



**CHARLEROI**  
**PERMIS**  
**D'ENVIRONNEMENT**

DATE

17 MARS 2021

PAGE

1

REÇU LE

22-03-2021

44394/21/05

SOWAER

Avenue des Dessus-de-Lives 8  
5101 LOYERS

V/REF :

Néant

N/REF :

P.ENV/SA/NBA/PE/2020/0027

A. Eau Usées

**OBJET :**

**Permis d'environnement - Décision**

**Localisation : Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies**

**Demandeur : SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT**

**Dossier n° PE/2020/0027**

Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous adresser, en annexe, la décision du Collège communal prise en séance du 16 mars 2021 ainsi que le courrier adressé à la SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT.

En ce qui concerne les plans de l'établissement, nous vous prions de considérer que ceux joints à la demande sont à annexer à la présente décision sous réserve d'éventuelles modifications qui seraient reprises dans le dispositif de la décision.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous prions de croire, Messieurs, à l'assurance de nos meilleurs sentiments.

Le Directeur général,  
Par délégation

Frédéric FRAITURE,  
Inspecteur général



Pour le Bourgmestre,  
Par délégation, en vertu de  
l'art. L.1132-4 du C.D.L.D.

Eric GOFFART,  
2ème Echevin

**CONTACT**

Christine MLAKAR  
Responsable de Cellule administrative  
permisenvironnement@charleroi.be

Place Jules Destrée  
6060 GILLY  
T. 071 86 39 29  
F. 071 86 39 30

**ANNEXES**

1° Décision du Collège communal  
2° Lettre à l'exploitant

REC'D

11-13-1914

RECEIVED





**CHARLEROI**  
**PERMIS**  
**D'ENVIRONNEMENT**

DATE  
**17 MARS 2021**

PAGE  
**1**

**SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT**  
**Rue des Frères Wright 8**  
**6041 Gosselies**

**PAR RECOMMANDÉ AVEC**  
**AVIS DE RÉCEPTION**

**V/REF :**  
Néant  
**N/REF :**  
P.ENV/SA/NBA/PE/2020/0027

**OBJET :**  
**Permis d'environnement - Décision**  
**Localisation : Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies**  
**Demandeur : SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT**  
**Dossier n° PE/2020/0027**

Messieurs,

En vertu des dispositions reprises à l'article 35 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, nous vous adressons la décision du Collège communal prise en séance du 16 mars 2021.

Pour votre bonne information, un recours contre la décision du Collège communal précitée vous est ouvert auprès du Gouvernement wallon. Les modalités de recours figurent dans la décision précitée.

Par ailleurs, vous trouverez ci-annexé le courrier qu'il vous reviendra d'envoyer lorsque vous fixerez la date de mise en œuvre de votre permis et ce conformément à l'article 10 de celui-ci.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous prions de croire, Messieurs, à l'assurance de nos meilleurs sentiments.

Le Directeur général,  
Par délégation

Frédéric FRAITURE,  
Inspecteur général



Pour le Bourgmestre,  
Par délégation, en vertu de  
l'art. L.1132-4 du C.D.L.D.

Eric GOFFART,  
2ème Echevin

**CONTACT**  
Cédric GOIRE  
Responsable de Cellule technique  
permisenvironnement@charleroi.be

Place Jules Destrée  
6060 GILLY  
T. 071 86 39 07  
F. 071 86 39 30

**ANNEXES**

- 1° Décision du Collège communal
- 2° Courrier relatif à la mise en œuvre



PROVINCE de **HAINAUT**

ARRONDISSEMENT de **CHARLEROI**

VILLE de **CHARLEROI**

SECTION de **Gosselies**

Arrêté du Collège communal  
en séance du **mardi 16 mars 2021**

### **PERMIS D'ENVIRONNEMENT**

N° de dossier : PE/2020/0027

Etablissement de classe 2

Procédure d'instruction de classe 2

Catégorie de projet C (Projet sans Etude d'Incidences sur l'Environnement)

### **LE COLLEGE COMMUNAL,**

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

Vu l'arrêté ministériel du 28 octobre 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus COVID-19, *M.B.*, 28 octobre 2020 ;

Vu le décret de la Région wallonne du 1<sup>er</sup> octobre 2020 organisant jusqu'au 31 mars 2021 la tenue des réunions des organes communaux et provinciaux, *M.B.*, 16 octobre 2020 en son article 1<sup>er</sup> ;

Vu la décision du Collège communal de la Ville de Charleroi du 13 octobre 2020 arrêtant la procédure à suivre pour la tenue des séances du Collège communal ;

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 les prescriptions non abrogées du Règlement Général pour la Protection du Travail, notamment celles des titres II et III ;

Vu le Règlement Général sur les Installations Électriques rendu obligatoire dans les établissements dangereux, insalubres ou incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981 ;

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;

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

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

Vu le décret du 5 décembre 2008 portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages ;

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

Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;

Vu le Code wallon du Patrimoine (CoPat) ;

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

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

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 1999 adoptant définitivement le schéma de développement de l'espace régional ;

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

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

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

Vu le Code de l'Eau ;

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

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

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

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

Vu le Règlement communal du 26 avril 2010 sur la préservation des arbres lors de chantiers publics ou privés ;

Vu le Règlement communal du 21 février 2011 sur la conservation de la nature relatif à l'abattage et à la protection des arbres et des haies ;

Vu le Règlement communal du 21 février 2011 sur la conservation de la nature relatif à la protection, la plantation et le remplacement de haies à Charleroi ;

Vu le Règlement communal du 25 avril 2016 relatif aux terrasses du secteur HORECA et aux enseignes ;

Vu le Règlement Général de Police du 2 septembre 2019 ;

Vu la décision de la Députation permanente du conseil provincial de Hainaut du 03 juin 1993, pour un terme expirant le 03 juin 2023, accordant la détention de cartouches de signalisation et d'effarouchement ainsi que des munitions de sûreté pour armes à feu portatives (réf. : PX/1988/0217) ;

Vu la décision du Ministre des Transports, du Logement et du Développement Territorial du 25 juillet 2005, pour un terme fixé au 27 juillet 2025, accordant le permis unique pour construire et exploiter un aéroport pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1.600 emplacements au sol et 3.000 emplacements étagés, les voiries d'accès à ces parkings, les chaussées aéronautiques et les parkings avions liés à l'aéroport, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m<sup>3</sup> de kérosène et de 30 m<sup>3</sup> de carburants routiers. Le projet constitue par ailleurs un projet mixte impliquant l'ouverture de nouvelles voiries de communication (réf. : PU/2004/0022) ;

Vu la décision du Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme du 27 juillet 2005, pour un terme fixé au 27 juillet 2025, accordant le permis d'environnement pour exploiter l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et 45 mètres de large, axée 07 – 25 (réf. : PE/2004/0039) ;

Vu la décision du Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département des Permis et Autorisations – Direction de Charleroi, et du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 19 novembre 2007 pour un terme fixé au 27 juillet 2025 accordant le permis unique pour adjoindre à l'aérogare autorisée un bâtiment de maintenance de véhicules (réparations, retouches, peintures,...) et de stockage de véhicules (+ mise en charge de véhicules électriques) avec zone de lavage et stockage de produits à l'extérieur (réf. : PU/2007/0010) ;

Vu la décision du Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département des Permis et Autorisations – Direction de Charleroi, et du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 11 décembre 2008 pour un terme fixé au 3 septembre 2028 accordant le permis unique pour construire et exploiter, dans la zone d'accès à l'aéroport de CHARLEROI, une station-service comprenant un dépôt de 100.000 litres de carburants en deux réservoirs enfouis, un car-wash tunnel, deux aspirateurs, un compresseur d'air, un shop avec croissanterie et des locaux techniques annexes (réf. : PU/2008/0017) ;

Vu la décision du Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département des Permis et Autorisations – Direction de Charleroi, et du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 11 mai 2009 pour un terme fixé au 27 juillet 2025 accordant le permis unique pour réaliser et mettre en exploitation l'allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud de 650 mètres pour la porter de 2.550 mètres à 3.200 mètres, la construction de 2 bretelles (dénommées N6 et N7) de raccord entre l'allongement de la piste et le taxiway nord et l'aménagement d'une « bande de souffle » de 60 mètres sur 45 mètres et d'une zone « RESA (Runway Extremity Safety Area- Aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 mètres sur 90 mètres situées dans le prolongement de la piste (réf. : PU/2008/0028) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 30 octobre 2009 accordant le permis d'urbanisme pour l'aménagement d'un parking de 1.500 places (P2) (réf. : P127/2009/0047) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 29 novembre 2010 accordant le permis d'urbanisme pour l'extension du terminal de l'Aéroport de Charleroi (réf. : P127/2010/0122) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 4 avril 2011 accordant le permis d'urbanisme pour construction d'une vigie de contrôle en surplomb du terminal existant (réf. : P127/2010/0200) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 18 novembre 2011 accordant le permis d'urbanisme pour la construction d'une friterie (réf. : P127/2011/0149) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 17 janvier 2012 accordant le permis d'urbanisme pour la aménagement d'un parking de 2.305 places sur le site de l'aéroport en lieu et place de l'actuel parking (réf. : P127/2011/0150) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 17 février 2012 accordant le permis d'urbanisme pour la réalisation d'un giratoire sur la route d'accès à l'aérogare (réf. : P127/2011/0163) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 20 février 2012 accordant le permis d'urbanisme pour la construction d'une œuvre d'art sur le rond-point de l'aéroport ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 24 mai 2012 accordant le permis d'urbanisme pour le réaménagement du parking "Express" et de la gare des bus (réf. : P127/2012/0050) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 7 juin 2012 accordant le permis d'urbanisme pour la réalisation de deux dalles de parking avions et voiries de contournement (réf. : P127/2012/0007) ;

Vu la décision du Collège communal de la Ville de Charleroi du 15 mars 2013 accordant le permis d'urbanisme pour le voûtement et la déviation du cours d'eau non navigable « Le Tintia » ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 21 janvier 2014 accordant le permis d'urbanisme pour le déplacement d'une installation mobile existante sur le site de l'aéroport vers le bâtiment administratif de la zone Nord "Fuel" pour un usage en salle de réunion et réfectoire (réf. : P127/2013/0135) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 3 février 2014 accordant le permis d'urbanisme pour le placement d'une antenne SEVESO ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 13 mars 2014 accordant le permis d'urbanisme pour le placement d'une installation mobile provisoire à usage de bureaux (réf. : P127/2014/0021) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 13 février 2015 accordant le permis d'urbanisme pour l'installation d'un mât et un faisceau hertzien en toiture d'un bâtiment (réf. : P127/2014/0134) ;

Vu la décision du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-Être animal du 19 mai 2015, pour un terme fixé au 27 juillet 2025, accordant le permis unique pour agrandir l'aérogare existante ainsi qu'augmenter la capacité d'accueil du parc de stationnement (réf. : PU/2013/0024) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 8 mai 2015 accordant le permis d'urbanisme pour le placement temporaire d'une unité en préfabriqué pour la création d'un poste d'inspection filtrage (réf. : P127/2015/0033) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 16 juin 2016 accordant le permis d'urbanisme pour la construction d'une nouvelle sous-station électrique - cabine C5bis (réf. : P127/2016/0051) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 13 janvier 2017 accordant le permis d'urbanisme pour la régularisation du placement temporaire d'une unité provisoire de pré-filtrage (chapiteau) (réf. : P127/2016/0174) ;

Vu la décision du Fonctionnaire délégué du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II du 22 mars 2017 accordant le permis d'urbanisme pour la réalisation d'un nouvel accès pour le parking express de l'aéroport de Charleroi (réf. : P127/2017/0003) ;



a) Eaux usées domestiques

Les eaux usées domestiques sont déversées en continu. Elles sont issues des activités des différents terminaux et des avions.

Les activités au sein de l'ancien Terminal Sud sont très limitées car le Terminal n'est plus en fonction. Selon les informations communiquées dans la demande, le terminal Sud est doté de fosses septiques (rejet R3).

Les eaux issues des Terminaux Nord T1 et T2 et des avions sont traitées dans une station d'épuration propre à l'aéroport (rejet R6), ouvrage imposé par l'arrêté du Fonctionnaire technique et du Fonctionnaire délégué du 14 février 2005 autorisant l'aérogare (Terminal Nord T1) pour l'accueil de 3 millions de passager par an.

En 2019 la station a traité les volumes suivants :

- 219 m<sup>3</sup>/j en moyenne – 1.215 EHQ ;
- 208 m<sup>3</sup>/j en médiane ;
- 271 m<sup>3</sup>/j en P90 – 1.500 EHQ ;
- 306 m<sup>3</sup>/j en max (juillet) – 1.700 EHQ.

La station d'épuration a été dimensionnée pour traiter 3.000 EH. Elle est composée d'un dégrilleur, d'un traitement biologique incluant une étape de dénitrification et d'un clarificateur.

Les eaux se caractérisent comme suit :

	m <sup>3</sup> /j	DCO	DBO <sub>5</sub>	N-NH <sub>4</sub>	N-N <sub>tot</sub>	P-P <sub>tot</sub>	MES
		mg/l	mg O <sub>2</sub> /l	mg N/l	mg N/l	mg P/l	Mg/l
Med	208	590	161	73	151	8	281
P90	271	850	292	98	241	11	616
P10	171	502	107	51	82	7	180
Max	306	1.030	412	116	297	13	1.400

En terme d'EH la station a traité les EH suivants en 2019 :

	m <sup>3</sup> /j	DCO	DBO <sub>5</sub>	N-N <sub>tot</sub>	P-P <sub>tot</sub>
Med	1.154	953	554	3.315	925
P90	1.504	1520	1.224	5.792	1.264
P10	950	638	341	1.572	702
Max	1.822	1.826	1.644	7.181	1.837

En raison des activités de l'établissement et de la part prépondérante d'eaux noires, les eaux usées domestiques présentent un rapport DCO/N particulièrement déséquilibré, de l'ordre de 3,5 à 4. Le rapport DBO<sub>5</sub>/DCO est par ailleurs moins favorable qu'une eau usée domestique classique.

En 2019, les eaux rejetées par la step ont présenté les valeurs suivantes en valeur médiane :

- DCO : 60 mg/l ;
- DBO<sub>5</sub> : 16 mg/l ;
- MES : 2 mg/l ;
- N-N<sub>tot</sub> : 37 mg N/l ;
- N-NH<sub>4</sub> <0,5 mg N/l ;
- N-NO<sub>3</sub> : 24 mg N/l
- N-N <sub>Kjeld</sub> : 12 mg N/l
- P-P<sub>tot</sub> : 7 mg P/l

Le permis actuel ne précise pas de normes de rejet. Par défaut les normes applicables sont celles fixées à l'arrêté du Gouvernement wallon du 1er décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle. Il appert donc qu'à ce stade aucun effort d'épuration n'est demandé sur les paramètres de l'azote et du phosphore.

Depuis 2019 l'exploitant corrige le rapport DCO/N en apportant un complément de glycol (carbone exogène). Les résultats communiqués dans le dossier montrent que l'ouvrage ne permet pas une nitrification complète et que la dénitrification est faible. L'abattement du phosphore est également assez limité.

L'exploitant assure un suivi hebdomadaire complet de sa station d'épuration (prélèvements et analyses effectués sur l'influent et l'effluent et sur les paramètres de la DCO, DBO<sub>5</sub>, MES, différentes formes de l'azote et du phosphore).

b) Eaux usées industrielles

Les eaux issues des pistes, taxiway et parkings des avions sont susceptibles d'être contaminées par :

- les hydrocarbures, en particulier le kérozène (Jet A-1, majoritairement composé d'hydrocarbures dans la gamme C9-C16) et, dans une moindre mesure, l'AVGAS (combinaison complexe d'hydrocarbures dans la gamme C4-C12, composée principalement de paraffines, de cycloparaffines, d'hydrocarbures aromatiques et oléfiniques) et de gazoil ;
- les opérations de De-icing des avions ;

- en période hivernale, les opérations de déverglacement des pistes.

La consommation de produits déverglacants et de produits de De-icing est dépendante des conditions météorologiques.

Le déverglacement des pistes est assuré par un produit liquide composé à 50 % d'acétate de potassium ou par un sel solide composé d'acétate de sodium. Les sels épandus représentent cependant une charge en DCO assez significative, pouvant atteindre 430 g O<sub>2</sub>/l.

Le Di-icing consiste à pulvériser sur les avions, avant leur décollage, d'un produit dégivrant à base de glycol. Cette opération est sollicitée par le commandant de bord de l'avion.

