
1. La définition des valeurs limites à atteindre basées sur les valeurs reprises dans la section 'Limitations des nuisances odorantes' ; 2. L'identification des sources de nuisances olfactives (RA.1, RA.2, RA.X,...) ; 3. Les précisions et détails des modifications à apporter aux installations d'évacuation et/ou d'épuration existantes des effluents gazeux ainsi que l'ensemble des procédés techniques qui devront être mis en œuvre afin d'assurer le respect des valeurs limites ; 4. L'étude technico-économique des actions à entreprendre pour atteindre l'objectif susvisé.
L'exploitant transmet pour approbation le plan d'assainissement à l'AwAC ainsi qu'une copie à l'autorité compétente et au fonctionnaire chargé de la surveillance dans un délai maximum de 6 mois.
Le **plan d'assainissement** doit être réalisé par un organisme agréé dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique ou par un auteur agréé d'études d'incidences sur l'environnement.

Air 122. L'AwAC dispose d'un délai de 3 mois pour statuer sur le plan d'assainissement. L'AwAC fait part de l'approbation du plan d'assainissement à l'exploitant. En cas de désapprobation du plan d'assainissement, l'AwAC fait part de ses recommandations à l'exploitant, celui-ci est alors tenu de modifier le plan d'assainissement en conséquence dans le respect des délais fixés par l'AwAC.

Protection des eaux de surface

Rejets et déversements des eaux usées – Condition Eau

Condition Eau 1 Rejets et déversements autorisés

Les eaux générées au sein de l'établissement sont évacuées par 6 points de rejet et 17 points de déversement identifiés comme suit :

Rejet	*Déversement*	*Nature des Eaux analyse DESu*	*Milieu récepteur*
RE1	DEV12	Eaux pluviales	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)

RE2	DEV13	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	Bassin d'orage Sud (4000m³) - Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE3	DEV14	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales + Eaux usées domestiques	Egout, vers step de Montignies-sur-Sambre (SA27R)
RE5	DEV8	Eaux pluviales	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV9	Eaux pluviales	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV10	Eaux pluviales	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV11	Eaux pluviales	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE5	DEV15	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	Bassin de rétention/orage Nord - Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE6	DEV1	Eaux usées domestiques	Vers STEP BSCA
RE6	DEV2	Eaux usées domestiques	Vers STEP BSCA
RE6	DEV3	Eaux usées domestiques	Vers STEP BSCA)
RE6	DEV4	Eaux usées domestiques	Vers STEP BSCA
RE6	DEV5	Eaux usées domestiques	Vers STEP BSCA
RE6	DEV6	Eaux usées domestiques	Vers STEP BSCA
RE6	DEV7	Eaux usées domestiques	Vers STEP BSCA
RE6	DEV16	Eaux usées domestiques	Eaux de surface (Tintia - SAO1C)
RE7	DEV17	Eaux usées industrielles + Eaux pluviales	Bassin de rétention/orage Est Eaux de surface (Tintia - SAO1C)

Condition Eau 2 Coordonnées XY des rejets et des déversements

Les coordonnées X et Y approximatives des rejets et déversements sont :

- RE1DEV12 : X : 157275 -Y : 128030
- RE2DEV13 : X : 1569902 - Y : 127830
- RE3DEV14 : X : 155625 -Y : 127180
- RE5DEV15 : X : 157830 -Y : 128895
- RE6DEV16 : X : 157879 -Y : 128933
- RE7DEV17 : X : 157405 -Y : 128215

Condition Eau 3 Plan des rejets et déversements

L'exploitant établit un plan reprenant les rejets et déversements numérotés conformément à la condition Eau 1. Un schéma de tous les réseaux et un plan des égouts sont établis par l'exploitant, régulièrement mis à jour, notamment après chaque modification, et daté. Le plan des réseaux de collecte des effluents doit faire apparaître les secteurs collectés, les points de branchement, regards, avaloirs, postes de relevage, postes de mesure, vannes manuelles et automatiques, systèmes de traitements ...

Ils sont tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance ainsi que des services d'incendie et de secours.

Toute création d'un nouveau point de rejet ou toute modification de la localisation physique d'un point de rejet d'eaux usées domestiques ou d'eaux pluviales fait l'objet d'une notification dans le registre des modifications.

Toute modification de la localisation physique du point de rejet d'eaux usées industrielles, sans modification du milieu récepteur, fait l'objet d'une notification dans le registre des modifications.

Toute création d'un nouveau point de rejet d'eaux usées industrielles, ou toute modification de la localisation physique du point de rejet des eaux usées industrielles impliquant une modification du milieu récepteur fait l'objet d'une demande de permis d'environnement – rubrique 90.10.01.

L'exploitant maintient à jour le plan des rejets et déversements afin qu'il détaille l'entièreté des déversements présents sur le site.

Condition Eau 4 Chambres de contrôle

Chaque déversement d'eau repris dans la Condition Eau 1 est évacué en passant par un dispositif de contrôle composé, par exemple, d'une chambre de visite propre à chaque déversement et conforme aux exigences suivantes :

1. Permettre le prélèvement aisé d'échantillons des eaux déversées ;
2. Permettre, à la demande ou à l'initiative de l'administration le prélèvement d'échantillons ;
3. Être facilement accessible sans formalité préalable ;

4. Être placé à un endroit offrant toute garantie quant à la quantité et la qualité des eaux ;

Le dispositif de contrôle des déversements RE5Dev15 et RE6Dev16 répondra également aux exigences suivantes :

1. Les appareils de mesure, d'enregistrement ou d'échantillonnage permettent le contrôle du respect des valeurs moyennes imposées à la condition Eau 8 ;
2. Enregistrer de façon permanente la valeur du volume journalier exprimée en mètres-cubes par jour et ceci heure par heure ;
3. Conserver la mémoire de la valeur du volume journalier des eaux déversées le jour précédant le jour de contrôle exprimée, en mètres-cubes par jour ;
4. Assurer le prélèvement automatique d'échantillons proportionnels au débit mesuré des eaux déversées pendant 24 heures et la conservation de ceux-ci pendant 48 heures.

Le dispositif de contrôle des déversements RE2Dev13 et RE7Dev17 répondra également aux exigences suivantes :

1. Les appareils de mesure, d'enregistrement ou d'échantillonnage permettent le contrôle du respect des valeurs moyennes imposées à la condition Eau 8 ;
2. Enregistrer de façon permanente la valeur du volume journalier exprimée en mètres-cubes par jour et ceci heure par heure ;
3. Conserver la mémoire de la valeur du volume journalier des eaux déversées le jour précédant le jour de contrôle exprimée, en mètres-cubes par jour ;

Condition Eau 5 Surveillance, Autosurveillance

Les résultats des mesures sont enregistrés sur support informatisé et papier et conservés au siège d'exploitation pendant 5 ans. Ils doivent pouvoir être fournis à la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance et/ou de la Direction des Eaux de Surface.

Il est entendu que :

- La surveillance désigne les mesures réalisées par un laboratoire agréé pour le compte de l'exploitant. La liste des laboratoires agréés est publiée sur le portail Environnement du Service Public de Wallonie : : https://environnement.wallonie.be/home/acteurs-et-institutions/acteurs-agrees/eaux-de-surface.html ;

- L'autosurveillance désigne les mesures réalisées sur une base régulière par l'exploitant lui-même au sein de ses propres équipements d'analyse, ou par un laboratoire désigné par l'exploitant. L'exploitant sera néanmoins tenu d'utiliser des méthodes normées.

Les prélèvements relatifs à la surveillance et à l'autosurveillance sont effectués au niveau des dispositifs de contrôle propres à chaque déversement **dont les coordonnées sont reprises à la condition Eau 2.**

Condition Eau 6 Méthode d'analyse et conformité des rejets

Les méthodes à suivre pour l'échantillonnage et l'analyse pour le contrôle de la conformité de la qualité physique, chimique et biologique des eaux déversées aux conditions émises dans le présent permis sont celles actuellement utilisées ou approuvées par l'Institut Scientifique de Service Public, rue du Chéra, 200, 4000 LIEGE. Celles-ci sont consultables dans la rubrique « Analyse des Eaux » du Compendium Wallon des Méthodes d'échantillonnage et d'analyse (CWEA) sur le site de l'ISSEP : https://cwea.issep.be/

A défaut de procédure CWEA existante et conformément à l'agrément en tant que laboratoire chargé des analyses officielles en matière de protection des eaux de surface contre la pollution, il convient d'utiliser, par ordre de préférence, soit des méthodes nationales (NBN), des méthodes européennes (CEN), des méthodes internationales (ISO) ou des méthodes d'autres organismes nationaux (NF, NEN, DIN, méthodes du compendium flamand).

Des méthodes d'analyse alternatives ayant le même degré de précision, d'exactitude et une sensibilité au moins aussi grande peuvent cependant être proposées par le titulaire du permis, sous réserve que cette méthode soit évaluée et approuvée par l'Institut Scientifique de Service Public.

Les valeurs limites d'émission sont considérées comme respectées si les résultats d'une mesure, diminués de l'incertitude de la méthode de mesure, sont inférieurs aux valeurs limites d'émission ou aux valeurs cibles applicables. Lorsque l'incertitude de la méthode de mesure pour un polluant n'est pas connue, c'est le résultat de la mesure qui est comparé à la valeur limite d'émission.

Lorsque les valeurs limites d'émission ne sont pas respectées, l'exploitant en informe le fonctionnaire chargé de la surveillance dès la réception des résultats communiqués par le laboratoire agréé.

Condition Eau 7 Contrôle ponctuel

En cas de contrôle ponctuel par l'administration, les valeurs moyennes journalières imposées peuvent être converties en valeurs maximales instantanées. Dans ce cas, les valeurs maximales instantanées ne peuvent dépasser 1,5 fois la valeur moyenne journalière imposée.

Condition Eau 8 Conditions de rejet et conditions de surveillance et d'autosurveillance relatives aux déversements RE2DEV13 et RE7DEV17 d'eaux usées industrielles en eaux de surface

Les eaux transitent par un bassin d'orage, muni d'une vanne pouvant être fermée en cas d'accident générant une pollution.

L'arrivée du déversement RE7DEV17 au bassin d'orage est équipée d'un dispositif de contrôle en continu du carbone organique total (TOC). En période hivernale et d'altération possible de la qualité des eaux, sur base de la valeur de TOC mesurée, les eaux sont orientées vers le bassin de rétention afin d'être traitées et de respecter les présentes conditions.

Les eaux usées industrielles sont conformes à :

- L'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surfaces ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales, article 7 ;
- Aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de distribution d'hydrocarbures liquides ;
- Aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service ;

Les fréquences de surveillance et d'autosurveillance pour chacune des substances reprises dans les arrêtés précités sont les suivantes :

	Paramètres normés	***Fréquence de surveillance***	***Fréquence d'auto-surveillance***
1	**Température**	Semestrielle	Trimestrielle
2	**pH**	Semestrielle	Trimestrielle
4	**Détergents totaux**	Semestrielle	Trimestrielle
5	**C_{10}-C_{40}**	Semestrielle	Trimestrielle
6	**BTEX**	Semestrielle	Trimestrielle

Complémentairement aux conditions reprises aux arrêtés précités, les conditions particulières de rejet ainsi que les fréquences de surveillance et d'autosurveillance applicables au rejet d'eaux usées industrielles sont les suivantes :

	Paramètres normés en condition particulière	***Type de mesure***	***Valeur limite d'émission***	***Unité***	***Fréquence de surveillance***	***Fréquence d'auto-surveillance***
1	**DBO_5** **(T°C moyenne journalière > 3°C)**	Concentration maximale instantanée	20	mgO_2/l	Semestrielle	Trimestrielle
2	**MES**	Concentration maximale instantanée	36	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle

	Paramètres normés en condition particulière	*Type de mesure*	*Valeur limite d'émission*	*Unité*	*Fréquence de surveillance*	*Fréquence d'auto-surveillance*
3	**C_{10}-C_{40}**	Concentration maximale instantanée	5	mg/l	Semestrielle	**Trimestrielle**
4	**C_5-C_{10}**	Concentration maximale instantanée	2	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
5	**DCO (T°C moyenne journalière > 3°C)**	Concentration maximale instantanée	75	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
6	**DBO_5 (T°C moyenne journalière < 3°C)**	Concentration maximale instantanée	30	mgO_2/l	Semestrielle	Trimestrielle
7	**DCO (T°C moyenne journalière < 3°C)**	Concentration maximale instantanée	150	mg/l	Semestrielle	**Trimestrielle**

À l'exception des substances qui seraient visées dans les arrêtés précités et les conditions particulières, les eaux déversées ne peuvent contenir, au-delà de leurs limites de détection respectives, les substances dangereuses et des polluants spécifiques visés aux annexes VII, Xbis et Xter, B. II de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau (P).

L'un des prélèvements est réalisé en période hivernale durant laquelle des opérations de De-icing sont nécessaires et après un traitement des pistes.

Les analyses de surveillance peuvent remplacer les analyses d'autosurveillance le cas échéant.

Pour les substances prioritaires et substances dangereuses prioritaires (annexe I de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau,) visées par un objectif de suppression/réduction des émissions et dès lors qu'elles sont reprises dans les arrêtés précités ou les conditions particulières et présentes dans les rejets de l'installation, la réduction maximale doit être recherchée. L'exploitant communique donc, **au minimum une fois par an**, à la Direction des Eaux de Surface (pe.desu.dgo3@spw.wallonie.be) et du fonctionnaire chargé de la

surveillance les éléments attestant qu'il a mis en œuvre des solutions de substitution, de réduction, techniquement viables et à un cout acceptable, afin de respecter l'objectif de suppression/réduction aux échéances fixées par la réglementation (P).

Condition Eau 9 Conditions de rejet et conditions de surveillance et d'autosurveillance relatives au déversement RE3DEV14 d'eaux usées industrielles en eaux de surface

Le déversement RE3DEV14 représente l'ensemble des connexions physiques avec l'égouts situé rue des Fusillés.

