



Dossier n° 26421

Département des Permis et Autorisations

Direction de Charleroi

Rue de l'Ecluse 22
6000 CHARLEROI
☎ 071 65 47 60 • Fax : 071 65 47 66
✉ rgpe.charleroi.dpa.dgame@spw.wallonie.be

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT S.A.

**Aéroport de Charleroi - Rue des Frères Wright, 8
6041 GOSSELIES/CHARLEROI**

CHARLEROI, le **16 DEC. 2014**

Références DGO3 : D3400/52011/RGPED/2014/21/FVA/em - PU

Références DGO4 : F0412/52011/PU3/2014.9/127

Références commune de dépôt : PU/2013/0024

Annexe : Décision des fonctionnaires technique et délégué

RECOMMANDÉ AVEC ACCUSÉ DE RÉCEPTION

OBJET : Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement

- **Décision du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué : article 81, § 2, alinéa 2**
- Commune de dépôt de la demande : CHARLEROI -
- Objet de la demande : Extension de l'aérogare et agrandissement du parc de stationnement.
- Situation : Rue des Frères Wright, 8 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI
- Exploitant : **BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT S.A.**, Aéroport de Charleroi - Rue des Frères Wright, 8 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI

Madame, Monsieur,

Par la présente, nous avons l'honneur de vous transmettre en annexe l'arrêté relatif à votre demande de permis unique dont références et objet susmentionnés.

Le permis unique sollicité est **octroyé**.

Conformément aux modalités définies à l'article 95 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il vous est loisible d'introduire un recours auprès du Gouvernement wallon. **Sous peine d'irrecevabilité** le recours doit être introduit, dans les 20 jours de la réception de la décision en annexe, à l'adresse suivante :

Monsieur le Directeur général de la
Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement
avenue Prince de Liège 15
5100 NAMUR (Jambes).

Le recours doit être introduit à l'aide du formulaire prévu à l'annexe XI 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, formulaire disponible auprès de l'administration communale et sur le site <http://www.wallonie.be/fr/formulaire/detail/4681> du Service Public de Wallonie. Il doit être accompagné de la






preuve du paiement de 25,00 € sur le compte BE44 0912 1502 1545 de la Direction des Permis et Autorisations du Département des Permis et Autorisations.


Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Fonctionnaire délégué,



Raphaël STOKIS

Le Fonctionnaire technique,



Ir. Elio CALÒ

Pour la Direction générale Agriculture, Ressources naturelles et Environnement

Agent administratif : Eric MATHIEU, Assistant principal, ☎ : 071/654.779

Agent traitant : Ing., Fabian VANBENEDEN, MSc., Attaché

Pour la Direction générale Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine et Energie

Agent administratif : Carine HANCQ, Première Gradué, ☎ : 071/654.880

Agent traitant : Guillaume MAUROY, Attaché

Jean-Pierre LOMME, Premier assistant

Permis unique

Réf. DPA : D3400/52011/RGPED/2014/21/FVA/em - PU

Réf. DGATLPE : F0412/52011/PU3/2014.9/127

Le Fonctionnaire technique et le Fonctionnaire délégué,

Vu la demande introduite en date du 11 avril 2014 par laquelle la S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT - Aéroport de Charleroi - Rue des Frères Wright, n° 8 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, ci-après dénommée l'exploitant, sollicite un permis unique pour l'extension et l'agrandissement de l'aérogare ainsi que l'augmentation du parc de stationnement dans un établissement situé Rue des Frères Wright, n° 8 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ;

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

Vu la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique ;

Vu la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature ;

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

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;

Vu le décret du 6 décembre 2001 relatif à la conservation des sites Natura 2000 ainsi que de la flore et la faune sauvages ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre I^{er} du Code de l'Environnement ;



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

Vu le décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols ;

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 l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 mars 2005 relatif au Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mars 2005 relatif au Livre I^{er} du Code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 relatif à la gestion des sols ;

Vu l'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 (*Moniteur belge* du 29 octobre 2003) ;

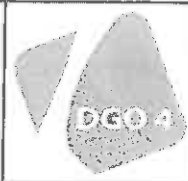
Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2003 déterminant les conditions intégrales relatives aux parcs à conteneurs pour déchets ménagers (*Moniteur belge* du 13 octobre 2003) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 octobre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets non dangereux (*Moniteur belge* du 21 novembre 2007) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 février 2013 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion (*Moniteur belge* du 11 mars 2013) ;

Vu 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 (*Moniteur belge* du 28 septembre 2007) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} décembre 2005 déterminant les conditions sectorielles relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1 500 kVA (*Moniteur belge* du 22 décembre 2005) ;



Vu le permis d'environnement du 11 février 2005 du Collège communal de Charleroi confirmé par l'arrêté ministériel du 27 juillet 2005 autorisant pour un terme expirant le 27 juillet 2025, l'exploitation d'une piste pour aéronefs d'une longueur de 2550 mètres ainsi que les installations et les dépôts de l'ancienne aérogare située rue des Fusillés n°1 à 6041 Charleroi ;

Vu le permis unique du 14 février 2005 des fonctionnaires technique et délégué confirmé par l'arrêté ministériel du 27 juillet 2025 autorisant pour un terme expirant le 27 juillet 2025, la construction et l'exploitation d'une nouvelle aérogare et d'un parc de produits pétroliers ;

Vu le permis unique du 19 novembre 2007 des fonctionnaires technique et délégué autorisant pour un terme expirant le 27 juillet 2025, l'adjonction à la nouvelle aérogare d'un bâtiment de maintenance et de stationnement de véhicules (réparations, retouches, peintures, mise en charge...) avec zone de lavage et stockage de produits à l'extérieur ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu l'étude d'incidences sur l'environnement jointe au dossier de demande ;

Vu l'avis de la DGO3 - DNF - DIRECTION EXTÉRIEURE DE MONS, sollicité par le fonctionnaire technique en date du 25 avril 2014, relativement au caractère complet de la partie Natura 2000 du formulaire de demande de permis, non remis - demande réputée complète en ce qui concerne le volet Natura 2000 ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 juillet 2014 au 05 septembre 2014** sur le territoire de la ville de CHARLEROI, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du **07 juillet 2014 au 05 septembre 2014** sur le territoire de la ville de FLEURUS, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations ;

Vu la synthèse des objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la ville de CHARLEROI et concernant les thèmes suivants :

Il résulte de l'enquête publique 117 lettres reprenant 238 signatures au total, ainsi que 7 courriers électroniques ; l'ensemble comportant des remarques, réclamations, observations et oppositions au projet pouvant être synthétisés comme suit :

- Opposition au projet au vu de la dégradation du cadre de vie,
- Enquête publique ne laissant que quelques jours début septembre pour émettre des remarques,
- Conditions de fonctionnement sollicitées incompatibles avec le bien-être des riverains,
- L'étude d'incidences reconnaît que le projet va engendrer une dégradation du contexte sonore environnant au vu de l'augmentation des mouvements aériens,

- Conséquences graves sur la santé,
- L'étude d'incidences de 2014 conseillait de réaliser une étude spécifique sur le bruit sur la santé ; celle-ci n'a pas été réalisée,
- Elargissement incontournable des heures d'ouverture de l'aéroport et des mouvements aériens,
- L'allongement de la piste permettrait une utilisation de tous types d'aéronefs sans restriction de poids, y compris pour des vols transatlantiques ; absence de finalisation de l'étude d'incidences lancée en 2011 pour l'allongement de la piste,
- Le P.E.B. (Plan d'Exposition au Bruit) et le P.D.L.T. (Plan de Développement à Long Terme) sous-estiment les dangers liés au bruit ; la notion « d'aéroport de jour » limite l'isolation des bâtiments à deux pièces de jour alors que les horaires de fonctionnement pourraient s'étaler entre 06H00 et 24H00,
- Danger lié aux accidents d'avions lors de l'atterrissage et du décollage,
- Absence d'une vraie communication avec les riverains,
- Utilisation de l'aéroport par des compagnies à bas prix, donc peu sûres,
- Augmentation des émissions de CO₂,
- Perte de valeur vénale des habitations,
- Diminution de la mobilité,
- Impact lié aux travaux nécessaires au chantier : camions, poussières,...,
- Accès difficile au cimetière de Ransart,
- Odeurs de carburant sur les zones de décollage et d'atterrissage,
- Aucune garantie que des sanctions seront appliquées en cas de non-respect des horaires de vols, multiplication possible des vols au-delà de 23H00,
- Refus d'indemniser les riverains pour la pose de nouveaux châssis et de matériaux d'isolation,
- En date du 24 août, sept avions entre 22H20 et 22H37,
- Les conditions actuelles de fonctionnement ne sont fixées que par un simple décret ; un simple vote majoritaire pourrait rendre l'aéroport opérationnel de 06H00 à 24H00,
- Dégradation de la qualité des eaux de pluie (pour les citernes) ainsi que pour les eaux de surface ; la nappe aquifère pourrait être menacée,

- La Région ne doit pas compromettre la santé des gens sous prétexte de développer l'emploi,
- Inutilité d'un Zaventem 2,
- Difficulté de stationnement au vu du parking sauvage de la clientèle de l'aéroport,
- Impact du projet sur la circulation des « usagers faibles » au niveau de la route Ransart-Heppignies,
- Faiblesse de l'étude d'incidences relative au chapitre réservé aux alternatives du projet,
- Possibilité d'augmentation des coûts à charge du contribuable wallon, le coût des travaux va-t-il être entièrement à charge de BSCA ?
- Nombreux dépassements de vols actuellement après 23H00,

De plus, le Service du Permis d'environnement de la ville de Charleroi a reçu les documents suivants :

- Une lettre, réceptionnée le 8 juillet 2014, reprenant des remarques, observations et oppositions relatives au projet, accompagnée de plusieurs annexes,
- Une lettre, réceptionnée le 3 septembre 2014, reprenant des remarques, observations et oppositions relatives aux mesures sonométriques réalisées chez un riverain dans le cadre de l'étude d'incidences pour l'extension de l'aéroport,
- Un courrier électronique, réceptionné le 5 septembre 2014, reprenant une synthèse des observations concernant le volet acoustique de l'étude d'incidences pour l'extension de l'aéroport (version2),
- Un courrier électronique, réceptionné le 8 septembre 2014, reprenant des considérations et remarques relatives à l'étude d'incidences, tout en attirant l'attention sur certains points précis (écran anti-bruit, souhait de limiter adéquatement tout vol de nuit, pas d'impact de bruit sur des zones plus éloignées de l'aéroport,...).

Par ailleurs, le Service du Permis d'environnement de la ville de Charleroi a reçu, au niveau des instances consultées dans le cadre de l'enquête publique :

- L'avis de la Direction des Services Economiques de la Ville de Charleroi mentionnant : *« Attention à la problématique des emplacements de taxis »*,
- L'avis du 1^{er} juillet 2014 du Service SOS Propreté de la Ville de Charleroi mentionnant : *« A ce jour, aucun dossier n'est ouvert au Service »*.

- Le courrier du 7 juillet 2014 de la Cellule de sécurité communale de la Ville de Charleroi, joint au présent rapport,
- Le courrier du 10 juillet 2014 d'ELIA, joint au présent rapport,
- Le courrier du 31 juillet 2014 de la Société Wallonne des Eaux, joint au présent rapport ;

Vu la synthèse des objections et observations écrites et orales formulées au cours de l'enquête publique réalisée sur le territoire de la ville de FLEURUS et concernant les thèmes suivants :

- augmentation des nuisances sonores notoirement et graduellement ;
- inexistence d'une politique de sanctions en cas de non-respect des règles par les compagnies aériennes et des conséquences graves et difficilement réparables sur la santé (perturbations du sommeil, surcharge du système nerveux, augmentation des maladies cardio-vasculaires, stress, perte d'audition, ...) ainsi que sur le risque d'un crash d'autant l'utilisation de l'aéroport par des compagnies "à bas prix" avec une flotte moins entretenue ;
- non respect du principe de précaution afin de prévenir les effets négatifs ;
- vu l'étude d'incidences encore en cours de finalisation à ce jour, confusion à propos de l'augmentation de la piste à 3200 m et de l'élargissement des heures d'ouverture de l'aéroport qui permettraient tous types d'aéronefs sans restriction de poids ;
- augmentation du trafic aérien produisant encore plus de nuisances sonores et d'émissions de CO2 influant sur la perte de valeur vénale de certaines habitations ainsi que sur la qualité dégradée des eaux de pluie et de surface ;
- désagrégation du cadre de vie ne permettant pas d'assurer durablement un environnement sain, sûr et agréable ;
- absence de communication avec les riverains vu l'éloignement des organes contacts (SERINFO, ACNAW) ;
- impact des travaux durant le chantier et notamment vis-à-vis du trafic routier ;

Vu l'avis motivé émis par le Collège communal de FLEURUS en date du **25 septembre 2014**, rédigé comme suit :

« Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie ;

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 1^{er} du Code du Droit de l'Environnement ;

Considérant que la S.A. B.S.C.A., 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 l'extension de l'aérogare et l'agrandissement du parc de stationnement ;

Attendu que celle-ci a été déclarée complète et recevable par le Service Public de Wallonie - DGO3 en date du 17 juin 2014 et reçue à la Ville de FLEURUS en date du 18 juin 2014 ;

Considérant que le dossier porte les références communales suivantes : 2014/012 ;

Attendu que le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué sont conjointement compétents pour statuer sur la présente demande de permis unique en vertu de l'article 81, §2, dernier alinéa, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, l'établissement étant situé sur plusieurs communes et la demande de permis étant relative à des actes et travaux visés à l'article 127, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine ;

Attendu que, conformément aux modalités de publicité prévues par les articles D.29-7 à D.29-19 et R.41-6 du livre 1^{er} du Code du Droit de l'Environnement, une enquête publique a été organisée du 7 juillet 2014 au 5 septembre 2014 ;

Attendu qu'à la clôture de l'enquête nous avons reçu 84 courriers comptant un total de 188 signatures représentant 143 adresses sous forme nominative d'un courrier similaire ;

Considérant que les principales objections portent sur :

- Augmentation des nuisances sonores notoirement et graduellement ;
- Inexistence d'une politique de sanctions en cas de non-respect des règles par les compagnies aériennes et des conséquences graves et difficilement réparables sur la santé (perturbations du sommeil, surcharge du système nerveux, augmentation des maladies cardio-vasculaires, stress, perte d'audition,...) ainsi que sur le risque d'un crash d'autant l'utilisation de l'aéroport par des compagnies "à bas prix" avec une flotte moins entretenue ;
- Non respect du principe de précaution afin de prévenir les effets négatifs ;
- Vu l'Étude d'incidences encore en cours de finalisation à ce jour, confusion à propos de l'augmentation de la piste à 3200mct. et de l'élargissement des heures d'ouverture de l'aéroport qui permettraient tous types d'aéronefs sans restriction de poids ;

- Augmentation du trafic aérien produisant encore plus de nuisances sonores et d'émissions de CO₂ influant sur la perte de valeur vénale de certaines habitations ainsi que sur la qualité dégradée des eaux de pluie et de surface ;
- Désagrégation du cadre de vie ne permettant pas d'assurer durablement un environnement sain, sûr et agréable ;
- Absence de communication avec les riverains vu l'éloignement des organes contacts (SERINFO, ACNAW) ;
- Impact des travaux durant le chantier et notamment vis-à-vis du trafic routier.

Vu le rapport de clôture d'enquête défavorable et motivé comme suit :

« ... Compte tenu que la majorité des remarques ont trait principalement aux nuisances engendrées par le trafic aérien et non au présent projet d'extension de bâtiment et d'aire de stationnement ;

Considérant toutefois que l'augmentation du trafic aérien est directement liée au développement de l'aérogare et de l'Aéroport, nous vous proposons d'émettre un **AVIS DEFAVORABLE** jusque la clôture de l'étude d'incidence et d'une prévision à long terme... » ;

A l'unanimité ;

DECIDE :

Article 1^{er}. : D'entendre les représentants de la S.A. B.S.C.A. sur le projet à charge et à décharge.

Article 2. : D'entendre le discours rassurant sur les nuisances sonores.

Article 3. : De ne pas émettre d'avis sur la délivrance du permis unique sollicité par la S.A. B.S.C.A. sise à la rue des Frères Wright, 8 à 6041 Gosselies relative à un bien sis à la même adresse et ayant pour objet l'extension de l'aérogare et l'agrandissement du parc de stationnement.

Article 4. : De transmettre une copie de la présente délibération, pour suites voulues, au Fonctionnaire délégué de la Direction Générale Opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie à Charleroi ainsi qu'au Fonctionnaire technique de la Direction Générale Opérationnelle de l'agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement. » ;

Vu l'avis favorable sous conditions de l'AWAC - AGENCE WALLONNE DE L'AIR ET DU CLIMAT, envoyé le **30 juillet 2014**, rédigé comme suit :

« 1. Examen de la demande

J'ai l'honneur de vous informer que je n'émetts pas d'opposition au projet transmis à mes services.

Mes services émettent un avis **favorable conditionné**.

Suivant le dossier de demande et les plans annexés à la demande de permis, il s'avère qu'il s'agit d'une extension et de la rénovation d'un établissement existant, situé Rue des Frères Wright, n°8 à 6041 GOSSÉLIES/CHARLEROI.