Ces opérations sont effectuées uniquement sur le parking avions du Terminal Nord. Le produit de Di-icing aspergé sur l'avion se retrouve principalement sur le parking et, dans une moindre mesure, sur l'extrémité de la piste après envol de l'avion. Un camion balayeur permet d'aspirer une grande partie du glycol au niveau du parking des avions. Le propylène-glycol est susceptible d'engendrer une DCO de l'ordre de 750 g O<sub>2</sub>/l.

Selon une étude commandée par l'exploitant au prestataire de service chargé de l'exploitation de la station d'épuration et du dispositif de traitement des eaux usées industrielles / pluviales, de l'ordre de 36 % du glycol est susceptible de se retrouver dans le réseau d'égouttage et dans les bassins d'orage, en particulier le rejet principal R5.

#### c) Eaux pluviales

Les eaux pluviales sont issues des toitures des bâtiments et des parkings.

Hors périodes de traitement hivernal des pistes ou de De-icing, les eaux issues des pistes, taxiway et parkings avions sont également qualifiées d'eaux pluviales.

#### 1.2.3. Gestions des eaux usées industrielles.

La plus grande partie des eaux pluviales issues de l'aéroport et altérées ou susceptibles d'être altérées à la suite d'une opération de De-icing est collectée via le rejet R5 dans un bassin de rétention et un bassin d'orage.

A ce stade, la Direction des Eaux de surface considère que le rejet R5 draine les eaux usées industrielles. Le rejet R2 qui reprend la partie Sud et le rejet R7 qui sera mis en œuvre dans le cadre de l'extension de la piste feront pour le moment l'objet d'un suivi de caractérisation / confirmation du caractère pluvial.

Historiquement, le bassin d'orage du rejet R5 a été conçu pour gérer une pluie d'orage et éviter un impact hydraulique ou des inondations en aval de l'établissement. Le bassin d'orage est composé des trois volumes suivants :

- un bassin de rétention d'un volume de 4.800 m<sup>3</sup> permettant d'isoler et retenir un flux pollué ;
- un bassin d'orage d'un volume de 13.500 m<sup>3</sup>, dans lequel sont évacuées les eaux du bassin de rétention, le bassin d'orage est par ailleurs doté d'une vanne permettant de stopper tout rejet ;
- un volume complémentaire de stockage commun au bassin d'orage et de rétention d'une capacité de 2.400 m<sup>3</sup>.

En période hivernale l'exploitant adopte les mesures suivantes :

- collecte d'une partie importante du glycol par un camion aspirateur au niveau de la zone de parking des avions du Terminal Nord ;
- transformation du bassin de rétention en dispositif de traitement des eaux chargées en glycol (dispositifs d'aération, ensemencement du bassin par des boues, ajout de réactifs destinés à répondre à la carence en N et P) ;
- mise en service d'une mesure en continu du TOC des eaux en entrée du chenal, les eaux chargées étant dirigées vers le bassin de rétention ;
- en cas de saturation du bassin de rétention, le bassin d'orage est transformé en bassin de stockage (fermeture de la vanne) et une aération du bassin d'orage est assurée ;
- réalisation une fois par semaine d'une caractérisation des eaux du bassin de rétention et si nécessaire, du bassin d'orage ;
- mesure en continu du débit en sortie du bassin d'orage (effective depuis avril 2020).

Si la gestion des eaux s'est améliorée au cours des dernières années, le dispositif actuel présente des faiblesses ou inconvénients suivants :

- le bassin de rétention n'était pas conçu à l'origine pour remplir le rôle de station d'épuration ; le traitement actuel souffre notamment d'une absence d'étape de décantation ;
- le bassin de rétention ne permet pas d'assurer une dégradation complète du glycol, la capacité de stockage du bassin d'orage est par ailleurs atteinte et des eaux chargées en glycol doivent être évacuées dans le milieu récepteur.

Il apparaît donc qu'à terme un dimensionnement plus fin des ouvrages devrait être étudié, de manière à limiter l'impact des saisons hivernales sur le milieu récepteur.

### **1.3. Impact de l'établissement sur la masse d'eau**

#### **1.3.1. Etat de la masse d'eau.**

Les deux rejets principaux (R5 et R6) ont lieu dans le Tintia, cours d'eau de 2<sup>ème</sup> catégorie.

Lors des deux premiers plans de gestion la masse d'eau identifiée était la masse d'eau SA13R – Piéton. En raison de la confluence du Piéton avec le Canal Charleroi – Bruxelles, dans le cadre du troisième plan de gestion, la masse d'eau serait modifiée et l'aéroport sera situé au sein de la masse d'eau SA01C – Canal Charleroi-Bruxelles I.

L'évaluation de l'impact de l'établissement sera réalisée en prenant en compte la qualité du Tintia, dont la qualité est caractérisée par la station de mesure Aquaphyc 1532 – Le Tintia à Viesville (juste avant sa confluence avec le canal Charleroi – Bruxelles). La qualité du cours d'eau est mauvaise pour les macro-polluants. Les paramètres généraux des éléments physico-chimiques responsables de la non-atteinte du bon potentiel sont (en ce qui concerne la station de mesure de la qualité 1532) pour les années 2012, 2015 et 2017, soit 19 mesures :

- La DCO avec 15 mesures supérieures à l'objectif de qualité (30 mg/l en P90), une valeur médiane de 37,3 mg/l et un P90 de 53,7 mg/l ;
- La DBO5 avec 9 mesures supérieures à l'objectif de qualité (6 mg O2/l en P90), une valeur médiane de 6,2 mg O2/l et un P90 de 12,96 mg O2/l ;
- L'azote ammoniacal avec toutes les mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,78 mg N/l en P90), une valeur médiane de 2,987 mg N/l et un P90 de 6,66 mg N/l ;
- L'azote Kjeldahl avec toutes les mesures supérieures à l'objectif de qualité (2 mg N/l en P90), une valeur médiane de 4,9 mg N/l et un P90 de 8,71 mg N/l ;
- Les nitrites avec 15 mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,09 mg N/l en P90), une valeur médiane de 0,129 mg N/l et un P90 de 0,20 mg N/l ;
- Le phosphore total avec 16 mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,5 mg P/l en P90), une valeur médiane de 0,615 mg P/l et un P90 de 1,15 mg P/l ;
- Les orthophosphates avec 17 mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,33 mg P/l en P90), une valeur médiane de 0,477 mg P/l et un P90 de 0,99 mg P/l.

#### **1.3.2. Autres pressions Pressions**

Les rejets de l'aéroport ne constituent pas la seule pression sur le Tintia, puisqu'on relève également les pressions suivantes :

- bassin technique de la station d'épuration de Viesville canal (réseau d'assainissement composé des égouts et collecteurs) ;
- différentes sociétés (industrie de l'aéronautique et industries ou laboratoires pharmaceutiques).

Au niveau de l'établissement la cartographie de l'égouttage interne a mis en évidence :

- qu'une partie de l'égouttage de Ransart était connectée sur le Tintia, dans son parcours vouté situé au sein de l'établissement ;
- qu'un rejet d'eaux altérées, dont l'origine est aujourd'hui toujours inconnue, mais ne semble pas imputable à l'établissement, avait lieu en rive droite du Tintia à hauteur de l'ancien cimetière.

L'établissement a procédé à la pose de chambres de visite qui permettent de caractériser ces deux rejets.

#### **1.3.3. Impact de l'établissement**

##### **a) Impact du rejet de la station d'épuration d'eaux usées domestiques (rejet R6)**

Le rejet de la station d'épuration atteint de bonne à très bonne performances sur les paramètres de la DCO, DBO5 et MES. A contrario les performances sur l'azote et le phosphore sont limitées, un traitement tertiaire n'ayant pas été imposé.

L'analyse de l'impact du rejet sur la qualité du Tintia conclut à un impact très significatif à très hautement significatif sur les paramètres de l'azote et du phosphore. L'impact n'est pas significatif sur les paramètres du carbone. La mise en œuvre d'un traitement tertiaire sur l'azote et le phosphore au niveau de la station d'épuration améliore significativement la situation.

##### **b) Impact du rejet en périodes hivernales**

L'établissement a pris différentes mesures pour améliorer la gestion des eaux durant la saison hivernale, cependant un rejet d'eaux chargées en glycol ne peut être exclu.

La mesure du débit à la sortie du bassin d'orage n'est effective que depuis avril 2020, auparavant seules des estimations basées sur la pluviométrie permettaient d'estimer les charges réellement déversées par le rejet R5.

Le rejet R5 est lié aux conditions météorologiques, en particulier aux successions de d'épisodes hivernaux (températures basses, gelées, risque de verglas, épisodes de neige, ...) et de précipitations plus classiques qui peuvent avoir comme conséquence que la capacité de stockage est dépassée. Ces mêmes conditions

météorologiques influenceront la qualité des eaux stockées dans le bassin d'orage et un débordement du bassin d'orage peut se présenter alors que les eaux stockées dans le bassin présentent une concentration en DCO plus élevée. Ce phénomène est observable généralement entre janvier et mars.

Le rejet de ces eaux aura alors, durant ces mois, un impact significatif à très significatif sur le Tintia pour les paramètres du carbone. L'impact sera d'autant plus significatif que le Tintia transite en aval par un bassin d'orage qui est susceptible d'accumuler la charge organique, ce qui provoquera des nuisances olfactives lorsque la température augmente.

#### *c) Mesures à envisager*

En préambule on relèvera que la crise Covid-19 a limité très significativement les activités de l'aéroport depuis le mois de mars 2020. L'aéroport a été fermé (accès aux passagers et compagnies aériennes) entre le 25/03 et le 15/06. Le nombre de vols a très nettement diminué par rapport à la situation de 2019. Selon les différents modèles du secteur aérien, un retour à la normale (soit activité équivalente à 2019) n'est pas attendu avant 2024.

L'impact du rejet de la station d'épuration est donc moindre et ne devrait pas s'aggraver avant trois ans. Il en est de même pour partie pour le rejet des eaux contaminées par le De-icing (nombre plus restreint d'avions à traiter), nonobstant des conditions hivernales plus marquées sur un hiver.

En ce qui concerne le rejet de la station d'épuration des eaux usées domestiques, un up-grade des équipements doit être envisagé de manière à assurer un effort d'épuration complémentaire sur l'azote et le phosphore, l'effort sur l'azote devant augmenter le rendement de nitrification et de dénitrification.

Le rapport C/N/P défavorable de l'influent peut être facilement corrigé par une injection de glycol récolté lors des opérations de De-Icing. La mise à niveau de la station d'épuration apparaît donc une mesure à imposer.

En ce qui concerne les eaux usées industrielles évacuées en période hivernale par le rejet R5, les mesures suivantes sont à envisager :

- confirmer le suivi analytique actuel (mesures dans le bassin de rétention et, si nécessaire, dans le bassin d'orage) ;
- confirmer la gestion différenciée des eaux en fonction de la teneur en TOC mesurée à l'entrée des bassins ;
- confirmer la mesure du débit en sortie du bassin de rétention ;
- confirmer le mode de gestion actuel (bassin de rétention et stockage dans le bassin d'orage).

Cependant une amélioration de la gestion actuelle doit être envisagée de manière à minimiser dans un premier temps, les risques de nuisance au niveau du bassin d'orage situé en aval de l'établissement et à moyen terme de minimiser les charges rejetées.

Enfin la confirmation du caractère d'eaux pluviales du futur rejet R7 et du rejet R3 qui reprend la partie Sud apparaît nécessaire par un monitoring. De même, des conditions de surveillance sont à prévoir sur la connexion des égouts de Ransart (au niveau du Tintia sur la partie de l'établissement).

La Direction des Eaux de surface propose donc :

- de fixer des conditions de rejet et de surveillance ;
- de proposer des conditions plus sévères avec un délai de mise en conformité et la réalisation d'une étude visant à déterminer les investissements à réaliser, mais également à envisager un raccordement éventuel de l'établissement au réseau d'égouttage en vue d'évacuer une partie ou la totalité des eaux vers l'un des bassins techniques des stations d'épuration collectives ;
- d'imposer un comité de suivi des rejets regroupant la DESu, le DPA et le DPC, ce comité de suivi pouvant, le cas échéant, être étendu.

### **1.4. Normes applicables**

#### *a) Conditions générales*

Les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement précisent les modalités selon lesquelles les conditions de déversement sont fixées dans les permis.

#### *b) Conditions sectorielles*

##### *b.1. Eaux usées industrielles*

Les conditions applicables pour les eaux usées industrielles (rejet R5) sont issues de l'arrêté royal du 3 août 1976 portant le règlement général relatif aux déversements des eaux usées dans les eaux de surface ordinaires, dans les égouts publics et dans les voies artificielles d'écoulement des eaux pluviales

##### *b.2. Eaux usées domestiques*

Les conditions sectorielles applicables à la station d'épuration des eaux usées domestiques de l'aéroport sont celles de l'arrêté du Gouvernement wallon du 1<sup>er</sup> décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle.

##### *b.3 Eaux pluviales*

La gestion des eaux pluviales relève des articles R. 277 à R. 281 du Code de l'Eau.

Pour ce qui concerne les eaux pluviales, l'article R. 277 § 4 précise que sans préjudice d'autres législations applicables, les eaux pluviales sont évacuées :

1° prioritairement dans le sol par infiltration ;

2° en cas d'impossibilité technique ou de disponibilité insuffisante du terrain, dans une voie artificielle d'écoulement ou dans une eau de surface ordinaire ;

3° en cas d'impossibilité d'évacuation selon les points 1° ou 2°, en égout.

Cette disposition du Code de l'Eau est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et concerne plus précisément les nouvelles habitations.

*c) Conditions particulières*

Les conditions particulières prennent en compte la vulnérabilité du milieu récepteur, les spécificités de l'activité de l'établissement et fixent :

- des mesures de gestion des effluents ;
- un effort d'épuration complémentaire sur l'azote et le phosphore pour les eaux usées domestiques à respecter moyennant un délai de mise en œuvre ;
- des conditions complémentaires pour les eaux usées industrielles ;
- des impositions de surveillances sur différents rejet.

**2. Avis**

L'avis émis par la Direction des Eaux de surface à la suite de l'examen de cette demande est :

**Avis favorable sous conditions**

**3. Conditions de déversement des eaux issues de l'établissement**

*[Intégrées au dispositif]*

**4. Annexe**

*[...]*

» ;

Considérant l'avis défavorable du Collège communal de la Ville de Fleurus du 20 janvier 2021, rédigé comme suit :

«

*Vu le Code du Développement Territorial ;*

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

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

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

*Considérant que la S.A. Brussels South Charleroi Airport sise à la rue des Frères Wright, 8 à 6041 Gosselies a introduit une demande de permis d'environnement relative à un bien sis à la rue des Fusillés 1 à 6041 Gosselies et ayant pour objet le rejet des eaux usées en provenance de l'aéroport en eau de surface ;*

*Attendu que celle-ci a été déclarée complète et recevable par le Service Public de Wallonie - DGO3 en date du 02 décembre 2020 et reçue à la Ville de FLEURUS en date du 03 décembre 2020 ;*

*Considérant que le dossier porte les références communales suivantes : 2020/011 ;*

*Attendu que le Collège communal de Charleroi est l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande de permis d'environnement en vertu de l'article 13, alinéa 1<sup>er</sup>, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;*

*Attendu que lors de l'analyse relative au caractère complet et recevable de la demande de permis d'environnement il a également été procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.62 du livre 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement ;*

*Attendu qu'à l'examen du dossier de demande, les nuisances les plus significatives portent sur la pollution des eaux de surface ;*

*Considérant qu'au vu du descriptif des activités, dépôts et installations et des mesures prises par l'exploitant ou prévues dans son projet, l'ensemble de ces incidences ne doit pas être considéré comme ayant un impact notable. En effet, ces nuisances sont possibles mais sont maîtrisables, limitées dans le temps et parfaitement réversibles ;*

*Considérant qu'en ce qui concerne les autres compartiments de l'environnement, le projet engendre des nuisances pouvant être qualifiées de nulles ou mineures ;*

*Considérant qu'il n'y a pas lieu de craindre d'effets cumulatifs avec des projets voisins de même nature ;*

*Vu la notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier qui synthétisent suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement. La population intéressée recevra des lors l'information qu'elle est en droit d'attendre et l'autorité appelée à statuer est suffisamment éclairée sur les incidences possibles du projet sur l'environnement ;*

*Attendu que le projet ne doit donc pas être soumis à évaluation complète des incidences et qu'une étude d'incidences sur l'environnement n'est donc pas nécessaire ;*

*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<sup>er</sup> du Code du Droit de l'Environnement, une enquête publique a été organisée du 16 décembre 2020 au 08 janvier 2021 ;*

*Attendu qu'à l'issue de cette enquête, nous avons reçu une réclamation écrite nominative ;*

*Vu le rapport de clôture d'enquête rédigé par le Conseiller en environnement repris ci-dessous :*