Les eaux usées industrielles sont conformes à :

- L'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surfaces ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales, article 19 ;
- Aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de distribution d'hydrocarbures liquides ;

Les fréquences de surveillance et d'autosurveillance pour chacune des substances reprises dans les arrêtés précités sont les suivantes :

	Paramètres normés	*Fréquence d'auto-surveillance*
1	**Température**	Semestrielle
2	**pH**	Semestrielle
3	**MES et diamètre**	Semestrielle
4	**Matières extractibles à l'éther de pétrole**	Semestrielle
5	**C_{10}-C_{40}**	Semestrielle
6	**BTEX**	Semestrielle

Complémentairement aux conditions reprises aux arrêtés précités et conformément aux conditions émises par l'OAA (IGRETC) dans son avis relatif à la présente demande, les conditions particulières de rejet ainsi que les fréquences de surveillance et d'autosurveillance applicables au rejet d'eaux usées industrielles sont les suivantes :

	Paramètres normés en condition particulière	*Type de mesure*	*Valeur limite d'émission*	*Unité*	*Fréquence d'auto-surveillance en période hivernale*
1	**Débits**	Total journalier	710	m^3/j	/
2	**DCO**	Concentration maximale instantannée	550	mgO_2/l	Semestrielle
3	**Phosphore total**	Concentration maximale instantannée	2	mgP/l	Semestrielle
4	**Azote total**	Concentration maximale instantannée	15	mgN/l	Semestrielle
5	**Chlorure**	Concentration maximale instantannée	1000	mgCl/l	Semestrielle
6	**Détergents totaux**	Concentration maximale instantannée	15	mg/l	Semestrielle

À l'exception des substances qui seraient visées dans les arrêtés précités et les conditions particulières, les eaux déversées ne peuvent contenir, au-delà de leurs limites de détection respectives, les substances dangereuses et des polluants spécifiques visés aux annexes VII, Xbis et Xter, B. II de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau (P).

L'un des prélèvements est réalisé en période hivernale durant laquelle des opérations de De-icing sont nécessaires et après un traitement des pistes.

Les analyses de surveillance peuvent remplacer les analyses d'autosurveillance le cas échéant.

Condition Eau 10 Conditions de rejet et conditions de surveillance et d'autosurveillance relatives au déversement RE5DEV15 d'eaux usées industrielles en eaux de surface

Les eaux transitent par un bassin d'orage, muni d'une vanne pouvant être fermée en cas d'accident générant une pollution.

L'arrivée du déversement RE5DEV15 au bassin d'orage est équipée d'un dispositif de contrôle en continu du carbone organique total (TOC). En période hivernale et d'altération possible de la qualité des eaux, sur base de la valeur de TOC mesurée, les eaux sont orientées vers le bassin de rétention afin d'être traitées et de respecter les présentes conditions.

Toute dilution est interdite, les eaux de ruissellement de toiture (RE5DEV8, RE5DEV9, RE5DEV11) rejoignent directement le bassin d'orage.

En cas de saturation des bassins de rétention, l'exploitant met en œuvre des mesures afin de respecter les présentes conditions de rejet.

Les eaux usées industrielles sont conformes à :

- L'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surfaces ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales, article 7 ;
- Aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de distribution d'hydrocarbures liquides ;
- Aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la protection du travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et l'exploitation des stations-service ;

Les fréquences de surveillance et d'autosurveillance pour chacune des substances reprises dans les arrêtés précités sont les suivantes :

	Paramètres normés	***Fréquence de surveillance***	***Fréquence d'auto-surveillance en période hivernale***
1	**Température**	Trimestrielle	Mensuelle
2	**pH**	Trimestrielle	Mensuelle
4	**Détergents totaux**	Trimestrielle	Mensuelle
5	**C_{10}-C_{40}**	Trimestrielle	Mensuelle
6	**BTEX**	Trimestrielle	Mensuelle

Complémentairement aux conditions reprises aux arrêtés précités, les conditions particulières de rejet ainsi que les fréquences de surveillance et d'autosurveillance applicables au rejet d'eaux usées industrielles sont les suivantes :

	Paramètres normés en condition particulière	*Type de mesure*	*Valeur limite d'émission*	*Unité*	*Fréquence de surveillance*	*Fréquence d'auto-surveillance*
1	**DBO5 (T°C moyenne journalière > 3°C)**	Concentration moyenne journalière	20	mgO2/l	Semestrielle	Trimestrielle
2	**MES**	Concentration moyenne journalière	36	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
3	**C10-C40**	Concentration moyenne journalière	5	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
4	**C5-C10**	Concentration moyenne journalière	2	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
5	**DCO (T°C moyenne journalière > 3°C)**	Concentration moyenne journalière	75	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
6	**DBO5 (T°C moyenne journalière < 3°C)**	Concentration moyenne journalière	30	mgO2/l	Semestrielle	Trimestrielle
7	**DCO (T°C moyenne journalière < 3°C)**	Concentration moyenne journalière	150	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
8	**Phosphore total**	Concentration moyenne journalière	/	mgP/l	Semestrielle	/
9	**Azote Total**	Concentration moyenne journalière	/	mgN/l	Semestrielle	/

	Paramètres normés en condition particulière	*Type de mesure*	*Valeur limite d'émission*	*Unité*	*Fréquence de surveillance*	*Fréquence d'auto-surveillance*
1	**DBO5 (T°C moyenne journalière > 3°C)**	Concentration moyenne journalière	20	mgO2/l	Semestrielle	Trimestrielle
2	**MES**	Concentration moyenne journalière	36	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
3	**C10-C40**	Concentration moyenne journalière	5	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
4	**C5-C10**	Concentration moyenne journalière	2	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
5	**DCO (T°C moyenne journalière > 3°C)**	Concentration moyenne journalière	75	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
6	**DBO5 (T°C moyenne journalière < 3°C)**	Concentration moyenne journalière	30	mgO2/l	Semestrielle	Trimestrielle
7	**DCO (T°C moyenne journalière < 3°C)**	Concentration moyenne journalière	150	mg/l	Semestrielle	Trimestrielle
10	**Zinc**	Concentration moyenne journalière	/	mg/l	Semestrielle	/

À l'exception des substances qui seraient visées dans les arrêtés précités et les conditions particulières, les eaux déversées ne peuvent contenir, au-delà de leurs limites de détection respectives, les substances dangereuses et des polluants spécifiques visés aux annexes VII, Xbis et

Xter, B. II de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau (P).

L'un des prélèvements est réalisé en période hivernale durant laquelle des opérations de De-icing sont nécessaires et après un traitement des pistes. Pour les paramètres Phosphore total, Azote total et Zinc, la surveillance prescrite dans l'ancien permis se poursuit semestriellement.

Les analyses de surveillance peuvent remplacer les analyses d'autosurveillance le cas échéant.

Les prélèvements dans le cadre de l'autosurveillance ont lieux à la fois en sortie de bassin de rétention et en sortie de bassin d'orage.

En cas de conditions météorologiques exceptionnelles entrainant un débordement du bassin d'orage, la fréquence d'autosurveillance est quotidienne pour le paramètre de la DCO.

Pour les substances prioritaires et substances dangereuses prioritaires (annexe I de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau,) visées par un objectif de suppression/réduction des émissions et dès lors qu'elles sont reprises dans les arrêtés précités ou les conditions particulières et présentes dans les rejets de l'installation, la réduction maximale doit être recherchée. L'exploitant communique donc, **au minimum une fois par an**, à la Direction des Eaux de Surface (pe.desu.dgo3@spw.wallonie.be) et du fonctionnaire chargé de la surveillance les éléments attestant qu'il a mis en œuvre des solutions de substitution, de réduction, techniquement viables et à un cout acceptable, afin de respecter l'objectif de suppression/réduction aux échéances fixées par la réglementation (P).

Condition Eau 11 Conditions relatives aux installations de distributions d'hydrocarbures

L'exploitant est tenu de traiter les eaux usées potentiellement contaminées par les hydrocarbures dans une installation d'épuration des eaux comprenant au minimum un séparateur d'hydrocarbures à obturateur automatique avec filtre coalesceur précédé d'un débourbeur répondant aux normes et dimensionnée conformément aux prescriptions des normes NBN EN 858-1 et NBN EN 858-2. Ces dispositifs de traitement des eaux seront régulièrement entretenus et vidangés conformément aux prescriptions des normes précitées et des recommandations du fournisseur de l'équipement. L'installation d'épuration des eaux polluées par des hydrocarbures ou susceptibles de l'être est aisément accessible pour l'inspection, l'entretien, la réparation et la prise d'échantillon.

Condition Eau 12 Conditions relatives aux séparateurs d'hydrocarbures et aux systèmes de traitements

Les séparateurs d'hydrocarbures et autres systèmes de traitement tel de décanteurs, dégraisseurs... sont dimensionnés proportionnellement au volume d'eau à accueillir en considérant les fortes précipitations périodiques. Ils sont aisément accessibles pour l'inspection, l'entretien, la réparation et la prise d'échantillons.

La maintenance de ces systèmes doit être réalisée à intervalles réguliers, par du personnel qualifié, conformément aux instructions du fabricant.

Les déchets produits (boues, hydrocarbures) sont évacués par une entreprise agréée en qualité de collecteur et de transporteur de déchets dangereux, conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur pour les déchets.

Tout autre moyen de traitement des hydrocarbures peut être proposé par l'exploitant pour autant que celui-ci puisse démontrer que l'efficacité est, au minimum, équivalente.

Condition Eau 13 Non rejet

Les activités soumises aux rubriques 28.52.02.B et 50.20.01.02 (Atelier mécanique) ne génèrent pas de rejet d'eaux usées.

Si des nettoyages autres qu'à sec ont lieu, les eaux usées seront évacuées comme déchets par un collecteur agréé.

Condition Eau 14 Dérogation de raccordement aux égouts pour le déversement RE6DEV16

Selon l'article R.278 du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires pour la gestion de ses eaux usées domestiques et pluviales, l'exploitant est tenu d'introduire une demande, au Département de l'Environnement et de l'Eau, de dispense sur base d'un dossier technique et d'un comparatif des coûts entre le raccordement à l'égout et le placement d'un système d'épuration individuelle. Néanmoins, au vu des éléments dont nous disposons, cet avis tient lieu de décision et donc de **dispense acceptée** en vertu de l'article précité du Code de l'Eau ***(Dispense n° 52011/3005).*** L'exploitant est autorisé à installer une unité d'épuration individuelle pour assurer un assainissement autonome de ses eaux usées domestiques.

L'exploitant doit se conformer aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 1er décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle. La liste des systèmes d'épuration individuelle agréés est disponible sur le site https://sigpaa.spge.be.

L'exploitant est invité à communiquer ses coordonnées auprès de la SPGE en vue d'intégrer la plateforme informatique dénommée « SIGPAA ». Cela afin de bénéficier de l'accompagnement financier et technique pour un meilleur suivi de son dispositif d'assainissement autonome (infos complémentaires : http://www.gpaa.be/).

Condition Eau 15 Conditions relatives au déversement d'eaux usées domestiques RE6DEV1, RE6DEV2, RE6DEV3, RE6DEV4, RE6DEV5, RE6DEV6, RE6DEV7

Indépendamment du décret relatif au permis d'environnement, l'exploitant respecte les dispositions du Code de l'Eau et en particulier les articles R.277 à R.283 relatifs au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires pour la gestion de ses eaux usées domestiques.

Condition Eau 16 Conditions relatives au déversement d'eaux usées domestiques épurées par un système d'épuration individuelle RE6DEV16

Les eaux usées domestiques sont collectées et traitées par une station d'épuration individuelle agréée qui est conforme aux conditions reprises à l'arrêté du Gouvernement wallon du 1er

décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle et abrogeant les arrêtés du Gouvernement wallon du 25 septembre 2008 fixant les conditions intégrales relatives aux unités d'épuration individuelle et aux installations d'épuration individuelle et du 6 novembre 2008 fixant les conditions sectorielles relatives aux stations d'épuration individuelle et aux systèmes d'épuration individuelle installés en dérogation de l'obligation de raccordement à l'égout.

En particulier, l'exploitant veille à répondre aux dispositions de l'arrêté précité relatif aux dégraisseurs.

Les fréquences de surveillance et d'autosurveillance pour chacune des substances reprises à l'arrêté précité sont les suivantes :

	Paramètres normés	*Fréquence de surveillance*	*Fréquence d'auto-surveillance*
1	**Température**	Semestrielle	Trimestrielle
2	**pH**	Semestrielle	Trimestrielle
3	**MES**	Semestrielle	Trimestrielle
4	**DBO_5**	Semestrielle	Trimestrielle
5	**DCO**	Semestrielle	Trimestrielle

Complémentairement aux conditions reprises à l'arrêté précité, les conditions particulières de rejet ainsi que les fréquences de surveillance et d'autosurveillance applicables au rejet d'eaux usées domestiques en sortie de station privée RE6DEV16 sont les suivantes :

	Paramètres normés en condition particulière	*Type de mesure*	*Valeur limite d'émission*	*Unité*	*Fréquence de surveillance*	*Fréquence d'auto-surveillance*
1	**Azote total**	Concentration moyenne journalière	15	mgN/l	Semestrielle	Trimestrielle
2	**Azote Kjeldahl**	Concentration maximale instantanée	4	mgN/l	Semestrielle	Trimestrielle

	Paramètres normés en condition particulière	*Type de mesure*	*Valeur limite d'émission*	*Unité*	*Fréquence de surveillance*	*Fréquence d'auto-surveillance*
3	**Azote ammoniacal**	Concentration maximale instantanée	1,5	mgN/l	Semestrielle	Trimestrielle
4	**Phosphore total**	Concentration maximale instantanée	2	mgP/l	Semestrielle	Trimestrielle

À l'exception des substances qui seraient visées dans les arrêtés précités et les conditions particulières, les eaux déversées ne peuvent contenir, au-delà de leurs limites de détection respectives, les substances dangereuses et des polluants spécifiques visés aux annexes VII, Xbis et Xter, B. II de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau (P).

Les analyses de surveillance peuvent remplacer les analyses d'autosurveillance le cas échéant.