Le formulaire de demande mentionne les bâtiments suivants :

Bâtiment	Affectation du bâtiment et/ou dénomination
B1	Aérogare (extension du bâtiment existant)
B2	Bâtiment technique existant (modification des installations)
B3	Bâtiment technique Est (nouveau bâtiment)
B4	Bâtiment administratif loueur de voitures (nouveau bâtiment)

Les numéros de **rubriques** du permis d'environnement concernés par la demande et ayant un impact sur l'air ou le climat sont :

40.30.04.02	<p>Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux : <u>Puissance calorifique nominale utile (en kW)</u> : la puissance calorifique maximale fournie au fluide caloporteur de la chaudière ou pouvant être délivrée par le générateur à air pulsé, fixée et garantie par le constructeur comme pouvant être fournie en marche continue tout en respectant les rendements utiles annoncés par le constructeur, d'une puissance calorifique nominale utile supérieure ou égale à 2 MW.</p>
40.30.02.01	<p>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 : <u>Puissance frigorifique nominale utile (en kW)</u> : 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, dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 12 kW et inférieure à 300 kW ou contenant plus de 3 kg</p>

	d'agent réfrigérant fluoré
--	----------------------------

L'exploitant déclare que le projet engendre des rejets atmosphériques sous forme de gaz d'échappement provenant des groupes d'extraction, des rejets de désenfumage, de l'air vicié rejeté par les rooftops, et de l'air vicié des Centrales de Traitement d'Air, et que le projet n'engendre pas de nuisances olfactives perceptibles à l'extérieur de l'établissement.

Le demandeur a été sollicité, afin de fournir des précisions sur les différentes installations.

- Les réponses fournies permettent de corriger les puissances de chauffe et frigorifiques, le type de réfrigérant utilisé, ainsi que les bonnes valeurs de puissance pour le nouveau groupe électrogène.
- Le parking couvert existant présent sur le site ne fait pas partie de la présente demande d'extension.
- La cogénération s'effectue par l'utilisation de moteur à gaz naturel.

L'exploitation des installations est susceptible de générer les éléments polluants suivants :

1.1. Production de chaleur :

Diverses **installations** de production de chaleur seront présentes sur le site d'exploitation : Élément polluant généré : gaz de combustion.

<i>Installations</i>	<i>Type :</i>	<i>Combustible :</i>	<i>Etat :</i>	<i>Puissance :</i>
I. 015N	Chaudière (B2)	Gaz naturel	Existant	1 094 kW
	Chaudière (B2)	Gaz naturel	Existant	1 094 kW
	Chaudière (B2)	Gaz naturel	Existant	1 094 kW
	Chaudière (B2)	Gaz naturel	Neuf	1 094 kW
	Chaudière (B10)	Gaz naturel	Neuf	1 094 kW
	Chaudière (B10)	Gaz naturel	Neuf	1 094 kW
	Chaudière (B10)	Gaz naturel	Neuf	900 kW
Total :				7 464 kW

1.2. Cogénération

Diverses **installations** de production de chaleur et d'électricité seront présentes sur le site d'exploitation : Élément polluant généré : gaz de combustion.

<i>Installations</i>	<i>Type :</i>	<i>Combustible :</i>	<i>Etat :</i>	<i>Puissance :</i>
I.016N	Unité de cogénération	Gaz naturel	Existant	114 kW
	Unité de cogénération	Gaz naturel	Neuf	114 kW
<i>Total :</i>				228 kW

1.3. Production de froid :

Diverses **installations** de production de froid seront présentes sur le site d'exploitation : Elément polluant généré : perte de réfrigérant de type HFC.

<i>Installations</i>	<i>Type :</i>	<i>réfrigérant</i>	<i>Puissance :</i>
I.013N	Groupes froid (Existant - B2)	R407C	454,5 kW
	Groupes froid (Existant - B2)	R407C	454,5 kW
	Groupes froid (Existant - B10)	R407C	532,5 kW
	Groupes froid (Neuf - B10)	R134A	437,1 kW
	Groupes froid (Neuf - B10)	R134A	437,1 kW
	Groupes froid (Neuf - B2)	R134A	878,1 kW
<i>Total :</i>			3.193,8 kW

1.4. Production d'électricité

Diverses **installations** de production d'électricité sont présentes sur le site d'exploitation :

<i>Installations</i>		<i>Durée de fonctionnement</i>
I.014N	Groupe électrogène 1000 kVA (existant)	---
	Groupe électrogène 300 kVA (existant)	---
	Groupe électrogène 800 kVA (neuf)	---
	Groupe électrogène 630 kVA (neuf)	---

2. Avis

Favorable sous conditions.

Le présent avis vous est remis d'un point de vue strictement technique et scientifique.

3. Conditions particulières d'exploitation

[...]

4. Annexes

[...] » ;

Vu l'avis favorable sous conditions de la DGO1 - D.142 - DIRECTION DES ROUTES DE CHARLEROI, envoyé le **30 juillet 2014**, rédigé comme suit :

« Le permis peut être délivré aux conditions suivantes :

Conditions générales concernant les alignements et zone de recul le long des routes de la région wallonne.

Conditions particulières :

- 1) Niveau des seuils par rapport au niveau de la chaussée : entrée ordinaire : 0,30 m (max)
entrée cochère 0,12 m (min)
- 2) Niveau du pied de la construction en rapport avec le couronnement de la chaussée : 0,10 m
- 3) Hauteur maximale des plantations dans la zone de recul : 1,50 m dans les deux premières mètres
- 4) Profondeur de la zone de recul : 10 m (AR des 22.10.34 et 20.05.37)
- 5) Limite du domaine public : en coïncidence avec l'alignement
- 6) Alignement : L'alignement à respecter en cet endroit est une parallèle à l'axe de la chaussée, distante de 17,50 m de cet axe. Le front de bâtisse devra se situer à au moins 27,50 m (17,50 m + 10 m) dudit axe.

Observation : voir feuille annexe.

Les travaux sollicités peuvent être réalisés comme prévu au plan annexé à la requête.

- 7) L'impétrante sera rendue responsable de tous dégâts matériels ou autres qui pourraient résulter des travaux exécutés et relatifs à l'autorisation sollicitée.

Observations (annexe)

En l'absence d'études hydrauliques concernant les raccordements diam. 200 dans l'ovoïde existant (600 x 400) le long de la N568A, notre service émet des réserves quant aux conséquences qu'il pourrait y avoir en aval de cet ovoïde suite aux débits complémentaires des parkings. L'égout se trouvant au centre de la N568A, aucune ouverture de voirie n'est autorisée. Le requérant proposera une technique spéciale pour le raccordement à faire approuver par le SPW.

En ce qui concerne le by-pass au niveau du rond-point de l'aéroport, celui-ci sera géré en totalité par BSCA après travaux. Le déplacement de poteaux d'éclairage est également à charge du requérant. Notre service doit être informé du début des travaux et en particulier ceux réalisés au début de l'accès sur la N568A.

Il y a lieu d'assurer la continuité du cheminement piétonnier qui est coupé par le by-pass. La traversée se fera perpendiculairement au by-pass. Les éventuels enfouissements d'impétrants sont à charge du requérant.

Le nouvel accès depuis la N568A ne nous paraît pas judicieux et les barrières trop proches de la N568A risquent de provoquer des files et donc des problèmes de sécurité sur la N568A.

Il nous semble plus judicieux de regrouper les deux accès ou à tout le moins d'augmenter la distance entre les barrières et la N568A d'un minimum de 50 mètres. » ;

Vu l'avis favorable de la DGO3 - DEE - DPP - CELLULE BRUIT, envoyé le **16 juillet 2014**, rédigé comme suit :

« 1. Examen de la demande

La demande concerne la remise d'un avis relatif à l'extension de l'aérogare et à l'agrandissement du parc de stationnement de l'aéroport de Charleroi-Sud.

2. Norme 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 DGO3. Le présent avis se bornera à étudier le respect de l'extension 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.

L'établissement et son extension sont soumis au 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 en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur.

Les normes à respecter sont donc de 55 dB(A) la journée, 50 dB(A) en période de transition et le dimanche, et 45 dB(A) la nuit.

2.2. Étude acoustique et respect des normes

Le chapitre acoustique de l'étude d'incidences a été confié au bureau agréé ATS.

Les sources de bruit liées aux installations techniques (climatisation, extracteurs parking, ...) ont été modélisées.

L'étude montre que le bruit particulier lié à ces installations restera inférieur à 40 dB(A).

2.3. Conclusions

Les conditions générales de l'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 devraient être respectées.

3. Avis

La cellule bruit émet un avis FAVORABLE.

4. Annexes

[...] » :

Vu l'avis favorable sous conditions de la DGO3 - DEE - DIRECTION DES RISQUES INDUSTRIELS, GÉOLOGIQUES ET MINIERS, envoyé le **18 juillet 2014**, rédigé comme suit :

« Avis de la Cellule RAM

En vertu de l'article 24 de l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'État 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, une politique d'urbanisation doit être menée par les Régions afin de prévenir et de limiter les accidents majeurs.

Dans ce cadre, en ce qui concerne la Région wallonne, l'article 136bis, §1^{er}, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE), inséré par le décret du 8 mai 2008, prévoit que le Gouvernement arrête les périmètres de zones vulnérables établies autour des établissements présentant un risque d'accident majeur au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ou d'une zone visée à l'article 31 §2 du CWATUPE ; chaque périmètre comporte des zones vulnérables dont les limites sont fixées sur la base de seuils de risque tolérable.

Toutefois, à l'heure actuelle, aucun périmètre de zones vulnérables en exécution de cet article 136bis n'a encore été arrêté.

C'est ainsi qu'il faut se référer à titre transitoire à l'article 16 du décret du 8 mai 2008 qui prévoit, dans ce cas, que l'exécution des actes et travaux peut être soit interdite, soit subordonnée à des conditions particulières de protection des personnes, des biens ou de l'environnement, compte tenu des seuils de risque tolérable fixés pour les zones vulnérables arrêtées pour des risques de même nature, lorsque les actes, travaux et permis visés aux articles 84, 89 et 127 du CWATUPE se rapportent à tout projet situé autour d'un établissement présentant un risque d'accident majeur au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ou d'une zone visée à l'article 31 §2 du CWATUPE.

Dans ce cas, la demande de permis est soumise à l'avis de la Direction générale des ressources naturelles et de l'Environnement, à savoir la Cellule des risques d'accidents majeurs (RAM).

Dès lors, sur base des données en notre possession et au regard des principes directeurs et des valeurs de référence applicables en Région wallonne en matière d'avis relatif à la prise en compte du risque industriel majeur, tels qu'approuvés par le Gouvernement wallon en dates du 22 décembre 2005 et du 14 décembre 2006, il nous apparaît que :

- ce projet ressort du type C ;
- l'emplacement du projet est situé dans une zone où la probabilité d'observer un effet dangereux dû à un site SEVESO est inférieure à 10^{-6} /an et la distance par rapport aux limites de ce site est supérieure à 100 mètres.

Notre avis est dès lors favorable.

Avis de la cellule Mine

Vu les lois du 21 avril 1810 et suivantes, coordonnées par l'arrêté royal du 15 septembre 1919, et en particulier les articles 73 à 76 organisant la surveillance et la police des mines ;

Vu le décret du Conseil régional wallon du 7 juillet 1988 sur les mines ;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie, et en particulier ses articles 85, §3, 136 et 150, § 1er ;

Vu l'arrêté royal du 28 avril 1884 réglant la police des mines, en particulier l'article 70 ;

Vu l'arrêté royal du 5 mai 1919 portant règlement général de police des mines, minières et carrières souterraines ;

Vu l'arrêté royal du 10 juin 1974 sur les puits et issues de mines ;

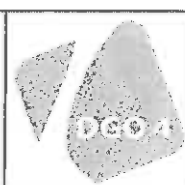
Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 30 avril 1992 fixant la procédure et les conditions pour le retrait d'un titre minier ;

Vu la requête mieux précisée sous objet ;

Considérant que l'Administration régionale wallonne a pour mission réglementaire d'exercer une surveillance de police pour la conservation des édifices et la sûreté du sol (art. 73 des lois minières coordonnées) ; que cette mission est aujourd'hui dévolue à la DRIGM - Direction des Risques industriels, géologiques et miniers (Département de l'Environnement et de l'Eau) de la Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement du Service public de Wallonie ; que cette compétence ne concerne que les mines concédées *sensu stricto*, qu'il s'agisse de concessions existantes ou retirées, et les carrières souterraines en activité ;

Considérant que cette mission générale comporte celle de prévenir et de mettre fin aux situations de danger qui sont portées à sa connaissance et qui seraient dues à l'existence d'ouvrages ou de travaux miniers *sensu stricto* ;

Considérant que, du point de vue de la prévention des risques, elle peut agir en ordonnant ou faisant ordonner au concessionnaire responsable, par le Collège provincial, les travaux nécessaires et/ou en faisant interdire ou conditionner tout projet augmentant les risques pour les biens et les personnes sur et aux abords des ouvrages et travaux miniers ;



Considérant que cet objectif peut être atteint en demandant aux Autorités compétentes en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement de refuser les permis en zone de danger ou de les assortir de conditions de manière à prévenir les risques ; que cette manière de procéder permet d'éviter la mise en œuvre des dispositions prévues par les règlements miniers puisqu'elle évite la création de situations de danger, avec une efficacité identique, en minimisant les contraintes administratives et les délais pour les propriétaires de surface ;

Considérant que, bien que les minières de fer et carrières souterraines abandonnées ne soient plus soumises à une surveillance administrative et qu'elles se trouvent aujourd'hui sous la responsabilité des propriétaires de surface à leur aplomb, il a été jugé opportun, selon le principe de bonne administration, d'y étendre la recherche et la fourniture d'informations y relatives ; que, toutefois, la DRIGM n'est pas compétente pour remettre des avis réglementaires à leur propos et se limite donc à remettre des recommandations ;

En ce qui concerne les mines concédées

Situation du point de vue des territoires concédés

Considérant que le bien considéré se situe dans le périmètre de la concession minière suivante :

- **GRAND-CONTY ET SPINOIS (n° 041)**, retirée le 10/05/1952 ;
- **CENTRE DE JUMET (n° 042)**, dont le propriétaire actuel est la S.A. des Charbonnages du Centre de Jumet, à Jumet ;

Présence de puits de mines connus

Considérant que, de l'examen des données et archives en possession de l'Administration en charge des risques miniers, les puits et ouvrages miniers suivants sont connus dans le périmètre considéré ou à moins de 25 m (+ imprécision sur la position du puits) :

Dénomination	Coordonnées Lambert 72 approximatives		Section (m)	Arrêté de la Députation permanente
Puits Haute Bise			?	Non
Sondage			?	Non

Classe A : risques importants et conditions spéciales - Classe B : risques modérés et conditions générales

Seul le puits n° 041015 est visible, il a été sécurisé. Le sondage n'est plus visible.

Risques liés aux puits de mines

Considérant qu'il est quasi-impossible de garantir l'absence de risques, notamment d'affaissement ou d'effondrement de terrain, aux abords d'un puits ou d'une issue de mine ; qu'en effet, la tenue des terrains autour d'un puits est fonction des caractéristiques géotechniques de ces terrains, des caractéristiques techniques du puits et surtout de la continuité des remblais qui en soutiennent les parois ; que l'état de remblayage des puits est rarement connu et qu'il peut évoluer à terme, notamment suite à l'écoulement des remblais dans des galeries, à leur tassement ou à leur affouillement suite à des infiltrations d'eaux ;

Considérant que le débouillage (descente plus ou moins rapide des remblais) d'un puits peut entraîner, à court ou à long terme, la ruine de ses parois et, partant, la possibilité de propagation d'un affaissement centré sur le puits ; que les dimensions maximum de ce cône d'affaissement peuvent être calculées sur base d'une étude géotechnique ; que, lorsque le puits n'est pas visible, il est nécessaire d'augmenter le rayon du cône d'affaissement de l'imprécision estimée sur la position du puits ;

Considérant que le débouillage brutal des remblais peut entraîner, du fait de la dépression générée, la ruine des structures établies par dessus et couvrant l'orifice du puits (accident des glacières d'Auvélais en 1978) ; qu'il convient donc, sauf circonstances exceptionnelles et autorisation préalable de l'Administration en charge des risques miniers, d'interdire toute construction recouvrant un puits ou une issue de mine ;

Considérant que, depuis 1973, l'Administration des Mines a constamment recommandé à l'Administration de l'Urbanisme de faire maintenir une zone non-aedificandi de 25 m de rayon autour de l'axe des puits de mines ; que cette valeur est une valeur par défaut, qu'elle peut être revue sur base d'une étude géotechnique déterminant le rayon maximum du cône d'effondrement en cas de ruine des parois du puits ;

Considérant qu'il ressort, de l'expérience de l'Administration, que la majorité des accidents sur des puits et issues de mines ou des travaux souterrains sont liés à des infiltrations d'eau localisées, brutales ou continues ; qu'il convient donc de prendre toutes les précautions pour les éviter ;

Considérant que les têtes de puits et issues de mines, ainsi que leur dispositif de sécurisation, doivent rester visibles et accessibles à long terme, sans quoi ces dispositifs perdraient toute efficacité du point de vue de la prévention des risques ;

Considérant qu'il peut être admis qu'une construction empiète sur une zone non-aedificandi :

- si les risques liés à son occupation ou à sa fréquentation sont minimes ;
- si les précautions de construction ont été prises pour qu'elle s'appuie sur des structures ancrées en dehors du cône d'affaissement, pour que ses fondations restent stables en cas d'affaissement maximum ;
- si la tête du puits reste visible, accessible et mise à l'air ;

- si les précautions sont prises pour éviter les infiltrations d'eau ;

Considérant qu'il ressort de l'expérience de l'Administration :

- que les puits d'une section supérieure à 2,25 m² et dont au moins une des dimensions latérales (ou un des axes) est égale ou supérieure à 1,5 m (puits de classe A) sont susceptibles de présenter des risques importants pour les biens, infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants ; qu'ils convient de les rechercher pour en sécuriser au mieux leur tête et les abords dès lors où leur cône d'affaissement potentiel interfère avec l'emprise desdites infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants ; que les puits de cette catégorie sont, en majorité, connus sur plans ;
- que les puits dont aucune des dimensions latérales (ou aucun des axes) n'excède 1,5 m ou dont la section est inférieure à 2,25 m² (puits de classe B) présentent des risques moindres, pouvant être prévenus par l'adaptation de l'assise ou des fondations des biens, infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants, sur base des résultats d'une étude géotechnique visant à caractériser le cône d'affaissement maximum qui résulterait du débouillage d'un tel puits et de l'instabilité des terrains de surface aux abords ;
- que la grande majorité des puits non connus sur plans sont des ouvrages de faible section pouvant entrer dans la catégorie des puits dont aucune des dimensions latérales (ou aucun des axes) n'excède 1,5 m ou dont la section est inférieure à 2,25 m² ;

Considérant qu'il convient donc de prescrire les mesures générales et particulières, selon le contexte, pour parer aux risques, potentiels ou nés, pour les personnes, biens, infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants, ainsi que pour leurs occupants, et enfin, pour assurer la conservation et l'accessibilité aux dispositifs de sécurisation éventuels ;

Considérant que la zone non-aedificandi associée à un puits ou une issue de mine doit être considérée comme une zone de contraintes géotechniques au sens de l'article 136 du C.W.A.T.U.P.E. ;

Présences d'anciens travaux d'exploitation

Considérant que le bien concerné ne se trouve pas à l'aplomb de travaux d'exploitation récents ou dans la zone d'influence probable de travaux voisins récents, les derniers travaux menés remontant à plus de 40 années et leur influence sur la surface ayant cessé depuis longtemps, d'après les règles habituelles et les constatations et études a posteriori ;

Considérant que, pour les chantiers profonds et récents, établis dans des couches régulières, exploitées rationnellement et remblayées ou foudroyées, l'expérience technique a démontré que l'essentiel du tassement (>95%) en surface se produit dans les dix années qui en suivent l'arrêt ; que de très légers mouvements résiduels ou dus à la remontée des eaux dans la mine restent néanmoins possibles ;

Considérant que les indications des plans et de la géologie, ainsi que les données historiques disponibles, ne laissent pas penser qu'il existe, sous le périmètre considéré et à ses abords immédiats, des couches de houille susceptibles d'avoir été exploitées par les anciens à faible profondeur (moins d'une trentaine de mètres),

Considérant qu'il n'y a donc pas lieu de craindre de tassements ou d'affaissements liés à de tels travaux ;

En ce qui concerne les carrières souterraines.