*« Vu la demande introduite par la S.A. Brussels South Charleroi Airport;*

*Considérant que cette demande fait suite aux travaux en cours relatifs au projet d'allongement de la piste, autorisés le 25.10.2018 par le Gouvernement Wallon, d'un établissement sis à la rue des Fusillés n°1 à 6041 Gosselies et vise spécifiquement le rejet des eaux usées en provenance de l'aéroport (eaux pluviales collectées sur les pistes, taxiway, toitures, parking ainsi que des eaux usées sanitaires du terminal passager) en eau de surface ;*

*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<sup>er</sup> du Code du Droit de l'Environnement, une enquête publique a été du 16/12/2020 au 08/01/2021 ;*

*Considérant que l'enquête a suscité une réclamation portant sur le risque d'accentuation de mauvaises odeurs en provenance du lagunage situé au niveau du tronçon de l'avenue Jean Mermoz à Heppignies ;*

*Considérant le rapport technique établi par le Conseiller en Environnement concluant que, in fine, le demandeur n'apporte aucune garantie quant à l'amélioration de la situation et à la gestion des nuisances olfactives faisant objet de la réclamation ;*

*Le Conseiller en Environnement propose au Collège d'émettre un avis **DEFAVORABLE** » ;*

*Vu l'avis du Conseiller en environnement ;*

*Vu la demande de permis d'environnement introduite par la S.A. BSCA (Brussels South Charleroi Airport) ;*

*Considérant que la demande porte sur le rejet :*

- des eaux usées de l'aéroport (eaux pluviales collectées sur les pistes, taxiway, toitures, parking) ;*
- des eaux usées sanitaires du terminal passager ;*



*Considérant que cette demande fait suite aux travaux en cours relatifs au projet d'allongement de la piste, autorisés le 25.10.2018 par le Gouvernement Wallon ; que cette autorisation était notamment conditionnée comme suit : « (...) dans un délai de deux ans à compter de la notification du présent permis, l'exploitant introduit une nouvelle demande de permis d'environnement pour le rejet des eaux industrielles (eaux générées par l'aire de dégivrage du nouveau taxiway M7) et les rejets d'eaux usées domestiques et pluviales de l'ensemble du site(...) » ;*

*Vu que le Collège communal de la Ville de Charleroi est l'autorité compétente pour statuer sur la présente demande, en vertu de l'article 13, alinéa 1<sup>er</sup> du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;*

*Vu qu'une partie du territoire de la Ville de Fleurus est comprise dans un rayon de 50 m circonscrivant le projet ;*

*Considérant dès lors que le projet doit être soumis à enquête publique sur le territoire de la Ville de Fleurus ;*

*Attendu qu'à la clôture d'enquête nous avons reçu une réclamation nominative ;*

*Considérant que la principale remarque porte sur le risque d'accentuation de mauvaises odeurs en provenance du lagunage situé à l'avenue Jean Mermoz à Heppignies ;*

*Attendu que le ruisseau « le Tintia » est directement concerné par le projet d'allongement de la piste de l'aéroport, autorisé par le Gouvernement wallon en date du 25.10.2018 étant donné que la plus grande partie des eaux pluviales de l'aéroport ainsi que les eaux de sortie de sa station d'épuration, sont rejetées dans son lit ;*

*Considérant que le projet de rejet impacte donc le ruisseau « Le Tintia » ; que celui-ci passe sous les parcelles des futures extensions de pistes via un tuyau de 1,5 m de diamètre en béton, puis ressort derrière le cimetière de Ransart, continue son parcours le long de la station d'épuration de l'aéroport avant de rejoindre un plan d'eau jouxtant l'Hôtel Ibis Budget d'Heppignies, pour aller se jeter dans le ruisseau du Piéton à 2,5 km de l'aéroport ;*

*Vu l'Etude d'Incidence sur l'Environnement, relative au projet d'extension de piste précité, effectuée en 2017 et mise à jour par SGS Belgium S.A. (annexe 5 de la présente demande de permis d'environnement) ;*

*Vu la composition chimique des eaux du Tintia, déjà relevée comme problématique dans cette étude d'incidence de 2017, particulièrement à propos de la DCO (Demande Chimique en Oxygène) mesurée à 540, avant son entrée dans la lagune, alors que la littérature classe les mesures supérieures à 80 comme étant « mauvaises » nous sommes ici à une concentration plus de 6,5 fois supérieure à une mesure « mauvaise » ;*

*Vu l'utilisation en hiver de produits déverglaçants sur les pistes ainsi que l'utilisation d'un produit dégivrant à base de glycol (ECOWING26) sur les avions avant le décollage afin d'en enlever une glace qui pourrait l'alourdir ;*

*Vu l'importance de l'impact engendré par ces produits sur la DCO de l'eau, et donc sur la charge de matière organique en solution utilisable par des organismes et microorganismes pour leur développement ;*

*Attendu « l'étude des processus physico-chimiques et biologiques de dégradation des produits de viabilité hivernale utilisés sur les plates-formes aéroportuaires », publiée par M. Philippe Branchu (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Île-de-France), traitant de l'élimination des produits glycolés (dont l'ECOWING26) dans les eaux de surfaces et de l'influence de la température extérieure sur cette dégradation, concluant sur : « En effet, si la dégradation des produits semble possible dans le milieu, même à faible température, les temps de dégradation mis en jeu à 5°C (plus de 2 mois pour atteindre 90% de dégradation) ne sont pas compatibles avec les temps de séjour dans un système d'assainissement pluvial aéroportuaire ».*

*Attendu qu'un excès de matière organique dans un milieu d'eau douce peut conduire à une reproduction anarchique de certains végétaux et entraîner un phénomène d'eutrophisation d'où découlera un appauvrissement de la biodiversité et des nuisances visuelles et olfactives ;*

*Attendu que la problématique actuelle et future de l'utilisation des eaux glycolées est connue et que des études d'optimisation du système semblent en cours, suite aux recommandations de SGS ;*

*Considérant que le projet d'extension de la piste de l'aéroport s'accompagne de la construction d'un réseau d'égouttage, de séparateurs d'hydrocarbures et d'un bassin d'orage ;*

*Considérant toutefois qu'aucune solution efficace n'a encore été mise en place pour solutionner les pics de rejet de DCO dans le ruisseau du Tintia en période hivernale ;*

*Considérant en effet que l'actualisation de l'EIE par SGS relève au niveau des impacts actuels (p.73) : « (...) la masse d'eau du Tintia (SA13R) présente une qualité biologique et physico-chimique mauvaise : à environ 5 km en aval du site (...) et (p.74) : (...) on peut conclure que la qualité du Tintia est actuellement impactée par les rejets en glycol liés aux activités aéroportuaires durant ces épisodes hivernaux (...) ; que cette étude actualisée relève pour les impacts futurs (p74) que : « (...) la nécessité d'adapter le traitement des eaux glycolées du R5 reste donc impérative avec la mise en place du projet (...) » ;*

*Considérant la décision du Collège Communal du 12 juin 2018 d'émettre un avis **défavorable révisable** sur la délivrance du permis unique sollicité par la S.A. SOWAER ayant pour objet l'allongement de la piste existante à 3200 m et la création de :*

- deux bretelles de liaison supplémentaires avec portions de taxiways liés ;*
- d'accotement de 7,5 m sur les bords de piste (existante + extension) ;*
- de deux bassins d'orage de 12 400 m<sup>3</sup> et 700 m<sup>3</sup> pour les zones liées ;*
- ainsi que l'agrandissement du bassin d'orage existant à 20 070m<sup>3</sup> ;*

*Considérant que la problématique des eaux glycolées rejetées dans le Tintia avait alors déjà été soulevée ; qu'une étude d'incidences complémentaire avait été sollicitée afin de déterminer précisément l'impact de l'activité actuelle et future de l'aéroport sur les zones concernées, au niveau du bruit ainsi qu'au niveau de l'environnement et du sol ;*

*Considérant les nouvelles recommandations émises par SGS dans l'actualisation de l'EIE et plus particulièrement en ce qui concerne la qualité des eaux du Tintia ;*

*Considérant qu'aucune garantie n'est apportée quant à l'amélioration de la situation et à la gestion des nuisances olfactives actuellement mises en évidence ;*

*Au vu de ce qui précède ;*

*Le service Environnement propose au Collège d'émettre un avis défavorable";*

*Considérant que le Collège communal se rallie à l'avis défavorable du Conseiller en environnement cité ci-dessus ;*

*A l'unanimité ;*

#### **DECIDE :**

*Article 1 : D'émettre un avis défavorable sur la délivrance du permis d'environnement sollicité par la S.A. Brussels South Charleroi Airport sise à la rue des Frères Wright, 8 à 6041 Gosselies relative à un bien sis à la rue des Fusillés 1 à 6041 à Gosselies et ayant pour objet le rejet des eaux usées en provenance de l'aéroport en eau de surface.*

*Article 2 : De transmettre une copie de la présente délibération, pour suites voulues au Fonctionnaire technique de la Direction Générale Opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement à Charleroi ainsi qu'au Collège communal de Charleroi. » ;*

*» ;*

*Considérant que le Fonctionnaire technique propose au Collège communal d'accorder l'autorisation sollicitée, en octroyant le permis d'environnement sur base des éléments recueillis lors de l'instruction de la demande et repris au rapport précité, et selon la motivation suivante :*

*«*

*Considérant que la demande a été introduite dans les formes prescrites ;*



*Considérant que la demande de permis d'environnement a été déposée à l'Administration communale le 23 octobre 2020, transmise par celle-ci au Fonctionnaire technique par envoi postal du 04 novembre 2020 et enregistrée dans le service de ce fonctionnaire en date du 05 novembre 2020 ;*

*Considérant que la demande a été jugée complète et recevable en date du 24 novembre 2020 par courrier du Fonctionnaire technique et que notification en a été faite à l'exploitant par lettre recommandée à la poste à cette date ;*

*Considérant qu'en application de l'article D.29-13, § 2, du livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement, l'enquête publique sur le territoire de la ville de CHARLEROI a été suspendue du 24 décembre 2020 au 1<sup>er</sup> janvier 2021 inclus, induisant de ce fait une prolongation des délais de 9 jours pour la remise des avis des instances consultées et pour l'envoi du rapport de synthèse ;*

*Considérant qu'en application de l'article D.29-13, § 2, du livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement, l'enquête publique sur le territoire de la ville de FLEURUS a été suspendue du 24 décembre 2020 au 1<sup>er</sup> janvier 2021 inclus, induisant de ce fait une prolongation des délais de 9 jours pour la remise des avis des instances consultées et pour l'envoi du rapport de synthèse ;*

*Considérant que la neutralisation globale des enquêtes publiques a par conséquent été de 9 jours ;*

*Considérant qu'en application de l'article 32, § 2, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, une prolongation de délai de 30 jours a été notifiée à l'exploitant et à notre Collège communal par courrier du Fonctionnaire technique en date du 02 février 2021 ;*

*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 à pouvoir rejeter les eaux usées de l'aéroport (rejet des eaux pluviales collectées sur les pistes, taxiway, toitures, parking) et les eaux usées sanitaires du terminal passager après traitement dans une station d'épuration individuelle ;*

*Considérant que l'établissement projeté se situe sur les parcelles cadastrales suivantes : CHARLEROI : 23<sup>e</sup> division ; section C ; n<sup>os</sup> 64B3, 64B, 64L3, 64L3, 165M, 171G, 206H2, 207A2, 210/3, 210C2, 210F, 210H, 210V, 247R, 270/2 A, 270/2 B, 270/3, 270E, 334F, 334G, 349/2, 377 ;*

*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° 90.10.01, Classe 2 :**

*Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau, dans les eaux de surface, les égouts publics ou les collecteurs d'eaux usées : rejets supérieurs à 100 équivalent-habitants par jour ou comportant des substances dangereuses visées aux annexes Ière et VII du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau.*

*Considérant que les rubriques de classement concernées pour le projet rangent l'établissement en seconde classe ; que, dès lors, une étude d'incidences sur l'environnement ne s'impose pas d'office ;*

*Considérant, à ce sujet, qu'en date du 02 février 2021, le Fonctionnaire technique a dispensé le projet d'étude d'incidences sur l'environnement ; que cette décision est motivée comme suit :*

*« [...] La demande, dont le formulaire fait office de notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, doit permettre d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée les effets directs et indirects, à court et à moyen terme, de l'implantation et de la mise en œuvre du projet sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs.*

Lors de l'analyse relative au caractère complet et recevable de la demande de permis d'environnement, il a également été procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.62 du livre 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement. À l'examen du dossier de demande, les nuisances les plus significatives portent sur la pollution des eaux de surface.

Au vu du descriptif des activités, dépôts et installations et des mesures prises par l'exploitant ou prévues dans son projet, l'ensemble de ces incidences ne doit pas être considéré comme ayant un impact notable. En effet, ces nuisances sont possibles mais sont maîtrisables, limitées dans le temps et parfaitement réversibles.

En ce qui concerne les autres compartiments de l'environnement, le projet engendre des nuisances pouvant être qualifiées de nulles ou mineures.

D'autre part, il n'y a pas lieu de craindre d'effets cumulatifs avec des projets voisins de même nature.

La notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier synthétisent suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement.

Le projet ne doit donc pas être soumis à évaluation complète des incidences et une étude d'incidences sur l'environnement n'est donc pas nécessaire.

[...] » ;

Considérant, en effet, que la demande de permis constitue la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ; que cette notice est complète en identifiant, décrivant et évaluant les incidences probables directes et indirectes du projet notamment sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs ;

Considérant que la notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier synthétisent suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement, que l'autorité appelée à statuer a été suffisamment éclairée sur les incidences possibles du projet sur l'environnement ;

Considérant que la demande de permis d'environnement porte sur la modification et la régularisation des rejets d'eaux usées industrielles, d'eaux usées domestiques et d'eaux pluviales issues de l'aéroport de Charleroi ; que l'aéroport est composé de la piste de décollage / atterrissage, des aires de circulation des avions (taxiway), du dépôt pétrolier, des aires de stationnement des avions (parkings), de l'aérogare (terminal Nord T1 et T2 et ancien terminal Sud), des parkings ;

Considérant que l'aéroport dispose :

- du Terminal Sud, terminal historique anciennement exploité au sein duquel seule une activité résiduelle est maintenue ;
- du Terminal Nord composé du Terminal T1 et du Terminal T2 ;

Considérant que l'établissement est repris en zone d'assainissement collectif au Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique de la Sambre, que l'établissement est localisé sur deux masses d'eau et sur trois bassins techniques de stations d'épuration ;

Considérant que la plus grande partie de l'aéroport (partie Nord-Est) est localisée au sein du bassin technique de la station d'épuration Viesville Canal – 52055/05, d'une capacité de 46 000 EH, qu'elle est par ailleurs localisée sur le bassin versant du Tintia, cours d'eau de 2<sup>e</sup> catégorie ;

Considérant que lors des deux premiers plans de gestion la masse d'eau identifiée était la masse d'eau SA13R – Piéton, mais qu'en raison de la confluence du Piéton avec le Canal Charleroi – Bruxelles, dans le cadre du troisième plan de gestion, la masse d'eau serait modifiée et l'aéroport sera situé au sein de la masse d'eau SA01C – Canal Charleroi-Bruxelles ;

Considérant que la partie Sud-Ouest de l'aéroport est localisée au sein du bassin technique de la station d'épuration de Montignies-sur-Sambre – 52011/03, d'une capacité de 200 000 EH, qu'elle est située sur le bassin versant du ruisseau le Tic-Tic, cours de 3<sup>e</sup> catégorie repris au sein de la masse d'eau SA27R – Sambre II ;

Considérant, enfin, qu'une petite partie Nord plus centrale de l'aéroport est située au sein du bassin technique de la station d'épuration de Roselies – 52074/01, d'une capacité de 127 000 EH ;

Considérant que la demande de permis mentionne les points de rejet suivants existants actuellement :

- *Rejet R1 – déversement n°1 : rejet d'eaux pluviales issues de la piste 25 (S5) – partie est et de la Bretelle S5 pour une superficie actuelle de 61 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R2 – déversement n°2 : rejet d'eaux pluviales issues du Taxiway Sud-Est, du tronçon S3 – S4 et des parkings P1 à P5, transitant par le bassin d'orage Sud d'une capacité de 4 000 m<sup>3</sup>, pour une superficie de 115 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R3 – déversement n°3 : rejets d'eaux pluviales issues de la piste Ouest (tronçons S1-S2 et S2-S3 et du Taxiway Sud) et d'eaux usées domestiques issues du Terminal Sud ; la superficie drainée étant actuellement de 260 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R5 – déversement n°5 : rejet d'eaux pluviales de la dalle Nord (Bâtiments et parking avion), Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et M6, parkings véhicules personnel et T1 et T2, pour une superficie de 384 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R6 – déversement n°6 : rejet d'eaux usées domestiques issues des bâtiments Nord (terminal T1 et T2) traitées par la station d'épuration ;*