Condition Eau 17 Conditions relatives au déversement d'eaux pluviales RE1DEV12

Indépendamment du décret relatif au permis d'environnement, l'exploitant respecte les dispositions du Code de l'Eau et en particulier aux articles R.277 à R.283 relatifs au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires pour la gestion de ses eaux pluviales.

Aucune opération de De-icing ou de dégivrage n'est effectuée sur une superficie drainée par le déversement RE1DEV12

Les eaux pluviales non polluées et non susceptibles d'être polluées sont strictement séparées des autres types d'eaux et sont infiltrées dans la mesure du possible.

L'exploitant est invité à suivre les recommandations reprises dans le référentiel « gestion durable des eaux de pluviales » édité par le SPW TLPE. Il est invité à consulter le guide technique ainsi que les outils de calcul mis en ligne : Gérer les eaux de pluie sur mon terrain - Inondations en Wallonie | Inondations en Wallonie.

Condition Eau 18 Conditions spécifiques de surveillance concernant les PFAS imposées pour les déversements d'eaux usés industrielles RE2DEV13, RE3DEV14, RE5DEV15 et RE7DEV17

L'exploitant fait réaliser une surveillance des PFAS repris dans le tableau ci-dessous à une fréquence bimestrielle, durant 1 an. La limite de quantification des analyses de chaque PFAS ne pourra être supérieure à celle associée à chaque PFAS dans le tableau ci-dessous.

Dans le courant du treizième mois à compter de la délivrance du permis d'environnement/permis unique :

- L'exploitant introduira une demande de modification des conditions particulières (art.65) dans le cas où au moins une des analyses, pour au moins un des 28 PFAS identifiés ci-dessous est supérieure à la valeur seuil associée, reprise dans le tableau ci-dessous ;
- L'exploitant enverra l'ensemble des analyses à la Direction des Eaux de Surface à l'adresse électronique suivante : **pe.desu.dgo3@spw.wallonie.be** et au fonctionnaire chargé de la surveillance. L'exploitant enverra les données d'analyse sous le format repris sous le lien suivant : **http://eau.wallonie.be/PFAS/RAP_DGARNE.xlsx** , ainsi que, le cas échéant, une synthèse d'une page maximum mentionnant les PFAS ayant fait l'objet d'un dépassement lors des 6 analyses passées.

La surveillance est levée au terme des douze mois pour les PFAS dont les résultats d'analyse n'ont jamais été supérieurs à la valeur seuil associée. Dans le cas contraire, la surveillance des PFAS dont au moins un résultat d'analyse a été supérieur à la valeur seuil associée se poursuit trimestriellement. Les PFOS et PFOA continuent à être analysés trimestriellement après les douze premiers mois, quels que soient les résultats d'analyse obtenus.

Les résultats d'analyses de la surveillance sont enregistrés sur support informatisé et sont conservés au siège d'exploitation pendant 10 ans.

Molécules PFAS concernées :	Numéro CAS	Valeur seuil associée à chaque PFAS (ng/l)	Limite de quantification pour les analyses de chaque PFAS (ng/l)
Perfluorooctanoic acid (PFOA)	335-67-1	20	10
Perfluorooctane sulfonic acid (PFOS)	1763-23-1	20	10
Perfluorohexane sulfonic acid (PFHxS)	355-46-4	20	10
Perfluorononanoic acid (PFNA)	375-95-1	20	10
Perfluorobutane sulfonic acid (PFBS)	375-73-5	20	10
Perfluorohexanoic acid (PFHxA)	307-24-4	20	10
Perfluorobutanoic acid (PFBA)	375-22-4	20	10
Perfluoropentanoic acid (PFPeA)	2706-90-3	20	10
Perfluoropentane sulfonic acid (PFPeS)	2706-91-4	20	10
Perfluorodecanoic acid (PFDA)	335-76-2	20	10

Molécules PFAS concernées :	Numéro CAS	Valeur seuil associée à chaque PFAS (ng/l)	Limite de quantification pour les analyses de chaque PFAS (ng/l)
Perfluorododecanoic acid (PFDoDA or PFDoA)	307-55-1	20	10
Perfluoroundecanoic acid (PFUnDA or PFUnA)	2058-94-8	20	10
Perfluoroheptanoic acid (PFHpA)	375-85-9	20	10
Perfluorotridecanoic acid (PFTrDA)	72629-94-8	50	10
Perfluoroheptane sulfonic acid (PFHpS)	375-92-8	20	10
Perfluorodecane sulfonic acid (PFDS)	335-77-3	20	10
Perfluorotetradecanoic acid (PFTeDA)	376-06-7	20	10
Perfluorohexadecanoic acid (PFHxDA)	67905-19-5	20	10
Perfluorooctadecanoic acid (PFODA)	16517-11-6	50	10
Ammonium perfluoro (2-methyl-3-oxahexanoate) (HFPO-DA or Gen X)	62037-80-3	20	10
Propanoic Acid / Ammonium 2,2,3-trifluoro-3-(1,1,2,2,3,3-hexafluoro-3-(trifluoromethoxy)propoxy)propanoate (ADONA)	958445-44-8	50	10
2- (Perfluorohexyl)ethyl alcohol (6:2 FTOH)	647-42-7	50 000	50 000
2-(Perfluorooctyl)ethanol (8:2 FTOH)	678-39-7	20 000	20 000
Acetic acid / 2,2-difluoro-2-((2,2,4,5-tetrafluoro-5-(trifluoromethoxy)-1,3-dioxolan-4-yl)oxy)- (C6O4)	1190931-41-9	50	10

Condition Eau 19 Stockage de produit et déversements accidentels

Les matières premières, produits finis, hydrocarbures, déchets, ... liquides sont stockés dans des aires bétonnées permettant leur récupération en cas d'écoulement ou d'épanchement accidentel afin d'éviter toute pollution des eaux souterraines, eaux de surface et égouts.

Tout déversement accidentel, impliquant le non-respect des conditions de déversement est signalé, au plus tard dans les 24 heures, au fonctionnaire chargé de la surveillance et à l'organisme d'assainissement agréé si le rejet se fait en égout public.

En cas d'écoulement accidentel, les substances ou déchets liquides répandus doivent être immédiatement neutralisés et récoltés par un produit absorbant, détruits et/ou évacués vers une installation autorisée à les traiter (ou réintroduits dans le circuit de traitement des déchets dangereux de l'établissement s'il en possède un). L'exploitant dispose des moyens et matériaux permettant l'exécution rapide de ces mesures de sécurité.

Condition Eau 20 Stockage de déchets non dangereux et terres contaminées sur dalle étanche

Si un revêtement solide et étanche pour le stockage de déchets non dangereux ou de terres contaminées est prévu ou imposé dans une condition du présent permis, les eaux de ruissellement sur ce revêtement sont récoltées, évacuées par une conduite unique et analysées trimestriellement durant un an pour les substances reprises ci-dessous.

Dans le courant du treizième mois à compter de la délivrance du permis d'environnement/permis unique, l'exploitant enverra les analyses, mesurées en moyenne journalière, à la Direction des Eaux de Surface (pe.desu.dgo3@spw.wallonie.be) et introduira une demande de permis d'environnement comportant la rubrique 90.10.01 dans le cas où les 4 échantillons analysés pour un des paramètres sont supérieurs à la valeur seuil correspondante reprise dans le tableau ci-dessous. Dans le cas contraire, les eaux de ruissellement sur ce revêtement étanche sont qualifiées d'eaux pluviales.

Les paramètres à analyser sont les suivants :

Nom usuel du paramètre	Valeur seuil
Cyanures libres	0,6 µg/l
Arsenic	4,4 µg/l
Cadmium	0.08 µg/l
Chrome	4,1 µg/l
Cuivre	5 µg/l
Mercure	0,07 µg/l
Nickel	4 µg/l
Plomb	1,2 µg/l
Zinc	30 µg/l
Indice Phénol	0,05 µg/l
Octylphénol	0,1 µg/l
4-Nonylphénols	0,3 µg/l
BTEX	130 µg/l
Anthracène	0,1 µg/l
Naphtalène	2 µg/l
6 HAP de Borneff	0,5 µg/l
AOX	600 µg/l

Nom usuel du paramètre	Valeur seuil
PCB (congénères 28,52,101,118,138,153,180 et PCT)	0,007 µg/l
PFOS	100 ng/l
PFOA	100 ng/l
Dioxines et composés de type dioxine	Limite de détection
CCl4	12 µg/l
PBDE-Diphényléthers bromés	0,14 µg/l
DEHP (Di(2-éthyl-hexyle)-phtalate)	1,3 µg/l
Hexabromocyclododécane (HBCDD)	0,0016 µg/l
Composés du tributylétain (tributylétain-cation)	0,0002 µg/l
Acide chloroacétique	0,58 µg/l
Hydrate de chloral	2,8 µg/l
Phosphate de tributyle	37 µg/l

Condition Eau 21 L'exploitant maintient le Comité de suivi des rejets de l'aéroport composé au minimum des instances suivantes :

- Représentants de Brussels South Charleroi Airport B.S.C.A. ;
- Représentants de la SOWAER ;
- Fonctionnaire technique ;
- Fonctionnaire chargé de la surveillance ;
- Un représentant de la Direction des Eaux de surface

Le Comité peut être élargi à toute instance impliquée dans la gestion des eaux issues de l'établissement.

L'exploitant est chargé de la convocation et du secrétariat du Comité de suivi.

Le Comité se réuni au minimum une fois par an (vers le mois de mai).

Condition Eau 22 Le comité de suivi aborde au minimum les points suivants :

- présentation des résultats de l'auto-surveillance et de la surveillance et gestion des eaux durant la saison hivernale (rejets R2, R5 et R7) :
- présentation des résultats de la station d'épuration des eaux usées domestiques (rejet R6);
- plaintes, nuisances ou accidents rencontrés.

Le Comité de suivi aborde par ailleurs l'état d'avancement des mesures à mettre en œuvre pour rencontrer les nouvelles impositions applicables aux rejets R5 et R6. Il statue sur le caractère des eaux évacuées par les rejets R2 et R7.

Délai

Condition Eau 23 Délai pour le respect des conditions Eau

Les conditions relatives à la qualité des eaux déversées et aux conditions de surveillance et d'auto-surveillance concernant le déversement RE6DEV16 sont à respecter endéans les 12 mois qui suivent la réception de la présente autorisation.

La condition Eaux 18 relatives aux PFAS est à respecter endéans les 6 mois qui suivent la réception de la présente autorisation.

Le reste des conditions relatives à la qualité des eaux déversées et aux conditions de surveillance et d'auto-surveillance sont à respecter endéans les 3 mois qui suivent la réception de la présente autorisation.

Comité de suivi

Condition Eau 24

L'exploitant organise un Comité de suivi des rejets de l'aéroport composé au minimum des instances suivantes :

- Les représentants de Brussels South Charleroi Airport B.S.C.A. ;
- Les représentants de la SOWAER ;
- Le Fonctionnaire technique ou son délégué ;
- Le Fonctionnaire chargé de la surveillance ou son délégué ;
- Deux représentants de la Direction des Eaux de surface (cellule permis et responsable de la modélisation).

Le Comité peut être élargi à toute instance impliquée dans la gestion des eaux issues de l'établissement.

L'exploitant est chargé de la convocation et du secrétariat du Comité de suivi.

Le Comité se réuni au minimum une fois par an, après la saison hivernale, vers le mois de mai.

Condition Eau 25. Le Comité de suivi aborde au minimum les points suivants :

- présentation des résultats de l'auto-surveillance et de la surveillance et gestion des eaux durant la saison hivernale (rejet R5, R2 et R7) ;
- présentation des résultats de la station d'épuration des eaux usées domestiques (rejet R6) ;
- plaintes, nuisances ou accidents rencontrés.

Le Comité de suivi aborde par ailleurs l'état d'avancement des mesures à mettre en œuvre pour rencontrer les nouvelles impositions applicables aux rejets R5 et R6. Il statue sur le caractère pluvial ou non des eaux évacuées par les rejets R2 et R7.

Sols

Protection des Sols – Sols

Sols 1. La délivrance du présent permis ne dispense pas l'exploitant de ses obligations en matière de sol.

Sols 2. Les accords entre l'exploitant et la Direction de l'Assainissement des Sols sont poursuivis.

EIE

Recommandations de l'auteur de l'EIE - EIE

EIE 1. L'exploitant est tenu de respecter les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences dès lors qu'il a marqué accord sur ces recommandations.

EIE 2. L'exploitant est également tenu de respecter les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences sur base des engagements pris dans les commentaires qu'il a fait sur ces recommandations.

EIE 3. L'exploitant est enfin tenu de communiquer les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences aux organismes compétents pour mettre en œuvre ces recommandations et avec lesquels il doit coopérer pour respecter ces recommandations. L'exploitant doit jouer un rôle de coordination dans ces deux cas.

Généralités

Rapport sur les incidents et/ou accidents affectant de manière significative l'environnement - Inc

Inc 1. Lors de tout incident ou accident affectant l'environnement de manière significative ou la sécurité du voisinage, l'exploitant transmet dans les meilleurs délais un rapport :

- au Directeur de la Direction de Charleroi du Département des Permis et des Autorisations du SPW – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, Rue de l'Ecluse n° 22 – bte 5 à 6000 Charleroi ;

- au Directeur de la Direction de Charleroi du Département de la Police et des Contrôles du SPW – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, Rue de l'Ecluse n° 22 – bte 4 à 6000 Charleroi ;

Inc 2. Ce rapport décrit :

- la date et l'heure de l'incident ou de l'accident ;
- les installations dans lesquelles est survenu l'incident ou l'accident ;

- les activités habituellement exercées à cet endroit ;
- les circonstances de l'accident ;
- l'analyse des causes de l'accident ;
- les mesures prises pour réparer les atteintes éventuelles à l'environnement ;
- les mesures préventives préconisées en vue de prévenir le renouvellement d'un incident ou d'un accident similaire.

Cessation d'activité et remise en état du site en fin d'exploitation - Fin

Fin 1. En fin d'exploitation d'une ou plusieurs installations, tous les produits dangereux pour l'homme et/ou l'environnement, ainsi que tous les déchets doivent être valorisés ou évacués vers des installations dûment autorisées.

