



## **CHARLEROI PERMIS D'ENVIRONNEMENT**

### **PROCES-VERBAL DE LA REUNION D'INFORMATION ORGANISEE LE MARDI 12 DECEMBRE 2023**

**DEMANDEUR : SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT**  
**OBJET DE LA DEMANDE : Renouvellement du permis unique de**  
**BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT.**  
**N° PU/2023/0013**

(Art. D.29-5 à D.29-6 et R.41-1 à R.41-5 du Livre Ier du Code de l'Environnement)

ETABLISSEMENTS CONTENANT DES INSTALLATIONS OU ACTIVITES CLASSEES EN VERTU  
DU DECRET DU 11 MARS 1999 RELATIF AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT  
PROJET DE CATEGORIE B (Projet avec Etude d'Incidences sur l'Environnement)

La présidence de la réunion, se déroulant à l'Hôtel VAN DER VALK CHARLEROI AIRPORT, Chaussée de Courcelles, 115 à 6041 GOSSELIES, est assurée par Monsieur Frédéric DEFRISE, Responsable du Service du Permis d'Environnement de la Ville de Charleroi, dont les bureaux sont installés à la Maison Communale Annexe de Gilly, place Jules Destrée, n°1 à 6060 Gilly.

Le Secrétariat de la réunion est assuré par Madame Christine MLAKAR, Responsable de la Cellule administrative du Service du Permis d'environnement assistée par Madame Nathalie BAUME, Assistante administrative au Service du Permis d'Environnement.

Sont présents pour exposer le projet :

- le demandeur : SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT représentée par Messieurs Philippe VERDONCK, Hervé FRANSSENS, Julien PAUWELS, Baptiste CAGNINA et Quentin EVRARD.
- le bureau d'études d'incidences sur l'environnement : ARIES CONSULTANTS représenté par Monsieur François HALBARDIER.
- est également présents pour la bonne organisation de la réunion : Monsieur Amid FALJAOU, journaliste en tant que Modérateur.

Les autres personnes assistant à la réunion sont listées sur la feuille des présences reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

#### **PREAMBULE**

Le Président ouvre la réunion à 18h20 et explique les cadres administratif et légal dans lesquels s'inscrit cette réunion.

Il s'agit d'une réunion d'information préalable à la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement (E.I.E.). Cette réunion se tient à l'initiative du demandeur. Par ailleurs, un représentant de la commune préside la réunion et un autre en assure le secrétariat.

L'objectif de la présente réunion est de permettre au demandeur de présenter son projet, de donner l'opportunité aux riverains de faire valoir leurs observations par rapport à celui-ci, de mettre en évidence des points particuliers qui pourraient être abordés dans l'étude d'incidences et de présenter des alternatives techniques pouvant raisonnablement être envisagées par le demandeur afin qu'il en soit tenu compte lors de la réalisation de l'étude d'incidences.

#### **PRESENTATION DU PROJET PAR LE DEMANDEUR**

Les slides de présentation sont annexées au présent procès-verbal. (Annexe 2)

Philippe VERDONCK ouvre la présentation tout en ayant des craintes, en l'occurrence de mauvaises informations circulant où il est question d'une extension de piste, du risque de voir arriver sur le site des quadrimoteurs, de l'extension de la dalle avions et les heures d'ouverture et de fermeture de la base, il rassure que ces rumeurs sont entièrement fausses.

Baptiste CAGNINA du Département Stratégique présente la partie relative au développement durable de l'aéroport.

Quentin EVRARD du Département Environnemental présente la partie environnementale.

Philippe VERDONCK conclut la présentation en expliquant que leur ambition pour le bassin du Hainaut est de doubler la valeur ajoutée, créer plus de 18.500 emplois dans la région et l'engagement de la diminution de la croissance du CO<sup>2</sup> avec les clients qui possèdent les avions les plus propres et les moins bruyants, la mobilité douce afin de descendre de 12 % le trafic autour du site et dans toute la zone en utilisant les transports en commun.

#### **PRESENTATION DE L'ETUDE D'INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT**

François HALBARDIER explique le cadre de la réunion et informe le public qu'il est présent pour récolter les différentes questions et y répondre dans l'étude d'incidences.

Les slides de présentation sont annexées au présent procès-verbal (Annexe 3)

## QUESTIONS – REMARQUES – SUGGESTIONS

Le Président informe que le procès-verbal sera disponible à partir du 23 janvier 2024 à la Maison Communale Annexe de Gilly, Place Jules Destrée, auprès du Service du Permis d'Environnement. Pour ce qui concerne les observations écrites, celles-ci peuvent être envoyées jusqu'au 08 janvier 2024 au Collège communal de Charleroi à l'attention du Service du Permis d'Environnement et au demandeur à l'attention de Monsieur Philippe VERDONCK.

Amid FALJAOUI informe le public qu'il est présent à la réunion en tant que modérateur et ainsi canaliser les différentes questions.