Considérant qu'aucune déclaration d'ouverture de carrières souterraines ni aucun indice de présence de telles carrières ne sont connus de nos services dans le périmètre concerné ou à ses abords immédiats ;

Considérant qu'il n'existe aucun indice historique, technique ou géologique connu de nos services que des carrières souterraines puissent exister sous le périmètre considéré ou à ses abords immédiats ;

En ce qui concerne les minières de fer.

Considérant que, d'après le travail de compilation effectué par M. J. DENAYER, Géologue, à la demande de l'Administration en charge des affaires minières, il n'existerait pas de gîtes de minerai de fer connus et exploités sous ou aux abords immédiats de l'objet de la demande.

Conditions et recommandations.

Considérant que les particularités juridiques, administratives et techniques des mines, minières et carrières souterraines sont résumées et expliquées dans l'annexe **DRIGM/CSSG/FASCICULE-INFO-MINES " Mines, minières et carrières souterraines en Région wallonne - Risques associés et contraintes administratives "** ;

Du point de vue des mines.

Considérant l'existence de puits ou issues de mines de classe A, soit d'une section supérieure à 2,25 m² et dont au moins une des dimensions latérales (ou un des axes) est égale ou supérieure à 1,5 m, pouvant présenter un risque important pour le bien ou le projet considéré et nécessitant l'imposition de conditions *ad hoc* préalablement de l'utilisation des terrains situés aux abords ;

Considérant l'existence potentielle de puits ou issues de mines connus sur plans, de classe B, soit dont aucune des dimensions latérales présumée (ou aucun des axes) n'excède 1,5 m ou dont la section présumée est inférieure à 2,25 m², pouvant présenter un risque important pour le bien considéré ;

En ce qui concerne les aspects réglementaires liés aux mines concédées et dans les limites des informations actuellement disponibles, je puis remettre un **avis favorable** au projet visé sous objet **aux conditions générales reprises aux annexes suivantes** :

- Annexe **DRIGM/CSSG/MINES/CONDITIONS-PUITS-CLASSE-A**
- Annexe **DRIGM/CSSG/MINES/CONDITIONS-PUITS-CLASSE-B** ;
- Annexe **DRIGM/CSSG/MINES/CANEVAS-ET-GEOTECH-PTS** ;

Du point de vue des carrières souterraines et des minières de fer.

En ce qui concerne la problématique des carrières souterraines et des minières de fer, celles-ci n'étant plus soumises à une surveillance ou une police administrative particulière, notre intervention doit se limiter à émettre des recommandations dans les situations potentiellement à risques. Dans le cas présent, en l'absence de telles exploitations, **il n'y a pas lieu à émettre de recommandations particulières.** » ;

Vu l'avis favorable sous conditions de DGO3 - DSD - DIRECTION DE LA POLITIQUE DES DÉCHETS, envoyé le **01^{er} juillet 2014**, rédigé comme suit :

« J'ai l'honneur de vous informer que je n'émetts aucune opposition au projet transmis à mes services.

Sans préjudice des impositions que votre service jugerait utile de proposer en vue de limiter les dangers, nuisances et inconvénients qui relèvent de sa compétence, mes services émettent un avis favorable sur le dossier mieux défini en objet.

En ce qui concerne la station-service, elle est soumise aux prescriptions reprises dans 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 supérieur ou égale à 3.000 litres et inférieure à 25.000 litres.

Mes services n'estiment pas devoir émettre de conditions particulières d'exploitation.

Le présent avis ne porte que sur les aspects liés à la gestion des déchets de l'installation. Vous pourrez le cas échéant le compléter par les considérations que la Direction de la Protection des Sols vous communiquerait par voie électronique dans le domaine de ses compétences spécifiques.

Ce complément n'est pas susceptible d'interférer avec le présent avis. Il s'y juxtapose. Cette façon de procéder a pour but d'assurer la remise en temps et à heure d'un maximum d'avis du DSD dans les délais impartis, toutes demandes confondues, en garantissant que, dans les mêmes conditions, les services du DPA et de la DGATLPE disposeront de l'appui du DSD tant en ce qui a trait à ses compétences « gestion des déchets » qu'en ce qui a trait aux aspects « protection et assainissement des sols », ce dernier point étant particulièrement important dans l'optique de l'implémentation progressive des dispositions du décret du 05 décembre 2008 relatif à la gestion des sols.

Enfin, en application de l'article 35 du décret, je vous saurais gré d'inviter l'autorité compétente à me transmettre une copie de sa décision. » ;

Vu l'avis favorable sous conditions de HAINAUT INGENIERIE TECHNIQUE - Service des Cours d'eau non navigable, envoyé le **07 juillet 2014**, rédigé comme suit :

« Vu la demande par laquelle la SA Brussels South Charleroi Airport sise rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies sollicite un permis unique en vue d'obtenir l'autorisation d'étendre l'aérogare et d'agrandir le parc de stationnement sur un bien sis rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies ;

Vu l'article 91 du décret relatif au permis d'environnement ;

Vu la Loi du 28 décembre 1967 sur les cours d'eau non navigables ;

Vu l'arrêté Royal des 5 août 1970 portant règlement général de police des cours d'eau non navigables ;

Vu le règlement provincial du 5 avril 1979 sur les cours d'eau non navigables, approuvé par l'arrêté Royal du 17 août 1981 ;

Vu le Code de l'Eau ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 portant diverses mesures d'application relatives aux établissements d'hébergement touristique, aux terrains de caravanage et à l'organisation du tourisme ;

Vu la circulaire du 9 janvier 2003 relative à la délivrance de permis dans les zones exposées à des inondations et à la lutte contre l'imperméabilisation des espaces ;

Attendu que le bien concerné en zone d'aléa d'inondation dans sa partie longeant le cours d'eau ;

Attendu que le bien se situe en zone d'assainissement ;

Considérant que le projet concerne le cours d'eau de 2^{ème} catégorie « Le Tintia » ;

Emet un avis pour les motifs suivants :

En ce qui concerne le projet :

- Tout nouveau rejet des eaux dans le cours d'eau « Le Tintia » requiert l'autorisation préalable du Collège provincial. Pour ce faire, une demande d'autorisation doit être introduite au Hainaut Ingénierie Technique, Rue Saint Antoine 1 à 7021 HAVRE.

Cette demande doit contenir en quatre exemplaires l'extrait de l'Atlas des cours d'eau et du tableau descriptif y correspondant, avec l'indication précise de l'emplacement des ouvrages de rejets.

La demande doit également comporter en quatre exemplaires une description complète des ouvrages, la quantité d'eau rejetée, ainsi que les calculs de dimensionnement des ouvrages de rejet et des ouvrages de retenue. Le débit de rejet maximum admissible au cours d'eau est de 26l/s/ha pour l'ensemble des rejets. Celui-ci pourra être revu et des conditions particulières seront fixées lors de la délivrance de l'autorisation.

- Pour toute surface nouvellement imperméabilisée ou toute extension et qui aura pour exutoire le cours d'eau « Le Tintia » directement ou indirectement via des ouvrages existants, le débit de rejet maximum d'apport au cours d'eau sera de 26l/s/ha pour l'ensemble des rejets. Une note de calcul des dimensionnements des ouvrages devra être fournie.
- En ce qui concerne l'extension des parkings, étant donné que les eaux seront rejetées in fine dans le cours d'eau « Le Tintia » et vu qu'il y a risques de pollution par des hydrocarbures et des huiles, un dispositif de traitement par séparateur d'hydrocarbures devra être installé.
- Les eaux en provenance de l'installation doivent satisfaire aux conditions reprises à l'article 6 de l'arrêté royal du 03/08/76, pris en exécution de la Loi du 26/03/71 sur la protection des eaux de surface.

En ce qui concerne le chantier :

- La phase chantier comporte des risques de pollutions par des hydrocarbures et divers produits chimiques. Ces pollutions ne seraient pas sans conséquences sur le bassin versant du Tintia. Le demandeur prendra les dispositions nécessaires afin d'éviter toute pollution du bassin versant du cours d'eau.
- Le demandeur évitera le stockage de matériaux de construction et de déchets de chantiers aux abords du cours d'eau.
- Selon l'article 28 du Règlement provincial sur les cours d'eau non navigables, il est formellement interdit [...] de constituer ou de laisser subsister des dépôts de bois, de terre, de fumier ou tous autres matériaux ou produits sur une bande de terre de 5 m de largeur mesurée à partir de la crête de la berge du cours d'eau vers l'intérieur des terres.
- Aucun rejet d'eaux usées ne sera autorisé dans le cours d'eau même pendant la phase chantier. Le demandeur prendra ses dispositions pour le stockage de ces eaux.

J'attire votre attention sur les points suivants faisant partie intégrante du présent avis :

Les zones ayant une valeur d'aléa d'inondation élevée correspondent rigoureusement aux « zones à risque » dont question dans l'arrêté royal du 28 février 2007 (MB 23/03/2007), modifié par l'Arrêté royal du 06 mars 2008 (MB 16/04/2008). L'attention du demandeur est attirée sur le fait que ces zones pourraient faire l'objet d'un refus de couverture d'assurance ;

L'avis favorable et les conditions éventuellement fixées (cotes de niveau fonctionnel,...) ne garantissent par le demandeur contre tout risque d'inondation ;

Tout avis informel ou sur certificat d'urbanisme ne préjuge pas de la décision de l'autorité provinciale ni des dispositions légales qui seraient d'application au moment de l'introduction d'une demande de permis. » ;

Vu l'avis favorable sous condition de HAINAUT INGENIERIE TECHNIQUE, envoyé le 17 juillet 2014 relatif aux chemins et sentiers vicinaux rédigé comme suit :

« (...) L'ensemble des chemins et sentiers vicinaux localisés au sein du domaine aéroportuaire ne sont pas déclassés.

Celui-ci étant totalement clôturé, les voiries vicinales n'ont, logiquement, plus lieu d'être. Il y a lieu de régler cette situation dans le cadre de ce dossier (...) » ;

Vu l'avis favorable sous condition du Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable, envoyé le 26 août 2014, rédigé comme suit :

« 1. AVIS SUR LA QUALITE DE L'ETUDE D'INCIDENCES

Considérant que la demande porte pour l'essentiel sur l'extension de l'aérogare et des parkings (classe 2), le CWEDD estime que l'étude d'incidences contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Au niveau du contenu

Le CWEDD apprécie notamment :

- la description du projet au sein d'une description globale des activités de l'aéroport, particulièrement complexes ;
- le chapitre sur les réponses apportées aux questions soulevées en RIP ;
- le RNT très complet et clairement structuré. Cependant :
 - le chapitre sur l'environnement sonore, très complexe, aurait mérité une vulgarisation plus poussée que quelques notes de bas de page ;
 - le chapitre sur la qualité de l'air en situation projetée n'aborde pas les émissions liées aux avions.

Le CWEDD regrette :

- l'absence de quantification des augmentations « significatives » des impacts sonores liés à l'augmentation du trafic aérien. Seule une carte permettant de visualiser cette augmentation par rapport aux PEB et PDLT est proposée alors que les modifications des impacts sonores dus au trafic routier, bruits rampants, installations techniques, etc. sont quantifiés. Le bureau d'étude relève un problème au niveau de l'outil de modélisation qui pourrait être résolu pour l'étude sur l'allongement de la piste (en cours) ;
- la caractérisation de la qualité de l'air se basant sur des stations de mesure à Lodelinsart et Châtelaineau, loin au sud. Le bureau d'étude dispose d'une étude de l'ISSEP relative à l'allongement de la piste, qui n'a pas été intégrée dans la présente étude ;
- la prise en compte uniquement des extensions de l'aérogare et des parkings et donc du seul bassin du Tintia dans le chapitre sur les eaux de surface et eaux usées, alors que l'étude concerne l'ensemble de l'activité aéroportuaire ;
- l'absence des résultats d'analyse des eaux de ruissellement rejetées dans les cours d'eau. Selon le bureau d'étude ces analyses répondent aux normes ;
- la comparaison malencontreuse entre une journée de mesures en 2012 (par Agora) et 1 mois (par le SPW) portant sur le trafic routier et concluant à une baisse du trafic.

Au niveau de la forme

Le CWEDD apprécie le découpage clair des chapitres et la présence d'intercalaires, qui permettent de retrouver très rapidement l'information recherchée.

Toutefois, le CWEDD regrette le niveau de détail inutilement poussé de certains chapitres, peu en lien avec l'objet de la demande (offre commerciale, cadre bâti...).

2. AVIS SUR L'OPPORTUNITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Le CWEDD remet un avis favorable sur l'opportunité environnementale de l'extension de l'aérogare et des parkings de BSCA, dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Conseil expliquées ci-dessous sont prises en compte.

Le CWEDD appuie toutes les recommandations de l'auteur et insiste particulièrement sur les suivantes, destinées à l'une ou plusieurs des instances concernées :

	BSCA	SPW	SOWAER
Envisager l'isolation acoustique des bâtiments sensibles (centres scolaires, bâtiments hospitaliers, crèches...)		*	*
Elaborer un système de détection automatique des trajectoires inhabituelles			*

Aménager une zone d'essais moteurs de façon à limiter la propagation du bruit généré	*		*
Installer une station permanente et instaurer un suivi continu des niveaux sonores en zones latérales de l'aéroport			*
Mettre en place une véritable politique de sanctions (recommandation ACNAW)			* et GW
Remise en place d'un comité de concertation/d'accompagnement riverains-autorités	*	*	*
Privilégier les emplois locaux	*		
Améliorer la signalisation afin d'inciter les voyageurs à emprunter l'accès nord		*	
Mettre en place des encuvements étanches pour les stockages potentiellement polluants	*		
Réaliser un tri des déchets dans les espaces publics	*		

A propos de l'EIE en cours pour l'allongement de piste, le CWEDD demande :

- une quantification de l'augmentation de l'impact sonore lié au trafic aérien, ainsi que l'identification des habitations impactées ;
- une évaluation des émissions liées aux décollages et aux atterrissages des avions (notamment étude ISSEP) ;
- une simulation de l'amélioration apportée par la pose d'écrans anti-bruit ou de merlons du côté de Ransart (N568 et N568A) et recommandée par le bureau d'étude.