Fin 2. Les équipements abandonnés ne doivent pas être maintenus dans les installations. Toutefois, lorsque leur enlèvement est incompatible avec les conditions immédiates d'exploitation, des dispositions matérielles interdiront leur réutilisation afin de garantir leur mise en sécurité et la prévention des accidents.

Fin 3. En cas d'arrêt définitif de l'installation, l'exploitant doit remettre son site dans un état tel qu'il ne s'y manifeste aucun danger ou inconvénient pour l'environnement.

Fin 4. Les cuves ayant contenu des produits susceptibles de polluer les eaux et le sol doivent être vidées, nettoyées, dégazées et le cas échéant décontaminées. Elles sont, si possible, enlevées, sinon, et dans le cas spécifique des cuves enterrées, elles doivent être neutralisées par remplissage avec un matériau solide inerte (sable, béton maigre,).

Fin 5. Les tuyauteries ayant contenu des produits susceptibles de polluer les eaux et/ou le sol sont également vidées et démontées.

Fin 6. La vidange des équipements, des cuves et des canalisations fait l'objet d'instructions documentées. Le réseau d'égouttage interne au site est documenté et fait l'objet de mises à jour.

Fin 7. L'eau servant au nettoyage des réservoirs ne peut être déversée dans les eaux souterraines. Elle ne peut être déversée dans un égout public ou une eau de surface qu'après un contrôle du respect des conditions de déversement des eaux usées. En cas de non-respect des conditions de rejets des eaux usées industrielles, l'eau ainsi polluée doit être envoyée vers un centre de traitement agréé.

Fin 8. En cas de cessation définitive des activités du site, l'exploitant adresse au Fonctionnaire chargé de la surveillance et au Fonctionnaire technique du Département des Permis et des Autorisations de Charleroi, le plan de fermeture et de remise en état comprenant :

1. les mesures prises ou prévues afin d'assurer la mise en sécurité des installations (réseau d'électricité, de gaz, d'eau),

2. les mesures prises ou prévues pour l'évacuation ou l'élimination des dépôts de matières et de déchets,

3. une description du démantèlement des installations à réaliser ou de leur nouvelle utilisation,

4. en cas de besoin, la surveillance qui doit encore être exercée sur le site,

5. les mesures prises ou prévues au regard des obligations d'évaluation du niveau de contamination du sol et des eaux souterraines et au besoin leur remise en état, conformément aux dispositions du Décret du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols et à l'article 19 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2014 déterminant les conditions sectorielles relatives à certaines activités générant des conséquences importantes pour l'environnement.

ΩΩΩΩΩΩΩΩΩ

Article 6. Le présent permis est exécutoire selon les dispositions de l'article 46 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Article 7. Le présent permis est accordé pour un terme expirant le **17/07/2045** en ce qu'il tient lieu d'un permis d'environnement et d'un permis d'urbanisme pour ce qui concerne les dépôts extérieurs. Hormis pour les dépôts extérieurs, le présent permis est accordé pour une durée illimitée en ce qu'il tient lieu d'un permis d'urbanisme.

Article 8. Le permis est périmé si les travaux n'ont pas été commencés de manière significative dans les sept ans à compter du jour où le permis devient exécutoire conformément à l'article 46.

La péremption s'opère de plein droit.

Toutefois, le Gouvernement peut, sur requête spécialement motivée, accorder un nouveau délai sans que celui-ci ne puisse excéder cinq ans.

Article 9. Le présent permis est frappé de caducité si l'établissement autorisé n'est pas exploité durant deux années consécutives.

L'exploitant est tenu :

a. de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire ou remédier aux dangers, nuisances et inconvénients de l'établissement ;

b. de signaler immédiatement à l'autorité compétente tout cas d'accident ou d'incident de nature à porter préjudice aux intérêts visés à l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

c. de fournir toute l'assistance nécessaire pour permettre aux fonctionnaires et agents compétents de mener à bien leurs actions visées aux articles D.146 et D.162 du Code de l'environnement ;

d. de conserver, sur les lieux même de l'établissement où à tout endroit convenu avec l'autorité compétente, l'ensemble des permis ou déclarations en vigueur, toutes décisions prescrivant des conditions complémentaires d'exploitation, ainsi que le registre des modifications intervenues et la liste des incidents et accidents visés au point b ;

e. de conserver également aux mêmes lieux, tous les rapports, certificats et procès-verbaux émanant d'organisme de contrôle, de visiteurs ou d'experts, et ayant trait à la sécurité ou la salubrité publique ;

f. d'informer l'autorité compétente, le fonctionnaire technique et les fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement de toute cessation d'activité au moins 10 jours avant cette opération sauf cas de force majeure ;

g. d'informer l'autorité compétente, le fonctionnaire technique et les fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement de la déclaration de la faillite dans les 10 jours de son prononcé sauf cas de force majeure ;

h. de remettre en état le site, en fin d'exploitation, conformément à l'article 1er, 13° du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

i. de porter à la connaissance de l'autorité compétente, du collège communal et du fonctionnaire technique, au moins 15 jours à l'avance, la date fixée pour la mise en œuvre du permis.

Article 10. Toute transformation ou extension d'un établissement de classe 1 ou de classe 2:

a. qui ne consiste pas en un déplacement de l'établissement ;

b. qui n'entraîne pas l'application d'une nouvelle rubrique de classement autre que de classe 3 ;

c. qui n'est pas de nature à aggraver directement ou indirectement les dangers, nuisances ou inconvénients à l'égard de l'homme ou de l'environnement ;

d. qui n'augmente pas le nombre d'animaux faisant l'objet du permis ou si cet accroissement n'est pas de nature à porter atteinte au bien-être des animaux ;

e. qui affecte le descriptif ou les plans annexés au permis ou encore une source d'émission de gaz à effet de serre spécifiés ;

doit être consignée par l'exploitant dans **un registre de modification**.

Tous les ans, à la date anniversaire du présent arrêté et pour autant que l'établissement ait subi des transformations ou extensions, l'exploitant envoie une copie de la liste des transformations ou extensions intervenues au cours de l'année écoulée au fonctionnaire technique et au Collège communal de la commune sur le territoire de laquelle est situé

l'établissement, et à l'organisme désigné si la transformation ou l'extension affecte notablement une source d'émission de gaz à effet de serre spécifiés.

Pour plus de détail, consulter sur le portail Wallonie.be la démarche « Transmettre le registre des transformations ou extensions d'un établissement de classe 1 ou 2 ».

Article 11. Si l'établissement est exploité, en tout ou en partie, par une personne autre que le titulaire de ce permis, l'exploitant cédant ou ses ayants droit et l'exploitant cessionnaire procèdent à une notification conjointe à l'autorité compétente c'est-à-dire au Gouvernement wallon. A cette occasion, le cessionnaire confirme par écrit avoir pris connaissance du permis, poursuivre la même activité et accepter les conditions fixées dans le permis d'environnement. Aussi longtemps que la déclaration conjointe du transfert n'a pas eu lieu et, quand le permis impose une sûreté, qu'une nouvelle sûreté n'a pas été constituée, l'exploitant cédant ou ses ayants droit demeurent solidairement responsables avec le cessionnaire pour les dommages qui pourraient résulter du non-respect par le nouvel exploitant des conditions d'exploitation applicables à l'établissement.

Pour plus de détail, consulter sur le portail Wallonie.be la démarche « Changer l'exploitant d'un établissement autorisé par permis d'environnement ».

Article 12. En cas de destruction partielle ou totale de l'établissement, l'exploitant doit saisir l'autorité compétente pour qu'elle décide si un nouveau permis doit être sollicité pour tout ou partie de l'établissement.

Article 13. Sans préjudice des poursuites pouvant être exercées en vertu du Code pénal, les contraventions au présent arrêté seront constatées et punies conformément à la Partie VIII - *Recherche, constatation, poursuite, répression et mesures de réparation des infractions en matière d'environnement* - des dispositions décrétales et réglementaires du Code de l'environnement.

Article 14. La présente décision est susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation devant le Conseil d'État, soit par une requête datée et signée adressée par lettre recommandée au Conseil d'État (rue de la Science, 33 à 1040 Bruxelles) dans les soixante jours à compter du lendemain de la notification de cette décision, soit par la voie électronique dans le même délai sur la plateforme du Conseil d'État https://eproadmin.raadvst-consetat.be . La requête doit mentionner, outre les noms, qualité et siège des parties requérantes et adverses, l'objet du recours et un exposé des faits et des moyens. Une copie de la décision contestée doit être jointe. Une copie de la requête doit être adressée simultanément à la partie adverse.

Article 15. Dans les 10 jours qui suivent l'adoption de la décision cette dernière fait l'objet d'un avis - conforme aux dispositions de l'article D.29-22, § 2, alinéa 4, du livre 1er du code de l'environnement - affiché durant vingt jours aux endroits habituels d'affichage et, de manière parfaitement visible, sur le bien concerné par le projet.

Article 16. La décision est notifiée :

En expédition conforme selon les dispositions de l'article 176 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement au :

- demandeur BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT SA (n° BCE : 0444556344), Rue des Frères Wright 8 à 6041 CHARLEROI ;
- Collège communal de et à Les Bons Villers, Place de Frasnes n° 1 à 6210 LES BONS VILLERS (Frasnes-lez-Gosselies) ;Collège communal de et à Binche, Rue Saint-Paul n° 14 à 7130 BINCHE ;Collège communal de et à Charleroi, Place Vauban n° 14-15 à 6000 CHARLEROI ;Collège communal de et à Fontaine-l'Evêque, Rue du Château n° 1 à 6140 FONTAINE-L'EVEQUE ;Collège communal de et à Sombreffe, Allée du Château Chinon n° 7 à 5140 SOMBREFFE ;Collège communal de et à Fleurus, Rue du Solstice n° 1 à 6220 FLEURUS ;Collège communal de et à Chapelle-lez-Herlaimont, Place de l'Hôtel de Ville n° 16 à 7160 CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT ;Collège communal de et à Courcelles, Rue Jean Jaurès n° 2 à 6180 COURCELLES ;Collège communal de et à Anderlues, Place Albert I n° 21 à 6150 ANDERLUES ;

En copie libre et par pli ordinaire, ou par courrier électronique

- **aux instances d'avis consultées :**
  - ELIA - Contact Center South, Rue Phocas Lejeune n° 23 à 5032 GEMBLOUX (Isnes) ;
  - Opérateur de Transport de Wallonie, Avenue Gouverneur Bovesse n° 96 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
  - SPW MI - DR Hainaut Brabant wallon - Direction des routes de Charleroi, Rue de l'Écluse n° 22 à 6000 CHARLEROI ;
  - SPW ARNE - DRCB - DDR - Cellule GISER, Avenue Prince de Liège n° 7 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
  - Commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité de la Ville de Fleurus, Rue du Solstice n° 1 à 6220 FLEURUS ;
  - SKEYES, Square de Meeûs n° 35 à 1000 BRUXELLES ;
  - ACNAW - Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne, Boulevard du Nord n° 8 à 5000 NAMUR ;
  - SPW ARNE - DEE - Direction de la Prévention des Pollutions - Cellule bruit, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
  - CESE Wallonie - Conseil Economique Social et Environnemental de Wallonie, Pôle Environnement - Rue du Vertbois n° 13c à 4000 LIEGE ;
  - SPW ARNE - DSD - Direction de la Protection des Sols, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;

- FLUXYS, Avenue des Arts n° 31 à 1040 ETTERBEEK ;
- SPW ARNE - DSD - Direction de l'Assainissement des Sols, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- Zone de Secours Hainaut-est, Rue de la Tombe n° 112 à 6001 CHARLEROI (Marcinelle) ;
- SOWAER - Société wallonne des aéroports, Avenue des Dessus de Lives n° 8 à 5101 NAMUR (Erpent) ;
- SPW ARNE - DSD - Direction des infrastructures de gestion et de la politique des déchets, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- SPW ARNE - DEE - DRIGM - Service RAM (risques d'accidents majeurs), Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- Commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité de la Ville de Charleroi, Place Charles II n° 14-15 à 6000 CHARLEROI ;
- Agence Wallonne de l'Air et du Climat, Avenue Prince de Liège n° 7 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- MOB - SPF Mobilité et transports, Rue du Progrès n° 56 à 1210 ST-JOSSE-TEN-NOODE ;
- SPW MI - DRRT - Direction de l'Autorité opérationnelle des aéroports, Rue des Frères Wright n° 8 bte 3 à 6041 CHARLEROI (Gosselies) ;
- Direction des Études Environnementales et Paysagères, Boulevard du Nord n° 8 à 5000 NAMUR ;
- SPW ARNE - DEE - Direction des Eaux souterraines, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- SPW ARNE - DEE - Direction des Eaux de surface, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- SPW TLPE - DEB - Direction des Bâtiments durables, Rue des Brigades d'Irlande n° 1 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- SPW TLPE - DATU - Direction juridique, des Recours et du Contentieux, Rue des Brigades d'Irlande n° 1 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- SPW ARNE - DEE - DRIGM - Cellule Mines, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- Province du Hainaut - Hainaut Ingénierie Technique, Rue Saint-Antoine n° 1 à 7021 MONS (Havré) ;

- **au fonctionnaire chargé de la surveillance :**

- Service Public de Wallonie - Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de la Police et des Contrôles – Direction extérieure de CHARLEROI, Rue de l'Écluse n° 22 à 6000 CHARLEROI

Article 17. La présente décision relative à l'établissement PE n° 10070671 est enregistrée sous le numéro de dossier 10017048 auprès de la Direction extérieure de CHARLEROI du Département des Permis et Autorisations.