Un riverain, gestionnaire de la page Facebook « Stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi », invite les personnes à le rejoindre, il a quelques informations à fournir :

1. il estime qu'il y a eu un flop lors de l'annulation de la réunion de septembre et demande à Philippe VERDONCK de s'en excuser
2. il estime que le délai jusqu'au 08 janvier est insuffisant et inacceptable pour envoyer les réclamations
3. il estime que l'aéroport n'a jamais été rentable
4. en termes de réduction du bruit, il rappelle que les autorités publiques ne tiennent pas compte des recommandations de l'OMS et ne croit que 75 % de réduction du bruit soit possible
5. il s'insurge sur le fait que le citoyen doit abandonner la voiture au diesel pour des véhicules électriques et se demande pourquoi donner la priorité au carburant de synthèse aux avions

Il a quelques questions à poser :

1. quid de l'impact sur la santé, il estime que l'espérance de vie en bonne santé est réduite et ajoute que l'augmentation des décès prématurés est en hausse ?
2. Comment le consultant peut garantir sa neutralité ?
3. Quelle expérience a le bureau d'études pour estimer, quantifier, qualifier l'impact sur la santé ?
4. Quel est le coût pour la sécurité sociale ?
5. En terme économique, comment vont-ils estimer l'impact de la dépense ?

Il remet une liste de 21 questions au bureau d'études sachant que celle-ci n'est pas exhaustive.

Il déplore qu'une seule réunion soit organisée sachant que l'impact s'étend relativement loin.

Luc HINDRYCKX dénonce le fait qu'une inscription préalable était demandée à l'entrée, il estime que le RGPD n'est pas respecté.

Il demande pourquoi ne pas faire plus de réunions pour un projet aussi grand.

L'assemblée demande des excuses de la part de BSCA, le président explique le problème qui a été rencontré.

François HALBARDIER répond que l'étude d'incidences ne portera pas sur le problème de la santé qui n'est pas dans ses prérogatives, il s'attardera sur les impacts environnementaux.

Christophe FAGNART regrette que la réunion a normalement pour but de présenter le projet mais que rien n'a été présenté. Pour le bureau EIE, il déplore que l'étude n'évaluera pas l'impact économique et informe que lors de l'allongement de la piste, il y avait eu un volet économique, il trouve que cela biaise la réunion.

François HALBARDIER répond que l'étude d'incidences ne porte pas sur les investissements, l'emploi et d'autres sources socio-économiques.

Hervé FRANSSSENS répond qu'il s'agit du renouvellement du permis arrivant à expiration en juillet 2025 et que le bureau ARIES est présent pour analyser le volet environnemental. La demande portera sur le renouvellement du permis et la régularisation de la construction du bâtiment T2 construit en 2015 jusqu'ici provisoire avec volet urbanistique car en matière de sûreté ils doivent renouveler les machines qui sont plus lourdes et plus grandes. Enfin, 22 Gates supplémentaires pour offrir plus d'espace aux passagers.

Christophe FAGNART demande si le cahier des charges qui a été confié au bureau d'études est disponible ?

Hervé FRANSSSENS répond par l'affirmative. Le Président ajoute que c'est le Code de l'Environnement qui prescrit les différents sujets que doit contenir une étude d'incidences.

Marie-France AUCLAIR de Jumet dénonce que BSCA est occupé à tuer les riverains à petit feu et qu'ils doivent vivre enfermés. Elle estime qu'ils ont des droits et demande d'en prendre conscience.

Quentin EVRARD répond qu'ils sont conscients et que l'ISSEP développe un réseau de capteurs d'air soumis à des normes, entre autre en bout de piste côté Jumet et côté Ransart pour les retombées en hydrocarbures. En août, la pollution se concentrait autour des axes autoroutiers.

Pascal LONGUEVILLE de Ransart demande à ARIES si l'étude d'incidences sera disponible sur le site BSCA ?

Le Président confirme que l'étude d'incidences sera disponible sur le site de BSCA dès qu'elle sera terminée et que le Code de l'Environnement prévoit aussi qu'elle sera consultable dans les bureaux du Service du Permis d'Environnement lors de l'enquête publique ou en solliciter une copie moyennant la redevance de 25 euros.

Pascal LONGUEVILLE dénonce que la présentation est incomplète, que l'aéroport est de plus en plus bruyant et que la transparence n'a pas été respectée puisque l'avis annonçant la réunion indique qu'il s'agit d'un permis unique alors qu'en réalité, il s'agit d'un permis d'environnement avec une régulation pour le T2 qui fonctionne depuis 2020 sans aucun permis.

Le Président explique qu'il s'agit bien d'un permis unique puisqu'il y a d'un côté le permis d'environnement pour le maintien en activité de l'aéroport et de l'autre la partie urbanistique pour la régulation du T2.

Quentin EVRARD répond que pour le problème du bruit, ils ont fait appel à un autre bureau pour cette étude, spécialisé dans l'aviation en amont de l'étude actuelle afin d'obtenir les bonnes informations.

Averardo FEDRIGUCCI de Ransart dénonce le bruit provenant des avions et que dès qu'il se trouve dans son jardin, il respire des odeurs de kérosène. Il demande dès lors une analyse de sol dans son jardin. Il dénonce le respect des vols le soir et qu'en haute saison, il est parfois 1h30 du matin quand des avions atterrissent.

Hervé FRANSSSENS répond qu'entre 2022, il y a eu un accroissement significatif des retours tardifs et qu'en 2023, c'est le retour à la normale. Il informe d'ailleurs que deux entités ont été créées par le Gouvernement Wallon, d'une part la SOWAER qui possède 17 sonomètres contrôlant les trajectoires, il invite d'ailleurs l'assemblée à se rendre sur le site Diapason qui reprend les indications en matière de décibels en temps réel, et d'autre part, l'ACNAW.