3. REMARQUES AUX AUTORITES COMPETENTES

Certains membres tiennent à rappeler que le développement aérien sans recherche d'alternative et sans limite n'est pas durable. » ;

Vu l'avis de la Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité de CHARLEROI, envoyé hors délai ;

Vu l'absence de réponse à la demande d'avis adressée à BELGOCONTROL en date du **18 juin 2014** - Avis réputé favorable ;

Vu l'absence de réponse demande d'avis adressée à la Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité de FLEURUS en date du **18 juin 2014** - Avis réputé favorable ;

Vu l'absence de réponse à la demande d'avis adressée à la DGO2 - DO233 - DIRECTION DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI en date du **18 juin 2014** - Avis réputé favorable ;

Vu l'absence de réponse à la demande d'avis adressée à la DGO4 - DEBD - ENERGIE & BÂTIMENT DURABLE en date du **18 juin 2014** - avis réputé favorable ;

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 **11 avril 2014**, transmise par celle-ci au fonctionnaire technique et au fonctionnaire délégué par

envoi postal du **22 avril 2014** et enregistrée dans les services respectifs de ces fonctionnaires en date du **22 avril 2014** ;

Considérant que la demande a été jugée incomplète par le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué par courrier commun du **12 mai 2014** ; que les documents manquants ont été envoyés par l'exploitant à la commune en date du **20 mai 2014** ; que ces documents ont été transmis au fonctionnaire technique et au fonctionnaire délégué en date du **28 mai 2014** et reçus par ces fonctionnaires en date du **30 mai 2014** ;

Considérant que la demande a été jugée complète et recevable en date du **17 juin 2014** 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 le projet concerne des actes et travaux relatifs à la mise en œuvre d'un zoning d'activité économique situé dans « un périmètre de reconnaissance » fixé par le décret du 11/03/2004 ou de la loi du 30/12/1970 sur l'expansion économique (arrêté du 05/09/1991); que ceux-ci sont situés dans les domaines des infrastructures aéroportuaires ; que dernièrement, ces actes et travaux sont relatifs à l'article 274 Bis, 1°, b, du code relatif aux actes et travaux d'utilité publique ;

Considérant que par conséquent, la demande est relative à des actes et travaux visés à l'article 127, § 1^{er}, 2°, 4°, 6° & 7°, du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie ;

Considérant que l'article 81, §2, 3^{ème} alinéa, du Décret du 11/03/1999 relatif au permis d'environnement prescrit que :

« Le Fonctionnaire délégué et le Fonctionnaire technique sont exclusivement compétents pour connaître conjointement des demandes de permis unique relatives à des actes et travaux visés à l'article 127, §1^{er} » ;

Considérant que la disposition ci-après a été annulée par l'arrêt 144/2012 de la Cour Constitutionnelle :

« Article 1er. Les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés pour l'octroi des permis d'urbanisme, des permis d'environnement et des permis uniques relatifs aux actes et travaux qui suivent :

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'extension de l'aérogare (...) » ;

Considérant dès lors que la présente décision n'est pas soumise à la ratification par le Parlement Wallon ;

Considérant qu'en application de l'article D.29-13, § 2, du livre I^{er} du code de l'environnement, l'enquête publique sur le territoire de la ville de CHARLEROI a été suspendue du **16 juillet 2014** au **15 août 2014** inclus, induisant de ce fait une prolongation des délais de 31 jours pour la remise des avis des instances consultées et pour la notification de la décision ;

Considérant que, en application de l'article D.29-13, § 2, du livre I^{er} du code de l'environnement, l'enquête publique sur le territoire de la ville de FLEURUS a été suspendue du **16 juillet 2014** au **15 août 2014** inclus, induisant de ce fait une prolongation des délais de 31 jours pour la remise des avis des instances consultées et pour la notification de la décision ;

Considérant que la neutralisation globale des enquêtes publiques a, par conséquent, été de 31 jours ;

Considérant que la transformation et l'extension envisagées entraînent l'application d'une nouvelle rubrique de classement autre que de classe 3 ;

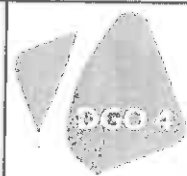
Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par l'exploitant et de l'instruction administrative que la demande vise l'extension de l'aérogare, l'agrandissement du parc de stationnement et la modification des accès de l'aéroport de Charleroi Brussels South (création d'un by-pass au rond point sur terrain privé) ; que ces travaux d'extension consistent en :

- l'augmentation de la capacité d'accueil de l'aérogare existante, le passage de 11 à 21 portes d'embarquement, de 25 postes check-in à 44 + 1, de 9 postes de contrôles de sûreté à 16 + 2, de contrôles des passeports départs de 4 à 8, de contrôles des passeports arrivées de 6 à 10, de carroussels bagages de 3 à 6 + 2 ainsi que l'agrandissement de 26 500 m² dont notamment 5 400 m² de zones commerciales au lieu de 2 500 m² et la rénovation de 6 900 m² existants ;
- l'agrandissement du parking P3 ;
- le réaménagement des parkings au sol Nord ;
- le passage de 7 880 places de parking à 11 000 places
- l'adjonction d'installations techniques supplémentaires telles que transformateurs statiques d'électricité, groupes de froid, chaufferie, groupes électrogènes, réservoirs de mazout, cogénération, micro station d'épuration, ...etc ;

Considérant que les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux suivants font l'objet de l'extension :

Bâtiments

B1 : Aérogare (existant et affecté par le projet) ;



B2 : Bâtiment technique Ouest (existant et affecté par le projet) ;

B5 : Parking voitures étage (existant et affecté par le projet) ;

B10 : Bâtiment technique aérogare Est (nouveau) ;

B11 : Bâtiment administratif loueurs de voitures (nouveau) ;

Installations, activités ou procédés

I2 : parking voitures au sol, 8,65 ha ;

I4 : route d'accès, 2,94 ha (nouveaux accès parking et by pass rond-point) ;

I10 : citernes mazout, 15 000 l (ajout de deux citernes de 5 000 litres) ;

I12 : stockage de froid, 140 m³ (ajout d'une cuve de stockage de 70 m³ de glycol) ;

I13 : groupes de froid, 3 290 kW_{fr} (augmentation de la puissance de 2 150 kW_{fr}) ;

I14 : groupes électrogènes de secours, 2730 kVA (ajout de deux groupes électrogènes) ;

I15 : chaufferie, 6 802 kW_{th} (ajout de chaudières dans la nouvelle chaufferie et dans l'existante) ;

I16 : cogérations, 228 kW_{th} (ajout d'une cogénération identique à celle existante) ;

I19 : surpresseurs eau froide sanitaire, 21 m³/h (ajout d'une nouvelle installation de surpression pour eau de pluie) ;

I20 : ventilation, 1 110 000 m³/h (ajout de nouvelles centrales de traitement d'air ;

I21 : cabine HT de l'aérogare, 5 830 kVA (ajout d'une seconde cabine de 2 000 kVA) ;

I22 : équipement de sûreté, 15 kW (ajout de nouveaux équipements) ;

I23 : ascenseurs, 36 Pcs, (ajout de 14 ascenseurs) ;

I24 : escalators, 9 Pcs, (ajout de 5 escalators) ;

I25 : bandes transporteuses, 900 mcrt (remplacement et ajout de 650 mcrt de bandes transporteuses)

I26 : citernes eau de pluie, 800 m³ (ajout d'une seconde citerne de 300 m³)

I27 : pompes hydrophores (citernes), 11 m³/h (ajout d'une seconde pompe de 5 m³/h) ;

I46 : parking au sol - zone sud, 13,42 ha (ajout de 2 nouvelles surface de parking : Zone 2 : 7,15 ha, Zone sud : 1,07 ha) ;

I47 : micro station d'épuration, 8 EH ;

I48: bassin d'orage - parking sud, 1 034 m³ (ajout de 3 nouveaux bassins d'orage pour les extensions des parkings sud : 110 m³, 216 m³ et 484 m³) ;

I49 : cabine HT bâtiment technique est, 1600 kVA ;

I50 : installation de ventilation par rooftop, 858 kW_{th} ;

I51 : pompes et circulateurs (chaud et froid), 406 kW (ajout de 4 nouvelles machines) ;

I52 : locaux loueurs voitures : installations diverses, 25 kW_{th} ;

Dépôts

D7 : citernes de mazout pour GE : 15 000 l (ajout d'une citerne de 5 000 l) ;

D12 : citernes de mazout de chauffage 12000 l (ajout d'une citerne de 5 000 l) ;

Considérant que l'établissement projeté se situe sur les parcelles cadastrales suivantes :

CHARLEROI : 23^{ème} division ; section C ; n° 270/2 A, 270^E et FLEURUS : 6^{ème} division ; section B ; n° 60F, 61B, 62B ;

Considérant que les installations et/ou activités concernées sont classées comme suit par 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 :

N° 40.10.01.01.02, Classe 2 :

Production d'électricité : transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1.500 kVA ;

N° 40.10.01.03.01, Classe 2 :

Production d'électricité : centrale thermique et autres installations de combustion pour la production d'électricité dont la puissance installée est égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 200 MW thermiques ;

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 [la puissance frigorifique nominale utile exprimée en kW est 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] est supérieure ou égale à 300 kW ;

N° 40.30.04.02, Classe 2 :

Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux d'une puissance calorifique nominale utile [*la puissance calorifique nominale utile exprimée en kW est la puissance calorifique maximale fournie au fluide caloporteur de la chaudière ou pouvant être délivrée par le générateur à air pulsé, fixée et garantie par le constructeur comme pouvant être fournie en marche continue tout en respectant les rendements utiles annoncés par le constructeur*] supérieure ou égale à 2 MW ;

N° 55.30.01, Classe 3 :

Restaurants, lorsque le nombre de places est supérieur à 100 ;

N° 63.12.05.02.01, Classe 3 :

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 : 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 tonnes et inférieure ou égale à 100 tonnes ;

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, dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C (catégorie C) et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 3.000 litres et inférieure à 25.000 litres ;

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° 92.72.01.01, Classe 3 :

Exploitation de lunaparc et activités similaires d'une superficie supérieure à 50 m² et inférieure ou égale à 100 m² ;

Considérant que, selon le plan de secteur de CHARLEROI, adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979, le projet, en ce qu'il concerne les extensions du parking P3, se situe en zone blanche tandis que l'extension de l'aérogare, le parking P2 et les aménagements routiers se situent en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel ;

Considérant complémentirement que le projet se situe dans un périmètre de réservation au sens des articles 40, 6° et 452/25 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie ;

Considérant le Schéma de Développement de l'Espace Régional adopté en date du 27 mai 1999 par le Gouvernement wallon ;

Considérant que ce projet a fait l'objet d'une consultation du public avant l'introduction de la demande de permis, conformément à aux articles D.29-5 et D.29-6 du Livre I^{er} du Code de l'environnement ;

Considérant que l'exploitant a introduit en date du 15 octobre 2013 une demande de permis unique de classe 2 visant l'extension de l'aérogare et l'agrandissement du parc de stationnement de l'aéroport de Charleroi Brussels South ;

Considérant que, conformément à l'article D.68 du livre 1^{er} du Code de l'Environnement, les Fonctionnaires technique et délégué ont, en date du 15 octobre 2013, informé l'exploitant qu'ils lui imposaient la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement ; que l'obligation de réaliser cette étude est justifiée comme suit :

« Cette demande est justifiée en raison de l'importance des travaux projetés consistant en :

- l'augmentation de la capacité de l'aérogare existante de 3,5 millions à 9 millions de passagers par l'agrandissement de l'aérogare en 2 extensions de part et d'autre de l'aérogare actuelle, avec prolongation des portes d'embarquement, engendrant un accroissement de la surface construite de 25 500 m² pour une surface actuelle de +/- 35 000 m², 7 170 m² de rénovation de l'existant, et la construction d'un bâtiment « énergie » de 488 m² à greffer à l'existant ;
- l'augmentation de la capacité de parcage sur le site, dans le détail :
 - agrandissement du parking P3 et car rental de 3 372 places ;
 - redistribution du parking staff et car rental actuel en parking P1 ;
 - déplacement du parking staff sur une partie du parking Long P2 Long Term. » ;

Considérant que ce 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 I^{er} du Code de l'environnement ;

Considérant que la réunion d'information préalable à l'EIE s'est déroulée, conformément aux prescriptions du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, le **10 décembre 2013**, à 18 h00, à l'Auditoire du Point Centre - Avenue Georges Lemaître, 19 à 6041 Charleroi (Gosselies) ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement a tenu compte des différentes réclamations émises au cours de cette phase de consultation ;

Considérant que le procès-verbal, la synthèse des interventions du public au cours de cette réunion ainsi que la synthèse des courriers envoyés par les riverains sont repris dans l'étude d'incidences ;

Considérant en substance, que les observations et interventions relatives à l'objet de la présente demande ont porté principalement sur les sujets suivants :

- l'état d'avancement de l'étude d'incidences précédentes concernant l'allongement de la piste ;
- les emplois promis aux riverains de la région ;
- les nuisances sonores ;
- les heures d'ouverture et de fermeture ;
 - la dépréciation des biens ;
 - le nombre de vols par jour ;
 - la gestion des quotas ;
 - le nombre d'avions basés à Gosselies ;
 - les dépassements des horaires permis ;
 - la volonté de concurrencer Zaventem ;
 - les avions volent trop bas ;
 - la qualité de vie ;
 - les risques d'accidents ;
 - le manque d'intérêt porté sur la faune et la flore ;
 - les modalités de financement ;
 - l'analyse des bruits rampants ;

Considérant que 19 courriers ont été transmis dans les 15 jours à dater de la réunion d'information ; que de nombreuses questions ne se rapportent pas au projet, objet de l'étude à savoir l'extension de l'aérogare et de ses parkings ; que la majorité des questions portent sur le domaine acoustique ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences répond aux différentes questions formulées par les riverains dans un tableau repris dans le chapitre 2 de l'étude d'incidences (page 47 à 124 de ce chapitre) ;

Considérant les permis d'urbanisme délivrés précédemment à l'exploitant en ce qui concerne :

- la transformation et l'extension de l'aérogare, l'aménagement d'une cafétéria, l'aménagement de sanitaires et vestiaires dans les locaux techniques : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 5 mars 2002 sous la référence : F0412/52011/UCP/2002.1 ;
- le voûtement du Tintia avec modification du relief du sol dans la partie Nord-Est de la zone aéroportuaire : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 16/09/2003 (Réf. : F0412/52011/UCP2/2003/43) ;
- la construction d'un parking (voitures) provisoire à ciel ouvert (2 000 places) : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 8 mars 2005, pour une durée limitée à 5 ans, sous référence : F0412/52011/UCP2/2004.84 ;
- la construction et l'exploitation d'une nouvelle aérogare (Arrêté ministériel du 25/07/2005) ;
- l'extension du taxiway Nord : permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 31 janvier 2008, sous référence : F0412/52011/UCP3/2007.97 ;
- l'installation de 5 nouveaux mâts de balisage d'approche hors sol dans le prolongement de ceux existants (extension), permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 14 mars 2008, sous référence : F0412/52011/UCP3/2007.211 ;
- l'aménagement d'un parking de 1500 places sur le site de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud impliquant une extension et un réaménagement de l'actuel parking "low-cost", permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 30 octobre 2009, sous référence : F0414/52011/UCP3/2009.88 ;
- l'extension du terminal (Arrêté ministériel du 29/11/2010) ;
- la construction d'une vigie de contrôle en surplomb du terminal existant, permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 04 avril 2011, sous référence : F0414/52011/UCP3/2010/175/ ;
- l'aménagement d'un parking de 2 305 places sur le site de l'Aéroport (parking Economy) en lieu et place de l'actuel parking, permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 17 janvier 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2011/137/208458 ;
- réalisation d'un giratoire sur la route d'accès à l'aérogare, permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 17 février 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2011/152 ;
- réaménagement du parking « Express » et de la gare des bus, permis d'urbanisme délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 24 mai 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2012/63 ;
- réalisation de 2 dalles de parking avions et voirie de contournement, permis d'urbanisme délivré par le Ministre en date du 07 juin 2012, sous référence : F0414/52011/UCP3/2011/195/ ;

Considérant que l'objet précis de la demande porte sur l'aménagement des infrastructures suivantes :

- 1- réaménagement des accès au site et aux parkings ;
- 2- agrandissement du terminal existant de l'aéroport afin de permettre l'accueil de 9 millions de passagers annuellement selon la catégorie C (suivant les standards de confort de l'Association Internationale du Transport Aérien) ;
- 3- extension des parcs de stationnement au sud et des installations y relatives ;

Considérant que le projet d'extension est motivé par le fait que l'aéroport a connu depuis son inauguration en 2008 et la construction du nouveau terminal, une augmentation du nombre de passagers de plus de 200 %, ce qui rend les installations actuelles trop petites et inappropriées pour l'accueil des passagers suivant les conditions de confort définies par l'IATA (International Air Transport Association) ;

Considérant que l'IATA définit cinq niveaux de qualité de service, depuis le niveau A excellent jusqu'au niveau E ; que le niveau F non répertorié est le niveau inacceptable (attentes longues, blocages de circulation, mauvais niveau de confort) ; que l'IATA recommande le niveau C comme objectif minimal ;

Considérant que dans la situation actuelle, le niveau de confort pour 6 millions de passager au sein de l'aéroport varie entre D et E alors que l'aérogare était classée en catégorie C à son ouverture ; qu'il faut en conclure que la capacité aéroportuaire tend à devenir insuffisante par rapport au développement de ces dernières années ;

Considérant que le but du présent projet est d'atteindre au minimum le niveau C (Bon niveau) recommandé par l'IATA en tenant compte des prévisions de trafic et de développement estimés à l'horizon 2020, à 9 millions de passagers ;

Considérant que ce chiffre ne constitue pas une limite en soi étant donné entre autres que le nombre de personnes admises est fonction de la surface disponible et du niveau de confort qu'on se fixe ;

Considérant que l'aérogare actuelle était aménagée sur 4 niveaux et dispose d'une superficie de 35 700 m² ; que l'extension prévue de l'aérogare est estimée à environ 26 600 m², soit un total après travaux de quelque 61 300 m² ;

Considérant que le nombre de mouvements pour l'année 2011 est de 85 597 dont +/- 40 000 vols commerciaux et pour l'année 2012 de 84 313 dont 44 420 vols commerciaux ; que le projet prévoit pour 2020 quelque 58 790 vols commerciaux ;

Considérant que les vols commerciaux sont presque exclusivement de type "vols réguliers" (46 % en 2011) contre 0,4 % pour les "vols charters" ; que cet accroissement est dû principalement à la présence de compagnies dites 'low cost' (Ryanair, Wizz Air et JetairFly) ainsi qu'au nombre important de pays et de villes desservies par ces trois compagnies à savoir 26 pays et 110 destinations ;