Namur, le 23 JUIL. 2025

Adrien DOLIMONT

Ministre-Président de la Wallonie du
Budget, des Finances, de la Recherche et Bien-être animal

François DESQUESNES

Vice-Président et Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

Pierre-Yves JEHOLET

Vice-Président et Ministre wallon de l'Economie, de l'Industrie, du Numérique, De l'Emploi et la Formation

Yves COPPIETERS

Ministre wallon de la Santé, de
L'Environnement, des Solidarités et de
L'Economie sociale

Jacqueline GALANT

Ministre wallonne de la Fonction publique,
De la Simplification administrative et des
Infrastructures sportives

Valérie LESCRENIER

Ministre wallonne du Tourisme, du
Patrimoine et de la Petite enfance

Cécile NEVEN

Ministre wallonne de l'Energie, du Plan
Air-Climat, du Logement et des Aéroports

Anne-Catherine DALCQ

Ministre wallonne de l'Agriculture et de la ruralité

Annexe 1 : Rapport d'avis d'Elia daté du 21/01/2025 – réf. : 401724.

Annexe 2 : Rapport d'avis de la Zone de secours Hainaut Est daté di 10 février 2025 – réf. : 0158/2025/DR/AP.

Annexe 1

elia
Elia Group

SPW
Département des Permis et Autorisations
Le Fonctionnaire Technique
Rue de l'Ecluse 22
6000 Charleroi

Contact Center
Rue Phocas Lejeune 23
5032 Les Isnes (Gembloux) - Belgique
T +32 81 23 77 00
www.elia.be

Mailbox: contactcentersud@elia.be
Vos références: 10017048/FVA.ema - Rue des Frères Wright, 8 à 6041 Charleroi
Nos références: 401724

Les Isnes (Gembloux), 21/01/2025

Exécution de travaux à proximité de nos installations
Maintenir en activité l'aéroport de Charleroi Brussel South, étendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage, régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au parking staff (voirie privée)

Lieu des travaux:
Rue des Frères Wright, 8 à 6041 Charleroi

Installations ELIA:

Installations aériennes

IS367	Gouy/Gosselies-Caterpillar/Tergnee 150kv	Circuit(s)	150.93 - 150.94	Pylone(s)	89 - 88

Madame, Monsieur,

Après avoir situé le projet mentionné dans votre demande, nous constatons qu'il sera prévu et/ou exécuté à proximité de nos installations à haute tension.

En principe, nous déclarons ne pas avoir d'objection quant au projet susmentionné à condition que les dispositions suivantes et les règles de sécurité en annexe soient prises en compte.

Les distances de sécurité s'appliquent aux constructions fixes et lors de la réalisation de travaux à proximité de lignes électriques aériennes, comme stipulé dans le Livre 3 de l'Arrêté Royal du 8 septembre 2019 sur les installations pour le transport et la distribution de l'énergie électrique Partie 2, Chapitre 2.11, sous-section 2.11.1, Partie 7, Chapitre 7.1 sous-section 7.1.3.6, Partie 9, Chapitre 9.3, sous-sections 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3.- 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. -9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6. et 9.3.6.1.

Afin de garantir la sécurité des personnes, la continuité de l'alimentation électrique et la protection de toutes les installations concernées, un certain nombre de dispositions légales doivent être respectées à proximité immédiate des conducteurs haute tension.

Suite à votre demande, nous vous informons que des distances de sécurité horizontales et verticales légales s'appliquent à toutes les activités à proximité des lignes électriques aériennes.

- Dans une zone de 0 à 50 mètres de part et d'autre de ces lignes à haute tension, Elia fournit toujours un avis détaillé avec les restrictions de hauteur à respecter.

- Dans la zone de 50 à 100 mètres de part et d'autre de ces lignes électriques, il n'y a pas de restrictions de hauteur spécifiques sauf si vous travaillez avec des grues de chantier, des pompes à béton, des plates-formes aériennes ou d'autres moyens d'élévation dont certaines parties (par exemple la flèche de la grue) pourraient se retrouver dans la zone comprise entre 0 et 50 mètres.

Après avoir localisé la zone du projet, nous avons déterminé qu'il sera prévu dans la zone de 0 à 50 mètres par rapport à la ligne à haute tension.

Nous vous informons que nous n'avons aucune remarque particulière à émettre concernant le projet pour autant que les prescriptions reprises dans la présente et en annexe soient respectées.

Nous insistons sur le fait qu'avant les travaux, le maître d'ouvrage / architecte / entrepreneur / coordinateur de sécurité/etc., doit effectuer une analyse des risques concernant les méthodes de travail à suivre et à utiliser, afin de s'assurer que la construction peut être réalisée dans les limites de la hauteur de travail maximale autorisée !

Si une grue de chantier (y compris la flèche), une pompe à béton, une plate-forme élévatrice ou tout autre équipement de levage est utilisé pendant les travaux, ceux-ci doivent être installés et utilisés de manière à ce que les zones de sécurité soient respectées à tout moment.

Nous demandons de prendre connaissance des prescriptions de sécurité que nous communiquons en pièce jointe dans une représentation concise.

Le maître de l'ouvrage est tenu de communiquer toutes ces directives à toute personne qui effectue des travaux dans le cadre de sa mission (directe ou indirecte).

Les informations contenues dans le présent courrier de même que dans ses annexes éventuelles sont valables pour une période maximale de 6 mois. Passé ce délai, si les travaux n'ont pas encore été réalisés, une nouvelle demande devra être introduite de préférence par le biais du portail www.klim-cicc.be.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire à ce sujet et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Danny Vanderhaeghen
Manager Contact Center

Annexes 1. Prescriptions de sécurité
2. Overview plan

Annexe

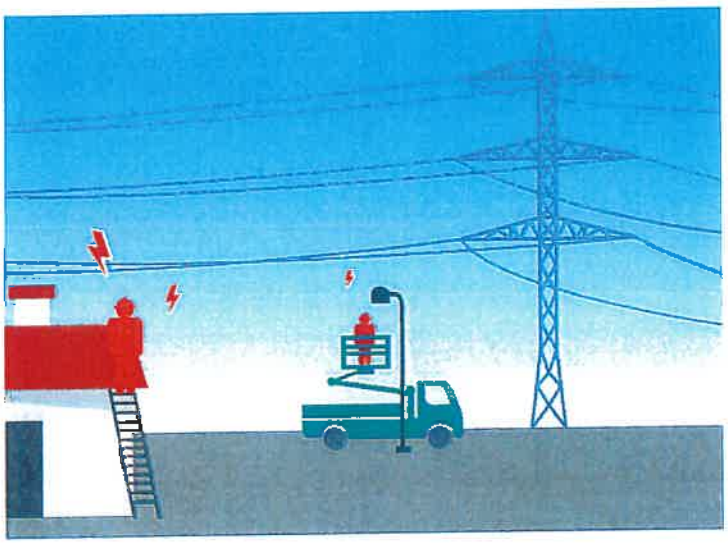
EXECUTION DE TRAVAUX A PROXIMITE DES LIGNES AERIENNES A HAUTE TENSION

CONSIGNES DE SECURITE

Ces directives de sécurité doivent être communiquées à tous les corps de métiers, entrepreneurs ou sous-traitants qui exécuteront des travaux sur le chantier. Par exemple aux opérateurs de grues, charpentiers, couvreurs, installateurs d'antennes, ...

Travaux à proximité des conducteurs

1. Toute personne qui s'approche à une distance inférieure à la distance réglementaire de sécurité des conducteurs d'une ligne à haute tension s'expose à un danger mortel. Le même danger existe aussi pour les personnes qui manipulent ou manœuvrent tout engin ou matériel à proximité des conducteurs.

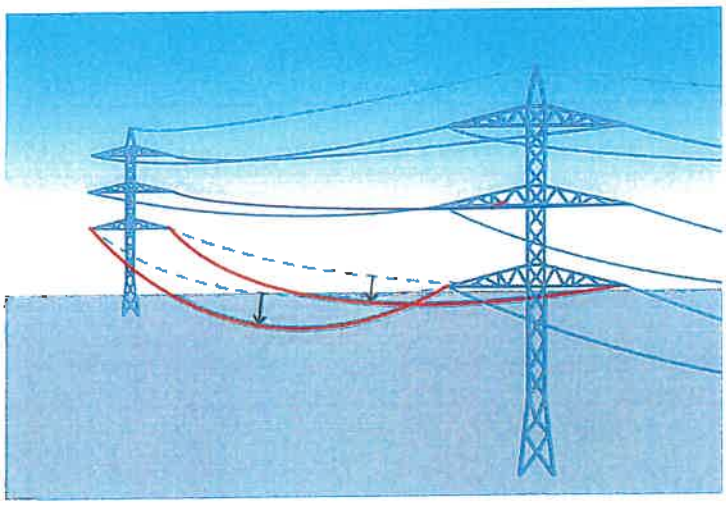


2. L'article du livre 3 de l'Arrêté Royal du 8 septembre 2019 sur les installations pour le transport et la distribution de l'énergie électrique Partie 7, Chapitre 7.1 sous-section 7.1.3.6 prescrit des distances de sécurité à respecter vis-à-vis de la position la plus défavorable des conducteurs à haute tension :

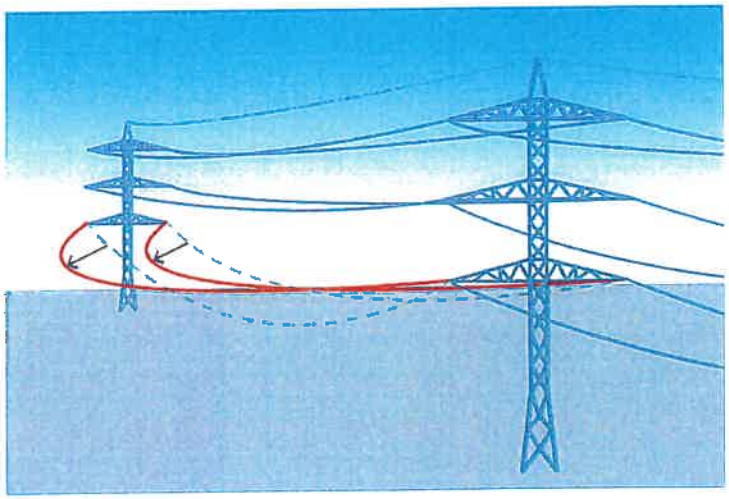
Tension de la ligne (kV)	Distance de sécurité (mètres)
30 - 36	3,0
70	3,7
110	4,1
150	4,5
220	5,2
380	6,8

3. La position des conducteurs peut varier subitement sous l'effet de différents facteurs tels que la température extérieure, le vent, la charge électrique, le givre, si bien qu'il est très difficile pour une personne inexpérimentée de déterminer la position la plus défavorable des conducteurs.

   Le conducteur **s'affaisse** d'autant plus que la température du câble augmente. La température du câble augmente lorsque la ligne est plus chargée, que la température ambiante augmente, que l'intensité solaire augmente et que le vent diminue (moins de refroidissement du conducteur).



   En cas de vent fort, la température du conducteur chute rapidement et le conducteur peut **se balancer**.



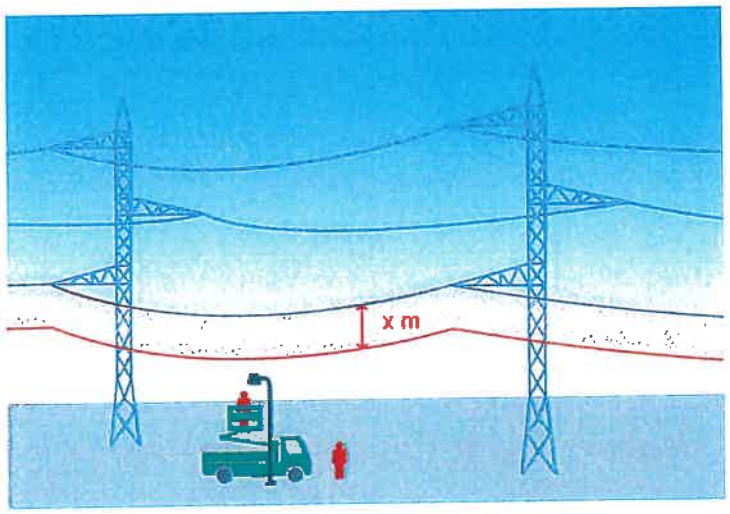
   En cas de doute, il y a lieu de stopper immédiatement les travaux et de contacter le Contact Center d'Elia qui prendra les dispositions nécessaires.

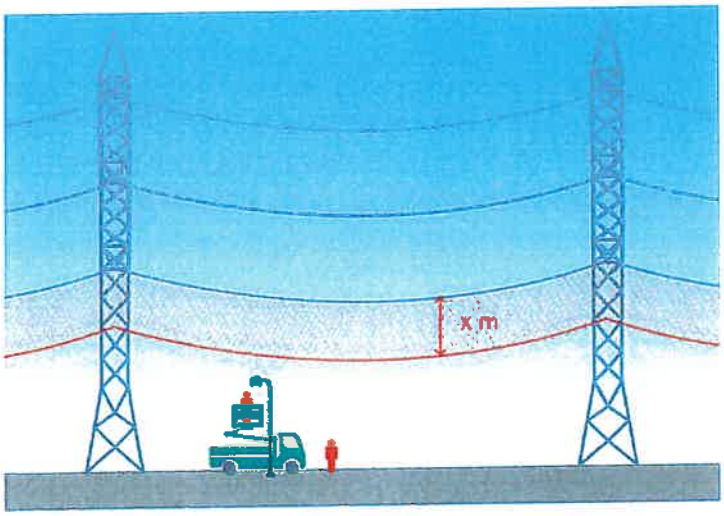
4. Les distances de sécurité reprises au point 2 doivent être strictement respectées. Aucune personne, aucun engin, ni aucun objet ne peut s'approcher en aucune circonstance des conducteurs des lignes aériennes à une distance inférieure aux valeurs mentionnées ci-avant.

   Un arc mortel peut se produire par simple rapprochement avec une pièce sous tension. Le contact n'est pas nécessaire. L'interposition d'une planche ou d'un matériau isolant, ne constitue en aucune façon une protection suffisante.

Une attention particulière du responsable de chantier est notamment requise lors de l'utilisation ou du déplacement de grues, poutres, fers à béton, ..., ainsi qu'en cas de projections, par exemple d'eau, de poussières ou de limailles en direction des éléments sous tension.

Voir le point 2 pour la distance de sécurité à respecter (x m).