Martine DACHE déclare qu'à vol d'oiseau, son habitation est située à 700 mètres de l'aéroport, qu'en 2022 certes, il y avait beaucoup de vols tardifs mais que rien n'est changé en 2023 et que lors d'un appel téléphonique à BSCA, il lui a été répondu par la Région wallonne que les avions étaient déviés à cause d'orages et à la fermeture de la frontière ukrainienne, ce qu'elle réfute. Elle dénonce également qu'elle ne peut plus garer son véhicule près de chez elle dû aux stationnements ventouses. Elle demande s'il n'est pas possible d'installer des panneaux « Interdiction de stationner sauf circulation locale » ou la distribution de cartes-riverains, ce qui se fait en Flandre, en cas d'absence de carte, le véhicule est sanctionné d'une amende.

Hervé FRANSENS répond que la réglementation et le décret de 1994 relatifs aux aéroports en région wallonne précise que l'aéroport est ouvert de 6h30 à 23h et qu'après 23h, seuls les avions basés peuvent rentrer pour un motif non imputable à l'exploitant et précisé par un Arrêté Ministériel de 2014 où tous les motifs de retour sont fixés. D'après les données d'Eurocontrol, l'espace aérien européen a été restreint en 2022 en raison de la guerre en Ukraine, tous vols qui passaient par la Sibérie ont été déviés pour passer par le centre de l'Europe. A partir de 2023, le nombre de retours tardifs ont diminué.

Nicole VANDEMAELE de Jumet dénonce qu'auparavant les emplois au sein de BSCA étaient précaires. Au niveau du bassin d'orage, elle s'inquiète des PFAS présents dans les nappes phréatiques car le benzène est très toxique pour le petit cerveau des enfants en bas âge et les nouveau-nés. Elle demande un accompagnement au jour le jour pour leur dire exactement ce qui sera fait, le comment, le pourquoi et quelles seront les conséquences et quel sera l'interlocuteur ?

Philippe VERDONCK affirme qu'au moment du Covid, il n'y a eu aucun licenciement.

Quentin EVRARD répond que suite au reportage d'Investigation, ils connaissent la source des PFAS et bien connues depuis 3-4 ans et qu'elles proviennent des mousses d'extinction et que depuis 2022, de nouvelles mousses existent et seront toutes remplacées dès le début 2024 afin de respecter les normes de sécurité.

Claude VERSTICHEL de Sombreffe affirme que des mesures instantanées de bruit ont été faites sur Fleurus mais que les avions ne passent plus sur Fleurus mais sur Sombreffe et les sonomètres n'ont pas été déplacés, les données sont donc fausses.

François HALBARDIER répond que les données actuelles sont exactes et l'analyse sera complétée. Ils vont modéliser tous les niveaux de bruit et vont plus loin par rapport aux données fournies.

Ludovic CAMBIER d'Heppignies déplore qu'il a dû batailler ferme afin d'obtenir le placement de trois sonomètres temporaires dont un au-dessus d'une école primaire, comment est-il possible de faire une étude sur base du placement d'une durée d'un mois d'un sonomètre temporaire ? Il demande si BSCA est prêt à en installer des définitifs et branchés 24h sur 24 afin d'avoir des données correctes ?

Dominique DEMIERBE d'Heppignies s'insurge du fait que depuis 30 ans qu'elle y habite, elle n'avait jamais eu d'avions en dessus de sa maison ni au décollage ni à l'atterrissage. Elle est convaincue que le sens des pistes a été changé. Un appareil a été installé au fond de son jardin, la mesure de bruit s'élève à 80 dB en ayant le bras levé lors du décollage d'un avion.

François HALBARDIER n'a pas de réponse à apporter pour l'instant et c'est la SOWAER qui gère ces données de sonométrie. Dans l'étude d'incidences, il s'inspirera des données actuelles et seront complétées. Il ajoute à l'occasion qu'il sera tout à fait possible d'installer des sonomètres définitifs.

Un riverain d'Heppignies déplore que BSCA utilise une bande de 500 mètres pour décoller alors qu'il existe une bande entre Wangenies et Heppignies au-dessus de terres agricoles, pourquoi ne pas décoller au-dessus de cette bande afin de garantir la sécurité des riverains ?

François HALBARDIER évaluera les propositions.

Julien PAUWELS, en tant que Directeur des opérations de l'aéroport répond qu'il n'est pas responsable de la route de avions qui sont sous la responsabilité du contrôle aérien et de la Direction générale de l'aviation civile qui définit les routes nécessaires à l'aviation, vérification sera faite.

Luigi PAVAN d'Anderlues demande quel sera l'impact des zones dans le futur car son habitation se trouve en zone verte au niveau des décibels, il désire des explications.

Quentin EVRARD répond qu'il ne demande pas une extension de zones. La procédure d'atterrissage par défaut a changé et démontre que les approches impactent moins de riverains, BSCA veille au changement car en tant que négociateur la demande est faite chez SKEYES mais cela prend du temps.

Ayrton GILSON désire savoir si l'empreinte CO<sup>2</sup> de base comptait également les vols d'avions ou si on parle de la production énergétique des bâtiments, en parlant de partenaires, il désire savoir qui ? Il s'interroge aussi sur le nombre de vols.

Quentin EVRARD répond que le CO<sup>2</sup> c'est-à-dire l'énergie achetée est de zéro puisqu'il utilise l'énergie verte. Pour le bilan carbone, il s'agit des bâtiments, le carburant des véhicules leur appartenant, le carburant avions, le mode de transport des passagers, les sous-traitant. Les nouveaux avions seront plus économiques pour un nombre plus important de passagers.