*Considérant que le rejet R4, relatif au bassin de rétention, est abandonné ;*

*Considérant que dans le cadre des travaux autorisés d'extension de la piste, les rejets évolueront comme suit :*

- *Rejet R1 – déversement n°1 : rejet d'eaux pluviales issues du tronçon S4-S5 pour une superficie de 11 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R2 – déversement n°2 : rejet d'eaux pluviales issues du Taxiway Sud-Est, du tronçon S3-S4 et des parkings P1 à P5, transitant par le bassin d'orage Sud d'une capacité de 4 000 m<sup>3</sup>, pour une superficie de 115 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R3 – déversement n°3 : rejets d'eaux pluviales issues de la piste Ouest (tronçons S1-S2, S2-S3, Taxiway Sud et d'eaux usées domestiques issues du Terminal Sud ; la superficie drainée étant actuellement de 260 000 m<sup>2</sup>, elle pourrait passer à 279 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R5 – déversement n°5 : rejet d'eaux pluviales de la dalle Nord (Bâtiments et parking avion), Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et M6, parkings véhicules personnel et T1 et T2 et du nouveau Taxiway M7 (17 000 m<sup>2</sup>) pour une superficie de 401 000 m<sup>2</sup> ;*
- *Rejet R6 – déversement n°6 : rejet d'eaux usées domestiques issues des bâtiments Nord (terminal T1 et T2) traitées par la station d'épuration ;*
- *Rejet R7 – déversement n°7 : rejet d'eaux pluviales issues de l'extension de la piste et des bretelles N6 et N7, pour une superficie de 115 000 m<sup>2</sup>.*

*Considérant en effet que les travaux d'extension de la piste vont permettre de raccorder la piste soit sur le rejet R5, soit sur le rejet R7, que le rejet R1 ne drainera qu'un reliquat de la Bretelle S5 qui est très peu utilisée ;*

*Considérant qu'il ressort de l'instruction du dossier de demande que l'établissement génère des eaux usées industrielles, des eaux usées domestiques et des eaux pluviales ;*

*Considérant que les eaux usées domestiques sont déversées en continu, qu'elles sont issues des activités des différents terminaux et des avions ;*

*Considérant que les activités au sein de l'ancien Terminal Sud sont très limitées car le Terminal n'est plus en fonction, que selon les informations communiquées dans la demande, le terminal Sud est doté de fosses septiques (rejet R3) ;*

*Considérant que les eaux issues des Terminaux Nord T1 et T2 et des avions sont traitées dans une station d'épuration propre à l'aéroport (rejet R6), ouvrage imposé par l'arrêté du Fonctionnaire technique et du Fonctionnaire délégué du 14 février 2005 autorisant l'aérogare (Terminal Nord T1) pour l'accueil de 3 millions de passager par an ;*

*Considérant qu'en 2019 la station a traité les volumes suivants :*

- *219 m<sup>3</sup>/j en moyenne – 1 215 EH<sub>Q</sub> ;*
- *208 m<sup>3</sup>/j en médiane ;*
- *271 m<sup>3</sup>/j en P90 – 1 500 EH<sub>Q</sub> ;*
- *306 m<sup>3</sup>/j en max (juillet) – 1 700 EH<sub>Q</sub> ;*

Considérant que la station d'épuration a été dimensionnée pour traiter 3 000 EH, qu'elle est composée d'un dégrilleur, d'un traitement biologique incluant une étape de dénitrification et d'un clarificateur ;

Considérant que les eaux se caractérisent comme suit :

	m <sup>3</sup> /j	DCO	DBO <sub>5</sub>	N-NH <sub>4</sub>	N-N <sub>tot</sub>	P-P <sub>tot</sub>	MES
		mg/l	mg O <sub>2</sub> /l	mg N/l	mg N/l	mg P/l	Mg/l
Med	208	590	161	73	151	8	281
P90	271	850	292	98	241	11	616
P10	171	502	107	51	82	7	180
Max	306	1 030	412	116	297	13	1 400

Considérant qu'en terme d'EH la station a traité les EH suivants en 2019 :

	m <sup>3</sup> /j	DCO	DBO <sub>5</sub>	N-N <sub>tot</sub>	P-P <sub>tot</sub>
Med	1 154	953	554	3 315	925
P90	1 504	1 520	1 224	5 792	1 264
P10	950	638	341	1 572	702
Max	1 822	1 826	1 644	7 181	1 837

Considérant qu'en raison des activités de l'établissement et de la part prépondérante d'eaux noires, les eaux usées domestiques présentent un rapport DCO/N particulièrement déséquilibré, de l'ordre de 3,5 à 4, que le rapport DBO<sub>5</sub>/DCO est par ailleurs moins favorable qu'une eau usée domestique classique.

Considérant qu'en 2019, les eaux rejetées par la stép ont présenté les valeurs suivantes en valeur médiane :

- DCO : 60 mg/l ;
- DBO<sub>5</sub> : 16 mg/l ;
- MES : 2 mg/l ;
- N-N<sub>tot</sub> : 37 mg N/l ;
- N-NH<sub>4</sub> < 0,5 mg N/l ;
- N-NO<sub>3</sub> : 24 mg N/l
- N-N<sub>kjed</sub> : 12 mg N/l
- P-P<sub>tot</sub> : 7 mg P/l

Considérant que le permis actuel ne précise pas de normes de rejet, que par défaut les normes applicables sont celles fixées à l'arrêté du Gouvernement wallon du 1<sup>er</sup> décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle, qu'il appert donc qu'à ce stade aucun effort d'épuration n'est demandé sur les paramètres de l'azote et du phosphore ;

Considérant que depuis 2019 l'exploitant corrige le rapport DCO/N en apportant un complément de glycol (carbone exogène), que les résultats communiqués dans le dossier montrent que l'ouvrage ne permet pas une nitrification complète et que la dénitrification est faible, que l'abattement du phosphore est également assez limité ;

Considérant que l'exploitant assure un suivi hebdomadaire complet de sa station d'épuration (prélèvements et analyses effectués sur l'influent et l'effluent et sur les paramètres de la DCO, DBO<sub>5</sub>, MES, différentes formes de l'azote et du phosphore) ;

Considérant que les eaux issues des pistes, taxiway et parkings des avions sont susceptibles d'être contaminées par :

- les hydrocarbures, en particulier le kérozène (Jet A-1, majoritairement composé d'hydrocarbures dans la gamme C9-C16) et, dans une moindre mesure, l'AVGAS (combinaison complexe d'hydrocarbures dans la gamme C4-C12, composée principalement de paraffines, de cycloparaffines, d'hydrocarbures aromatiques et oléfiniques) et de gasoil ;
- les opérations de De-icing des avions ;
- en période hivernale, les opérations de déverglacage des pistes.

Considérant que la consommation de produits déverglaçants et de produits de De-icing est dépendante des conditions météorologiques ;

Considérant que le déverglacement des pistes est assuré par un produit liquide composé à 50 % d'acétate de potassium ou par un sel solide composé d'acétate de sodium, que les sels épandus représentent cependant une charge en DCO assez significative, pouvant atteindre 430 g O<sub>2</sub>/l ;

Considérant que le Di-icing consiste à pulvériser sur les avions, avant leur décollage, d'un produit dégivrant à base de glycol, que cette opération est sollicitée par le commandant de bord de l'avion ; que ces opérations sont effectuées uniquement sur le parking avions du Terminal Nord ;

Considérant que le produit de Di-icing aspergé sur l'avion se retrouve principalement sur le parking et, dans une moindre mesure, sur l'extrémité de la piste après envol de l'avion, qu'un camion balayeur permet d'aspirer une grande partie du glycol au niveau du parking des avions, mais que le propylène-glycol est susceptible d'engendrer une DCO de l'ordre de 750 g O<sub>2</sub>/l ;

Considérant que selon une étude commandée par l'exploitant au prestataire de service chargé de l'exploitation de la station d'épuration et du dispositif de traitement des eaux usées industrielles / pluviales, de l'ordre de 36 % du glycol est susceptible de se retrouver dans le réseau d'égouttage et dans les bassins d'orage, en particulier le rejet principal R5 ;

Considérant que les eaux pluviales sont issues des toitures des bâtiments et des parkings ; qu'hors périodes de traitement hivernal des pistes ou de De-icing, les eaux issues des pistes, taxiway et parkings avions sont également qualifiées d'eaux pluviales ;

Considérant que la plus grande partie des eaux pluviales issues de l'aéroport et altérées ou susceptibles d'être altérées à la suite d'une opération de De-icing est collectée via le rejet R5 dans un bassin de rétention et un bassin d'orage ;

Considérant qu'à ce stade, la Direction des Eaux de surface considère que le rejet R5 draine les eaux usées industrielles, que le rejet R2 qui reprend la partie Sud et le rejet R7 qui sera mis en œuvre dans le cadre de l'extension de la piste feront pour le moment l'objet d'un suivi de caractérisation / confirmation du caractère pluvial ;

Considérant qu'historiquement, le bassin d'orage du rejet R5 a été conçu pour gérer une pluie d'orage et éviter un impact hydraulique ou des inondations en aval de l'établissement, que le bassin d'orage est composé des trois volumes suivants :

- un bassin de rétention d'un volume de 4 800 m<sup>3</sup> permettant d'isoler et retenir un flux pollué ;
- un bassin d'orage d'un volume de 13 500 m<sup>3</sup>, dans lequel sont évacuées les eaux du bassin de rétention, le bassin d'orage est par ailleurs doté d'une vanne permettant de stopper tout rejet ;
- un volume complémentaire de stockage commun au bassin d'orage et de rétention d'une capacité de 2 400 m<sup>3</sup> ;

Considérant qu'en période hivernale l'exploitant adopte les mesures suivantes :

- collecte d'une partie importante du glycol par un camion aspirateur au niveau de la zone de parking des avions du Terminal Nord ;
- transformation du bassin de rétention en dispositif de traitement des eaux chargées en glycol (dispositifs d'aération, ensemencement du bassin par des boues, ajout de réactifs destinés à répondre à la carence en N et P) ;
- mise en service d'une mesure en continu du TOC des eaux en entrée du chenal, les eaux chargées étant dirigées vers le bassin de rétention ;
- en cas de saturation du bassin de rétention, le bassin d'orage est transformé en bassin de stockage (fermeture de la vanne) et une aération du bassin d'orage est assurée ;
- réalisation une fois par semaine d'une caractérisation des eaux du bassin de rétention et si nécessaire, du bassin d'orage ;
- mesure en continu du débit en sortie du bassin d'orage (effective depuis avril 2020) ;

Considérant que si la gestion des eaux s'est améliorée au cours des dernières années, le dispositif actuel présente des faiblesses ou inconvénients suivants :

- le bassin de rétention n'était pas conçu à l'origine pour remplir le rôle de station d'épuration ; le traitement actuel souffre notamment d'une absence d'étape de décantation ;

- le bassin de rétention ne permet pas d'assurer une dégradation complète du glycol, la capacité de stockage du bassin d'orage est par ailleurs atteinte et des eaux chargées en glycol doivent être évacuées dans le milieu récepteur ;

Considérant qu'il appert donc qu'à terme un dimensionnement plus fin des ouvrages devrait être étudié, de manière à limiter l'impact des saisons hivernales sur le milieu récepteur ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'impact de l'établissement sur le milieu récepteur, les deux rejets principaux (R5 et R6) ont lieu dans le Tintia, cours d'eau de 2<sup>e</sup> catégorie ; que l'évaluation de l'impact de l'établissement sera réalisée en prenant en compte la qualité du Tintia, laquelle est caractérisée par la station de mesure Aquaphyc 1532 – Le Tintia à Viesville (juste avant sa confluence avec le canal Charleroi – Bruxelles) ;

Considérant que la qualité du cours d'eau est mauvaise pour les macro-polluants, que les paramètres généraux des éléments physico-chimiques responsables de la non-atteinte du bon potentiel sont (en ce qui concerne la station de mesure de la qualité 1532) pour les années 2012, 2015 et 2017, soit 19 mesures :

- La DCO avec 15 mesures supérieures à l'objectif de qualité (30 mg/l en P90), une valeur médiane de 37,3 mg/l et un P90 de 53,7 mg/l ;
- La DBO5 avec 9 mesures supérieures à l'objectif de qualité (6 mg O2/l en P90), une valeur médiane de 6,2 mg O2/l et un P90 de 12,96 mg O2/l ;
- L'azote ammoniacal avec toutes les mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,78 mg N/l en P90), une valeur médiane de 2,987 mg N/l et un P90 de 6,66 mg N/l ;
- L'azote Kjeldahl avec toutes les mesures supérieures à l'objectif de qualité (2 mg N/l en P90), une valeur médiane de 4,9 mg N/l et un P90 de 8,71 mg N/l ;
- Les nitrites avec 15 mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,09 mg N/l en P90), une valeur médiane de 0,129 mg N/l et un P90 de 0,20 mg N/l ;
- Le phosphore total avec 16 mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,5 mg P/l en P90), une valeur médiane de 0,615 mg P/l et un P90 de 1,15 mg P/l ;
- Les orthophosphates avec 17 mesures supérieures à l'objectif de qualité (0,33 mg P/l en P90), une valeur médiane de 0,477 mg P/l et un P90 de 0,99 mg P/l ;

Considérant que les rejets de l'aéroport ne constituent pas la seule pression sur le Tintia, puisqu'on relève également les pressions suivantes :

- bassin technique de la station d'épuration de Viesville canal (réseau d'assainissement composé des égouts et collecteurs) ;
- différentes sociétés (industrie de l'aéronautique et industries ou laboratoires pharmaceutiques) ;

Considérant qu'au niveau de l'établissement la cartographie de l'égouttage interne a mis en évidence :

- qu'une partie de l'égouttage de Ransart était connectée sur le Tintia, dans son parcours vouté situé au sein de l'établissement ;
- qu'un rejet d'eaux altérées, dont l'origine est aujourd'hui toujours inconnue, mais ne semble pas imputable à l'établissement, avait lieu en rive droite du Tintia à hauteur de l'ancien cimetière ;

Considérant que l'établissement a procédé à la pose de chambres de visite qui permettent de caractériser ces deux rejets ;

Considérant que le rejet de la station d'épuration atteint de bonne à très bonne performances sur les paramètres de la DCO, DBO5 et MES, qu'à contrario les performances sur l'azote et le phosphore sont limitées, un traitement tertiaire n'ayant pas été imposé ;

Considérant que l'analyse de l'impact du rejet sur la qualité du Tintia conclut à un impact très significatif à très hautement significatif sur les paramètres de l'azote et du phosphore, que l'impact n'est pas significatif sur les paramètres du carbone ;

Considérant que la mise en œuvre d'un traitement tertiaire sur l'azote et le phosphore au niveau de la station d'épuration améliore significativement la situation ;

Considérant que l'établissement a pris différentes mesures pour améliorer la gestion des eaux durant la saison hivernale, cependant un rejet d'eaux chargées en glycol ne peut être exclu ;



*Considérant que la mesure du débit à la sortie du bassin d'orage n'est effective que depuis avril 2020, auparavant seules des estimations basées sur la pluviométrie permettaient d'estimer les charges réellement déversées par le rejet R5 ;*

*Considérant que le rejet R5 est lié aux conditions météorologiques, en particulier aux successions de d'épisodes hivernaux (températures basses, gelées, risque de verglas, épisodes de neige, ...) et de précipitations plus classiques qui peuvent avoir comme conséquence que la capacité de stockage des bassins est dépassée ;*

*Considérant que ces mêmes conditions météorologiques influenceront la qualité des eaux stockées dans le bassin d'orage et un débordement du bassin d'orage peut se présenter alors que les eaux stockées dans le bassin présentent une concentration en DCO plus élevée, que ce phénomène est observable généralement entre janvier et mars.*

*Considérant que le rejet de ces eaux aura alors, durant ces mois, un impact significatif à très significatif sur le Tintia pour les paramètres du carbone, que l'impact sera d'autant plus significatif que le Tintia transite en aval par un bassin d'orage qui est susceptible d'accumuler la charge organique, ce qui provoquera des nuisances olfactives lorsque la température augmente ;*

*Considérant que la crise Covid-19 a limité très significativement les activités de l'aéroport depuis le mois de mars 2020, que l'aéroport a été fermé (accès aux passagers et compagnies aériennes) entre le 25/03 et le 15/06, que le nombre de vols a très nettement diminué par rapport à la situation de 2019 et que selon les différents modèles du secteur aérien, un retour à la normale (soit activité équivalente à 2019) n'est pas attendu avant 2024 ;*