5. Les pièces métalliques de grande taille à proximité des lignes à haute tension sont soumises au **phénomène d'induction.** Il y a donc lieu d'envisager **la mise à la terre** d'équipements tels que notamment les échafaudages, les élévateurs à nacelle, les grues, ...

Travaux avec grue

En cas de visibilité réduite (conditions atmosphériques, avant le lever du soleil, ...), nous demandons pour des raisons de sécurité de ne pas commencer les travaux avec grue et d'attendre que nos installations (lignes de haute tension et/ou pylônes) soient suffisamment visibles.

En aucune manière, aucun élément d'une grue ne peut en aucun cas et à aucun moment surplomber nos installations aériennes.

Avant toute implantation et utilisation de grues tour, une demande d'analyse de compatibilité avec nos installations doit être introduite au contact center d'Elia.

Travaux à proximité des pylônes

1. Les pylônes doivent rester **accessibles en permanence.** Aucune entrave (matériaux, excavations, plantations, ...) ne pourra limiter l'accès aux abords immédiats de la base des pylônes.

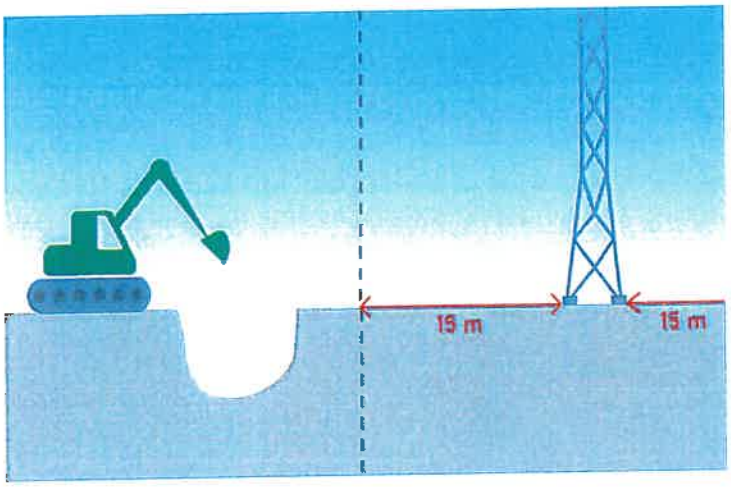
   Cet accès devra avoir une largeur minimale de 3 mètres et être le plus court et le plus direct en partant de la voie publique et devra permettre d'y mener à l'aide de véhicules, le matériel indispensable à l'établissement, la surveillance, l'entretien et la réfection des lignes.

2. En aucun cas, **la stabilité** des pylônes ne peut être compromise.

- Si des travaux doivent être effectués à moins de 15 mètres des massifs en béton des fondations des pylônes, il y a lieu de communiquer un aperçu détaillé des interventions au Contact Center d'Elia pour accord. Ceci s'applique également aux :
  - Excavations
  - Remblayages
  - Travaux de pompage / de drainage / rabattement de nappe
  - Forages dirigés / Pressages
  - ...

  pour lesquels des mesures spécifiques peuvent être nécessaires.

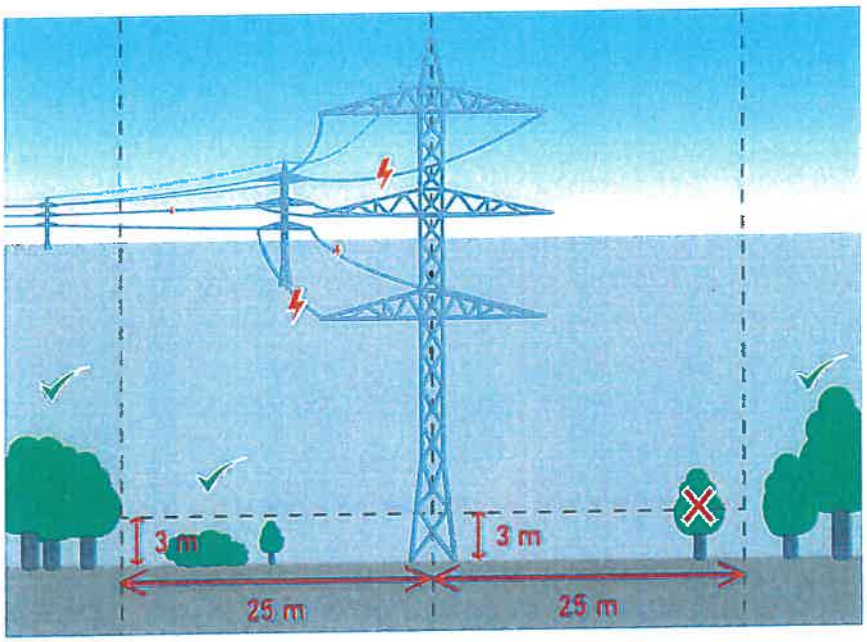
- Si une circulation d'engins de chantier est envisagée à moins de 15 mètres des pylônes, le détail de celle-ci (type d'engin, fréquence, ...) et des mesures de protection devront également être communiqués au Contact Center d'Elia pour accord.



Plantations à proximité des lignes aériennes à haute tension

Aucune plantation d'arbres pouvant atteindre une hauteur supérieure à 3 mètres n'est admise dans une zone de 25 mètres de part et d'autre de l'axe des lignes à haute tension; ceci afin d'éviter des travaux d'élagages ultérieurs.

Des dérogations à cette règle peuvent être accordées par Elia, mais uniquement après vérification par le Contact Center de la compatibilité des plantations envisagées avec les installations d'Elia. La demande de dérogation doit être soumise au Contact Center d'Elia et doit mentionner l'emplacement, l'essence et la hauteur maximale des arbres qui seront plantés.



Coordonnées

Les demandes d'informations complémentaires et plans de projets doivent être transmis à:

Elia Asset – Contact Center Sud
Rue Phocas Lejeune 23
5032 Les Isnes (Gembloux)

Tél: 081/23.77.00
Fax: 081/23.70.06
Mail: contactcentersud@elia.be

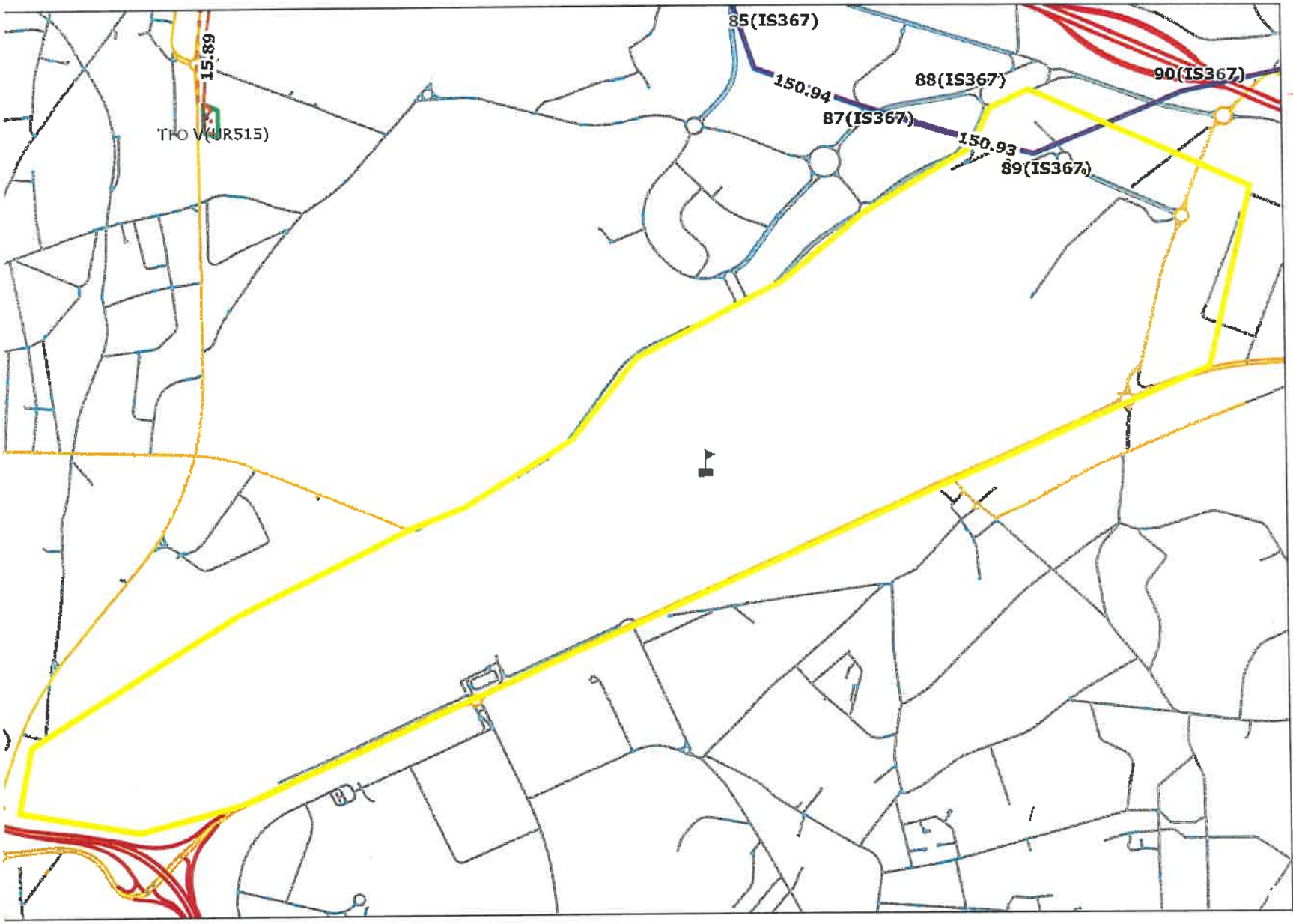
Afin de garantir un traitement rapide des demandes, veuillez communiquer les données nécessaires: références des courriers Elia, numéros des lignes aériennes ou des pylônes concernés, commune et rue, ...

Responsabilité

La société Elia Asset SA ne pourra en aucun cas être tenue pour responsable des dommages résultant d'un contact direct ou indirect avec une ligne à haute tension et qui seraient causés à des personnes, machines ou engins de chantiers suite à des interventions de tiers. De même, les dommages causés aux terrains, bâtiments et machines ne peuvent être imputés à Elia Asset SA. s'ils résultent de la rupture d'un conducteur consécutive à des dégradations causées par des tiers.

La législation stipule en outre que le Maître de l'ouvrage peut être rendu responsable de tous les dégâts éventuels, y compris ceux occasionnés à la ligne haute tension. Celui-ci s'expose en

outre à des poursuites judiciaires.



elia
Elia Group

Legend

Voltage
- 400 kV
- 380 kV
- 220 kV
- 150 kV
- 110 kV
- 70 kV
- 30-36 kV
- < 26 kV
- Spare

Type
- Telecom/copper
- Telecom/fiber
- Project

Cable/line
- Line
- Line - Future
- Cable
- Cable - Future

Site/Tower
- Site
- Tower

Work zone
- Work zone
- Work zone center

Elia overview map

N

0 380 760 1 140 1 520 Meters

Elia CC Request ID:
401724

KLIM-CICC Request ID:
2f72109c-8fe7-4844-8499-d82d60b1a362

Work Location:
/ /, 6041 charleroi
X,Y L72 (6041): 156801, 128109

Date Time Interrogation:
21/01/2025 10:11

Contact Center:
Elia Contact Center South
Rue Phocas Lejeune 23, 5032 Les Isnes (Gembloux)
+32 81 23 77 00 - contactcentersud@ELIA.BE

Annexe 2.

ZOHE
Zone de secours
HAINAUT-EST

MARCINELLE, LE 10 FÉVRIER 2025

SPW
+
permis.environnement.charleroi@spw.wallonie.be
+ avis.hainaut2.territoire@spw.wallonie.be
+ p.verdonck@charleroi-airport.com
+ info@bag.archi
+ info@aertecsolutions.com

RAPPORT DE PREVENTION

RELATIF AUX CONDITIONS DE SECURITE CONTRE L'INCENDIE, L'EXPLOSION ET LA PANIQUE

Données administratives

Technicien en prévention :	Major Dimitri Renier Amandine Pierard
Nos références :	0158/2025/DR/AP
Dossier :	DS54
Date de l'analyse des plans :	10/02/2025
Description de la mission :	Etendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage (PIF), régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au Staff (voirie privée).
Demandeur :	SPW
Courrier / courriel du :	14/01/2025
Référence :	10017048/FVA.ema
Etablissement :	
Nom :	Brussels South Charleroi Airport SA
Adresse :	Rue des Frères Wright n°8
CP – Localité :	6041 Gosselies
Exploitant :	
Mail :	
Architecte(s) :	BAG/AERTEC
Dossier :	
Date des plans :	
Rapport(s) précédent(s) :	1307/2024/DR
Secrétariat prévention :	Désirant Marie-Claude – Planque Dimitri
Mail :	prevention@zohe.be
Contact :	071/751.420

Siège social :
Zone de Secours
Hainaut Est
Rue de la Tombe - 112
6001 - MARCINELLE

Remarques préliminaires

Les mesures prescrites dans le présent rapport visent, de manière non exhaustive, à prévenir la naissance, le développement et la propagation d'un incendie, à assurer la sécurité des personnes, à doter l'établissement des moyens d'extinction, à contrôler le niveau de sécurité des installations potentiellement à risque d'incendie et à faciliter l'intervention des services de secours. Elles ont été établies sur bases des normes supranationales et nationales ainsi que des usages et bonnes pratiques en la matière, lesquelles ont force obligatoire. Le présent rapport a vocation supplétive par rapport aux dispositions légales applicables et opposables « erga omnes » ainsi que par rapport aux éventuelles dérogations concédées légalement et/ou par l'autorité compétente. Il fige cependant les mesures minimales à adapter au niveau sécurité incendie en l'absence de règlementation spécifique.

Seuls sont valides et applicables les méthodes, matériaux, systèmes constructifs et installations ou équipements techniques disposant de tous les agréments délivrés par les instances compétentes ou par des organismes agréés, certifiés ou accrédités dans les domaines concernés. Les membres du département prévention de la zone de secours Hainaut Est ne sont pas habilités à délivrer de tels agréments.