Un Député régional, désire savoir si les 3 questions qu'il pose seront reprises dans l'étude d'incidences,

- il estime qu'il est important de veiller à la santé des riverains dans le futur permis,
- problématique des retours tardifs liés à la guerre en Ukraine qui ne sont pas prêts de s'arrêter vu les perspectives de la fin de cette guerre, pour les mesures de bruit.
- qu'en est-il de l'impact des agro-carburants ?

Il y a une mobilisation importante à cette réunion et demande si d'autres échanges seront encore organisés car c'est dans l'intérêt des riverains mais aussi de l'aéroport.

François HALBARDIER précise qu'il est difficile de prévoir les événements type guerre et autres et dans quelles mesures les impacts seront abordés. Cette question mérite d'être abordée dans l'étude.

Concernant la problématique du bruit, il y aura donc cette approche-là dans l'étude afin de valider les prévisions que les projets respectent bien le cadre réglementaire basé sur des valeurs, des normes et des méthodes de calculs. Une analyse sera faite également sur le bruit ressenti et ses effets, notamment sur le nombre de vols, le nombre de fois qu'un avion passe au-dessus de « vous ».

Sur la question concernant les impacts globaux, François HALBARDIER précise qu'il évalue les impacts des activités, des installations mais au niveau de l'aéroport en tant que tel, pas de l'aviation à l'échelle wallonne, belge, européenne ou même mondiale (activités telles que atterrissage, décollage, opérations aux sols). L'étude n'ira pas jusqu'à identifier les impacts globaux sur les écosystèmes.

Hervé FRANSSSEN intervient pour préciser qu'au niveau des retards tardifs, il note que la situation vient à se stabiliser en 2023 par rapport à 2022 avec une nette réduction du nombre de ces retours tardifs.

Concernant les LMax, il est possible de suivre sur le site « Diapason », les mesures en temps réel au niveau de chacun des sonomètres et concernant la décroissance du CO2, c'est un mandat européen qui doit être respecté, c'est-à-dire travailler sur la mise en place des bio-carburants.

Quentin EVRARD ajoute qu'au niveau des bio-carburants, leur impact écologique est pris en compte dans les courbes.

Il dénombre 2 types de bio-carburants :

- les carburants bio-sourcés (huiles alimentaires etc.), qui viennent en concurrence avec le système agricole classique. Il est dit qu'au niveau CO2, les bio-carburants bio-sourcés donc sur base organique, ont une réduction sur un litre identique de 85% des émissions de CO2 au vu des prédictions à l'échelle européenne.
- le E-Fioul, sur base de production hydrogène et de captation de CO2 de l'air pour faire un système de pétrochimie inverse, c'est-à-dire du kérosène de synthèse. Cet effet-là n'est pas à 100% de réduction, il est à 95% de réduction.

Par mesure de prévention, cet impact a été divisé par 2 dans les courbes qui ont été dressées.

Bernadette BEUGNIES de Chapelle-lez-Herlaimont aimerait connaître l'impact chez elle (c'est-à-dire à environ 15 km de l'aéroport), les couloirs d'aviation seront-ils changés, car l'été, il arrive qu'un avion passe toutes les 3 minutes ?

En 2016, ils se sont battus contre le projet de 3 éoliennes à 500 mètres de l'habitation, qui a donc été refusé. Aujourd'hui, il s'agit d'un projet de 4 éoliennes avec l'accord de l'aéroport de Charleroi. Qu'en est-il ?

Hervé FRANSSSEN précise qu'au niveau des éoliennes, l'aéroport n'a pas eu d'avis à émettre. C'est la Direction générale du Transport aérien et SKEYES qui sont compétents, c'est à eux de vérifier si cela comporte un risque ou non.

Roger DUBOIS de COURCELLES, se réjouit du souci de transparence dans la procédure et aimerait que l'ensemble de la représentation qui a été donnée lors de la présente réunion soit mise à disposition rapidement.

D'autre part, le volet acoustique est confié à un bureau spécialisé. Pourrait-on savoir de quel bureau il s'agit ?

Enfin, il a le sentiment que l'aéroport ainsi que tous les intervenants font souffrir les riverains. Il constate également que dans le processus de décision, les autorités sont très diluées. C'est pourquoi un comité de riverains aimerait un dialogue dans un contexte adéquat. Il suggère que l'étude d'incidences le propose avec le soutien de l'aéroport.

Dans l'étude d'incidences, l'aspect socio-économique sera très peu abordé (emploi, place de l'aéroport dans la région...). Dans quelle mesure, une bonne étude d'incidences va être appliquée à celle-ci ?

Baptiste CAGNINA signale qu'elle sera en ligne sur le site de l'aéroport le soir-même à 21h30 ainsi que sur les réseaux sociaux. Un communiqué de presse relayera l'information.

François HALBARDIER informe que le bureau pour la réalisation de l'étude acoustique est A.T.S., bureau agréé en matière de bruit en région wallonne.

Concernant l'aspect socio-économique, on contextualise l'aéroport à l'échelle nationale et européenne, les emplois actuels seront repris sur base de données qui seront fournies mais ne fera pas d'étude spécifique.

Baptiste CAGNINA précise que les chiffres qui ont été présentés sont établis d'après une étude qui a été commandée par l'aéroport. Il pourrait éventuellement mettre à disposition ces données mais en effet, elles ne font pas partie de l'étude d'incidences.

François HALBARDIER répète à nouveau que l'étude est basée sur le volet environnemental et l'aspect socio-économique. L'objectif est de faire l'état des données en la matière.