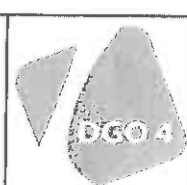
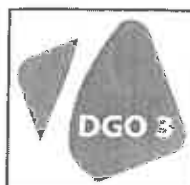
Considérant que le procès verbal de clôture de l'enquête publique réalisée du 07/07/2014 au 05/09/2014 sur le territoire de la commune de FLEURUS a suscité 84 courriers comptant un total de 188 signatures ; que les remarques, résumées par les services communaux, portent sur les éléments suivants :

- augmentation des nuisances sonores notoirement et graduellement ;
- inexistence d'une politique de sanctions en cas de non-respect des règles par les compagnies aériennes et des conséquences graves et difficilement réparables sur la santé (perturbations du sommeil, surcharge du système nerveux, augmentation des maladies cardio-vasculaires, stress, perte d'audition, ...) ainsi que sur le risque d'un crash d'autant l'utilisation de l'aéroport par des compagnies "à bas prix" avec une flotte moins entretenue ;
- non respect du principe de précaution afin de prévenir les effets négatifs ;
- vu l'étude d'incidences encore en cours de finalisation à ce jour, confusion à propos de l'augmentation de la piste à 3200 m et de l'élargissement des heures d'ouverture de l'aéroport qui permettraient tous types d'aéronefs sans restriction de poids ;
- augmentation du trafic aérien produisant encore plus de nuisances sonores et d'émissions de CO₂ influant sur la perte de valeur vénale de certaines habitations ainsi que sur la qualité dégradée des eaux de pluie et de surface ;
- désagrégation du cadre de vie ne permettant pas d'assurer durablement un environnement sain, sûr et agréable ;
- absence de communication avec les riverains vu l'éloignement des organes contacts (SERINFO, ACNAW) ;
- impact des travaux durant le chantier et notamment vis-à-vis du trafic routier ;

Considérant la délibération en date du 25/09/2014, par laquelle le Collège communal de FLEURUS décide notamment de ne pas émettre d'avis sur la présente demande de permis unique ;

Considérant que l'enquête publique réalisée sur le territoire de la ville de CHARLEROI, du 07/07/2014 au 05/09/2014 a suscité 117 lettres reprenant 238 signatures au total ainsi que 7 courriers électroniques ; que l'ensemble des réclamations et observations ont été synthétisées par les services communaux comme suit :

- opposition au projet au vu de la dégradation du cadre de vie ;
- enquête publique ne laissant que quelques jours début septembre pour émettre des remarques ;
- conditions de fonctionnement sollicitées incompatibles avec le bien-être des riverains ;



- l'étude d'incidences reconnaît que le projet va engendrer une dégradation du contexte sonore environnant au vu de l'augmentation des mouvements aériens ;
- conséquences graves sur la santé ;
- l'étude d'incidences de 2014 conseillait de réaliser une étude spécifique sur le bruit sur la santé ; celle-ci n'a pas été réalisée ;
- élargissement incontournable des heures d'ouverture de l'aéroport et des mouvements aériens ;
- l'allongement de la piste permettrait une utilisation de tous types d'aéronefs sans restriction de poids, y compris pour les vols transatlantiques ; absence de finalisation de l'étude d'incidence lancée en 2011 pour l'allongement de la piste ;
- le PEB (plan d'exposition au bruit) et le PDLT (Plan de Développement à Long Terme) sous-estiment les dangers liés au bruit ; la notion « d'aéroport de jour » limite l'isolation des bâtiments à deux pièces de jour alors que les horaires de fonctionnement pourraient s'étaler entre 6h00 et 24h00 ;
- danger lié aux accidents d'avion lors de l'atterrissage et du décollage ;
- absence d'une vraie communication avec les riverains ;
- l'utilisation de l'aéroport pour des compagnies à bas prix, donc peu sûres ;
- augmentation des émissions de CO₂ ;
- perte de valeur vénale des habitations ;
- diminution de la mobilité ;
- impact lié aux travaux nécessaires au chantier : camions, poussière,... ;
- accès difficile au cimetière de Ransart ;
- odeurs de carburant sur les zones de décollage et d'atterrissage ;
- aucune garantie que des sanctions seront appliquées en cas de non-respect des horaires de vols, multiplication possible des vols au-delà de 23 h 00 ;
- refus d'indemniser les riverains pour la pose de nouveaux châssis et de matériaux d'isolation ;
- en date du 24 août, sept avions entre 22 h 30 et 22 h 37 ;
- les conditions actuelles de fonctionnement ne sont fixées que par un simple décret ; un simple vote majoritaire pourrait rendre l'aéroport opérationnel de 06 h 00 à 24 h 00 ;

- dégradation de la qualité des eaux de pluie (pour les citernes) ainsi que pour les eaux de surface ; la nappe aquifère pourrait être menacée ;
- la région ne doit pas compromettre la santé des gens sous prétexte de développer l'emploi ;
- inutilité d'un Zaventem 2 ;
- difficulté de stationnement au vu du parking sauvage de la clientèle de l'aéroport ;
- impact du projet sur la circulation des « usagers faibles » au niveau de la route Ransart-Heppignies ;
- faiblesse de l'étude d'incidences relative au chapitre réservé aux alternatives du projet ;
- possibilité d'augmentation des coûts à charge du contribuable wallon, le coût des travaux va-t-il être entièrement à charge de BSCA ? ;
- nombreux dépassement de vols actuellement après 23h00 ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'allongement de la piste, celui-ci ne fait pas partie de l'objet de la présente demande ; mais fait bien l'objet d'une étude d'incidences spécifique qui est toujours en cours de réalisation ;

Considérant que les remarques relatives à la perte de la valeur immobilière, aux sanctions appliquées en cas du non-respect des horaires du refus d'indemniser les riverains pour la pose de nouveaux châssis et de matériaux d'isolation ne ressortissent pas du permis unique et ne peuvent dès lors faire l'objet de conditions particulières d'exploitation ;

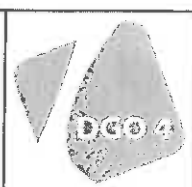
Considérant qu'en ce qui concerne toutes les questions relatives à la mobilité, au cadre de vie, au paysage et à l'exploitation des installations, elles sont traitées dans la présente décision ;

Considérant l'avis favorable émis en séance du 09/07/2014 par la Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité de la ville de Charleroi, à condition de prévoir :

- l'amélioration du traitement paysager des parkings ;
- l'amélioration de la perception générale des toitures ;

Considérant que le Collège communal de Charleroi n'a pas remis d'avis concernant le projet ici concerné ;

Considérant l'avis favorable de la Société Wallonne des Eaux, questionnée lors de l'enquête publique, émis en date du 31/07/2014 et conditionné au respect de certaines mesures de précaution pour ce qui concerne la protection des nappes aquifères, faisant notamment état de ce qui suit :



« (...) Cependant, compte tenu de la présence d'un château d'eau SWDE et de conduites de production à proximité, ainsi que dans un souci général de protection des nappes aquifères, la SWDE souhaite que toutes les précautions soient prises, notamment en ce qui concerne le stockage des hydrocarbures, le parcage des engins de chantier et le rejet des eaux usées, afin d'éviter toute contamination lors de l'exécution des travaux. (...) » ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 10/07/2014 par lequel la S.A. Elia, questionnée également lors de l'enquête, fait savoir qu'elle ne gère pas d'installation à l'adresse ici concernée ;

CONSIDERANT l'avis favorable émis en date du 30/06/2014, auprès des services du fonctionnaire délégué, par la Direction de l'aéroport de Charleroi du Département de l'exploitation du Transport (DO.233/Servitudes/BM/nvo/2014.061) ;

Considérant l'avis favorable émis en date du 05/08/2014, auprès des services du fonctionnaire délégué, par Belgocontrol (Réf. : O/AIM/EBCI/14-0386) conditionné par les remarques suivantes :

- dans la zone se trouvant actuellement dans la Sensitive Area du GP, aucun stockage de terre ou d'autres interventions pouvant transformer le profil du terrain, ne seront autorisés ;
- dans la zone en dehors de la Sensitive Area actuelle, les rehaussements dépassant les 6m AGL ne pourront être acceptés ;
- les plantations devront être limitées dans la mesure du possible et les plantes ne pourront dépasser une hauteur de 3 m AGL, ceci afin de ne pas attirer les oiseaux ;
- la hauteur de la clôture devra être limitée à 3 m AGL et ne peut être métallique ; (...)
- en cas d'installation de réverbères, la hauteur maximale de ceux-ci sera limitée à 4,5 m AGL ;
- l'utilisation d'une grue tour n'est pas autorisée. Toutefois, l'utilisation de grues avec bras horizontal peut être autorisée, pour l'expansion de la construction de l'aéroport, que si une simulation détaillée par un expert externe « montre » que l'impact sur l'ILS « est » acceptable ; (...)

Considérant que l'avis du fonctionnaire délégué en date du 14 janvier 2005, relatif à la construction d'une nouvelle aérogare et des infrastructures associées de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud fait notamment état des considérations suivantes :

« (...) Considérant, en termes d'aménagement du territoire, qu'il importe premièrement de se prononcer sur l'adéquation de la fonction envisagée à l'endroit considéré ;

Considérant à ce propos, qu'outre la confirmation par le plan de secteur en 1979 de la vocation aéroportuaire du site par l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), tel qu'adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, retient que : « Face à l'accroissement des transports aériens, le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Charleroi-Bruxelles Sud et de Bierset. Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées

économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes des nuisances phoniques.» (SDER, 3^{ème} partie, point VI.1.D, p.201) ; qu'il ajoute que l'aéroport de Gosselies (Brussels South Airport), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, **l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée**, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi.

Considérant que le même SDER précise encore que « l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud est surtout destiné au trafic des voyageurs. Pour qu'il puisse remplir pleinement son rôle, il est nécessaire d'assurer une bonne liaison ferroviaire avec l'agglomération bruxelloise ... et de poursuivre les projets d'allongement des pistes et d'aménagement de l'aérogare. » (SDER, 2^e partie, point 2.2., p.137) ;

Considérant que le développement de l'aéroport de Gosselies dans sa vocation d'aéroport destiné aux voyageurs est donc affirmé dans le document de référence en matière d'orientation stratégique du développement territorial que constitue le SDER depuis 1999 ; que dans sa dernière Déclaration de politique régionale de 2004 et son Contrat d'avenir pour les Wallons adopté le 6 octobre 2004, le Gouvernement wallon a réaffirmé (point 5.7.-Réussir la politique aéroportuaire) sa volonté de spécialiser les deux aéroports régionaux dans leur vocation actuelle en tant que pôles majeurs du développement économique wallon en insistant sur la nécessité d'accentuer l'intermodalité air-rail-route ; que par sa décision du 27 mai 2004 précitée, mais également par une décision de même date de mise en révision du plan de secteur de Charleroi et de Namur en vue de l'inscription du projet de tracé du tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne et du projet de tracés des liaisons ferroviaires entre Gosselies et Bruxelles par la ligne 140 et entre l'aéroport de Gosselies et la gare de Charleroi-Sud, le Gouvernement wallon a commencé à concrétiser, au niveau du plan de secteur, les options retenues dans le SDER précité ; (...) » ;

Considérant que ces considérations restent d'actualité et sont transposables à la présente décision ; qu'il y a adéquation de la fonction avec l'endroit retenu ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'extension d'environ 27 070 m², celle-ci consiste à l'ajout de volumes de part et d'autre de l'aérogare existant (à l'Est et à l'Ouest) ; que ces travaux permettent d'augmenter le nombre de « gates », de comptoirs d'enregistrement, de contrôles, de surfaces commerciales, etc., afin d'augmenter la capacité d'accueil des infrastructures ;

Considérant que les travaux liés à l'extension comprennent un réaménagement d'une partie de l'aérogare existante et de la mise en place de nouvelles installations pour le bâtiment Energie ;

Considérant qu'en ce qui concerne les matériaux, le rapport de l'auteur de projet annonce ce qui suit :

« 4.3.2 Traitement de façades

(...) prédominent le verre et l'acier. L'ensemble des matériaux existant sont utilisés afin de rencontrer cet objectif d'homogénéité.

Ainsi les deux principaux composants de façade métallique (panneaux modulaire et tôle en acier) seront identiques à l'existant. Les soubassements en pierre Bleue sont également respectés sur les façades principales, permettant de renforcer l'intégration complète. Il en va de même pour l'ensemble des traitements des murs rideaux et menuiseries. (...) » ;

4.3.3 Traitement des toitures

L'ensemble des extensions et de la partie existante est à toiture plate. Il est constitué de grandes toitures principales et de volumes sortants, indispensables à la mise en places des installations techniques. (...) Ils sont situés en retrait par rapport à la façade principale (...). » ;

Considérant qu'en ce qui concerne les parkings situés au SUD-EST du site, la demande consiste en l'augmentation du nombre de 3 355 places : la première extension consiste en l'allongement de la zone de parking existant, au Sud-Ouest, le long de la rue de Ransart (N 568), de 12 rangées de 32 places, 28 places le long des clôtures (au NO et au SE) parallèlement à la N568 ainsi que 40 places en bout de parking totalisant 452 places pour les passagers, que la seconde zone au Nord-Ouest totalise 2 260 places de stationnement dédiées aux passagers;

Considérant que la zone d'extension N-O telle que figurée prévoit également un espace dédié à la location de véhicules (643 places), séparé des parkings visiteurs par des clôtures de 2,10 m de hauteur ; que le projet prévoit dès lors la construction d'un bureau pour la location de voitures ; que celui-ci mesure environ 22,5 m de longueur par 8,00 m de largeur ; que ce volume présente une toiture à un seul versant de 20° finissant en toiture plate ; qu'enfin, la hauteur maximale de celui-ci sur acrotère est fixée à 5,27 m ;

Considérant que ce dernier bâtiment est accompagné d'une structure couverte permettant le nettoyage des véhicules, de 12 m par 25,5 m, implantée perpendiculairement à celui-ci ;

Considérant que les matériaux envisagés pour les bureaux sont des murs rideaux en aluminium en façade avant et un bardage métallique ; que pour le bâtiment dédié au nettoyage, il s'agit de polycarbonate transparent fixé en toiture sur une structure en acier galvanisé ; que les autres faces sont ouvertes ;

Considérant également que la circulation piétonne a été étudiée lors de l'élaboration du projet ; que celui-ci prévoit la mise en place de nombreux passages pour piétons dont notamment un qui sera couvert par une structure possédant un toit arrondi, implanté le long de la clôture du parking « rental », afin de rejoindre la zone d'attente de la navette ;

Considérant que le projet prévoit aussi quelques modifications au niveau du réaménagement des parkings existants, au nord du site, vu l'emprise des extensions sur une partie de ceux-ci, que le rapport de l'auteur de projet énonce ce qui suit :

« (...) Redistribution et réaffectation des parking au sol Nord.

(...) Leur capacité (des parkings) se voit diminuée par les changements d'affectations et l'emprise des extensions de l'aérogare. Ces changements sont les suivants :

- le parking P2 « Long term », d'une capacité actuelle de 1 470 places destinées aux passagers se réduit à 1 455 places dont 703 seront destinées au personnel.
- Le parking « loueurs de voitures » et personnel actuel, d'une capacité de 650 places, se réduit à 535 places destinées au stationnement des passagers.
- 443 places du parking couvert P1 seront réaffectées au concept de parking express. (...) » ;

Considérant également que les accès parking au Nord et au site proprement dit ont été revus afin d'améliorer la mobilité interne ; que ceux-ci consistent principalement au réaménagement du rond point de la rue d'Heppignies via le dédoublement des bandes de circulation internes du rond point, la mise en place d'une nouvelle voie supplémentaire pour les automobilistes sortant de l'aéroport et la mise en place d'une bretelle de délestage de celui-ci (by-pass) permettant aux véhicules situés sur la rue d'Heppignies, provenant du Nord du site (E42), d'accéder directement aux infrastructures aéroportuaires ;

Considérant que ces aménagements permettront de favoriser les flux de véhicules venant directement de l'autoroute, au Nord, afin de limiter l'engorgement éventuel des autres voiries ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement examine, notamment pour ce qui concerne le volet urbanistique de la demande, les impacts que le projet est susceptible d'induire sur son environnement immédiat ;

Considérant que, pour ce qui concerne la Mobilité, l'étude fait état de ce qui suit :

« (...) L'aéroport est desservi par un important réseau de communication (E42, A54, R3). Malgré cela, la plupart des échangeurs proches « tournent le dos » à l'aéroport et requièrent un itinéraire plus ou moins long pour rejoindre l'aérogare et ses parkings.

Concernant les parkings, ceux-ci répondent à la demande actuelle. Néanmoins, il a été constaté lors de la période estivale le développement du stationnement sauvage au niveau des villages proches de l'aéroport ainsi que des initiatives privées de stationnement impactant l'utilisation des parkings, en particulier pour le P3.

L'augmentation prévue du nombre de passagers à l'horizon 2020 (9 millions), va générer la réorganisation et la réalisation de nouveaux emplacements de parkings. Afin que les parkings puissent jouer leur rôle, la police, BSCA et le gestionnaire des parkings devront intervenir pour réduire le stationnement sauvage. (...)

Afin que les futurs passagers empruntent les liaisons routières les plus importantes (E42, A54, R3 et le contournement de la rue Baras) et évitent ainsi les rues des Fusillés et

Ransart, il est recommandé la mise en œuvre d'une meilleure signalétique le long de l'autoroute E42 et en amont de l'échangeur de l'A54. » ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'augmentation du nombre de places de stationnement du Parking « long term P3 », l'étude d'incidences évoque que cela est une réponse qui s'impose en vue :

- de la croissance attendue ;
- d'une régularisation progressive d'emplacements externes au site qui aujourd'hui captent une part des voyageurs de BSCA ;

Considérant de plus, qu'au vu de l'enquête, le stationnement sauvage est un réel problème ; qu'une mise en place d'une politique « de surveillance » liée à une offre de stationnement adaptée permettra de résoudre cette problématique ;

Considérant que l'étude d'incidences révèle également deux points de conflits au niveau des entrées de parking :

« (...) En ce qui concerne le parking « Car rental », la configuration de l'entrée entraîne un mouvement difficile et dangereux, et ce depuis le giratoire « Ransart » en direction du giratoire « Aéroport ».