Pour les travaux qui ne font pas l'objet d'une réception par un organisme de contrôle indépendant, la vérification de la bonne exécution des travaux sera réalisée par le maître d'œuvre dans le cadre de sa mission de suivi de chantier. La conformité de l'exécution de ces travaux aux agréments, normes et règlements sera attestée par le maître d'œuvre dans le cadre de sa mission ou, à défaut, par un technicien compétent dans la discipline concernée.

Les mesures décrites dans le présent rapport doivent être réalisées de manière à pouvoir assurer leur fonction durant toute la période d'activité du bâtiment, leur respect doit donc être assuré continuellement.

Réglementations de référence applicables et/ou consultées

- Loi du 30 juillet 1979 relative à la prévention des incendies et des explosions.
- Arrêté Royal du 24 juin 1988 : article 135 de la Nouvelle Loi Communale.
- Circulaire ministérielle du 14 octobre 1975 – ressources en eau pour l'extinction des incendies.
- Arrêté Royal du 07/07/1994 modifié par AR 20/05/2022 fixant les normes de base en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les bâtiments doivent satisfaire. Les annexes 1, 3/1, 5/1 et 7.
- Règlement communal de la ville de Charleroi du 25 janvier 2010.
- Code du Bien-être au travail Livre III – Titre 3 : Prévention incendie sur les lieux de travail et le Règlement Général pour la Protection du Travail (RGPT) et plus particulièrement à l'article 52.
- Code du Bien-être au travail Livre III – Titre 5 : Dépôts de liquides inflammables.
- Code du Bien-être au travail Livre III – Titre 6 : Signalisation de sécurité et de santé.
- Arrêté Royal du 09 mars 2003 relatif à la sécurité des ascenseurs et ses modifications [redacted]
- Arrêté Royal du 12 avril 2016 relatif à la mise sur le marché des ascenseurs et des composants de sécurité pour ascenseurs.
- Arrêté du Gouvernement Wallon du 29 janvier 2009 tendant à prévenir la pollution atmosphérique provoquée par les installations de chauffage central destinées au chauffage de bâtiments ou à la production d'eau chaude sanitaire et à réduire leur consommation énergétique.
- Arrêté Royal du 17 mai 2007 fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les parkings fermés doivent satisfaire pour le stationnement des véhicules LPG.

Constatations

1. *Généralités :*

Etendre la zone du Poste d'Inspection Filtrage (PIF), régulariser l'extension du Terminal 2 et modifier la voirie d'accès au Staff (voirie privée).

2. *Classement(s) :*

Soumis aux normes de base.
Bâtiment moyen selon la terminologie de l'annexe 1 de l'AR du 07.07.1994. PIF
Bâtiment bas selon la terminologie de l'annexe 1 de l'AR du 07.07.1994. Bâtiments schengen et non-schengen.

3. *Implantation et accès :*

Le bâtiment est implanté au sein d'un site existant.
La nouvelle extension PIF est accessible via la zone parking au niveau +1.74.
Les bâtiments schengen et non-schengen sont implantés au niveau de la piste.
En voirie, les accès sont satisfaisants et permettent l'acheminement aisé des véhicules du service d'incendie.

4. *Nature de la structure :*

La nouvelle extension PIF est en béton pour les niveaux inférieurs et à partie du niveau +180 la structure est métallique.
Le bâtiment non-schengen est en structure métallique.

5. *Composition / compartimentage du bâtiment :*

1/ Extension de la zone Poste d'Inspection filtrage (PIF) (11.767m²).

Structure complètement indépendante.
Le nouveau bâtiment est en contact direct avec le hall des passagers du bâtiment existant du T1.
Cette extension se compose :

- Au niveau +174 : parking/zone de déchargement, local plomberie, local HT, local BT, transfo, locaux de stockage, local DATA, zone de déchargement, bureau du magasinier, réserves, zone screening, couloir technique ventilation ;
- Au niveau +177 : salles repos, salles de formations, vestiaires, infirmerie, sanitaires, bureaux, dalle CASCO, local élec. ;
- Au niveau +180 : zone de queueing, zone screening, locaux de stockage, bureaux
- Au niveau +185 : locaux de stockage, bureaux, local data, rangement ;

Le projet prévoit :

- L'extension de la détection incendie généralisée.
- La présence d'un local pompier.
- L'extension du système de sprinklage. Y compris la partie quai de déchargement qui sera sous air.
- La présence d'une installation de désenfumage car présence de compartiments > à 2500m².
- La présence d'un volet RF entre la nouvelle extension PIF et le T1.
- Le désenfumage du quai de déchargement car celui-ci est repris comme parking fermé.
- Les locaux datas et les locaux reprenant les installations électriques seront équipés d'une installation d'extinction automatique sèche au moyen de gaz inerte N2.
- La présence de 2 nouvelles cages d'escalier.

2/ Régularisation du Terminal 2 (5.870m²).

Le premier bâtiment est de plain-pied et se compose au niveau +174 : locaux techniques, hall tri bagages, hall check-in, zone embarquement schengen, reprises des bagages, sanitaires, locaux d'entretien, local déchet, stockage, Horeca, commerce, local data, cabine HT
Plusieurs sorties sont présentes et uniformément réparties.

Le second bâtiment (non schengen) est directement lié à la distribution existante des places de stationnement des avions.
Le bâtiment comprend un hall d'embarquement, Horeca, sanitaires, local data, local repli., local nettoyage, local dispo.
Présence de 4 portes donnant directement à l'extérieur.

Présence d'un escalier et d'un ascenseur permettant de rejoindre une nouvelle passerelle de connexion avec le bâtiment existant.

3/ Aménagement du rond-point d'accès situé Rue Lindbergh.

6. *Divers :*

Toiture verte.

Avis du département prévention de la Zone de secours Hainaut-Est

L'ensemble des points est repris dans le dossier techniques spéciales reçu au permis (4.1.6.).
Nous avons également reçu les plans de compartimentages pour les 2 projets.
La note relative aux mesures de prévention et de protection incendie complète le dossier.

1. *Implantation et chemins d'accès.*

En voirie :
- Le stationnement ne peut entraver le passage et la mise en place des véhicules des services d'incendie.

Nouvelle voirie interne :
- La voie carrossable doit respecter les exigences suivantes :
  - largeur libre minimale de 4m ;
  - hauteur libre minimal de 4m ;
  - rayon de braquage minimal intérieur 11m et extérieur 15m ;
  - pente maximale de 6% ;
  - capacité portante : suffisante pour que des véhicules dont la charge par essieu est de 13t maximum, puissent y circuler et y stationner sans s'enliser, même s'ils déforment le terrain et doit permettre la présence simultanée de 3 véhicules de 15T.

Accès via un portail :
- Le portail doit être asservi à la détection incendie. À défaut, nous recevrons une proposition pour permettre l'accès au bâtiment en cas d'inoccupation de celui-ci.

2. *Dispositions relatives à certains éléments de construction – Extension PIF.*

- Doivent être R120 :
  - Les éléments de structure situés en sous-sol, y compris le plancher du niveau d'évacuation.
  - Les éléments structuraux du parking, les planchers des niveaux du parking ainsi que les rampes.

- Doivent être R60 :
  - L'ensemble des éléments de structure du bâtiment, y compris les planchers. S'ils ne le sont pas par nature (ex : éléments en métal ou en bois), ils doivent être protégés par des éléments EI60'.
  - Les éléments de structure de la toiture. S'ils ne le sont pas par nature (ex : éléments en métal ou en bois), ils doivent être protégés par des éléments EI60'.
  - Les escaliers et les paliers communs.

3. *Dispositions relatives à certains éléments de construction – Extension Schengen – non-schengen.*

- Doivent être R60 : (non-schengen)
  - L'ensemble des éléments de structure du bâtiment, y compris les planchers. S'ils ne le sont pas par nature (ex : éléments en métal ou en bois), ils doivent être protégés par des éléments EI60'.

- Doivent être R30 : (schengen)
  - Les éléments de structure de la toiture. S'ils ne le sont pas par nature (ex : éléments en métal ou en bois), ils doivent être protégés par des éléments EI30'.
  - Les escaliers et les paliers communs, sauf s'ils sont composés uniquement de matériaux

de classe A1 ayant une température de fusion supérieure à 727°C (par exemple l'acier, mais pas l'aluminium ni le verre).

4. <u>Compartimentage</u>.

- Doivent être EI 120' :
  - Les parois des locaux de transformation de l'électricité.

- Doivent être EI 60' :
  - Les parois de séparation du parking avec le reste du bâtiment.
    Remarque (1) : y compris les volets entre le parking et la zone de déchargement.
    Remarque (2) : les fenêtres donnant dans la zone parking (ex. : salle de repos 1).
  - Les parois de séparation de la zone de déchargement, des réserves, de la zone screening, bureau magasinier par rapport au reste du bâtiment.
  - Les parois de séparation de la dalle CASCO.
  - Les parois de l'ensemble du niveau +1.77 (PIF extension).
  - Les parois de l'ensemble du niveau +1.85 (PIF extension).
  - Les parois de séparation de chaque niveau.
  - Les parois intérieures des cages d'escalier communes.
  - Les parois des locaux techniques* (compteurs, transfo, BT, DATA, local élec (PIF 177) ...).
  - Les parois du local poubelles.
  - Les parois des locaux d'entretien.
  - Les parois des chemins d'évacuation.
  - Les parois de la gaine d'ascenseur et de ses sas.
  - Les parois des gaines verticales/horizontales.

(*) Local technique : local ou espace dans lequel sont contenus des appareils ou installations fixes liés au bâtiment et où ne peuvent pénétrer que les personnes chargées de la manœuvre, de la surveillance, de l'entretien ou de la réparation.

- Doivent être EI_1 60' :
  - Les trappes et portillons d'accès des gaines.
  - Les portes d'accès aux locaux de transformation de l'électricité.

- Doivent être EI_1 60' à fermeture automatique :
  - **La porte des locaux techniques.**
  - La porte d'accès aux locaux sans occupation humaine inclus dans le parking si pas de sas.

- Doivent être E60 :
  - L'élément de construction situé en façade, au niveau de la séparation (verticale/horizontale) entre compartiments, et ayant un développement de minimum 1m, voir article 3.5.1.1. de l'annexe 3/1 de l'AR du 07.07.94 dit « Normes de base ».

- Doivent être EI 30' ou stable au feu 30 minutes (selon la norme NBN 713.020) :
  - Les faux-plafonds des chemins d'évacuation, les locaux accessibles au public et les cuisines collectives.
  - Si l'espace entre le plafond et le faux-plafond n'est pas équipé d'une installation d'extinction automatique, il doit être divisé en volumes dont la surface en plan s'inscrit dans un carré ne dépassant pas 25m de côté présentant les caractéristiques suivantes :
    - Être en matériaux de classe a1 et/ou A2-s1, d0 ;
    - Occuper tout espace libre entre les canalisations ;
    - Présenter EI 30.

- Doivent être EI_1 30' à fermeture automatique :
  - Les portes d'accès à la cage d'escalier. <u>Remarque</u> : Lors de l'ouverture des portes, la largeur utile des paliers ne peut être réduite à une valeur inférieure à la largeur utile requise.
  - Au niveau d'évacuation, les portes situées sur le chemin d'évacuation entre la cage d'escalier et la sortie menant à l'extérieur.
  - Les porte du sas de l'ascenseur.
  - Les portes d'accès entre compartiments (sas = superficie minimale 2m²).

Remarque : entre les compartiments > 2500m² - non repris sur les plans.
- La porte du local poubelles (Bât. Bas).
- La porte du local d'entretien.

- Doivent être EI_1 30' à fermeture automatique ou à fermeture automatique en cas d'incendie :
  - Les portes d'accès au parking (sas avec double portes EI_1 30' à fermeture automatique ou à fermeture automatique en cas d'incendie).
    Remarque : il s'agit des portes donnant directement dans la zone parking/déchargement.

- Doivent être E30 :
  - Les portes palières de l'ascenseur.

Afin d'éviter la propagation d'un incendie entre 2 compartiments :
- Soit, quand des façades se font face ou forment un dièdre rentrant, la distance la plus courte (en m) entre les parties de façade qui ne présentent pas une résistance au feu d'au moins E60' ou E60' (o → i) est d'au moins $1 + 7 \cos \alpha$ (pour $0° < \alpha \leq 90°$ - 1 pour $90° < \alpha \leq 180°$).
  α est l'angle fermé.
- Soit le rayonnement thermique entre des façades appartenant à différents compartiments ne peut pas être supérieur à 15 kW/m².

Remarque : au niveau du +1.80 PIF, les bureaux font face à la partie lounge schengen (autre compartiment). La distance n'est pas respectée et les baies doivent être adaptées.

- Une attention particulière doit être portée aux traversées de parois qui ne peuvent altérer le degré de résistance au feu suivant l'annexe 7 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié).

5. *Réaction au feu :*

- Les produits pour les revêtements de toitures doivent présenter les caractéristiques de la classe B_{ROOF} (t1) suivant l'annexe 5/1 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié) s'applique également aux terrasses et balcons.
- Les toitures vertes doivent répondre à l'annexe 7 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié).
- Les exigences en matière de réaction au feu applicables aux produits utilisés pour les revêtements des parois verticales, de plafonds et de sols dans les locaux présentant un risque d'incendie accru en raison de leur utilisation doivent être respectées suivant l'annexe 5/1 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié).
- Les produits pour les revêtements de façades doivent présenter les caractéristiques de la classe B-s3, d1 suivant l'annexe 5/1 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié). Si la superficie visible cumulée est inférieure à 5% de la superficie visible de la façade considérée alors celle-ci n'est pas soumise à cette exigence.