Thierry URBANIAK de COURCELLES, relève l'importance de placer l'humain au centre des débats. Après avoir subi des pollutions par la société KEYSER à Courcelles, il doit maintenant subir celles de l'aéroport. Il désirerait savoir si l'aéroport possède une station d'épuration (nécessaire pour la gestion des produits toxiques tels que le dégivrage) et quels en sont les résultats ? Il souhaite avoir un accès, ainsi que tout un chacun, aux fiches toxicologiques.

Quand on parle d'évolution économique d'un aéroport qui tourne avec un certain pourcentage avec la compagnie Ryan Air, compagnie low cost, de constater que le prix du train est 3 fois plus élevé qu'un billet d'avion, il est évident que les prix ne seront pas revus, comment faire une étude sur 20 ans si la compagnie de Monsieur O'Leary se disloque ?

Quentin EVRARD confirme qu'il y a bien une station d'épuration qui traite les eaux des sanitaires etc.,

Les bassins d'orage sont précédés de bassins de rétention qui récoltent les eaux pluviales de manière générale qui tombent sur la piste. Chacun de ces bassins sont contrôlés, monitorés sur une imposition d'un permis sur base de normes scrupuleusement respectées. Elles sont contrôlées en télémétrie qui elles-mêmes contrôlent des vannes automatiques. Si la valeur dépasse cette norme, les vannes se ferment automatiquement. Concernant le Glycol (produit de dégivrage), il s'agit d'un composant présent un peu partout dans la nature. Lorsqu'il est présent en forte concentration dans l'eau, il se dégrade tout seul à l'aide d'un apport d'air. Pour ce faire, le bassin de rétention possède des aérateurs qui permettent d'injecter de l'air et d'accélérer la dégradation du glycol pour pouvoir ensuite déverser dans le Tintia selon les normes imposées. Actuellement, un comité de suivi de ces rejets a été mis en place afin d'évaluer le système en place et de proposer une mise à jour pour l'amélioration de ce système. Cela fait partie du projet.

Hubert SOUMOY a 3 questions :

- 1) Dans le cadre européen, il est prévu que l'étude d'incidences porte sur le sol, le sous-sol et l'eau. Dans la dernière étude d'incidences, il avait été établi que les gaz à combustion et le kérosène, à plus de 1000 mètres d'altitude, ne porte pas vers le ciel mais bien vers le sol. Y aura-t-il des études de sol, de sous-sol et de l'eau sur une distance de 15 kms ? dans une étude précédente, une analyse d'eau (mare) a été refusée alors que le droit européen prévoit ce type d'analyse.
- 2) Toujours dans l'étude d'incidences, la législation européenne prévoit explicitement que ce projet doit être analysé avec d'autres projets existants. Par exemple, lors d'une demande d'analyse de légumes, il a été répondu qu'on ne pouvait analyser uniquement la combustion du kérosène sur les légumes car on ne peut pas certifier la provenance de ces gaz.
- 3) Au niveau de la santé, il est d'accord qu'une étude épidémiologique de la population ne peut être faite. Mais s'insurge quand il lit, toujours dans la dernière étude d'incidences, que cet aéroport ne pose pas plus de problème qu'un autre aéroport. Le kérosène brûlé va produire des microparticules ainsi que des particules fines ainsi que d'autres produits qui ont été repris dans cette étude d'incidences. D'après le tableau de l'OMS, on reconnaît que tous ces produits sont cancérigènes. L'étude d'incidences peut-elle dire s'il y a des personnes qui meurent chaque année du fait de l'activité de l'aéroport ?

François HALBARDIER prend la parole pour confirmer qu'il évalue bien les impacts sur les sols, sous-sols et eaux souterraines. Pour ce qui est des retombées de n'importe quel polluant sur le sol, il faut être conscient des limites de ce type d'étude.

Chaque fois qu'un constat est fait, il faut pouvoir le relier à la source. Dès lors, quand on s'éloigne de l'aéroport, l'exemple ici est de 15 kms, il ne peut pas confirmer et attester l'origine, quelle qu'elle soit, sauf s'il s'agit d'un polluant bien spécifique émis par une activité

spécifique qui serait très unique dans le voisinage. Donc il n'y aura pas d'échantillonnage à 15 kms de l'aéroport. On se base sur des données d'hydrocarbures sur des bases qui sont existantes aujourd'hui.

Par rapport au droit européen qui impose de répondre aux demandes des riverains, l'idée est de répondre aux questions et non de répondre aux demandes. Il évalue les propositions et il ne les réalise que si elles sont techniquement réalisables. Si cela ne l'est pas, il se justifie et il argumente également. Par ailleurs, en fin d'étude, un tableau complet reprenant toutes les questions et les réponses qu'on y aura apportées s'y trouvera. Il faut accepter les limites de cette étude.

Pour les effets sur la santé, il ne fait pas d'étude sanitaire, donc au niveau de la responsabilité de l'aéroport d'un certain nombre de décès ou de diverses maladies, il ne peut donc pas répondre à cette question. Ce qui sera étudié seront les différents types de polluants.

Un riverain rebondit sur ce point. BSCA pourrait-elle s'engager à faire une étude réelle sur la santé des riverains ?