On constate, par ailleurs, un problème au niveau de la voirie permettant l'entrée et la sortie du parking. En effet, celle-ci est représentée à double sens au plan ce qui est source de conflits au droit des bretelles d'entrées et de sorties. » ;

Considérant qu'en ce qui concerne le comportement modal des usagers, l'étude d'incidences évoque une place prédominante pour la voiture (soit 68 %) ; qu'il paraît nécessaire de mettre en avant les transports alternatifs (navettes, transports en commun,...) via la mise en place de signalétiques claires, un affichage des horaires aux sorties, mise en avant des arrêts de bus,... ;

Considérant que la remarque précédente est également à prendre en compte pour les travailleurs de l'aéroport en ce qui concerne leur trajet domicile/travail ;

Considérant que pour l'appréciation du « Paysage », l'auteur de l'étude fait part des éléments suivants :

« (...) Le site du projet d'extension n'est concerné par aucun périmètre d'intérêt paysager. De plus, aucun périmètre d'intérêt paysager n'est situé à proximité immédiate.

En outre, les périmètres identifiés les plus proches sont séparés du site du projet par :

- d'importantes infrastructures de transport ;
- la présence de noyaux urbanisés ;
- la présence de parcs d'activités économiques,... ;

Les extensions de l'aérogare ainsi que des parkings n'auront donc aucune incidence sur la préservation de la qualité paysagère des périmètres d'intérêt paysager ;

Concernant les points de vue remarquables identifiés, ceux-ci tournent le dos au site. Par conséquent, le projet d'extension n'aura aucun impact sur les points de vue en question (...) » ;

Considérant que pour ce volet, les recommandations de plantations proposées au travers de l'étude entrent en conflit avec les conditions imposées par BELGOCONTROL, lequel, pour mémoire, conditionne notamment son avis à ce qui suit :

« les plantations devront être limitées dans la mesure du possible et les plantes ne pourront dépasser une hauteur de 3m AGL, ceci afin de ne pas attirer les oiseaux » ;

que d'un point de vue sécuritaire, le principe de précaution impose de ne pas retenir ce que proposé ;

Considérant que le rapport de l'auteur de projet comprend une motivation quant à la dérogation au plan de secteur concernant la zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel ;

Considérant en effet que l'article 34 du Code précité prescrit ce qui suit pour ce qui concerne la ZACCI :

« La zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel est destinée à recevoir les activités visées aux articles 30 et 30 bis et les activités agro-économiques de proximité, à l'exclusion des activités de vente au détail - Décret du 30 avril 2009, art. 20, 2°. 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. » ;

Considérant à cet égard que l'article 127, §3, du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie dispose que :

« Pour autant que la demande soit préalablement soumise aux mesures particulières de publicité déterminées par le Gouvernement ainsi qu'à la consultation visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, 3°, lorsqu'il s'agit d'actes et travaux visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, 2°, 4°, 5° et 7°, et qui soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage, le permis peut être accordé en s'écartant du plan de secteur, d'un plan communal d'aménagement, d'un règlement communal d'urbanisme ou d'un plan d'alignement - Décret du 27 octobre 2005, art. 5, al. 3. » ;

Considérant quant à la première condition de l'article précité, que les formalités d'enquête ont bien été effectuées ; que la procédure de consultation a donné lieu à des réclamations et remarques ;

Considérant quant à la seconde condition, que les actes concernés sont des travaux d'utilité publique au sens de l'article 274bis, 2°, b, du CWATUPE ; que de plus, la demande est relative à des équipements de services publics ou communautaires visés à l'article 127, §1^{er}, 7° ;

Considérant qu'en ce qui concerne les lignes de force du paysage, le projet, expliqué ci-dessus, vise la construction de bâtiments à toiture plate dans le prolongement de l'existant ;

Considérant de plus, que le reportage photographique permet clairement d'appréhender le site et que les extensions projetées, telles que dessinées sur les plans, ont un gabarit limité et empruntent le même type de matériaux que les bâtiments existants ;

Considérant également que l'extension des parkings et l'aménagement des voiries n'engendrent pas de nouvelles lignes de forces dans le paysage ;

Considérant dès lors que le projet tend à respecter les lignes de forces du paysage via une intégration et un respect du bâti, avec le choix d'enterrer et de limiter les modifications du relief du sol ; que le projet s'exprime de manière résolument contemporaine avec des matériaux sobres ; qu'il y a lieu d'encourager ce type d'intervention qui peut, par son expression plus audacieuse, exprimer la fonction du bâtiment ; que dès lors, au vu de ce qui précède, la demande respecte le prescrit de l'article 127, § 3 ;

Considérant, au vu de ce qui précède, que le projet ici examiné s'inscrit pleinement dans le cadre des options d'aménagement définies par la Région wallonne ;

Considérant qu'en ce qui concerne le bruit, il existe deux cadres réglementaires à savoir d'une part la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit et le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et d'autre part le cadre relatif aux établissements classés ;

Considérant qu'en ce qui concerne le bruit, les conditions générales sont d'application ; que l'établissement est soumis au tableau 1 ; que l'établissement est situé en zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel au plan de secteur ;

Considérant que le chapitre acoustique de l'étude d'incidences a été confié au bureau agréé ATS ;

Considérant que les sources de bruit liées aux installations techniques (climatisation, extracteurs parking, ...) ont été modélisées ; que l'étude montre que le bruit particulier lié à ces installations restera inférieur à 40 dB(A) ;

Considérant que dès lors, les valeurs limites devraient être respectées ;

Considérant qu'en dehors des heures d'exploitation de l'aéroport (de 23 h à 6 h 30) et lorsque les atterrissages et décollages ont cessé, l'aérogare génère encore du bruit de par son activité sur les dalles de stationnement des avions ;

Considérant que la situation projetée verra un accroissement de l'ordre de 50 % des avions basés ; qu'il faut donc s'attendre à une augmentation des bruits rampants à l'horizon 2020 (maximum de 2 db(A)) ; que ces bruits ne constituent cependant pas une nuisance sonore

importante au regard des autres sources sonores entourant l'aéroport (principalement le trafic routier) ;

Considérant cependant qu'il faut signaler que l'accroissement du trafic aérien va engendrer une détérioration progressive du contexte sonore environnant ; que ce développement est toutefois planifié et encadré par la région wallonne (Zones PDLT/PEB, mesures d'accompagnement correspondantes) ;

Considérant que l'étude d'incidences proposent plusieurs recommandations à l'exploitant afin d'atténuer autant que possible les incidences liées à l'augmentation du trafic aérien ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'évaluation de l'impact sonore engendré par le mouvement des aéronefs, la Région wallonne a adopté dans sa législation en la matière, l'indicateur acoustique L_{den} (den = day, evening, night) ;

Considérant que cet indicateur, reconnu sur le plan international comme le plus représentatif de la gêne liée au bruit du trafic aérien, représente un niveau de bruit équivalent sur 24 heures pondéré pour tenir compte de la sensibilité plus grande en soirée (19 h-23 h) et durant la nuit (23 h-07 h) ; les avions de nuit sont pénalisés d'un facteur de 10 dB(A) par rapport aux avions de jour, les avions effectuant des mouvements en soirée sont pénalisés d'un facteur de 5 dB(A) ;

Considérant que le L_{den} permet de tenir compte à la fois :

- du bruit de chaque appareil ;
- du temps de passage de chaque appareil ;
- du nombre de mouvements ;
- de la période de la journée au moment du survol ;

Considérant que le décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit habilite le Gouvernement wallon à dresser pour chaque aéroport relevant de la Région wallonne, un plan de développement à long terme (PDLT) fondé sur l'hypothèse d'une utilisation à saturation des infrastructures des aéroports dans leurs limites actuelles et dans les limites de leur développement tel que prévu par le plan d'investissement de la SOWAER ;

Considérant que les limites du PDLT ne sauraient pas être dépassées puisque ce plan représente la situation acoustique liée au développement maximum de l'aéroport ;

Considérant que le PDLT comprend quatre zones géographiques (A, B, C et D) définies en fonction de l'indicateur de bruit L_{den} , où :

- 1 la zone A est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 70 dB(A) ;
- 2 la zone B est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 65 dB(A) et inférieur à 70 dB(A) ;

- 3 la zone C est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 60 dB(A) et inférieur à 65 dB(A) ;
- 4 la zone D est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 55 dB(A) et inférieur à 60 dB(A) ;

Considérant qu'à l'intérieur du PDLT, il a été délimité un plan d'exposition au bruit (PEB) fondé sur une hypothèse de développement à moyen terme (10 ans) des aéroports wallons ;

Considérant que le PEB comprend également quatre zones (A', B', C' et D') définies selon l'indicateur L_{den} où pour :

1. la zone A' : L_{den} est égal ou supérieur à 70 dB(A) ;
2. la zone B' : L_{den} est égal ou supérieur à 66 dB(A) et inférieur à 70 dB(A) ;
3. la zone C' : L_{den} est égal ou supérieur à 61 dB(A) et inférieur à 66 dB(A) ;
4. la zone D' : L_{den} est égal ou supérieur à 56 dB(A) et inférieur à 61 dB(A) ;

Considérant que la législation en vigueur prévoit la révision triennale de ce plan d'exposition au bruit afin de rencontrer le double objectif de :

1. vérifier, d'une part que le PEB en vigueur correspond au minimum à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport et le type de flotte utilisée ;
2. adapter, d'autre part les limites du PEB en fonction de l'évolution prévue ou prévisibles des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à 10 ans ;

Considérant qu'une révision du PEB est en cours d'élaboration actuellement ;

Considérant que dans chacune des zones des plans précités, sont définies des mesures de type urbanistiques ainsi que des mesures d'accompagnement pour les riverains habitant dans ces zones, telles que l'acquisition des immeubles, l'octroi de subsides ou de primes à l'isolation acoustique ou encore des primes de déménagement ;

Considérant que le préjudice invoqué par les riverains résulte, en réalité, de l'application des arrêtés du Gouvernement wallon déterminant les zones susvisées et fixant les mesures d'accompagnement relatives à chacune des zones d'exposition du bruit et non de la réalisation du présent projet ;

Considérant, quant à l'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne stipule, d'une part que l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD est un aéroport dont l'exploitation est autorisée de 7 heures à 23 heures ; que toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures, des

mouvements d'avions sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas un certain quota de bruit maximum autorisé par mouvement ;

Considérant que ce même décret instaure d'autre part des sanctions administratives pouvant être prononcées en cas de violation de certaines règles, notamment celles relatives aux valeurs maximales de bruit ainsi que les heures de fermeture des aéroports wallons ; que cette dispositions a été exécutée par un arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 fixant le barème des amendes administratives par infraction et organisant leur constatation et leur poursuite ainsi que la perception de ces amendes et les moyens de recours ouverts aux contrevenants éventuels ;

Considérant en outre que ce même décret institue une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne dont le fonctionnement a été fixé par un arrêté du Gouvernement wallon du 12 mai 2005 ; qu'il charge ladite autorité de différentes missions et notamment d'alerter les autorités compétentes lorsqu'elle a connaissance de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires, de dénoncer tout manquement aux restrictions imposées en ce qui concerne l'usage de certains types d'aéronefs et de jouer un rôle de médiation en cas de différend relatif aux nuisances sonores ;

Considérant qu'en conséquence, le moyen développé par les riverains n'est pas justifié ;

Considérant que la situation acoustique actuelle de l'environnement de l'aéroport de CHARLEROI a été établie dans le cadre de l'étude d'incidences par deux méthodes distinctes et complémentaires ; d'une part la réalisation d'un grand nombre de campagnes de mesures de bruit effectuées à partir des stations fixes existantes (système DIAPASON comprenant 16 points de mesure fixes et de 14 autres points ; d'autre part, l'utilisation d'un logiciel de simulation (les mesures sur le terrain ne permettant pas de couvrir toute la zone soumise à l'impact de l'aéroport) ;

Considérant qu'une modélisation acoustique du bruit du trafic aérien de la situation existante a également été effectuée dans le cadre de l'étude d'incidences ; que cette simulation est réalisée au moyen du logiciel IMN, sur base du trafic réel pour une piste d'une longueur de 2 550 m et suivant le schéma d'exploitation de l'année 2011 (112 mouvements journaliers répartis comme suit : 96,13 mouvements de Boeing 737-800 - 5,12 mouvements de B737-700 - 0,7 mouvement de B737-400 et 7,5 mouvements d'Airbus A320 - le reste des mouvements correspond à de petits avions, ces mouvements étant marginaux par rapport aux gros porteurs (1 mouvement pour 110)) ;

Considérant que les bruits rampants (bruit au sol) ont été intégrés dans le modèle de simulation ;

Considérant que par rapport aux zones de bruit définies par le Gouvernement wallon, on constate que les courbes isophoniques calculées en situation existante sont :

1. inclue complètement dans les zones du PDLT ;
2. comprises dans les zones du PEB, excepté de légers débordements en partie latérale à l'ouest de l'aéroport ; que ces dépassements sont minimes ; qu'ils sont dus principalement

à la nouvelle version du logiciel utilisé qui accentue la propagation latérale du bruit des avions par rapport aux versions antérieures mais également aux hypothèses maximalistes qui ont été choisies ;

Considérant qu'une modélisation acoustique du bruit du trafic aérien de la situation prévue a également été effectuée dans le cadre de l'étude d'incidences, à savoir la piste actuelle de 2 550 m et les hypothèses de trafic à l'horizon 2020 (168 mouvements journaliers répartis comme suit : 143 mouvements de Boeing 737-800 - 11 mouvements de B737-700 et 10 mouvement d'Airbus A320 et afin d'envisager une situation maximaliste l'ajout d'avions de catégories D (B737-300 (2 mouvements) et Airbus A330 (2 mouvements))) et 15% de vols inversés ;

Considérant que l'ajout d'avions de catégories D ne modifie que très légèrement l'impact sonore dans l'axe des pistes et en latéral, les courbes sont pratiquement équivalentes ;

Considérant que les courbes de résultats sont inscrites dans le PDLT mais que latéralement, les courbes s'élargissent ; que cet élargissement est dû à l'influence de la version 7.0c du logiciel ; qu'avec la version 6.0c, les courbes de bruits avec 164 mouvements d'avions de catégorie C sont très nettement comprises à l'intérieur du PDLT ; qu'il faut 424,2 mouvements pour que les courbes de bruit soient pratiquement tangentes aux limites du PDLT ;

Considérant en conclusion, qu'étant donné les hypothèses maximalistes choisies et de la version du logiciel utilisé, l'auteur de l'étude d'incidences considère que les courbes de bruit en situation de référence sont inscrites dans l'enveloppe du PDLT ;

Considérant qu'un allongement de la piste pourrait être favorable à l'intégration des zones de bruit dans l'enveloppe du PDLT ; qu'en effet dans ce cas de figure, les nouvelles révisions du PEB coïncideraient mieux avec celles du PDLT ; que les riverains concernés pourraient alors bénéficier des mesures d'accompagnement prévues par la législation ;

Considérant que les trajectoires des avions ont été définies ; que celles-ci répondent avant tout à des impératifs de sécurité (évitement des obstacles tels que des antennes, des cheminées,...) et à des contraintes techniques (rayons de courbure suffisant, éviter les manœuvres trop rapprochées, position des balises de radioguidage) mais contribuent également dans une moindre mesure, à limiter l'étendue des zones influencées par le bruit ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'impact des activités sur la santé humaine, lors de récentes études, il a été reconnu que l'exposition au bruit peut provoquer des effets négatifs sur la santé humaine ; que ceux-ci ont pour particularité d'être "non-spécifiques" car pouvant avoir d'autres causes que le bruit ; que dès lors, la corrélation entre les nuisances sonores mesurables et les effets sur la santé est difficile à établir ; qu'en outre, les réactions sont variables d'une personne à l'autre ;

Considérant qu'il n'appartient pas, dans le cadre d'une demande de permis unique, d'imposer une étude sur les impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé humaine ; que cette décision devrait être prise par Gouvernement wallon ;

Considérant qu'en ce qui concerne la circulation, celle-ci est globalement satisfaisante ; qu'il a cependant été constaté que la direction sud restait privilégiée ; que les usagers ne sont pas encore familiarisés avec le nouvel échangeur reliant au nord la N568a et qui relie la rue Baras au R3 et donc à l'E42 ; qu'il y a donc un manque de signalisation depuis l'accès nord ;

Considérant que le nombre de place de parking est à ce jour de 8 048 emplacements ;

Considérant que l'extension de l'aérogare nécessitera la suppression du parking personnel ouest (84 places) et la suppression de 202 places au niveau du parking personnel/concessionnaires ;

Considérant qu'étant donné l'augmentation du nombre de passagers souhaitée, l'offre de stationnement doit être étendue (+ 2 991 places) ; que cette extension consiste en la création d'un parking express "arrivées" (443 emplacements), un parking express "départs" (302 places), le parking P1 comprendra 3 140 places et le parking P2 subdivisé en deux parties (752 places dédiées aux voyageurs et 703 places dédiées aux membres du personnel) ;

Considérant que le parking P3 sera dédié au stationnement de longue durée et au « Car rental » et sera configuré comme suit :

- P3 actuel : 2 260 places
- P3 extension ouest : 444 places
- P3 zone 2 (extension au nord du parking existant) : 2 260 places
- P3 car rental : 643 places ;