*Considérant dès lors que l'impact du rejet de la station d'épuration est donc moindre et ne devrait pas s'aggraver avant trois ans, qu'il en est de même pour partie pour le rejet des eaux contaminées par le De-icing (nombre plus restreint d'avions à traiter), nonobstant des conditions hivernales plus marquées sur un hiver ;*

*Considérant qu'en ce qui concerne le rejet de la station d'épuration des eaux usées domestiques, un up-grade des équipements doit être envisagé de manière à assurer un effort d'épuration complémentaire sur l'azote et le phosphore, l'effort sur l'azote devant augmenter le rendement de nitrification et de dénitrification ;*

*Considérant que le rapport C/N/P défavorable de l'influent peut être facilement corrigé par une injection de glycol récolté lors des opérations de De-Icing, que la mise à niveau de la station d'épuration apparaît donc une mesure à imposer ;*

*Considérant qu'en ce qui concerne les eaux usées industrielles évacuées en période hivernale par le rejet R5, les mesures suivantes sont à envisager :*

- *confirmer le suivi analytique actuel (mesures dans le bassin de rétention et, si nécessaire, dans le bassin d'orage) ;*
- *confirmer la gestion différenciée des eaux en fonction de la teneur en TOC mesurée à l'entrée des bassins ;*
- *confirmer la mesure du débit en sortie du bassin de rétention ;*
- *confirmer le mode de gestion actuel (bassin de rétention et stockage dans le bassin d'orage) ;*

*Considérant cependant qu'une amélioration de la gestion actuelle doit être envisagée de manière à minimiser dans un premier temps, les risques de nuisance au niveau du bassin d'orage situé en aval de l'établissement et à moyen terme de minimiser les charges rejetées ;*

*Considérant que la confirmation du caractère d'eaux pluviales du futur rejet R7 et du rejet R3 qui reprend la partie Sud apparaît nécessaire par un monitoring, que de même, des conditions de surveillance sont à prévoir sur la connexion des égouts de Ransart (au niveau du Tintia sur la partie de l'établissement) ;*

*Considérant que la Direction des Eaux de surface propose donc d'émettre un avis favorable assorti de conditions afin :*

- *de fixer des conditions de rejet et de surveillance ;*

- de proposer des conditions plus sévères avec un délai de mise en conformité et la réalisation d'une étude visant à déterminer les investissements à réaliser, mais également à envisager un raccordement éventuel de l'établissement au réseau d'égouttage en vue d'évacuer une partie ou la totalité des eaux vers l'un des bassins techniques des stations d'épuration collectives ;
- d'imposer un comité de suivi des rejets regroupant la DESu, le DPA et le DPC, ce comité de suivi pouvant, le cas échéant, être étendu ;

Considérant qu'un refus du permis consisterait en un statut quo alors que les permis actuels ne sont pas suffisants.

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 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 ;

Considérant qu'il s'indique de donner une date certaine à la date d'échéance du présent permis ; que celle-ci doit être identique à la date d'expiration du permis portant sur l'établissement originaire, à savoir le 27 juillet 2025, conformément à l'article 51 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

» ;

Considérant que le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en son article 2, stipule que : « Dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution et de garantie des standards en matière de bien-être animal, le présent décret vise à assurer la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'un établissement est susceptible de causer, directement ou indirectement, pendant ou après l'exploitation, et à assurer le bien-être des animaux lorsqu'ils font l'objet des installations et activités de l'établissement visé.

Le présent décret vise notamment à contribuer à la poursuite des objectifs de préservation des équilibres climatiques, de la qualité de l'eau, de l'air, des sols, du sous-sol, de la biodiversité et de l'environnement sonore, et à contribuer à la gestion rationnelle de l'eau, du sol, du sous-sol, de l'énergie et des déchets. » ;

Considérant la description suivante de l'établissement :

Liste des bâtiments	
Réf.	Bâtiments du Terminal Sud
BS1	-
BS2	Terminal aéroportuaire Sud (5.197 m <sup>2</sup> )
BS3	Bâtiment administratif ;
BS4	Atelier de maintenance pour avions de tourisme (hors demande) (1.371 m <sup>2</sup> ) ;
BS5	Atelier de mécanique pour les véhicules de transport de l'aéroport comprenant deux ponts élévateurs (1.604 m <sup>2</sup> )
BS6	Hall de remisage des avions de tourisme et des véhicules (1.363 m <sup>2</sup> ) ;
BS7	Bâtiment pour le remisage du matériel de piste et porte-conteneur (576 m <sup>2</sup> )
BS8	Bureaux, l'arsenal pompier, la zone de traitement du fret, la zone de remisage des véhicules (4.000 m <sup>2</sup> )
BS9	Bâtiment de remisage des avions de tourisme, du matériel d'entretien et des véhicules d'entretien (2.795 m <sup>2</sup> )



BS10	Parking souterrain de 268 emplacements (7.148 m²)
BS11	Bâtiment abritant les bureaux de la Police Fédérale (132 m²)
BS12	-
BS13	Modules provisoires
BS14	Bâtiment service incendie BSCA
Réf.	Bâtiments du Terminal Nord
BN1	Terminal 1 (+extension terminal 1b et 1c)
BN2	Atelier mécanique (nord – BN02)
BN3	Bâtiment fuel (labo, bureaux et vestiaires, local technique)
BN4	Station d'épuration
BN5	PF véhicule nord
BN6	Terminal 2
BN7	Pré-check quai fournisseur
BN8	Lounge VIP T2
BN9	Locaux administratifs non BSCA

Liste des installations et activités ou procédés : Terminal Sud			
Réf.	Description	Capacité nominale	Capacité demandée
IS1	34 tableaux électriques		
IS2	6 cabines haute tension (11 transformateurs HT)	3.320 kVA	
IS3	5 chaudières au gaz naturel (puissance totale)	1.592 kW	
IS4	7 chaudières au mazout (puissance totale)	1.550 kW	
IS5	12 aérothermes	12 x 18,8 kW	
IS6	8 radiants au gaz	280 kW	
IS7	Groupes de ventilation démentelés		
IS8	Extraction de fumée		
IS9	Production de froid (puissance totale)	498 kW	
IS10	7 fosses septiques	30.000 litres	
IS11	Dégraisseur cafétaria	2.400 l	
IS12	Débourbeur et séparateur d'hydrocarbures (aire de lavage du bâtiment B5, deux séparateurs d'hydrocarbures de 650 l pour la station de distribution de carburants)	2 x 650 l	
IS13	Réserve d'eau	275 m³	
IS14	12 pompes	95 kW	
IS15	Pont élévateur (déménagés au Nord)	10 T	
IS16	Balisage		
IS17	Parking avions	115.000 m²	
IS18	Parking voitures	2.673 places	
IS19	Piste (extension de 2.500 m à 3.200 m)	3.200 m	
IS20	Taxi-way et bretelles	2.550 m et 1.100 m	
IS21	14 équipements d'aide à la navigation		
IS22	5 groupes diesel	1.270 kVA	
IS23	Détection RX		
IS24	Aire de lavage		
Liste des installations et activités ou procédés : Terminal Nord			
IN1	Chaussées aéronautiques	17,15 ha	
IN2	Parking voitures au sol	6,71 ha	
IN3	Parking bus	4,55 ha	
IN4	Route d'accès	2,65 ha	
IN5	Séparateurs d'hydrocarbures (parking avions)	2.000 l/sec	
IN6	Séparateurs d'hydrocarbures (parking voitures)	700 l/sec	
IN7	Cabine régulateurs électriques pour balisage	105 kVA	88,000
IN8	Convertisseurs 400 hz autonomes fixes/isolés	1.800 kVA	800,000
IN9	Transformateurs	1.260 kVA	800,000
IN10	Citerne mazout	5.000 l	
IN11	Cabine HT bâtiment technique	850 kVA	525,000
IN12	Stockage de froid	305 kVA	130,000

IN13	Groupes de froid	900 kVA	660,000
IN14	Groupes électrogène de secours	1.315 kVA	917,000
IN15	Chaudière	9.600 kVA	200,000
IN16	Cogénération	70 kW	
IN17	Cuve de réserve pour sprinklage (incendie)	160 m³	
IN18	Pompes pour sprinklage incendie	65 m³/h	30,000
IN19	Surpresseurs eau froide sanitaire	15 m³/h	3,000
IN20	Ventilation	920.000 m³/h	575,000
IN21	Cabine HT aérogare	3.830 kVA	3.430
IN22	Équipements de sûreté	6,7 kW	50,000
IN23	Ascenseurs,	157,7 kW	45,000
IN24	Escalators	45 kW	36,000
IN25	Bandes transporteuses	272 kW	65,000
IN26	Citerne d'eau de pluie	500 m³	
IN27	Pompes hydrophores (citernes)	5 m³/h	2,000
IN28	Chambre de mesure du toc	2,5 kW	10,000
IN29	Station d'épuration	540 m³/j	85,000
IN30	Chambre des pompes	115 kW	180,000
IN31	Bassin de rétention	5.000 m³	
IN32	Bassin d'orage	14.000 m³	
IN33	Citerne d'eau incendie	132 m³	
IN34	Parking voitures : cabine HT	315 kVA	262,000
IN35	Parking voitures : ventilation	400.000 m³/h	
IN36	Parc pétrolier : tanks aériens et réservoirs pour kérosène	2.405 m³	
IN37	Parc pétrolier : réservoir essence + diesel + mazout	30 m³	
IN38	Parc pétrolier : pompes	112 kW	120,000
IN39	Parc pétrolier : pompe de surpression incendie	600 kW	620,000
IN40	Parc pétrolier : réservoir mousse incendie	24 m³	3,000
IN41	Parc pétrolier : réservoir diesel sur pompes incendie [pas installé]	1 m³	
IN42	Parc pétrolier : compresseur d'air	350 l	4,000
IN43	Parc pétrolier : débourbeurs-séparateurs d'hydrocarbures	30 m³	
IN44	Route d'accès airside	0,5 ha	
IN45	Poste de contrôle : équipements divers		10,000
IN46	Cabine HT T2	1.250 kVA	1125
IN47	Groupe électrogène	315 kVA	252
IN48	Roof top 1	38.617 m³/h	94,5 kW
	Roof top 2	9.490 m³/h	21,6 kW
	Roof top 3	25.150 m³/h	64,8 kW
	Roof top 4	41.570 m³/h	94,5 kW
IN49	Roof top 5	13.080 m³/h	32,7 kW
IN50	Cabine HT C7	800 kVA	
IN51	Groupe électrogène	300 kVA	

Dépôts Substances ou mélanges : Terminal Nord		
Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m³, kg, t, l
DSN1	Produits d'entretien	150 l
DSN2	Chloration d'eau (eau de javel)	50 l
DSN3	Peintures et solvants	130 l
DSN4	Mazout pour groupes de secours	5.000 l
DSN5	Kérosène (JET A1 – pt d'éclair 38°C)	2.400.000 l
DSN6	Essence pour véhicules	5.000 l
DSN7	Diesel routier	10.000 l
DSN8	Mazout de chauffage	5.000 l
DSN9	Huiles	250 l
DSN10	Diesel pour pompes incendie	1.000 l

DSN11	Mousse anti-feu	4.000 l
DSN12	Déverglacant (acétate de potassium) – Provifrost KA ECO	60 m³
DSN13	Huiles	3.600 l
DSN14	Huiles	2.400 l
DSN15	Déverglacant avions (ECOWING 26)	100 m³
DSN16	Déverglacant avions (ECOWING 26)	2 x 25 m³
DSN17	Mazout pour groupes de secours	3.000 l

**Dépôts Substances ou mélanges : Terminal Sud**

Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m³, kg, t, l
DSS1	Kérosène (jet A1 – pt d'éclair 38°C)	200.000 litres
DSS2	Essence (AVGAS – pt d'éclair < 55°C)	Plus utilisé
DSS3	Diesel routier	Plus utilisé
DSS4	Réservoirs de purge	Plus utilisé
DSS5	Mazout de chauffage	3.000 litres
DSS6	Huiles	Plus utilisé
DSS7	Combustible (chauffage)	27.400 litres
DSS8	Déverglacant solide (acétate de potassium)	25 t
DSS9	Déverglacant (acétate de potassium)	120 m³
DSS10	Dégivrant avion (glycol)	Plus utilisé
DSS11	Gaz propane	300 litres
DSS12	Chloration d'eau	Plus utilisé
DSS13	1 acétylène, 2 oxygène, 2 CO2, 1 argon pour soudure	Plus utilisé
DSS14	Azote	Plus utilisé
DSS15	Bâche (protection incendie)	3.000 l
DSS16	Mousse anti-feu	3.000 l
DSS17	Mazout cabine HT	9.800 l
DSS18	3 dépôts de munitions (cartouches)	Max. 3 x 2.000 pièces
DSS19	Diluant hydrocarbures	Max. 2 x 200 litres

**Dépôts de Déchets : Terminal Nord**

Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m³, kg, t, l
DDN1	Déchets non dangereux (DIB 50 m³)	50 m³
DDN2	Déchets non dangereux (conteneur papier 30 m³)	30 m³
DDN3	Déchets non dangereux (encombrants 20 m³)	20 m³
DDN4	Boues de la station d'épuration	60 m³
DDN5	Purge et déchets de Kérosène	6.000 l
DDN6	Déchets avions	2 x 20 m³

**Dépôts de Déchets : Terminal Sud**

DDS7	Déchets non dangereux	30 m³
------	-----------------------	-------

**Rejets et déversements**

Réf. Rejets	Réf. Déversements	Description
RE1	DEV1	IS19 (2021 : uniquement Bretelle S5 plus utilisé) - Eaux pluviales : 11.000 m² (Modifié : 2021 – piste raccordée au RE7)
RE2	DEV2	IS20 (Taxiway sud Est) + parkings P1 à P5 - eaux pluviales 115.000 m² (Inchangé)
RE3	DEV3	IS19 (piste ouest) + toiture terminal Sud - Eaux usées industrielles : 2.790 m³/j - eaux usées domestiques : 6 m³/j – eaux pluviales : 279.000 m² (Modifié : 2025.- ajout shoulder)
RE4		Supprimé
RE5	DEV5	IN17 (dalle nord (bâtiments, parkings avions) + IN20 (taxiway nord, bretelles N4, N5 et M6) + IN18 (parkings véhicules personnel et T1 et T2) - eaux usées industrielles : 4.010 m³/j - eaux pluviales : 401.000 m² (Modifié : 2021 – ajout aire de dégivrage du nouveau taxiway M7 (17.000 m²))
RE6	DEV6	IN29 (STEP aérogare) - Eaux usées domestiques : 300 m³/j (Inchangé)

RE7	DEV7	119 (piste existante Est + Extension piste projetée) - I20 (bretelle N6-N7) - I28 (shoulder) - Eaux usées industrielles : 1.150 m³/j - Eaux pluviales : 115.000 m³ (Inchangé : en cours de construction)
-----	------	---

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

## 90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DÉCHETS

### 90.1 TRAITEMENT DES EAUX

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

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

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

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

Considérant que le Service du Permis d'environnement a notifié un avis relatif à l'introduction de la demande d'autorisation et à la tenue de l'enquête publique, par écrit et individuellement, aux Administrations publiques suivantes dont dépend une voie de communication, un cours d'eau, un ouvrage ou un établissement quelconque situé dans le rayon de cinquante mètres :

- Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département des Routes du Hainaut et du Brabant wallon – Direction des Routes de Charleroi.  
(rue des Fusillés – rue de Ransart 6041 GOSSELIES (N568), A54, E420, Route Nationale V (N5)),

Division	Section	Numéro	Adresse	Nature
22	B	1130 W 3	Rue de la Limite à 6040 Jumet	Chemin
22	B	1139 D	Champs des prés Pouet à 6040 Jumet	Chemin

- SOCIÉTÉ WALLONNE DES AÉROPORTS

Division	Section	Numéro	Adresse	Nature
23	C	381/02 A	Les Avants Ransart à 6041 Gosselies	Champ Aviation
23	C	210 C 2	Rue des Fusillés à 6041 Gosselies	Aéroport
23	C	270/02 B	Les Avants Ransart à 6041 Gosselies	Parking
23	C	210/03	Rue des Fusillés à 6041 Gosselies	Parking
23	C	237 X	Chaussée de Fleurus à 6041 Gosselies	Maison
23	C	247 R	Rue Santos Dumont à 6041 Gosselies	Cabine Elect.
23	C	270/02 A	Les Avants Ransart à 6041 Gosselies	Champ Aviation
23	C	206 H 2	Chaussée de Fleurus à 6041 Gosselies	Aéroport
23	C	165 M	Rue des Fusillés à 6041 Gosselies	Sup. Bat. Indust.
23	C	210 V	Rue des Fusillés à 6041 Gosselies	Atelier
23	C	210 F	Rue des Fusillés à 6041 Gosselies	Aéroport
23	C	270 E	Rue Charles Lindberg à 6041 Gosselies	Aéroport
23	C	171 G	Rue des Fusillés +17 à 6041 Gosselies	Atelier Constr.