5. *Mesures destinées à favoriser l'évacuation :*

5.1. *Dispositifs manuels d'annonce/alerte/alarme.*

- Un dispositif alerte-alarme (déclencheur manuel) doit être installé. Celui-ci avertira les personnes présentes de la nécessité de se mettre en sécurité ou d'évacuer le bâtiment dans les plus brefs délais en cas de sinistre.
  Les déclencheurs manuels et les sirènes doivent être **au minimum** placés :
  - Tous les 30m ;
  - à proximité de chaque entrée et de chaque sortie ;
  - à proximité des cages d'escalier ;

  Ils doivent être visibles et accessibles. Ce dispositif doit être alimenté en secours.

5.2. *Signalisation et consignes.*

- La signalisation doit être réalisée par des pictogrammes (sortie(s), matériel de lutte contre l'incendie, identification des niveaux dans la cage d'escalier et les sas ascenseurs, boutons poussoirs, etc.), conforme au *Code du Bien-Être au Travail - Livre III Titre 6 signalisation de sécurité et de santé.* Cette signalisation doit être visible et lisible en toutes circonstances.
- Des consignes de sécurité doivent être affichées ainsi que des plans d'évacuation (à chaque

niveau).

5.3. Eclairage de sécurité.

- Les éclairages de sécurité satisfont aux prescriptions des normes NBN EN 1838, NBN EN 60598-2-22 et NBN EN 50172. Cet éclairage de sécurité doit être à enclenchement automatique en cas de coupure de l'alimentation électrique du circuit d'éclairage normal concerné et permettre d'atteindre un éclairement d'un lux au niveau du sol ou des marches dans l'axe du chemin de fuite, de 5 lux au moins aux endroits pouvant être dangereux (dénivellation, escaliers, changement de direction, croisement, ...) et de 5 lux dans les espaces accessibles au public.
- Les blocs d'éclairage doivent être, en outre, disposés :
    - Au-dessus des portes d'entrée/sortie du bâtiment ;
    - Au-dessus des moyens de lutte, des moyens d'annonce/alarme si nécessaire ;
    - Dans la cage d'escalier de manière à ce que chaque volée d'escaliers reçoive un éclairage direct (sous-sol compris) ;
    - Dans les chemins d'évacuation ;
    - Dans les locaux techniques (y compris chaufferie) ;
    - Dans les escaliers extérieurs ainsi que les coursives.

5.4. Evacuation et sorties

- Tous les points du compartiment doivent se trouver à une distance inférieure ou égale à 45m en occupation diurne par rapport à la sortie la plus proche ou de l'accès à un escalier.
- La longueur des chemins d'évacuation en cul-de-sac ne peut pas dépasser 15m.
- Les issues de secours et leurs dégagements doivent toujours être libres d'obstacles. Les portes de secours doivent s'ouvrir dans le sens de l'évacuation.
- **Remarque (1) : lors des travaux, il y a lieu de conserver les sorties et les escaliers de secours. Ceux-ci peuvent être déplacés ou aménagés temporairement mais doivent être dimensionnés en fonction du nombre de personnes.**
- **Remarque (2) : PIF – niveau 174, nous remarquons des différences de largeurs entre la cage d'escalier et le couloir. Il y a lieu de vérifier qu'il n'y a pas d'effet entonnoir.**

6. Equipements du bâtiment.

6.1. Installations électriques et gaz.

- Les locaux de transformation de l'électricité satisfont aux prescriptions de Règlement Général sur les installations électriques (R.G.I.E.).
  Les mesures de protection prévues par la NBN C 18-200 sont applicables, lorsque la contenance en huile de l'ensemble des appareils atteint ou dépasse 50l.
  Les installations électriques à moyenne et haute tension doivent être contrôlées à la mise en activité et à chaque modification importante puis tous les ans conformément au R.G.I.E. par un organisme agréé par le SPF Economie.
- Les installations électriques sont conformes au R.G.I.E. et contrôlées par un organisme agréé par le SPF Économie. Les remarques éventuelles seront corrigées.
- Les installations alimentées en gaz sont conformes à la norme NBN D51-003 (et la norme NBN D51-004 si d'application) relative à l'utilisation du gaz naturel.

6.2. Panneaux solaires.

- Les câblages vers les onduleurs doivent être Rf 1h (FR2) ou doivent être placés dans une gaine EI60.
- Les onduleurs doivent être clairement signalés.

6.3. Ascenseurs.

- Chaque ascenseur doit respecter les prescriptions suivantes :
    - Le fonctionnement de l'ascenseur est conforme à l'Arrêté Royal du 12 avril 2016 et à la NBN EN 81-73.
    - L'ascenseur doit être équipé, au niveau d'évacuation, d'un dispositif permettant de le rappeler à ce niveau. Si le bâtiment est équipé d'une installation de détection incendie, l'ascenseur doit également être rappelé au niveau d'évacuation en cas de détection ou au palier désigné de remplacement. Dans les deux cas, après un appel au niveau d'évacuation, l'ascenseur doit être mis hors service. Il ne pourra être remis

en service que par une personne compétente.
- L'ascenseur est conforme à la NBN EN 81-58 (réaction au feu) ;
- La seule présence d'un ascenseur implique l'accessibilité du bâtiment aux personnes à mobilité réduite (PMR) et donc des mesures de sécurité adéquates.

6.4. *Chauffage et chaufferie.*

- Les installations de chauffage doivent offrir toutes les garanties de sécurité contre l'incendie, l'asphyxie, l'explosion ou la surchauffe et seront placées conformément aux normes d'installations, d'entretien et de sécurité qui leur sont exigées.
- Locaux de chauffe dans lesquels les appareils de combustion ont un débit calorifique cumulé supérieur ou égal à 75 kW et soutes à combustibles doivent respecter l'annexe 7 et l'annexe 3/1 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié).
- Une ventilation haute et basse doit être prévue pour la chaufferie. (Pas de stockage).

6.5. *Moyens d'extinction et de lutte contre l'incendie.*

- **Au vu de la configuration du site ainsi que des risques présents, le réseau d'extinction automatique de type sprinklage conforme à la norme CEA 4001 doit être étendu au nouvelles parties. Une analyse des risques doit être réalisée afin de répondre aux différentes parties.**
- Une couverture anti-feu doit être placée dans la cuisine (Horeca).
- Une extinction automatique doit être installée au-dessus des appareils fixes de friture.
- Des extincteurs en relation avec le risque d'une unité d'extinction doivent être accrochés au mur, à des endroits visibles (ou signalés) et facilement accessibles, à raison de minimum 1/150m² et par niveau. Ils seront contrôlés annuellement par un fournisseur ou technicien compétent.
- Des robinets d'incendie armés conformes à la NBN EN 671-1 doivent être installés de façon à pouvoir atteindre tous les points du plancher à l'aide du jet.
  Ils doivent se trouver dans les compartiments qu'ils protègent.
- Les compartiments dont la superficie est supérieure à 500m² disposent au moins d'un robinet d'incendie armé.
- La pression d'alimentation au robinet d'incendie le plus défavorisé doit être égale à 2,5 bars.
- Des hydrants muraux (demi-raccord DSP 45) doivent être également présents.

6.6. *Les ressources en eau.*

- Les prises d'eau sont à une distance maximale de 100m les unes des autres (zones industrielles, commerciales ou à forte densité de population).
  Ailleurs, elles sont réparties en raison de l'emplacement des bâtiments ou établissements à protéger contre l'incendie sans que les distances à parcourir entre l'entrée de chacun des bâtiments ou établissements et la bouche ou la borne la plus proche soit supérieure à 200m.
- Les bouches ou bornes sont signalées.
- Les bouches et les bornes sont raccordés au réseau public de la distribution d'eau par une conduite dont le diamètre intérieur minimal est de 80mm.
  Si le réseau public de distribution n'est pas en mesure de satisfaire cette condition, il y a lieu de recourir à d'autres sources d'approvisionnement dont la capacité minimale est de 50m³.

6.7. *Détection incendie.*

- Au vu de la configuration du site ainsi que des risques présents, la détection généralisée, déjà présente au sein du site, doit être étendue dans les nouvelles parties. Elle doit répondre à la norme NBN S21-100-1/-2. Le central d'incendie doit être placé à proximité de l'accès pompiers. **Remarque : les commandes doivent être placées dans le local pompier. Au vu de l'étendue du site, des répétiteurs doivent être placés de façon à faciliter l'intervention.**

6.8. *Evacuation de fumées et chaleur.*

- Une baie de ventilation débouchant à l'air libre, d'une section de minimum 1m², est prévue à la partie supérieure de chaque cage d'escalier intérieure.
  La commande de son dispositif d'ouverture est manuelle et placée de façon bien visible au niveau d'évacuation.
  Pour une mise en place suivant les règles de bonne pratique, il y a lieu de référer à la norme NBN S21-208-3.

- Suite aux compartimentages dépasant les 2500m², une installation d'évacuation de fumées et de chaleur doit satisfaire aux conditions fixées par la norme NBN S 21-208-1.
- L'installation EFC est commandée par l'installation de détection automatique des incendies, à l'exception des cas où le compartiment est équipé d'une installation d'extinction automatique de type sprinklage. Elle doit également pouvoir être commandée manuellement.

7. *Divers.*

- Aucune bonbonne de gaz ne peut être stockée à l'intérieur du bâtiment.
- Conformément au *Code du Bien-être au travail - Livre III du Titre 3 Prévention des incendies sur les lieux de travail*, l'exploitant est tenu de réaliser une analyse de risques et de prendre les mesures organisationnelles et matérielles qui en découlent, de créer un dossier pompier et de former un service de lutte contre l'incendie.

8. *Parkings.*

- **Remarque : les zones de stationnement et de déchargement reprises au +1.74 PIF sont considérées comme un parking fermé et doivent répondre aux prescriptions ci-dessous.**
- Les véhicules électriques doivent être placés au plus près de la sortie afin de faciliter l'intervention des pompiers et de limiter la propagation de l'incendie.
- Présence de véhicules électriques - Code de bonne pratique Fireforum – Version 2023.
- **Les exigences pour les parkings sont reprises dans l'annexe 7 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié).**

Niveau de parking		Superficie totale du parking S				
		S ≤ 250 m² (*)	250 m²(*) ≤ S ≤ 60.000 m²			S >60.000 m²
			Superficie du plus grand sous-compartiment Ssc			
			Ssc ≤ 1.250 m²	1.250 m² < Ssc ≤ 2500 m²	2.500 m² < Ssc ≤ 5.000 m²	5000 m² < Ssc
Niveau hors-sol		/	EFC [1] [2] ou sprinklage [1] ou baie de ventilation ou ouvert	EFC [1] [2] ou Sprinklage [1] ou ouvert	EFC [1] ou Sprinklage [1] ou ouvert	EFC [1] & Sprinklage [1] ou ouvert	EFC [1] & Sprinklage [1] ou ouvert
Niveau sous-sol	**0 m < p ≤ 7 m**	/	EFC [1] [2] ou sprinklage [1] ou baie de ventilation ou ouvert	EFC [1] [2] ou Sprinklage [1] ou ouvert	EFC [1] ou Sprinklage [1] ou ouvert	EFC [1] & Sprinklage [1] ou ouvert	EFC [1] & Sprinklage [1] ou ouvert
	7 m < p ≤ 14 m		EFC [1] [2] ou Sprinklage [1]	EFC [1] ou Sprinklage [1]	EFC [1] & Sprinklage [1]	EFC [1] & Sprinklage [1]	EFC [1] & Sprinklage [1]
	14 m < p ≤ 21 m		EFC [1] ou Sprinklage [1]	EFC [1] & Sprinklage [1]			
	> 21 m		EFC [1] & Sprinklage [1]				

- (*) Pour les parkings sans ascenseur voiture, cette limite est relevée à 625m² à condition qu'aucun point du parking ne se trouve à une distance supérieure à 45m de l'entrée du parking destinée à l'intervention du service d'incendie (cfr point 7.2 de l'annexe 1 des Normes de base (A.R. du 07/07/1994 modifié)).

9. *Contrôle des installations et équipements du bâtiment.*

Les équipements et installations doivent être conformes à la réglementation spécifique les concernant et doivent faire l'objet d'un contrôle périodique.
Ceux-ci sont à effectuer comme suit :

		A faire contrôler par :	**Périodicité :**
Installations électriques	**Basse tension**	Organisme agréé par le SPF économie	Tous les 25 ans (appartements) Tous les 5 ans (parties communes)
	Haute tension		Tous les ans
Installations de chauffage		Pour la réception et tout entretien ultérieur : technicien agréé (gaz/mazout) et technicien spécialisé (bois)	Réception à la mise en service et -tous les 3 ans (gaz) si inférieur à 100kW ; -tous les 2 ans (gaz) si supérieur à 100kW ; -tous les ans (combustibles liquides et solides).
Installations de gaz (étanchéité des installations)		Installateur habilité Cerga ou organisme agréé	Avant l'ouverture d'un compteur et tous les 5 ans.
Alarme incendie		Organisme spécialisé ou technicien compétent	Tous les ans
Exutoire de fumée		Organisme spécialisé ou technicien compétent	Tous les ans
Moyens d'extinction		Technicien compétent	Tous les ans
Panneaux solaires		Organisme agréé	Réception à la mise en service
Eclairage de sécurité		Technicien compétent	Tous les ans
Ascenseur(s)		Entreprise spécialisé pour l'entretien SECT : inspection préventive	Selon prescriptions constructeur ou à défaut 2*/an Tous les 6 mois si entreprise certifiée ISO 9001 A défaut, tous les 3 mois.

10. *Attestations.*

À fournir en fin de chantier :
- Attestations de conformité électricité basse tension ;
- Attestation de conformité électricité haute tension ;
- Attestation entretien de l'installation de chauffage ;
- Attestation étanchéité gaz ;
- Attestation des diverses installations (alarme, moyens d'extinction, exutoire, éclairage de sécurité, ...) ;
- Attestation de placement (portes, parois, plafonds, manchons, clapets, etc.).

Conclusion

L'avis du département prévention incendie de la Zone de secours Hainaut-Est est :

FAVORABLE SOUS CONDITIONS du respect du présent rapport.

L'Officier, Technicien en Prévention de l'incendie,	Architecte, Technicienne en Prévention de l'incendie,	Le Commandant de la Zone de secours Hainaut-Est,
Maj. D. Renier	A. Pierard	Col. F. Berti