Considérant que les surfaces imperméabilisées dont les eaux sont récupérées par le bassin de décantation/rétention de 5 000 m³ et le bassin d'orage de 20 000 m³ présent à proximité de la station d'épuration passeront de 350 200 m² à 356 783 m² en situation projetée ; que le bassin d'orage est dès lors suffisamment dimensionné pour faire face à une pluie d'orage violent ;

Considérant que l'extension du parking P3 créera une augmentation des superficies imperméabilisées de 80 984 m² ; que les eaux issues de l'extension ouest du parking P3 seront récupérées dans un nouveau bassin d'orage de 224 m³ et les eaux issues de l'extension du parking P3 zone 2 et Car rental seront récupérées dans deux nouveaux bassins d'orage ;

Considérant que les extensions de l'aérogare et des parkings n'auront aucune conséquence sur le maintien et la qualité des milieux naturels d'intérêt biologique les plus proches ;

Considérant que l'étude d'incidences envisage plusieurs alternatives au projet ; que la seule qui est retenue est celle étudiée dans la demande étant donné qu'il est inenvisageable de délocaliser la piste actuelle et ses infrastructures annexes ; qu'il en est de même pour localiser l'extension à l'ancien terminal sud qui est devenu obsolète aussi bien au niveau opérationnel qu'au niveau du confort et de la sécurité ;

Considérant en matière de sécurité que :

- L'aéroport de CHARLEROI BRUXELLES SUD est conforme aux normes de l'Organisation d'Aviation Civile Internationale (OACI) et dispose des agréments d'exploitation délivrés par l'Administration nationale de l'Aéronautique ;
- Toutes les recommandations de l'OACI ne sont pas rencontrées notamment en ce qui concerne les zones de prolongement de piste (un allongement de la piste devrait permettre la création de ces zones de sécurité) ;
- La sûreté aéroportuaire est assurée 24 heures sur 24 par les services du Ministère de l'Équipement et des Transports selon les mesures opérationnelles recommandées par la Direction Générale du Transport Aérien- niveau fédéral et par les autorités internationales compétentes en matière de sûreté ; la mission consiste à assurer un contrôle préventif en vue de protéger l'aviation civile et les installations aéroportuaires contre tout acte de malveillance ;
- La gestion du risque aviaire (risque de collision entre oiseaux et aéronefs) fait partie des prérogatives du Ministère de l'Équipement et des Transports, cellule " Bird Control Unit " en collaboration avec la s.a BSCA (Brussels South Charleroi Airport) chargée entre autres de l'entretien courant du domaine ;
- L'aéroport dispose d'un plan d'urgence détaillant les diverses procédures à suivre en fonction d'un événement inopiné, d'un accident ou d'une catastrophe ; il comprend notamment un plan de mobilisation des secours ainsi que les moyens humains et matériel en matière de prévention et de lutte contre l'incendie ;

Considérant qu'en phase de chantier, il appartient à l'exploitant de rappeler aux entrepreneurs leurs obligations légales et notamment le respect des horaires de chantier, l'utilisation d'engin respectant la législation notamment en ce qui concerne le bruit, de veiller au bon entretien des engins, arrêt des moteurs des camions en attente ou en stationnement ;

Considérant qu'environ 141 000 m³ de terre et de déblais seraient générés par le projet, qu'environ 30 % devraient être réutilisés sur le site ; que dès lors quelque 99 000 m³ devraient être évacués par 6 596 camions ; que sur une journée de 8 heures, cela représente environ 150 camions/jour ;

Considérant qu'en phase de chantier, le déversement accidentel de produits de type hydrocarbures peut être maîtrisé par la mise à disposition de dispositifs anti-pollution et l'usage d'engins en parfait état ;

Considérant qu'un chantier de construction engendre des poussières qui peuvent gêner le voisinage ; que pour l'extension de l'aérogare, le chantier est relativement isolé ; que par contre pour l'extension du parking P3, les zones résidentielles les plus proches sont situées à 200 - 300 m du chantier ; que les effets sont d'autant plus marqués par temps sec et vents moyens à forts ; qu'il y a donc lieu de prévoir un arrosage des pistes de circulation par temps sec ainsi qu'un nettoyage des roues des camions par temps pluvieux afin d'éviter la boue sur les routes d'accès ;

Considérant que les conditions particulières imposées par l'AWAC suffisent à limiter dans une mesure acceptable les risques de pollution atmosphérique induits par le projet ;

Considérant qu'en ce qui concerne la gestion des déchets, les conditions reprises dans le permis unique délivré par les fonctionnaires technique et délégué en date du 14 février 2005 restent d'actualité ;

Considérant que les riverains réclament l'instauration d'un comité d'accompagnement ; que les nuisances générées par l'aéroport sont en grande partie dues au bruit en provenance des avions ; que comme déjà stipulé ci-dessus, la législation relative au permis d'environnement n'est pas applicable pour le contrôle du bruit émis par les avions ; que cette compétence appartient au Ministre en charge de la Politique aéroportuaire ; que dès lors, la création d'un comité d'accompagnement dans le cadre du présent permis n'a aucun intérêt ;

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 ;

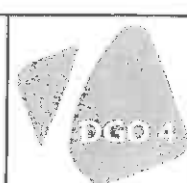
Considérant qu'en ce qui concerne les inconvénients non visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il y a lieu d'observer que la permission administrative accordée dans le cadre dudit décret est indépendante des autorisations spéciales éventuellement requises en vertu d'autres obligations légales ou réglementaires et du respect des règlements généraux et communaux en vigueur ;

Considérant que ladite permission 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 et 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 et d'autre part, rencontrer les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité ;

Considérant que le fonctionnaire délégué accorde les dérogations demandées ;

Considérant qu'en vertu de l'article 51 du décret relatif au permis d'environnement, il convient de fixer la date d'échéance du présent permis à la date d'expiration du permis portant sur l'établissement originaire, soit le 27 juillet 2025 ;



ARRÊTÉ

Article 1^{er}. La S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT - Aéroport de Charleroi - Rue des Frères Wright, n° 8 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI - est **autorisée** à agrandir l'aérogare existante ainsi qu'à augmenter la capacité d'accueil du parc de stationnement dans un établissement situé Rue des Frères Wright, n° 8 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, conformément aux plans joints à la présente autorisation, et moyennant le respect des prescriptions légales et réglementaires en vigueur et des conditions d'exploitation précisées dans le présent arrêté.

Article 2. L'établissement comporte après transformations et agrandissement les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux suivants :

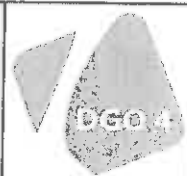
Bâtiments

- B1 : aérogare ;
- B2 : bâtiment technique Ouest ;
- B3 : cabine électrique C2 ;
- B4 : bâtiment technique station d'épuration ;
- B5 : parking voiture étage ;
- B6 : poste de contrôle ;
- B7 : bâtiment technique parc pétrolier ;
- B8 : bâtiment administratif parc pétrolier ;
- B9 : labo parc pétrolier ;
- B10 : bâtiment technique aérogare Est ;
- B11 : bâtiment administratif loueurs de voitures ;

Installations, activités ou procédés

- I1 : chaussées aéronautiques, 17,15 ha ;
- I2 : parking voitures au sol, 8,65 ha ;
- I3 : parking bus, 4,55 ha ;
- I4 : route d'accès, 2,94 ha ;
- I5 : séparateur d'hydrocarbures (parking avions), 2 000 l/sec ;

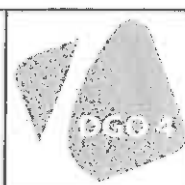
- I6 : séparateur d'hydrocarbures (parking voitures), 700 l/sec ;
- I7 : cabine régulateurs électriques pour balisage, 105 kVA, 88 kW ;
- I8 : convertisseurs 400 HZ autonomes fixes / isolés, 1 800 kVA, 800 kW ;
- I9 : transformateurs, 1 260 kVA, 800 kW ;
- I10 : citernes mazout, 15 000 l ;
- I11 : cabine H.T. bâtiment technique, 800 kVA ;
- I12 : stockage de froid (glycol), 140 m³ ;
- I13 : groupes de froid, 3 290 kW_{fr} ;
- I14 : groupes électrogènes de secours, 2 730 kVA ;
- I15 : chaufferie, 6 802 kW_{th} ;
- I16 : cogérations, 228 kW_{th} ;
- I17 : cuve de sprinklage (incendie), 160 m³ ;
- I18 : pompes pour sprinklage incendie, 65 m³/h, 30 kW ;
- I19 : surpresseurs eau froide sanitaire, 21 m³/h, 4 kW ;
- I20 : ventilation, 1 110 000 m³/h, 900 kW ;
- I21 : cabine HT aérogare, 5 830 kVA ;
- I22 : équipements de sûreté, 15 kW ;
- I23 : 36 ascenseurs, 255 kW ;
- I24 : 9 escalators, 70 kW ;
- I25 : 900 mcr de bandes transporteuses, 562 kW ;
- I26 : citernes eau de pluie, 800 m³ ;
- I27 : pompes hydrophores (citernes), 11 m³/h, 3kW ;
- I28 : chambre de mesure du toc, 2,5 kW ;
- I29 : station d'épuration, 540 m³/j, 85 kW ;
- I30 : chambre des pompes, 115 kW ;



- I31 : bassin de rétention, 5 000 m³ ;
- I32 : bassin d'orage, 14 000 m³ ;
- I33 : citerne d'eau incendie, 132 m³ ;
- I34 : parking voitures : cabine H.T., 315 kVA ;
- I35 : parking voitures : 400 000 m³/h ;
- I36 : parc pétrolier : tanks aériens et réservoirs pour kérosène, 2 420 m³ ;
- I37 : parc pétrolier : réservoirs essence + diesel + mazout, 26 m³ ;
- I38 : parc pétrolier : pompes, 112 kW ;
- I39 : parc pétrolier : pompe de surpression incendie, 620 kW ;
- I40 : parc pétrolier : réservoir mousse incendie, 24 m³, 3 kW ;
- I41 : parc pétrolier : réservoir diesel sur pompes incendie, 1 m³ ;
- I42 : parc pétrolier : compresseur d'air, 350 l, 4 kW ;
- I43 : parc pétrolier : débourbeurs - séparateurs d'hydrocarbures, 30 m³ ;
- I44 : route d'accès « airside », 0,5 ha ;
- I45 : poste de contrôle : équipements divers, 10 kW ;
- I46 : parking au sol - zone sud, 13,42 ha ;
- I47 : micro station d'épuration, 8 EH ;
- I48 : bassin d'orage - parking sud, 1 034 m³ ;
- I49 : cabine HT bâtiment technique Est, 1 600 kVA ;
- I50 : installation de ventilation par rooftop, 858 kW_{th} ;
- I51 : pompes et circulateurs (chaud et froid), 406 kW ;
- I52 : locaux loueurs voitures : installations diverses, 25 kW_{th} ;

Dépôts

- D1 : ordures ménagères : 50 m³ ;
- D2 : papiers/cartons : 30 m³ ;



D3 : tout venant : 20 m³ ;

D4 : produits d'entretien : 150 l ;

D5 : chlore : 50 l ;

D6 : peintures et solvants : 130 l ;

D7 : mazout pour groupes de secours : 15 000 l ;

D8 : boues (station d'épuration) : 60 m³ ;

D9 : kérosène JET A1 : 2 400 000 l ;

D10 : essence pour véhicules : 5 000 l ;

D11 : diesel routier : 10 000 l ;

D12 : mazout de chauffage : 12 000 l ;

D13 : huiles : 250 l ;

D14 : diesel pour pompes incendie : 1 000 l ;

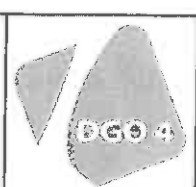
D15 : mousse anti-feu : 4 000 l ;

D16 : purge et déchet de kérosène : 6 000 l.

Article 3. Les conditions applicables à l'établissement sont les suivantes :¹

1. 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 (Moniteur belge du 21 septembre 2002 ; Erratum : Moniteur belge du 1^{er} octobre 2002).
2. Les dispositions du Règlement général sur les installations électriques rendues obligatoires dans les établissements dangereux, insalubres ou incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981.
3. Les dispositions non abrogées du Règlement général pour la Protection du Travail, notamment celles des titres II et III.

¹ Ces conditions peuvent être consultées sur le site <http://environnement.wallonie.be/> ou sur le site <https://wallex.wallonie.be/>.

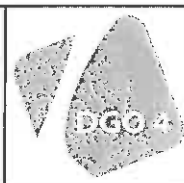


4. Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} décembre 2005 déterminant les conditions sectorielles relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1 500 kVA (*Moniteur belge* du 22 décembre 2005).
5. Les dispositions de l'arrêté 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 (*Moniteur belge* du 28 septembre 2007).
6. Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 février 2013 déterminant les conditions sectorielles relatives aux installations de combustion (*Moniteur belge* du 11 mars 2013).
7. 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 (*Moniteur belge* du 21 novembre 2007).
8. Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2003 déterminant les conditions intégrales relatives aux parcs à conteneurs pour déchets ménagers (*Moniteur belge* du 13 octobre 2003).
9. Les dispositions de l'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 (*Moniteur belge* du 29 octobre 2003).

Article 4. Les conditions d'exploitation particulières applicables à l'établissement sont les suivantes :

1. CONDITIONS PARTICULIÈRES D'EXPLOITATION RELATIVES A LA MOBILITÉ

- 1°. Les places PMR prévues au parking P3, nécessitant des véhicules adaptés pour la navette, sont supprimées et concentrées au parking P1.
- 2°. L'exploitant aménage une bande cyclable et un passage piétons à hauteur de la bretelle du by-pass du giratoire « Aéroport ».
- 3°. Les voies de distribution externes sont mises à sens unique.
- 4°. L'exploitant place des panneaux interdisant le mouvement de tourne-à-gauche depuis la rue d'Heppignies et obligeant les véhicules à effectuer un demi-tour au giratoire « Aéroport ».
- 5°. L'exploitant met en place des aménagements de type passage pour piétons entre les différents parkings et l'aérogare.



2. CONDITIONS PARTICULIÈRES D'EXPLOITATION RELATIVES AU CADRE DE VIE ET AU CADRE BÂTI

Les demandes de déclassements adéquates pour les chemins et sentiers vicinaux encore présents au sein du domaine aéroportuaire sont introduites conformément au décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale.

3. CONDITIONS PARTICULIÈRES D'EXPLOITATION RELATIVES A LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

- 1°. Dans la zone se trouvant actuellement dans la Sensitive Area du GP, aucun stockage de terre ou d'autres interventions pouvant transformer le profil du terrain n'est autorisée.
- 2°. Dans la zone en dehors de la sensitive Area actuelle, les rehaussements dépassant les 6 m ne sont pas acceptés.
- 3°. Les plantations sont limitées et les plantes ne peuvent dépasser une hauteur maximale de 3 m afin de ne pas attirer les oiseaux.
- 4°. La hauteur de la clôture est limitée à 3 m AGL et ne peut être métallique.
- 5°. La hauteur des véhicules est limitée (pas de camions ou camionnettes).
- 6°. En cas d'installation de réverbères, la hauteur maximale est limitée à 4,5 m AGL.
- 7°. L'utilisation d'une grue tour n'est pas autorisée. Toutefois, l'utilisation de grues avec un bras horizontal peut être autorisée pour la construction à condition qu'une simulation détaillée par un expert externe (le cas échéant suivie d'une inspection en vol) montre que l'impact sur l'ILS est acceptable.
- 8°. Si malgré ces mesures, le bon fonctionnement de la station RDF est quand même perturbé, BSCA prend en charge les coûts du déplacement de la station VHF/UHF combinée et s'acquitte de la construction d'une voie d'accès avec parking et de la déviation des câbles de signal et d'alimentation.

4. CONDITIONS PARTICULIÈRES D'EXPLOITATION RELATIVES AUX REJETS DANS LE TINTIA

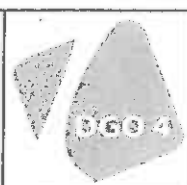
- 1°. Tout nouveau rejet des eaux dans le cours d'eau « Le Tintia » requiert l'autorisation préalable du Collège provincial. Pour ce faire, une demande d'autorisation doit être introduite au Hainaut Ingénierie Technique, Rue Saint Antoine 1 à 7021 HAVRE.



- 2°. Pour toute surface nouvellement imperméabilisée ou toute extension et qui a pour exutoire le cours d'eau « Le Tintia » directement ou indirectement via des ouvrages existants, le débit de rejet maximum d'apport au cours d'eau est de maximum 26 l/s/ha pour l'ensemble des rejets. Une note de calcul des dimensionnements des ouvrages est être fournie à Hainaut Ingénierie Technique.
- 3°. En ce qui concerne l'extension des parkings, étant donné que les eaux sont rejetées in fine dans le cours d'eau « Le Tintia » et vu qu'il y a risques de pollution par des hydrocarbures et des huiles, un dispositif de traitement par séparateur d'hydrocarbures doit être installé.
- 4°. Les eaux en provenance de l'installation doivent satisfaire aux conditions reprises à l'article 6 de l'Arrêté royal du 03/08/76, pris en exécution de la Loi du 26/03/71 sur la protection des eaux de surface.