23	C	334 F	Mienson à 6041 Gosselies	Champ Aviation
23	C	334 G	Rue Mienson à 6041 Gosselies	Aéroport
23	C	381/03	Les Avants Ransart à 6041 Gosselies	Champ Aviation
23	C	207 A 2	Chaussée de Fleurus à 6041 Gosselies	Aéroport
23	C	381/02 B	Rue d'Heppignies à 6041 Gosselies	Parking
23	C	349/02	Piersoulx à 6041 Gosselies	Champ Aviation
23	C	210 H	Rue des Fusillés à 6041 Gosselies	Garage Atelier

• SOCIETE INTERCOMMUNALE POUR LA DIFFUSION DE LA TELEVISION

Division	Section	Numéro	Adresse	Nature
23	B	318 L 2	Avenue Georges Lemaître 9 à 6041 Gosselies	Bat. Bureau

• Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Technique et Économiques (IGRETEC)

Division	Section	Numéro	Adresse	Nature
23	B	295/02 C	Rue Clément Ader à 6041 Gosselies	Chemin
23	B	327 G	Piersoulx à 6041 Gosselies	Chemin
23	B	469 H	Rue Santos-Dumont à 6041 Gosselies	Chemin
23	B	318 V	Rue Charles Lindberg à 6041 Gosselies	Bat. Admin.
23	B	318 M 2	Rue Charles Lindberg à 6041 Gosselies	Chemin
23	C	64 S 3	Route Nationale V à 6041 Gosselies	Bat. Industriel
23	C	64 M 3	Route Nationale V à 6041 Gosselies	Métallurgie
23	B	323 R 2	Rue Santos-Dumont à 6041 Gosselies	Chemin
23	C	64 R 3	Route Nationale V à 6041 Gosselies	Bat. Industriel
23	B	320 K	Avenue Georges Lemaître à 6041 Gosselies	Chemin
23	C	64 L 3	Champ du Cerisier à 6041 Gosselies	Champ Aviation
23	C	64 P 3	Route Nationale V 5 à 6041 Gosselies	Bat. Industriel
22	B	1039 E 9	Zoning 1 <sup>ère</sup> Rue à 6040 Jumet	Chemin

• OFFICE WALLON DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET DE L'EMPLOI

Division	Section	Numéro	Adresse	Nature
23	B	318 G	Avenue Georges Lemaître 22 à 6041 Gosselies	Bat. Admin.
23	B	318 K 2	Avenue Georges Lemaître 22 à 6041 Gosselies	Bat. Admin.
23	C	206 K 2	Chaussée de Fleurus 179 à 6041 Gosselies	Bat. Admin.
23	C	206 L 2	Chaussée de Fleurus 179 à 6041 Gosselies	Bat. Admin.

- Fluxys. (canalisations haute pression)
- ORES Assets

Division	Section	Numéro	Adresse	Nature
23	B	318 G 2	Rue Charles Lindberg à 6041 Gosselies	BAT. PARCAGE
23	B	318 P	Rue Charles Lindberg à 6041 Gosselies	Cabine électrique
23	B	318 S	Rue Charles Lindberg à 6041 Gosselies	Cabine électrique

• Hainaut Ingénierie Technique. (Proximité du Tintia)

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

Considérant que le Service du Permis d'environnement a sollicité les avis des services suivants :

- Police Locale de Charleroi.
- Le Fonctionnaire communal en charge de la planification d'urgence.
- Direction des Services Techniques - Division Propreté - Service S.O.S. Propreté.

- Zone de Secours Hainaut-Est ;

Considérant l'absence d'avis rendu par la Police Locale de Charleroi ;

Considérant l'absence d'avis rendu par le Fonctionnaire communal en charge de la planification d'urgence ;

Considérant l'avis du 22 décembre 2020 du Service S.O.S. Propreté, rédigé comme suit : « *À ce jour, aucun dossier « Pollution » n'est ouvert au Service SOS Propreté de la Ville de Charleroi.* » ;

Considérant l'absence d'avis rendu par la Zone de Secours Hainaut-Est ;

Considérant l'avis du 15 décembre 2020 de Fluxys, rédigé comme suit (résumé) : « (...) Dès lors, nous n'avons pas d'objection quant à la délivrance de ce permis. (...) » ;

Considérant l'avis du 18 décembre 2020 d'Elia Asset S.A. ;

Considérant que le formulaire de demande de permis d'environnement permet d'appréhender l'activité et les conditions d'exploitation de l'établissement ;

Considérant que les incidences sur l'environnement habituellement liées à ce type d'exploitation sont :

- Le risque de pollution des eaux de surface ;

Considérant le rapport de synthèse du Fonctionnaire technique et sa motivation formulée, proposant à l'autorité compétente de délivrer le permis, subordonné au respect de conditions générales et particulières d'exploitation ;

Considérant la pertinence des conditions particulières proposées ;

Considérant que le Service du Permis d'Environnement souscrit à cette motivation ainsi qu'aux conditions particulières proposées ;

Considérant que l'article 51, Section 3 - Durée de validité du permis, Chapitre VII - Contenu et effets du permis d'environnement - du décret relatif au permis d'environnement impose, lorsque le permis a pour objet la transformation ou l'extension d'un établissement, un terme expirant au plus tard à la date d'expiration du permis portant sur l'établissement originaire ;

Considérant dès lors qu'il reviendra à l'autorité compétente de fixer le terme du permis au 27 juillet 2025 ;

Considérant qu'afin de maintenir les niveaux de bruit à une charge normale de voisinage, l'exploitant devra respecter les limites du niveau de bruit à ne pas dépasser, différentes en fonction des périodes de la journée, telles qu'imposées 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, Chapitre VII « Bruit » ;

Considérant de plus que l'exploitant devra également se conformer à toutes les dispositions requises en vertu de cet arrêté et plus particulièrement à celles du chapitre IV relatives à la prévention des accidents et incendies ;

Considérant les effets du projet sur l'environnement et les mesures prévues en vue d'atténuer les effets négatifs sur l'environnement, décrits dans le formulaire de demande de permis d'environnement ;

Considérant les motivations et conclusions du rapport de synthèse du Fonctionnaire technique ;

Considérant que le Service du Permis d'Environnement remet un avis favorable sur la demande et propose au Collège communal d'accorder le permis d'environnement, pour l'établissement suivant :

Demande de permis d'environnement visant les rejets des eaux usées de l'aéroport (rejet des eaux pluviales collectées sur les pistes, taxiway, toitures, parking) et des eaux usées sanitaires du terminal passager après traitement dans une station d'épuration individuelle sur le site.

L'établissement comporte les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux suivants :



Liste des bâtiments	
Réf.	Bâtiments du Terminal Sud
BS1	-
BS2	Terminal aéroportuaire Sud (5.197 m²)
BS3	Bâtiment administratif ;
BS4	Atelier de maintenance pour avions de tourisme (hors demande) (1.371 m²) ;
BS5	Atelier de mécanique pour les véhicules de transport de l'aéroport comprenant deux ponts élévateurs (1.604 m²)
BS6	Hall de remisage des avions de tourisme et des véhicules (1.363 m²) ;
BS7	Bâtiment pour le remisage du matériel de piste et porte-conteneur (576 m²)
BS8	Bureaux, l'arsenal pompier, la zone de traitement du fret, la zone de remisage des véhicules (4.000 m²)
BS9	Bâtiment de remisage des avions de tourisme, du matériel d'entretien et des véhicules d'entretien (2.795 m²)
BS10	Parking souterrain de 268 emplacements (7.148 m²)
BS11	Bâtiment abritant les bureaux de la Police Fédérale (132 m²)
BS12	-
BS13	Modules provisoires
BS14	Bâtiment service incendie BSCA
Réf.	Bâtiments du Terminal Nord
BN1	Terminal 1 (+extension terminal 1b et 1c)
BN2	Atelier mécanique (nord – BN02)
BN3	Bâtiment fuel (labo, bureaux et vestiaires, local technique)
BN4	Station d'épuration
BN5	PF véhicule nord
BN6	Terminal 2
BN7	Pré-check quai fournisseur
BN8	Lounge VIP T2
BN9	Locaux administratifs non BSCA

Liste des installations et activités ou procédés : Terminal Sud			
Réf.	Description	Capacité nominale	Capacité demandée
IS1	34 tableaux électriques		
IS2	6 cabines haute tension (11 transformateurs HT)	3.320 kVA	
IS3	5 chaudières au gaz naturel (puissance totale)	1.592 kW	
IS4	7 chaudières au mazout (puissance totale)	1.550 kW	
IS5	12 aérothermes	12 x 18,8 kW	
IS6	8 radiants au gaz	280 kW	
IS7	Groupes de ventilation démentelés		
IS8	Extraction de fumée		
IS9	Production de froid (puissance totale)	498 kW	
IS10	7 fosses septiques	30.000 litres	
IS11	Dégraisseur cafétaria	2.400 l	
IS12	Débourbeur et séparateur d'hydrocarbures (aire de lavage du bâtiment B5, deux séparateurs d'hydrocarbures de 650 l pour la station de distribution de carburants)	2 x 650 l	
IS13	Réserve d'eau	275 m³	
IS14	12 pompes	95 kW	
IS15	Pont élévateur (déménagés au Nord)	10 T	
IS16	Balisage		
IS17	Parking avions	115.000 m²	
IS18	Parking voitures	2.673 places	
IS19	Piste (extension de 2.500 m à 3.200 m)	3.200 m	
IS20	Taxi-way et bretelles	2.550 m et 1.100 m	
IS21	14 équipements d'aide à la navigation		
IS22	5 groupes diesel	1.270 kVA	

IS23	Détection RX		
IS24	Aire de lavage		
Liste des installations et activités ou procédés : Terminal Nord			
IN1	Chaussées aéronautiques	17,15 ha	
IN2	Parking voitures au sol	6,71 ha	
IN3	Parking bus	4,55 ha	
IN4	Route d'accès	2,65 ha	
IN5	Séparateurs d'hydrocarbures (parking avions)	2.000 l/sec	
IN6	Séparateurs d'hydrocarbures (parking voitures)	700 l/sec	
IN7	Cabine régulateurs électriques pour balisage	105 kVA	88,000
IN8	Convertisseurs 400 hz autonomes fixes/isolés	1.800 kVA	800,000
IN9	Transformateurs	1.260 kVA	800,000
IN10	Citerne mazout	5.000 l	
IN11	Cabine HT bâtiment technique	850 kVA	525,000
IN12	Stockage de froid	305 kVA	130,000
IN13	Groupe de froid	900 kVA	660,000
IN14	Groupe électrogène de secours	1.315 kVA	917,000
IN15	Chaudière	9.600 kVA	200,000
IN16	Cogénération	70 kW	
IN17	Cuve de réserve pour sprinklage (incendie)	160 m³	
IN18	Pompes pour sprinklage incendie	65 m³/h	30,000
IN19	Surpresseurs eau froide sanitaire	15 m³/h	3,000
IN20	Ventilation	920.000 m³/h	575,000
IN21	Cabine HT aérogare	3.830 kVA	3.430
IN22	Équipements de sûreté	6,7 kW	50,000
IN23	Ascenseurs,	157,7 kW	45,000
IN24	Escalators	45 kW	36,000
IN25	Bandes transporteuses	272 kW	65,000
IN26	Citerne d'eau de pluie	500 m³	
IN27	Pompes hydrophores (citerne)	5 m³/h	2,000
IN28	Chambre de mesure du toc	2,5 kW	10,000
IN29	Station d'épuration	540 m³/j	85,000
IN30	Chambre des pompes	115 kW	180,000
IN31	Bassin de rétention	5.000 m³	
IN32	Bassin d'orage	14.000 m³	
IN33	Citerne d'eau incendie	132 m³	
IN34	Parking voitures : cabine HT	315 kVA	262,000
IN35	Parking voitures : ventilation	400.000 m³/h	
IN36	Parc pétrolier : tanks aériens et réservoirs pour kérosène	2.405 m³	
IN37	Parc pétrolier : réservoir essence + diesel + mazout	30 m³	
IN38	Parc pétrolier : pompes	112 kW	120,000
IN39	Parc pétrolier : pompe de surpression incendie	600 kW	620,000
IN40	Parc pétrolier : réservoir mousse incendie	24 m³	3,000
IN41	Parc pétrolier : réservoir diesel sur pompes incendie [pas installé]	1 m³	
IN42	Parc pétrolier : compresseur d'air	350 l	4,000
IN43	Parc pétrolier : débourbeurs-séparateurs d'hydrocarbures	30 m³	
IN44	Route d'accès airside	0,5 ha	
IN45	Poste de contrôle : équipements divers		10,000
IN46	Cabine HT T2	1.250 kVA	1125
IN47	Groupe électrogène	315 kVA	252
IN48	Roof top 1	38.617 m³/h	94,5 kW
	Roof top 2	9.490 m³/h	21,6 kW
	Roof top 3	25.150 m³/h	64,8 kW
	Roof top 4	41.570 m³/h	94,5 kW
IN49	Roof top 5	13.080 m³/h	32,7 kW



IN50	Cabine HT C7	800 kVA	
IN51	Groupe électrogène	300 kVA	

Dépôts Substances ou mélanges : Terminal Nord		
Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m <sup>3</sup> , kg, t, l
DSN1	Produits d'entretien	150 l
DSN2	Chloration d'eau (eau de javel)	50 l
DSN3	Peintures et solvants	130 l
DSN4	Mazout pour groupes de secours	5.000 l
DSN5	Kérosène (JET A1 – pt d'éclair 38°C)	2.400.000 l
DSN6	Essence pour véhicules	5.000 l
DSN7	Diesel routier	10.000 l
DSN8	Mazout de chauffage	5.000 l
DSN9	Huiles	250 l
DSN10	Diesel pour pompes incendie	1.000 l
DSN11	Mousse anti-feu	4.000 l
DSN12	Déverglacant (acétate de potassium) – Provifrost KA ECO	60 m <sup>3</sup>
DSN13	Huiles	3.600 l
DSN14	Huiles	2.400 l
DSN15	Déverglacant avions (ECOWING 26)	100 m <sup>3</sup>
DSN16	Déverglacant avions (ECOWING 26)	2 x 25 m <sup>3</sup>
DSN17	Mazout pour groupes de secours	3.000 l

Dépôts Substances ou mélanges : Terminal Sud		
Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m <sup>3</sup> , kg, t, l
DSS1	Kérosène (jet A1 – pt d'éclair 38°C)	200.000 litres
DSS2	Essence (AVGAS – pt d'éclair < 55°C)	Plus utilisé
DSS3	Diesel routier	Plus utilisé
DSS4	Réservoirs de purge	Plus utilisé
DSS5	Mazout de chauffage	3.000 litres
DSS6	Huiles	Plus utilisé
DSS7	Combustible (chauffage)	27.400 litres
DSS8	Déverglacant solide (acétate de potassium)	25 t
DSS9	Déverglacant (acétate de potassium)	120 m <sup>3</sup>
DSS10	Dégivrant avion (glycol)	Plus utilisé
DSS11	Gaz propane	300 litres
DSS12	Chloration d'eau	Plus utilisé
DSS13	1 acétylène, 2 oxygène, 2 CO <sub>2</sub> , 1 argon pour soudure	Plus utilisé
DSS14	Azote	Plus utilisé
DSS15	Bâche (protection incendie)	3.000 l
DSS16	Mousse anti-feu	3.000 l
DSS17	Mazout cabine HT	9.800 l
DSS18	3 dépôts de munitions (cartouches)	Max. 3 x 2.000 pièces
DSS19	Diluant hydrocarbures	Max. 2 x 200 litres

Dépôts de Déchets : Terminal Nord		
Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m <sup>3</sup> , kg, t, l
DDN1	Déchets non dangereux (DIB 50 m <sup>3</sup> )	50 m <sup>3</sup>
DDN2	Déchets non dangereux (conteneur papier 30 m <sup>3</sup> )	30 m <sup>3</sup>
DDN3	Déchets non dangereux (encombrants 20 m <sup>3</sup> )	20 m <sup>3</sup>
DDN4	Boues de la station d'épuration	60 m <sup>3</sup>
DDN5	Purge et déchets de Kérosène	6.000 l
DDN6	Déchets avions	2 x 20 m <sup>3</sup>
Dépôts de Déchets : Terminal Sud		
DDS7	Déchets non dangereux	30 m <sup>3</sup>

Rejets et déversements		
Réf. Rejets	Réf. Déversements	Description
RE1	DEV1	IS19 (2021 : uniquement Bretelle S5 plus utilisé) - Eaux pluviales : 11.000 m <sup>2</sup> (Modifié : 2021 – piste raccordée au RE7)
RE2	DEV2	IS20 (Taxiway sud Est) + parkings P1 à P5 - eaux pluviales 115.000 m <sup>2</sup> (Inchangé)
RE3	DEV3	IS19 (piste ouest) + toiture terminal Sud - Eaux usées industrielles : 2.790 m <sup>3</sup> /j - eaux usées domestiques : 6 m <sup>3</sup> /j – eaux pluviales : 279.000 m <sup>2</sup> (Modifié : 2025 - ajout shoulder)
RE4		Supprimé
RE5	DEV5	IN17 (dalle nord (bâtiments, parkings avions) + IN20 (taxiway nord, bretelles N4, N5 et M6) + IN18 (parkings véhicules personnel et T1 et T2) - eaux usées industrielles : 4.010 m <sup>3</sup> /j - eaux pluviales : 401.000 m <sup>2</sup> (Modifié : 2021 – ajout aire de dégivrage du nouveau taxiway M7 (17.000 m <sup>2</sup> ))
RE6	DEV6	IN29 (STEP aérogare) - Eaux usées domestiques : 300 m <sup>3</sup> /j (Inchangé)
RE7	DEV7	I19 (piste existante Est + Extension piste projetée) - I20 (bretelle N6-N7) - I28 (shoulder) - Eaux usées industrielles : 1.150 m <sup>3</sup> /j - Eaux pluviales : 115.000 m <sup>2</sup> (Inchangé : en cours de construction)

Localisation du bien : Rue des Frères Wright 8 à 6041 Gosselies

Sur proposition de l'Échevin des Entreprises et Indépendants,

#### Décide :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le permis est accordé, sous réserve du respect des autres dispositions légales et réglementaires et sans préjudice du droit des tiers, moyennant le respect des conditions d'exploitation précisées par la présente décision, pour l'établissement suivant :

Demande de permis d'environnement visant les rejets des eaux usées de l'aéroport (rejet des eaux pluviales collectées sur les pistes, taxiway, toitures, parking) et des eaux usées sanitaires du terminal passager après traitement dans une station d'épuration individuelle sur le site.