Bernard PAGE de RANSART voudrait que l'on revienne sur le sens du terme « Etude d'incidences sur l'environnement » due à l'exploitation de l'aéroport : ARIES peut-il s'engager à lister toutes les conditions environnementales qui seront nécessaires pour que l'exploitation de l'aéroport assure à la population riveraine, un environnement stable et sûr et au-delà de ce listing, peut-il apporter un calendrier pour apporter des améliorations rapides et qui soient bien prévues avant une détérioration complémentaire du lieu de vie ? Humainement, la situation est difficile pour la plupart des gens présents à cause de la proximité de l'aéroport, et méritent d'être écoutés. Les décisions politiques doivent être conscientes des impacts sur chacune des personnes.

Il observe que lors de la dernière étude d'incidences, des études de bruit ont été réalisées (quartier Delhaize). Le micro était dans son jardin, désigné par le point MF3, point dont on annonçait qu'il allait être le plus impacté par l'augmentation du bruit dû à l'allongement de la piste. Situation parfaitement vérifiée. Néanmoins, la Région wallonne a choisi un nouveau logiciel qui a quasiment gommé l'impact de l'augmentation de bruit et fait en sorte, bien que nous soyons à 400 m en face de l'aéroport. Or, les 56 000 mouvements nous les ressentons bien alors qu'il est question de 80 000 mouvements, ce qui signifie un mouvement toutes les 4 minutes.

Il demande à l'auteur de l'étude d'incidences de comparer les études qui avaient été réalisées avec INN n° 7 et qui prévoyait un impact pour le quartier Delhaize de plus de 66 DB, ce qui impacte l'oreille. Une prime de 5000 € pour l'isolation ne résoudra pas le problème. Comment en est-on arrivé à ne faire aucune avancée dans les mesures qui étaient sensées s'adresser aux riverains. Aucune évolution favorable dans les communes de Ransart et d'Heppignies alors qu'elles ont encaissé un allongement de piste de 650 m.

Le type de la présente réunion durant laquelle il convient d'émettre en une 1h30 une masse d'informations qui est ressentie au quotidien est inconcevable.

L'auteur d'incidences pourrait-il rencontrer les riverains afin de réaliser un inventaire avec des gens qui sont sur le terrain.

François HALBARDIER répond que faire la liste des conditions n'est pas possible, il précise également que les riverains n'ont pas qu'une heure et demi pour réagir mais qu'ils ont jusqu'au 8 janvier 2024 pour répondre par courrier et que ceux-ci seront analysés.

Bulent DOGAN de Gosselies a des suggestions techniques et réagit au niveau du parking express de l'aéroport,

- manque de luminaires suffisants,
- marquage au sol dégradé,
- abri du parking express trop vieux pour les voyageurs,
- pas assez de technologie pour plus de visibilité, important pour l'image de marque de l'aéroport et de la Ville de Charleroi,
- mise en place de l'intervention d'une architecture pour améliorer le visuel du parking et mettre en sécurité les voyageurs en cas de pluie, le rendre plus attractif avec des couleurs,
- le long du parking, rien que des murs, donc à réfléchir car pas assez de panneaux ou des leds,
- pour la sortie du parking de voyageurs pédestres, pas d'indication claire pour rejoindre la pompe Kuwait ou les différents parkings

Julien PAUWELS répond qu'ils y travaillent et que les marchés publics sont en cours mais que ça prend du temps.

Un riverain s'inquiète des avions survolant son jardin et estime qu'il y a détérioration du cadre de vie car les mouvements vont augmenter et demande comment est-il possible de réduire les nuisances en passant de 48.000 mouvements à 77.000 ? Que sera-t-il envisagé ? Il ajoute également qu'il est absurde de considérer que les avions font moins bruit qu'un aspirateur. Il insiste sur les effets négatifs du cadre de vie. Il déplore le fait que la réunion se déroule à 18h alors que la plupart des personnes terminent leur travail à 17h.

Philippe VERDONCK répond que les futurs avions seront plus silencieux et que les mouvements se feront non pas que le matin et le soir mais durant les heures creuses.

Le Président précise que si les riverains ne sont pas d'accord avec les conclusions de l'étude d'incidences, ils auront tout le loisir de faire valoir leurs observations et objections lors de l'enquête publique.

Francis VERSTRAELEN de Fleurus se sent inquiet au niveau de la pollution du sol et de l'eau et personne ne sait agir. Il précise que dans le cadre de l'allongement de la piste en 2017, il existait une cartographie avec 9 endroits de prélèvements de fruits, légumes et analyse de sol. Il déplore qu'à l'époque la société AJS est venue faire des prélèvements de fruits le 13 décembre 2017 alors qu'à cette période de l'année, il n'y a plus rien. Chez lui, il possédait encore des scaroles et des carottes protégées du gel qui ont été analysées et les résultats du laboratoire ont montré 4500 mg de résidus d'hydrocarbures C9 – C35 dans les scaroles, 490 mg dans les carottes et après un contact avec l'AFSCA, il lui a été précisé qu'à partir de 20 mg, les légumes ne sont plus comestibles. Dès lors, il demande ce qu'il peut faire avec son terrain. Il a demandé à SGS bureau d'études antérieur que d'autres analyses soient effectuées qui lui ont été refusées. Il dénonce aussi les contacts avec la SOWAER n'ayant apporté aucune réponse. Il demande à présent si dans le cadre de l'étude d'incidences actuelle, d'apporter une réponse pour permettre aux riverains la possibilité de cultiver leur jardin ou pas.