5. CONDITIONS PARTICULIÈRES D'EXPLOITATION RELATIVES AU CHANTIER

- 1°. La phase chantier comporte des risques de pollutions par des hydrocarbures et divers produits chimiques. Ces pollutions ne seraient pas sans conséquences sur le bassin versant du Tintia. L'exploitant prend les dispositions nécessaires afin d'éviter toute pollution du bassin versant du cours d'eau.
- 2°. L'exploitant évite le stockage de matériaux de construction et de déchets de chantiers aux abords du cours d'eau.
- 3°. Selon l'article 28 du Règlement provincial sur les cours d'eau non navigables, il est formellement interdit [...] de constituer ou de laisser subsister des dépôts de bois, de terre, de fumier ou tous autres matériaux ou produits sur une bande de terre de 5 m de largeur mesurée à partir de la crête de la berge du cours d'eau vers l'intérieur des terres.
- 4°. Aucun rejet d'eaux usées n'est autorisé dans le cours d'eau même pendant la phase chantier. L'exploitant prend ses dispositions pour le stockage de ces eaux.
- 5°. L'attention de l'exploitant est attirée sur le fait que les zones ayant une valeur d'aléa d'inondation élevée correspondent rigoureusement aux « zones à risque » dont question dans l'Arrêté royal du 28 février 2007 (MB 23/03/2007), modifié par l'Arrêté royal du 06 mars 2008 (MB 16/04/2008). Ces zones peuvent faire l'objet d'un refus de couverture d'assurance ;
- 6°. L'avis favorable et les conditions éventuellement fixées (cotes de niveau fonctionnel,...) ne garantissent par l'exploitant contre tout risque d'inondation ;



6. CONDITIONS PARTICULIÈRES D'EXPLOITATION RELATIVES AUX REJETS ATMOSPHÉRIQUES

CHAPITRE I^{ER}. GÉNÉRALITÉS

Art 1^{er}. 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 ;

Art 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 ;

Art 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 ;

Art 4. L'exploitant veille au fonctionnement correct et au bon entretien des installations éventuelles d'épuration et d'évacuation ainsi que des appareillages de régulation, de mesure et de contrôle dont elles sont équipées ;

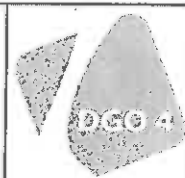
Art 5. L'établissement dispose en permanence de réserves suffisantes de produits et matières utilisées en vue d'assurer la protection de la qualité de l'air ambiant, tels que manches de filtres, produits de neutralisation, liquides inhibiteurs, absorbants, etc.

Art 6. 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 résiduels.

Art 7. L'exploitant aménage des ouvertures dans les conduits d'évacuation en vue des mesures de contrôles. Ces ouvertures sont situées dans une zone non perturbée des cheminées ou des conduits, à une distance de la dernière perturbation (sortie du foyer, coude, etc. ...) au moins égale à quatre fois le diamètre de la cheminée ou du conduit considéré. Ces ouvertures, ainsi que leurs abords sont aisément accessibles de façon à pouvoir effectuer ces mesures en toute sécurité et sans préavis.

Section 1^{ère}. Chaudières ≤ 400 kW

Art 8. 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 et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2011.



Art 9. Pour les chaudières alimentées en combustibles liquides ou gazeux dont la puissance nominale utile est inférieure 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 2. Chaudières > 400 kW

Art 10. Les installations respecteront les valeurs d'émission suivantes :

- NOx < 150 mg/Nm³ (chaudières neuves alimentées en gaz naturel)
- NOx < 200 mg/Nm³ (chaudières existantes alimentées en gaz naturel)
- CO < 100 mg/Nm³

Les valeurs mesurées sont rapportées aux conditions suivantes : gaz sec - pression : 1.013 hPa - température : 273 °K - teneur en oxygène de 3 %

Section 3. Unité de cogénération

Art 11. Les installations respecteront les valeurs d'émission suivantes :

- NOx < 500 mg/Nm³ (nouveau moteur à gaz alimenté en gaz naturel)
- CO < 300 mg/Nm³

Les valeurs mesurées sont rapportées aux conditions suivantes : gaz sec - pression : 1.013 hPa - température : 273 °K - teneur en oxygène de 5 %

Section 4. Groupe électrogène

Art 12. Le groupe électrogène respecte les valeurs d'émission suivantes, dans le cas où la puissance thermique est supérieure à 400 kW :

Si le nombre d'heures de fonctionnement du groupe de secours est supérieur à 360 h, Les normes à l'émission à respecter seront les suivantes :

- NOx : 1000 mg/Nm³
- CO : 300 mg/Nm³
- Poussières : 20 mg/Nm³

Si le nombre d'heures de fonctionnement du groupe de secours est inférieur à 360 h, Les normes à l'émission à respecter seront les suivantes :

- NOx : 4000 mg/Nm³
- CO : 650 mg/Nm³
- Poussières : 50 mg/Nm³

Les valeurs mesurées sont rapportées aux conditions suivantes : gaz sec - pression : 1.013 hPa - température : 273° K - teneur en oxygène de 5 %.

Art 13. Il n'y a pas de valeur limite imposée pour les générateurs de secours d'une puissance thermique inférieure à 400 kW.

Section 5. Installation de production de froid

Art 14. Pour les équipements contenant des **HFC/PFC** (équipements de réfrigération, de conditionnement d'air ou pompes à chaleur), l'exploitant se conforme au Règlement (CE) N° 842/2006 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relatif à certains gaz à effet de serre fluorés, en particulier en ce qui concerne les mesures de confinement visées à l'article 3 et de récupération des gaz visées à l'article 4.

L'exploitant restera attentif à l'évolution de la législation wallonne en la matière, et en particulier à l'adoption de conditions sectorielles ou intégrales pour ce type d'installation.

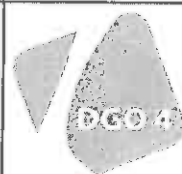
Art 15. Pour les équipements contenant des **HCFC/(CFC)**, l'entreprise respecte l'arrêté du 12 juillet 2007 du Gouvernement wallon déterminant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en oeuvre un cycle frigorifique ainsi que le règlement (CE) N° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, en particulier les articles 6 §1, 11 § 3-4-6-7, 22 § 1 et 2, 23 § 1 à 3.

CHAPITRE II. CONTRÔLES

A. Généralités :

Art 16. 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.

Art 17. 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.

Art 18. 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.

Art 19. 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.

Art 20. 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).

Art 21. 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.

Art 22. Lorsque le résultat des mesures indique un non-respect des normes de rejet,
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. Contrôle de l'émission des chaudières, de la cogénération et du groupe électrogène

Art 23. Un organisme agréé contrôle le bon fonctionnement de la chaudière et du groupe électrogène en mesurant les concentrations en polluants pour lesquels des limites ont été fixées :

- À la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance ;

Art 24. La campagne de mesure comprend au minimum deux mesures pour chaque point de rejet lors du fonctionnement normal des chaudières et du groupe électrogène.

Art 25. Les mesures sont effectuées en dehors des périodes de démarrage et d'arrêt. 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.

- Art 26.** 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.
- Art 27.** 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.
- Art 28.** Les résultats de la surveillance des émissions sont conservés par l'exploitant et doivent être disponibles sur simple demande des autorités chargées de la surveillance. Lors du premier contrôle dans le 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.
- Art 29.** Les valeurs limites d'émission sont considérées comme respectées si aucune des moyennes sur la durée de l'échantillonnage sur chaque mesure n'est supérieure à la valeur limite d'émission.

B. Installation de production de froid

- Art 30.** Les contrôles d'étanchéité visés l'article 3, §2 sont réalisés conformément aux prescriptions du Règlement (CE) No 1516/2007 de la Commission du 19 décembre 2007 définissant, conformément au règlement (CE) no 842/2006 du Parlement européen et du Conseil, 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.



Article 5. Le présent permis est accordé pour un terme expirant le 27 juillet 2025 en ce qu'il tient lieu de permis d'environnement et pour une durée illimitée en ce qu'il tient lieu de permis d'urbanisme.

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 permis est périmé si les travaux n'ont pas été commencés de manière significative dans les trois ans à compter du jour où le permis devient exécutoire conformément à l'article 46 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Par dérogation à l'alinéa précédent et sans préjudice de l'article 55, § 3, du même décret lorsqu'une sûreté est imposée conformément à l'article 55, § 1er, du décret ce délai commence à courir à partir :

- 1° du jour suivant l'expiration du délai de recours contre la décision prévu à l'article 95, § 2, du décret ;

- 2° du lendemain de la notification qui est faite au demandeur de la décision rendue sur recours ou, à défaut, du lendemain du délai qui était imparti à l'autorité de recours pour envoyer sa décision en vertu de l'article 95, § 7, du décret.

La péremption s'opère de plein droit. Toutefois, à la demande de l'exploitant, le permis est prorogé pour une période de deux ans. Cette demande est introduite trente jours avant l'expiration du délai de péremption visé aux alinéas précédents.

La prorogation est accordée par l'autorité qui était compétente en première instance pour délivrer le permis dont la prorogation est demandée.

Article 8. L'exploitant est tenu :

- 1° de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire ou remédier aux dangers, nuisances et inconvénients de l'établissement ;
- 2° 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 ;
- 3° de fournir toute l'assistance nécessaire pour permettre aux fonctionnaires et agents compétents de mener à bien leurs actions visées à la partie VIII du volet décretaal du livre Ier du code de l'environnement ;
- 4° 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 2° ;
- 5° 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 ;
- 6° d'informer l'autorité compétente et le fonctionnaire technique de toute cessation d'activité au moins 10 jours avant cette opération sauf cas de force majeure ;
- 7° de remettre le site, en fin d'exploitation, dans un état satisfaisant au regard de la protection de l'homme et de l'environnement ;
- 8° 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 9. Toute transformation ou extension d'un établissement de classe 1 ou de classe 2 qui ne consiste pas en :

- 1° le déplacement de l'établissement ;

- 2° la transformation ou l'extension de l'établissement entraînant l'application d'une nouvelle rubrique de classement autre que de classe 3 ou étant de nature à aggraver directement ou indirectement les dangers, nuisances ou inconvénients à l'égard de l'homme ou de l'environnement, et affectant 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.

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.

Article 10. L'exploitant est tenu de notifier à l'autorité compétente son intention de céder l'exploitation de son établissement, en tout ou en partie, à une tierce personne. Le cessionnaire est tenu de signer conjointement la notification, en confirmant par écrit avoir pris connaissance du permis, poursuivre la même activité et accepter les conditions fixées dans le présent permis.

Article 11. 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 Livre Ier du Code de l'Environnement.

Article 12. Un recours auprès du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal est ouvert à toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt.

Sous peine d'irrecevabilité, le recours doit être adressé par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception ou remis contre récépissé au fonctionnaire technique compétent sur recours - Service public de Wallonie c/o Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement, avenue Prince de Liège, 15 à 5100 NAMUR (Jambes) - dans un délai de vingt jours :

- 1° à dater de la réception de la décision pour le demandeur et les Collèges communaux des communes où le projet est prévu de s'implanter ;
- 2° à dater du premier jour de l'affichage de la décision pour les autres personnes. Si la décision est affichée dans plusieurs communes, le délai est prolongé jusqu'au vingtième jour suivant le premier jour de l'affichage dans la commune qui y a procédé la dernière.

Le recours n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf s'il est introduit par le ou les Collèges communaux des communes sur le territoire desquelles le projet est prévu de s'implanter. Il est introduit selon les dispositions 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, et, notamment, en utilisant exclusivement le formulaire repris à l'annexe XI de l'arrêté précité. Le formulaire électronique présent sur le site <http://www.wallonie.be/fr/formulaire/detail/4678> peut également être utilisé ; il doit néanmoins toujours être imprimé pour être envoyé à l'adresse ci-dessus selon les modalités décrites dans le présent article.

Un droit de dossier de 25,00 euros est à verser sur le compte 091-2150215-45 (IBAN : BE44 0912 1502 1545 \ BIC : GKCCBEBB) du Département des Permis et Autorisations, avenue Prince de Liège, 15 à 5100 NAMUR (Jambes).

Article 13. 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 14. La décision est notifiée :

1. En expédition conforme et par envoi recommandé :

- à l'exploitant, la S.A. BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, Aéroport de Charleroi - Rue des Frères Wright, n° 8 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;
- au Collège communal de et à 6000 CHARLEROI ;
- au Collège communal de et à 6220 FLEURUS ;

2. En copie libre et par pli ordinaire :

- à l'AWAC - AGENCE WALLONNE DE L'AIR ET DU CLIMAT, avenue Prince de Liège n° 7 à 5100 NAMUR (Jambes) ;
- à BELGOCONTROL S.A., Tervuursesteenweg, n° 303 à 1820 STEENOKKERZEEL ;
- à la CCATM DE CHARLEROI, Place Destrée n° 1 à 6000 GILLY ;
- à la CCATM DE FLEURUS, Rue de Wanfercée-Baulet n° 2 à 6220 FLEURUS (WANFERCEE-BAULET) ;
- au CWEDD, Rue du Vertbois n° 13 bte c à 4000 LIEGE ;
- à la DGO1 - D.142 - DIRECTION DES ROUTES DE CHARLEROI, Rue de l'Ecluse n° 22 bte 6-8 à 6000 CHARLEROI ;
- à la DGO2 - DO233 - DIRECTION DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI, Rue des Fusillés n° 1 à 6041 GOSSELIES ;
- à la DGO3 - DEE - DIRECTION DES RISQUES INDUSTRIELS, GÉOLOGIQUES ET MINIERS, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;

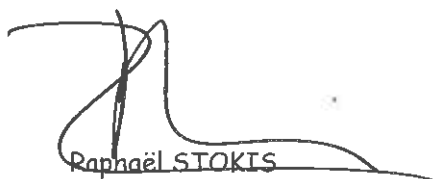
- à la DGO3 - DEE - DPP - CELLULE BRUIT, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
- à la DGO3 - DSD - DIRECTION DE LA POLITIQUE DES DÉCHETS, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
- à la DGO4 - DEBD - ENERGIE & BÂTIMENT DURABLE, rue des Brigades d'Irlande n° 1 à 5100 NAMUR(Jambes) ;
- à HAINAUT INGENIERIE TECHNIQUE, rue Saint Antoine n°1 à 7021 HAVRE/MONS ;
- à la DGO3 - DPC - Direction extérieure de Charleroi, Rue de l'Ecluse n° 22 à 6000 CHARLEROI ;

Article 15. La présente décision est enregistrée sous le numéro **26421** auprès de la Direction de Charleroi du Département des Permis et Autorisations.

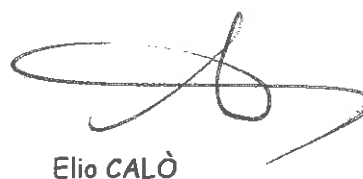
Fait à Charleroi, le **16 DEC. 2014**

Signatures

Le fonctionnaire délégué


Raphaël STOKIS

Le fonctionnaire technique


Elio CALÒ

COPIE CONFORME

LISTE DES PLANS

- | | |
|------|--|
| 03.1 | Situation extension |
| 02.2 | Implantation situation extension |
| 04 | Implantation générale des installations |
| 13.1 | Localisation des installations existantes et modifiées - Vue en plan niveaux +174 .00 et +177.00 |



13.2	Localisation des installations existantes et modifiées - Vue en plan niveaux 180.00 et +185.00
07.1	Implantation générale - Impétrants
07.2	B2/B10 - Accès I4 - Impétrants
07.3	By pass I4 - nouveaux parkings I46 - Impétrants
13.3	Localisation des installations générant le rejet d'air - Vue en plan niveaux +174.00 et +177.00
13.4	Localisation des installations générant le rejet d'air - Vue en plan niveaux +180.00 et +185.00
09.1	B1-B2-B10 : niveaux +174.00 et +177.00 - Surfaces
09.2	B1-B2-B10 : niveaux +180.00 et +185.00 - Surfaces
06.1.0	Aérogare - Niveaux +174.00 et +177.00 - Surfaces extension nouvelle et à rénover
06.1.1-1 et 2	Vue en plan Niveau +174.00 Zone A - Surfaces utiles
06.1.1-2 et 2	Vue en plan Niveau +174.00 Zone B - Surfaces utiles
06.1.2-2 et 2	Vue en plan Niveau +174.00 Zone A - Surfaces utiles
06.1.2-2 et 2	Vue en plan Niveau +177.00 Zone B - Surfaces utiles
06.2.0	Niveaux +180.00 et + 185.00 - Surfaces extension nouvelle et à rénover
06.2.1-1 et 2	Vue en plan Niveau +180.00 Zone A - Surfaces utiles
06.2.1-2 et 2	Aérogare : Situation extension - Niveau +180.00 Zone B - Surfaces utiles
06.2.2-1 et 2	Vue en plan Niveau +185.00 Zone A - Surfaces utiles
06.2.2-2 et 2	Vue en plan Niveau +185.00 Zone B - Surfaces utiles
10.1-1 de 2	B1-B10 : Niveau +174.00 - Matériaux de façade
10.1-2 de 2	B1-B10 : Niveau +174.00 - Matériaux de façade
10.2-1 de 2	B1-B10 : Niveau +177.00 - Matériaux de façade
10.2-2 de 2	B1-B10 : Niveau +174.00 - Matériaux de façade
10.3-1 de 2	B1-B10 : Niveau +180.00 - Matériaux de façade
10.3-2 de 2	B1-B10 : Niveau +180.00 - Matériaux de façade
10.4-1 de 2	B1-B10 : Niveau + 185.00 - Matériaux de façade
10.4-2 de 2	B1-B10 : Niveau +185.00 - Matériaux de façade
11-1 et 2	B1 - Elévations côté piste
11-2 et 2	B1 - Elévations côté Ville, Est et Ouest
07.2	Coupes
14	B1-B10-B11 - Plan de toitures

- 08.1 Plan de toitures plates extension
- 17.3 I46/B11 - Parking P3 Zone 2, Dépôt Car Rental et Vues en plan, coupes et détails
- 10.2 Extension parking P3 - Zone 2 et dépôt Car Rental - Détail voiries d'entrées car rental
- 11.1 Nouveau by-pass et modification Rond-Point rue d'Heppignies
- 17.1 By-pass et modification Rond-point - Vue en plan
- 17.2 I4 - Accès parking express et parking personnel - Vues en plan
- 13.1 Aérogare : flux - Niveaux +174.00 et +177.00
- 13.2 Aérogare : flux - Niveaux +180.00 et +185.00