SA BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

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

L'établissement comporte les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux suivants :

Liste des bâtiments	
Réf.	Bâtiments du Terminal Sud
BS1	-
BS2	Terminal aéroportuaire Sud (5.197 m <sup>2</sup> )
BS3	Bâtiment administratif ;
BS4	Atelier de maintenance pour avions de tourisme (hors demande) (1.371 m <sup>2</sup> ) ;
BS5	Atelier de mécanique pour les véhicules de transport de l'aéroport comprenant deux ponts élévateurs (1.604 m <sup>2</sup> )
BS6	Hall de remisage des avions de tourisme et des véhicules (1.363 m <sup>2</sup> ) ;
BS7	Bâtiment pour le remisage du matériel de piste et porte-conteneur (576 m <sup>2</sup> )
BS8	Bureaux, l'arsenal pompier, la zone de traitement du fret, la zone de remisage des véhicules (4.000 m <sup>2</sup> )
BS9	Bâtiment de remisage des avions de tourisme, du matériel d'entretien et des véhicules d'entretien (2.795 m <sup>2</sup> )
BS10	Parking souterrain de 268 emplacements (7.148 m <sup>2</sup> )
BS11	Bâtiment abritant les bureaux de la Police Fédérale (132 m <sup>2</sup> )
BS12	-
BS13	Modules provisoires
BS14	Bâtiment service incendie BSCA

Réf.	Bâtiments du Terminal Nord
BN1	Terminal 1 (+extension terminal 1b et 1c)
BN2	Atelier mécanique (nord – BN02)
BN3	Bâtiment fuel (labo, bureaux et vestiaires, local technique)
BN4	Station d'épuration
BN5	PF véhicule nord
BN6	Terminal 2
BN7	Pré-check quai fournisseur
BN8	Lounge VIP T2
BN9	Locaux administratifs non BSCA

Liste des installations et activités ou procédés : Terminal Sud			
Réf.	Description	Capacité nominale	Capacité demandée
IS1	34 tableaux électriques		
IS2	6 cabines haute tension (11 transformateurs HT)	3.320 kVA	
IS3	5 chaudières au gaz naturel (puissance totale)	1.592 kW	
IS4	7 chaudières au mazout (puissance totale)	1.550 kW	
IS5	12 aérothermes	12 x 18,8 kW	
IS6	8 radiants au gaz	280 kW	
IS7	Groupes de ventilation démentelés		
IS8	Extraction de fumée		
IS9	Production de froid (puissance totale)	498 kW	
IS10	7 fosses septiques	30.000 litres	
IS11	Dégraisseur cafétaria	2.400 l	
IS12	Déboureur et séparateur d'hydrocarbures (aire de lavage du bâtiment B5, deux séparateurs d'hydrocarbures de 650 l pour la station de distribution de carburants)	2 x 650 l	
IS13	Réserve d'eau	275 m³	
IS14	12 pompes	95 kW	
IS15	Pont élévateur (déménagés au Nord)	10 T	
IS16	Balisage		
IS17	Parking avions	115.000 m²	
IS18	Parking voitures	2.673 places	
IS19	Piste (extension de 2.500 m à 3.200 m)	3.200 m	
IS20	Taxi-way et bretelles	2.550 m et 1.100 m	
IS21	14 équipements d'aide à la navigation		
IS22	5 groupes diesel	1.270 kVA	
IS23	Détection RX		
IS24	Aire de lavage		

Liste des installations et activités ou procédés : Terminal Nord			
IN1	Chaussées aéronautiques	17,15 ha	
IN2	Parking voitures au sol	6,71 ha	
IN3	Parking bus	4,55 ha	
IN4	Route d'accès	2,65 ha	
IN5	Séparateurs d'hydrocarbures (parking avions)	2.000 l/sec	
IN6	Séparateurs d'hydrocarbures (parking voitures)	700 l/sec	
IN7	Cabine régulateurs électriques pour balisage	105 kVA	88,000
IN8	Convertisseurs 400 hz autonomes fixes/isolés	1.800 kVA	800,000
IN9	Transformateurs	1.260 kVA	800,000
IN10	Citerne mazout	5.000 l	
IN11	Cabine HT bâtiment technique	850 kVA	525,000
IN12	Stockage de froid	305 kVA	130,000
IN13	Groupes de froid	900 kVA	660,000
IN14	Groupes électrogène de secours	1.315 kVA	917,000
IN15	Chaufferie	9.600 kVA	200,000
IN16	Cogénération	70 kW	
IN17	Cuve de réserve pour sprinklage (incendie)	160 m³	

IN18	Pompes pour sprinklage incendie	65 m³/h	30,000
IN19	Surpresseurs eau froide sanitaire	15 m³/h	3,000
IN20	Ventilation	920.000 m³/h	575,000
IN21	Cabine HT aérogare	3.830 kVA	3.430
IN22	Équipements de sûreté	6,7 kW	50,000
IN23	Ascenseurs,	157,7 kW	45,000
IN24	Escalators	45 kW	36,000
IN25	Bandes transporteuses	272 kW	65,000
IN26	Citerne d'eau de pluie	500 m³	
IN27	Pompes hydrophores (citernes)	5 m³/h	2,000
IN28	Chambre de mesure du toc	2,5 kW	10,000
IN29	Station d'épuration	540 m³/j	85,000
IN30	Chambre des pompes	115 kW	180,000
IN31	Bassin de rétention	5.000 m³	
IN32	Bassin d'orage	14.000 m³	
IN33	Citerne d'eau incendie	132 m³	
IN34	Parking voitures : cabine HT	315 kVA	262,000
IN35	Parking voitures : ventilation	400.000 m³/h	
IN36	Parc pétrolier : tanks aériens et réservoirs pour kérosène	2.405 m³	
IN37	Parc pétrolier : réservoir essence + diesel + mazout	30 m³	
IN38	Parc pétrolier : pompes	112 kW	120,000
IN39	Parc pétrolier : pompe de surpression incendie	600 kW	620,000
IN40	Parc pétrolier : réservoir mousse incendie	24 m³	3,000
IN41	Parc pétrolier : réservoir diesel sur pompes incendie [pas installé]	1 m³	
IN42	Parc pétrolier : compresseur d'air	350 l	4,000
IN43	Parc pétrolier : débourbeurs-séparateurs d'hydrocarbures	30 m³	
IN44	Route d'accès airside	0,5 ha	
IN45	Poste de contrôle : équipements divers		10,000
IN46	Cabine HT T2	1.250 kVA	1125
IN47	Groupe électrogène	315 kVA	252
IN48	Roof top 1	38.617 m³/h	94,5 kW
	Roof top 2	9.490 m³/h	21,6 kW
	Roof top 3	25.150 m³/h	64,8 kW
	Roof top 4	41.570 m³/h	94,5 kW
IN49	Roof top 5	13.080 m³/h	32,7 kW
IN50	Cabine HT C7	800 kVA	
IN51	Groupe électrogène	300 kVA	

Dépôts Substances ou mélanges : Terminal Nord		
Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m³, kg, t, l
DSN1	Produits d'entretien	150 l
DSN2	Chloration d'eau (eau de javel)	50 l
DSN3	Peintures et solvants	130 l
DSN4	Mazout pour groupes de secours	5.000 l
DSN5	Kérosène (JET A1 – pt d'éclair 38°C)	2.400.000 l
DSN6	Essence pour véhicules	5.000 l
DSN7	Diesel routier	10.000 l
DSN8	Mazout de chauffage	5.000 l
DSN9	Huiles	250 l
DSN10	Diesel pour pompes incendie	1.000 l
DSN11	Mousse anti-feu	4.000 l
DSN12	Déverglaçant (acétate de potassium) – Provifrost KA ECO	60 m³
DSN13	Huiles	3.600 l
DSN14	Huiles	2.400 l

DSN15	Déverglacant avions (ECOWING 26)	100 m <sup>3</sup>
DSN16	Déverglacant avions (ECOWING 26)	2 x 25 m <sup>3</sup>
DSN17	Mazout pour groupes de secours	3.000 l
Dépôts Substances ou mélanges : Terminal Sud		
Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m <sup>3</sup> , kg, t, l
DSS1	Kérosène (jet A1 – pt d'éclair 38°C)	200.000 litres
DSS2	Essence (AVGAS – pt d'éclair < 55°C)	Plus utilisé
DSS3	Diesel routier	Plus utilisé
DSS4	Réservoirs de purge	Plus utilisé
DSS5	Mazout de chauffage	3.000 litres
DSS6	Huiles	Plus utilisé
DSS7	Combustible (chauffage)	27.400 litres
DSS8	Déverglacant solide (acétate de potassium)	25 t
DSS9	Déverglacant (acétate de potassium)	120 m <sup>3</sup>
DSS10	Dégivrant avion (glycol)	Plus utilisé
DSS11	Gaz propane	300 litres
DSS12	Chloration d'eau	Plus utilisé
DSS13	1 acétylène, 2 oxygène, 2 CO <sub>2</sub> , 1 argon pour soudure	Plus utilisé
DSS14	Azote	Plus utilisé
DSS15	Bâche (protection incendie)	3.000 l
DSS16	Mousse anti-feu	3.000 l
DSS17	Mazout cabine HT	9.800 l
DSS18	3 dépôts de munitions (cartouches)	Max. 3 x 2.000 pièces
DSS19	Diluant hydrocarbures	Max. 2 x 200 litres

Dépôts de Déchets : Terminal Nord		
Réf.	Description	Quantité maximale sur le site en m <sup>3</sup> , kg, t, l
DDN1	Déchets non dangereux (DIB 50 m <sup>3</sup> )	50 m <sup>3</sup>
DDN2	Déchets non dangereux (conteneur papier 30 m <sup>3</sup> )	30 m <sup>3</sup>
DDN3	Déchets non dangereux (encombrants 20 m <sup>3</sup> )	20 m <sup>3</sup>
DDN4	Boues de la station d'épuration	60 m <sup>3</sup>
DDN5	Purge et déchets de Kérosène	6.000 l
DDN6	Déchets avions	2 x 20 m <sup>3</sup>
Dépôts de Déchets : Terminal Sud		
DDS7	Déchets non dangereux	30 m <sup>3</sup>

Rejets et déversements		
Réf. Rejets	Réf. Déversements	Description
RE1	DEV1	IS19 (2021 : uniquement Bretelle S5 plus utilisé) - Eaux pluviales : 11.000 m <sup>2</sup> (Modifié : 2021 – piste raccordée au RE7)
RE2	DEV2	IS20 (Taxiway sud Est) + parkings P1 à P5 - eaux pluviales 115.000 m <sup>2</sup> (Inchangé)
RE3	DEV3	IS19 (piste ouest) + toiture terminal Sud - Eaux usées industrielles : 2.790 m <sup>3</sup> /j - eaux usées domestiques : 6 m <sup>3</sup> /j – eaux pluviales : 279.000 m <sup>2</sup> (Modifié : 2025 - ajout shoulder)
RE4		Supprimé
RE5	DEV5	IN17 (dalle nord (bâtiments, parkings avions) + IN20 (taxiway nord, bretelles N4, N5 et M6) + IN18 (parkings véhicules personnel et T1 et T2) - eaux usées industrielles : 4.010 m <sup>3</sup> /j - eaux pluviales : 401.000 m <sup>2</sup> (Modifié : 2021 – ajout aire de dégivrage du nouveau taxiway M7 (17.000 m <sup>2</sup> ))
RE6	DEV6	IN29 (STEP aérogare) - Eaux usées domestiques : 300 m <sup>3</sup> /j (Inchangé)
RE7	DEV7	I19 (piste existante Est + Extension piste projetée) - I20 (bretelle N6-N7) - I28 (shoulder) - Eaux usées industrielles : 1.150 m <sup>3</sup> /j - Eaux pluviales : 115.000 m <sup>2</sup> (Inchangé : en cours de construction)

**Art.2. L'exploitant est tenu de respecter les conditions applicables à l'établissement suivantes :**

Prescriptions non abrogées du Règlement Général pour la Protection du Travail, notamment celles des titres II et III.

Règlement Général sur les Installations Électriques rendu obligatoire dans les établissements dangereux, insalubres ou incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981.

Décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets.

Décret du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols.

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.

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

Arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2015 instaurant une obligation de tri de certains déchets.

Aux conditions sectorielles suivantes :

Arrêté du Gouvernement wallon du 1er décembre 2016 fixant les conditions intégrales et sectorielles relatives aux systèmes d'épuration individuelle et abrogeant les arrêtés du Gouvernement wallon du 25 septembre 2008 fixant les conditions intégrales relatives aux unités d'épuration individuelle et aux installations d'épuration individuelle et du 6 novembre 2008 fixant les conditions sectorielles relatives aux stations d'épuration individuelle et aux systèmes d'épuration individuelle installés en dérogation de l'obligation de raccordement à l'égout.

**Les conditions particulières d'exploitation applicables à l'établissement sont les suivantes :**

Conditions particulières relatives à la sécurité contre les incendies

L'exploitant respecte les prescriptions et les moyens de lutte contre l'incendie établis en accord avec la Zone de Secours Hainaut-Est. Il fait effectuer un contrôle de l'établissement à la fin des travaux et il transmet au Bourgmestre de Charleroi et au Fonctionnaire chargé de la surveillance un rapport attestant de la mise en conformité de l'établissement.

Tous les cinq ans, l'établissement fait l'objet à la demande de l'exploitant d'une visite de la Zone de Secours Hainaut-Est. Une copie du rapport de visite rédigé par ladite Zone de Secours est transmise sans délai par l'exploitant au fonctionnaire chargé de la surveillance de l'établissement et au Bourgmestre de Charleroi.