François HALBARDIER répond qu'il n'est pas exact de dire qu'on ne sait rien faire, dans l'étude d'incidences actuelle, des analyses de sol effectuées au sein de l'aéroport et des parcelles qui le jouxtent mais il ne peut pas associer et garantir la concentration de divers polluants, il invite la personne à envoyer ses questions, y regardera et reviendra vers lui. Il n'est pas possible de faire des prélèvements de sol et d'eau et de confirmer que cela provient de l'aéroport, de la Sonaca ou de Keyser.

Lora DEMIERBE d'Heppignies désire savoir qui va payer le bureau d'études ARIES. Qui peut garantir leur impartialité et la qualité de l'étude ?

François HALBARDIER répond que c'est le demandeur qui finance l'étude d'incidences.

L'impartialité, la neutralité et la qualité de l'étude car le bureau a reçu un agrément octroyé par la région wallonne renouvelable tous les cinq ans. Si un avis négatif est donné sur l'étude, ils perdent l'agrément puisqu'ils sont 50 personnes au sein du bureau et tout le monde perd son emploi. Si l'étude est de mauvaise qualité, c'est BSCA qui verra son permis refusé pour cause de mauvaise étude.

Lora DEMIERBE désire aussi savoir si l'étude est déjà commencée et se demande si BSCA ne ferait pas plus attention sur le quota des vols tardifs

François HALBARDIER répond qu'elle a commencé depuis janvier 2023 et que les données reprises dans l'étude remontent aux années antérieures et pas rien qu'en 2022.

Quentin EVRARD précise qu'il a été décidé de refaire la stratégie de l'aéroport dans son fond et que dès lors l'étude sera la plus complète possible. Le bureau ARIES n'a pas travaillé tous les jours depuis janvier sur cette étude, que du contraire les équipes ont été mises à l'arrêt durant plusieurs semaines dû au fait qu'il n'y avait pas de matière à leur fournir parce que BSCA ne s'était pas encore positionné.

Lora DEMIERBE déplore qu'il y a très peu de données très peu de données humaines et pense que l'impact humain est très important. Elle s'inquiète aussi de la toxicité antérieure des mousses à incendie, y aura-t-il une étude dans le moyen et long terme sur les mousses actuelles et prendre en compte l'inconnu. Pourquoi ne pas exiger un meilleur comportement de la part des clients, surtout Ryan Air, compagnie low cost ?

Hervé FRANSSSENS répond qu'au niveau des compagnies basées à Charleroi, elles possèdent des avions récents, il précise que les compagnies low cost ont les flottes les plus récentes, Ryan Air change systématiquement ses flottes, il change les 737-800 en 737MAX et a d'ailleurs commandé 350. Les compagnies low cost en Europe ont les plus importantes commandes d'avions récents et les avions exploités à Charleroi sont tous des récents, il ne s'agit pas de compagnie « poubelle ».

Philippe VERDONCK précise que toutes les compagnies sont du low cost, ils ont tous suivi un pionnier qui est Ryan Air.

François HALBARDIER ajoute que l'Autorité imposera des conditions lors de la délivrance du permis.

Melchior BROGNEAUX de Goutroux dénonce le prix pour l'accès du parking express, faisant de la navette Aéroport, il estime que 3€ pour un passage et 10€ pour un second passage est inadmissible.

Philippe FOSTIER demande pourquoi et dans l'intérêt de qui, s'entêter à sur-développer un aéroport régional qui fonctionnait très bien ?

Philippe VERDONCK précise qu'il s'agit d'une demande des passagers, les gens veulent voyager.

Eloïse BAUDUIN de Jumet Hamendes se demande si les 48.000 mouvements étaient utiles et si tous les avions sont remplis ?

Hervé FRANSSSENS répond que la moyenne de remplissage des avions est de 89 %.

Eloïse BAUDUIN s'interpelle donc sur la nécessité d'augmenter ces mouvements ou peut-être avoir des périodes plus creuses.

Hervé FRANSSSENS répond qu'il n'y a pas de périodes creuses étant donné que l'aéroport de Charleroi répond à trois types de passagers, les voyageurs allant rendre visite à leur famille, les vols touristiques et les vols affaires.

Eloïse BAUDUIN trouve que le bruit a changé et estime que l'impact des avions est plus important, elle désire savoir si les cartes présentées qui réduisent le bruit sont encore valables et si les sonomètres sont situés au bon endroit ? Qui peut-elle contacter ?

Hervé FRANSSSENS répond que c'est la Société Wallonne des Aéroports qui gère cette problématique et que les différents contacts sont repris sur leur site.

Pascale BOUSMAN de Gosselies, s'adresse à ARIES, elle évoque qu'ils vont faire des analyses quantitatives et pourquoi ne pas faire du qualitatif via des questionnaires afin de recueillir la perception des gens car elle estime que c'est une nécessité ?

François HALBARDIER répond qu'il y aura des données quantitatives et aussi qualitatives et la méthodologie ne prévoit pas d'enquête et ce sont les réunions comme celles de ce soir qui sont uniquement prévues.

Genaël PISZCZAN de Fontaine-l'Évêque s'interroge sur les vols car durant plusieurs mois, les atterrissages et décollages s'alternaient et même parfois, une absence complète de passage d'avions.

Hervé FRANSSSENS répond que le sens des atterrissages et des décollages dépend des vents dominants.

Eric CROMBEZ d'Heppignies estime que l'aéroport se fera malgré tout et pense que c'est le pot de fer contre le pot de terre et avertit le demandeur que quand il va exploser, cela fera des dégâts.

Un riverain désire poser 5 questions :

- n'y a-t-il pas conflit d'intérêt entre le demandeur et la Région wallonne ?
- n'y a-t-il pas une concurrence déloyale par rapport aux autres aéroports d'Europe ?
- pour les problèmes de santé, n'y a-t-il pas moyen de faire des statistiques par rapport aux cancers, malformations, etc ?
- si une contre-expertise sera faite car n'a aucune confiance en la Région wallonne,
- au vu des élections futures, il recommande la réflexion.

Ertugrul KILIC de Jumet habite à 900 mètres de l'aéroport et s'interroge car il serait hors zone et n'a donc droit à aucun subside. Or les petits avions survolent son domicile. Il estime que les zones devraient être élargies.

Amid FALJAOUI répond que c'est la SOWAER qui gère cette problématique.

Michel LEROY de Goutroux pense que c'est une utopie de croire que les nouveaux avions plus gros de Ryan Air consommeraient moins. Il demande comment pourrait-il reconnaître un avion d'un autre quand il est dans son jardin ?

Hervé FRANSSSENS répond qu'il est possible, via les 17 sonomètres installés autour du site de l'aéroport, de connaître de quel type d'avions il s'agit en se rendant sur le site DIAPASON, l'identification est tout à fait possible reprenant le type d'avion et le nombre de décibels.

Quentin EVRARD ajoute qu'en regardant l'avion, la différence se trouve au bout des ailes. Sur l'ancienne génération, un pan remonte, quant à la nouvelle génération, il y a toujours le pan remontant mais aussi un pan qui descend.

Pour ce qui concerne la consommation, une étude a été réalisée sur des avions n'appartenant pas à la compagnie mais provenant du contrôle aérien européen et les chiffres le confirment, il y a réellement une diminution de la consommation carburant de l'ordre de 30 %

Pasqualina FOIS de Fontaine-l'Évêque demande à qui elle peut s'adresser puisqu'elle n'est pas d'accord de prolonger la demande de l'aéroport. Elle désire avoir gain de cause et au moins modifier ce qui est déjà existant ou l'améliorer. Elle se plaint que cet été il était impossible de rester dans son jardin au vu du passage des avions toutes les 3 minutes.

Le Président répond qu'il lui est loisible de faire valoir son opposition dans le cadre de cette réunion et ensuite lors de l'instruction de la demande quand l'enquête publique sera organisée.

Edouard COME de Gilly demande si les plans de survols et les couloirs aériens font partie de l'étude d'incidences ? Sinon, lors de la demande de permis, seront-ils joints ? Il s'inquiète que SKEYES fasse à sa guise durant 20 ans une fois le permis accordé.

François HALBARDIER répond qu'il faut distinguer l'exploitation d'un aéroport et les règles appliquées en matière d'aviation. Dans l'étude d'incidences, ils prennent les données fournies (les trajectoires de vols, les conditions d'approche des aéroports) fixées par SKEYES anciennement BELGOCONTROL. Celles-ci sont indépendantes du permis. Le permis va fixer des conditions d'exploiter l'aéroport compte tenu d'un certain nombre de données qui sont notamment ces impositions en matière d'approche, d'altitude, de trajectoire même si celles-ci sont des conditions de sécurité.

Le gestionnaire de la page Facebook plaint les décideurs du permis. Il estime que des milliers de riverains sont en profonde souffrance et a quelques questions à poser :

- est-il possible de sortir du cadre légal et organiser d'autres réunions dans l'ensemble des communes impactées ?
- dans le cadre de l'étude d'incidences, est-ce une enveloppe fermée ? Comment le consultant budgétairement parlant considère les possibilités de répondre aux questions ?
- comment est-il possible de prendre une décision de délivrer un permis quand il existe des trous gigantesques dans l'équation socio-économiques de l'aéroport ?
- il a remis une liste de questions, il désire savoir comment il va obtenir des réponses ?
- suite au graphe du bruit dans les slides, il estime que le LDEN est inapproprié pour mesurer le bruit des avions.

Le Président répond que par principe, il n'est pas question de sortir du cadre légal. Il y a des délais de rigueur à respecter.

Hervé FRANSENS répond que l'enveloppe n'est pas fermée et que l'étude sera la plus complète possible.

Le Président enchaîne en précisant que l'étude d'incidences reprendra toutes les réponses aux questions posées.

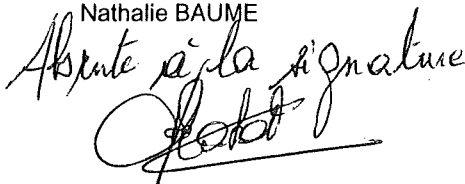
Hervé HALBARDIER évaluera toutes les demandes au même titre que les directives européennes et la législation wallonne qui s'applique.

Le Président remercie les divers intervenants et lève la séance à 22h15.

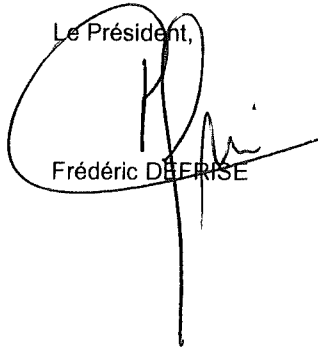
Les Secrétaires,

  
Christine MLAKAR

Nathalie BAUME

*Absente à la signature*  


Le Président,

  
Frédéric DEERISE

Annexes :

Liste des présences (Annexe 1).

Slides de présentation du demandeur (Annexe 2)

Slides de présentation du bureau d'études (Annexe 3)