Conditions particulières d'exploitation relatives aux rejets des eaux usées de l'établissement :

***Généralités – Gestion des flux d'eaux usées au sein de l'établissement***

**Article 1<sup>er</sup>** Les eaux générées au sein de l'établissement sont évacuées par les 7 points de rejet identifié comme suit :

- Rejet R1 – déversement n°1 : rejet d'eaux pluviales issues du tronçon S4-S5 pour une superficie de 11 000 m<sup>2</sup> ;
- Rejet R2 – déversement n°2 : rejet d'eaux pluviales issues du Taxiway Sud-Est, du tronçon S3-S4 et des parkings P1 à P5, transitant par le bassin d'orage Sud d'une capacité de 4 000 m<sup>3</sup>, pour une superficie de 115 000 m<sup>2</sup> ;
- Rejet R3 – déversement n°3 : rejets d'eaux pluviales issues de la piste Ouest (tronçons S1-S2, S2-S3, Taxiway Sud et d'eaux usées domestiques issues du Terminal Sud ; la superficie drainée étant actuellement de 260 000 m<sup>2</sup>, elle pourrait passer à 279 000 m<sup>2</sup> ;
- Rejet R5 – déversement n°5 : rejet d'eaux usées industrielles composées d'eaux pluviales de la dalle Nord (Bâtiments et parking avion), Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et M6, parkings véhicules personnel et T1 et T2 et du nouveau Taxiway M7 (17 000 m<sup>2</sup>) pour une superficie de 401 000 m<sup>2</sup> ;



- Rejet R6 – déversement n°6 : rejet d'eaux usées domestiques issues des bâtiments Nord (terminal T1 et T2) traitées par la station d'épuration ;
- Rejet R7 – déversement n°7 : rejet d'eaux pluviales issues de l'extension de la piste et des bretelles N6 et N7, pour une superficie de 115 000 m<sup>2</sup>.

Les rejets R1, R2 ont lieu dans le Tintia, au niveau de son parcours canalisé.

Le rejet R3, composé le cas échéant de plusieurs points de contacts physique ont lieu dans l'égout public situé rue des Fusillés desservant la station d'épuration de Montignies-sur-Sambre – 52011/03.

Les rejets R5, R6 et R7 ont lieu dans le Tintia, dans sa partie non canalisée.

**Art. 2.** L'exploitant établit un plan de son établissement reprenant les déversements numérotés conformément au point 1.

Un plan des égouts internes est établi par l'exploitant, régulièrement mis à jour, notamment après chaque modification notable, et datés. Le plan mentionne les secteurs collectés, les points de branchement, regards, avaloirs, postes de relevage, postes de mesure et les dispositifs de traitement des effluents (déboureur, séparateur d'hydrocarbures,...). Le plan mentionne également les éventuelles conduites ou connexions non imputables à l'établissement, mais situées au sein de son périmètre (égouts de Ransart,...).

Le schéma ou plan sont tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance ainsi que des services d'incendie et de secours.

Toute création d'un nouveau point de rejet ou toute modification de la localisation physique d'un point de rejet d'eaux usées domestiques ou d'eaux pluviales fait l'objet d'une notification dans le registre des modifications et respecte les dispositions de l'article R. 277 ou R.278 du Code de l'Eau. À cet effet, l'exploitant envisage de mettre en œuvre les mesures suivantes en cas de nouvelles extensions soumises à permis d'urbanisme, d'environnement ou unique :

- une séparation des eaux pluviales non contaminées ou non susceptibles d'être contaminées des eaux usées domestiques ou industrielles ;
- la mise en place de mesures de tamponnement des eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées et une évacuation dans le Tintia ou par infiltration.

Toute modification de la localisation physique du point de rejet d'eaux usées industrielles, sans modification du milieu récepteur, fait l'objet d'une notification dans le registre des modifications.

Toute création d'un nouveau point de rejet d'eaux usées industrielles, ou toute modification de la localisation physique du point de rejet des eaux usées industrielles impliquant une modification du milieu récepteur, fait l'objet d'une demande de permis d'environnement – rubrique 90.10.

#### ***Conditions de déversement des eaux issues de l'établissement***

##### ***Section 1<sup>ère</sup>. Conditions de déversement relatives au R1 – déversement n°1 : rejet d'eaux pluviales issues du tronçon S4-S5 pour une superficie de 11 000 m<sup>2</sup> en eau de surface.***

**Art. 3.** En attendant la mise en service du rejet R7, le rejet draine les eaux pluviales issues de la piste 25 (S5) – partie est et de la Bretelle S5 pour une superficie actuelle de 61 000 m<sup>2</sup>.

A la suite de la mise en service du rejet R7 le rejet R1 ne draine plus que les eaux pluviales issues du tronçon S4-S5 pour une superficie de 11 000 m<sup>2</sup>.

Aucune opération de De-icing n'est effectuée sur une superficie drainée par le rejet R1.

##### ***Section 2. Conditions de déversement relatives au R2 – déversement n°2 : rejet d'eaux pluviales issues du Taxiway Sud-Est, du tronçon S3-S4 et des parkings P1 à P5, transitant par le bassin d'orage Sud d'une capacité de 4.000 m<sup>3</sup>, pour une superficie de 115 000 m<sup>2</sup> en eau de surface.***

**Art. 4.** Le rejet R2 draine les eaux pluviales issues du Taxiway Sud-Est, du tronçon S3-S4 et des parkings P1 à P5, pour une superficie de 115.000 m<sup>2</sup>.

Les eaux transitent par le bassin d'orage Sud d'une capacité de 4 000 m<sup>3</sup>, muni d'une vanne pouvant être fermée en cas d'accident générant une pollution.

La zone de remplissage des camions en carburant (station Sud AVGAS) est raccordée à un séparateur d'hydrocarbures positionné avant le bassin d'orage.

Aucune opération de De-icing n'est effectuée sur une superficie drainée par le rejet R2.

##### ***Section 3. Conditions de déversement relatives au R3 – déversement n°3 : rejets d'eaux pluviales issues de la piste Ouest (tronçons S1-S2, S2-S3, Taxiway Sud et d'eaux usées domestiques issues du Terminal Sud ; la superficie drainée étant actuellement de 260 000 m<sup>2</sup>, en égouts public.***

**Art. 5.** Le rejet R3 draine les eaux pluviales issues de la piste Ouest (tronçons S1-S2, S2-S3, Taxiway Sud pour une superficie de l'ordre de 260 000 m<sup>2</sup> et les eaux usées domestiques issues du Terminal Sud.

Le rejet R3 reprend toutes les connexions physiques avec l'égout situé rue des Fusillés.

Toute extension de la superficie est accompagnée d'une étude relative à l'implantation d'un bassin d'orage dimensionné selon les recommandations de l'organisme d'assainissement agréé IGRETEC.

**Section 4. Conditions de déversement relatives au rejet R5 – déversement n°5 : rejet d'eaux usées industrielles issues du bassin d'orage composées d'eaux pluviales de la dalle Nord (Bâtiments et parking avion), Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et M6, parkings véhicules personnel et T1 et T2 et du nouveau Taxiway M7 (17.000 m<sup>2</sup>) pour une superficie de 401 000 m<sup>2</sup> ; (superficie de l'ordre de 51 200 m<sup>2</sup>) en eau de surface.**

**Art. 6. § 1<sup>er</sup>.** La zone de parking des avions et le dépôt pétrolier situé au Nord-Ouest sont munis d'un séparateur d'hydrocarbures.

§ 2. L'entrée du bassin d'orage est dotée d'un dispositif de mesure en continu du carbone organique total (TOC).

En période hivernale et d'altération possible de la qualité des eaux, sur base de la valeur de TOC mesurée les eaux sont orientées soit vers le bassin de rétention, soit vers le bassin d'orage.

En cas de saturation du bassin de rétention, l'exploitant met en œuvre des mesures pour minimiser les charges rejetées (obturation, aération du bassin,...).

**Art. 7. § 1<sup>er</sup>.** Conventions d'écriture

a) Les conditions générales, sectorielles et particulières de déversement sont mentionnées respectivement par les lettres G, S et P entre parenthèses.

b) Les conditions de déversement sont exprimées en valeurs maximales instantanées.

§ 2. Conditions applicables au rejet R5 relatif aux eaux usées industrielles :

1. la température des eaux déversées ne peut excéder 30°C (G) ;
2. le pH des eaux déversées ne peut être inférieur à 6,5 (G) ;
3. le pH des eaux déversées ne peut être supérieur à 9(G) ;
4. la concentration maximale instantanée en teneur en matières en suspension des eaux déversées ne peut excéder 40 mg/l (P) ;
5. la concentration maximale instantanée en demande biochimique en oxygène en cinq jours à 20 °C et en présence d'allyle thio-urée des eaux déversées ne peut excéder 30 mg O<sub>2</sub>/l (P) ;
6. la concentration maximale instantanée en demande chimique en oxygène des eaux déversées ne peut excéder 125 mg/l (P) ;
7. les eaux déversées ne peuvent contenir des huiles, des graisses ou autres matières flottantes en quantité telles qu'une couche flottante puisse être constatée de manière non équivoque (G) ;
8. la concentration maximale instantanée en détergents anioniques, cationiques et non ioniques des eaux déversées ne peut excéder 3 mg/l (G) ;
9. la concentration maximale instantanée en indice hydrocarbures C10-C40 des eaux déversées ne peut excéder 5 mg/l (G) ;
10. la concentration maximale instantanée en indice hydrocarbures C5-C11 des eaux déversées ne peut excéder 2 mg/l (P) ;
11. les eaux déversées ne peuvent contenir les substances dangereuses et les polluants spécifiques visés à l'annexe VII de la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau, autres que ceux visés ci-dessus.

Pour une période de trois ans à dater du jour où la décision accordant le permis devient exécutoire, les conditions particulières suivantes s'appliquent :

12. en période hivernale, lorsque la température moyenne journalière est inférieure à 3 °C, la concentration maximale instantanée en demande biochimique en oxygène en cinq jours à 20 °C et en présence d'allyle thio-urée des eaux déversées ne peut excéder 50 mg O<sub>2</sub>/l (P) ;
13. en période hivernale, lorsque la température moyenne journalière est inférieure à 3 °C, la concentration maximale instantanée en demande chimique en oxygène des eaux déversées ne peut excéder 250 mg/l (P).

**Section 5. Conditions de déversement relatives au rejet R6 – déversement n°6 : rejet d'eaux usées domestiques issues des bâtiments Nord (terminal T1 et T2) traitées par la station d'épuration en eau de surface.**

**Art. 8. § 1<sup>er</sup>.** Conventions d'écriture

a) Les conditions générales, sectorielles et particulières de déversement sont mentionnées respectivement par les lettres G, S et P entre parenthèses.

b) Les conditions de déversement sont exprimées :



- en valeurs maximales instantanées pour les paramètres de la température et du pH ;
  - en valeurs moyennes journalières et en valeurs maximales instantanées pour les paramètres de la DCO, DBO5 et MES ;
  - en valeurs moyennes annuelles pour les paramètres de l'azote total et du phosphore total.
- § 2. Conditions applicables au rejet R6 relatif aux eaux usées domestiques en sortie de station d'épuration :**
1. la température des eaux déversées ne peut excéder 30°C (P) ;
  2. le pH des eaux déversées ne peut être inférieur à 6,5 (P) ;
  3. le pH des eaux déversées ne peut être supérieur à 9(P) ;
  4. la concentration maximale instantanée en matières en suspension des eaux déversées ne peut excéder 60 mg/l (S) ;
  5. la concentration moyenne journalière en matières en suspension des eaux déversées ne peut excéder 40 mg/l (S) ;
  6. la concentration maximale instantanée en demande biochimique en oxygène en cinq jours à 20 °C et en présence d'allyle thio-urée des eaux déversées ne peut excéder 50 mg O<sub>2</sub>/l (S) ;
  7. la concentration moyenne journalière en demande biochimique en oxygène en cinq jours à 20 °C et en présence d'allyle thio-urée des eaux déversées ne peut excéder 30 mg O<sub>2</sub>/l (S) ;
  8. la concentration maximale instantanée en demande chimique en oxygène des eaux déversées ne peut excéder 160 mg/l (S) ;
  9. la concentration moyenne journalière en demande chimique en oxygène des eaux déversées ne peut excéder 125 mg/l (S) ;
- Dans un délai de 3 ans à dater du jour où la décision accordant le permis devient exécutoire, les conditions suivantes sont applicables :
10. la concentration moyenne annuelle en azote total des eaux déversées ne peut excéder 15 mg N/l (P) ;
  11. la concentration moyenne annuelle en phosphore total des eaux déversées ne peut excéder 2 mg P/l (P).

**Section 6. Conditions de déversement relatives au R7 – déversement n°7 : rejet d'eaux pluviales issues de l'extension de la piste et des bretelles N6 et N7, pour une superficie de 115.000 m<sup>2</sup> en eau de surface.**

**Art. 9.** Le rejet R7 draine les eaux pluviales issues de l'extension de la piste et des bretelles N6 et N7, pour une superficie de 115.000 m<sup>2</sup>.

Les eaux transitent par un bassin d'orage muni d'une vanne pouvant être fermée en cas d'accident générant une pollution.

Aucune opération de De-icing n'est effectuée sur une superficie drainée par le rejet R7.

**Conditions de surveillance et auto-surveillance**  
**Section 1<sup>ère</sup>. Généralités.**

**Art. 10. Localisation des rejets**

Les coordonnées X et Y approximatives du rejet sont :

- Rejet R1 : X : 157275 – Y : 128030
- Rejet R2 : X : 156990 – Y : 127830
- Rejet R3 : X : 155625 – Y : 127180
- Rejet R5 : X : 157830 – Y : 128895
- Rejet R6 : X : 157879 – Y : 128933
- Rejet R7 : X : 157405 – Y : 128215

**Art. 11. Déversements accidentels et dépassement des conditions de déversement**

Tout déversement accidentel, ou tout résultat de contrôle impliquant le non-respect des conditions de déversement est signalé au fonctionnaire chargé de la surveillance et à l'organisme d'assainissement compétent (si cela concerne un rejet en égouts).

**Art. 12. Méthodes d'analyse et présentation des résultats de la surveillance et de l'auto-surveillance.**

Les méthodes à suivre pour l'échantillonnage et l'analyse pour le contrôle de la conformité de la qualité physique, chimique et biologique des eaux déversées aux conditions émises dans le présent permis sont celles actuellement utilisées ou approuvées par l'Institut Scientifique de Service Public, rue du Chéra, 200, 4020 LIÈGE.

Des méthodes d'analyse alternatives ayant le même degré de précision, d'exactitude et une sensibilité au moins aussi grande peuvent cependant être proposées par le titulaire du permis.

Il est entendu que :

- la surveillance désigne les mesures réalisées par un laboratoire agréé pour le compte de l'exploitant ;

- l'auto-surveillance désigne les mesures réalisées sur une base régulière par l'exploitant lui-même au sein de ses propres équipements d'analyse, ou par un laboratoire désigné par l'exploitant. L'exploitant sera néanmoins tenu d'utiliser des méthodes normées ;
- le contrôle désigne mesures réalisées par ou pour le compte du Département de la Police et des Contrôles relatif à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions et les mesures de réparation en matière d'environnement ou du Code de l'Eau.
- les relevés désignent les mesures réalisées par un laboratoire agréé pour le compte de la SPWARNE Direction des instruments économiques et des outils financiers ou de la SPGE ou encore de l'organisme d'assainissement compétent (IGRETEC)
- contrôles d'enquête : mesures réalisées par le SPWARNE, Département de l'Environnement et de l'Eau ou un laboratoire mandaté à des fins de recherche / vérification de la présence de nouvelles substances non normées ou ne faisant pas partie de la liste fermée.

Les résultats des mesures en continu, de la surveillance et de l'auto-surveillance sont enregistrés sur support informatisé et conservés au siège d'exploitation pendant 5 ans. Ils doivent pouvoir être fournis à la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance ou à la Direction des Eaux de surface.

**Section 2. Conditions de surveillance relatives au R1 – déversement n°1 : rejet d'eaux pluviales issues du tronçon S4-S5 pour une superficie de 11 000 m<sup>2</sup> en eau de surface.**

**Art. 13.** Le rejet R1 est muni d'un regard de visite accessible et placé à un endroit offrant toutes garanties de contrôle de la quantité et de la qualité des eaux réellement déversées.

**Section 3. Conditions de surveillance relatives au R2 – déversement n°2 : rejet d'eaux pluviales issues du Taxiway Sud-Est, du tronçon S3-S4 et des parkings P1 à P5, transitant par le bassin d'orage Sud d'une capacité de 4.000 m<sup>3</sup>, pour une superficie de 115.000 m<sup>2</sup> en eau de surface.**

**Art. 14.** Les conditions relatives au contrôle du rejet R2 – déversement n°2, sont les suivantes :

Les eaux déversées sont évacuées en passant par un dispositif de surveillance, placé après le bassin d'orage qui répond aux exigences suivantes :

- Permettre le prélèvement aisé d'échantillons des eaux déversées ;
- Permettre, à la demande ou à l'initiative de l'administration le prélèvement d'échantillons des eaux déversées ;
- Être placé à un endroit offrant toute garantie quant à la quantité et la qualité des eaux.

**Art. 15.** Auto-surveillance de la qualité des eaux pluviales déversées par le rejet R2.

Des prélèvements et analyses sont réalisés en vue de vérifier la qualité des eaux pluviales déversées par le rejet R2. Les analyses sont effectuées à une fréquence semestrielle, l'un des prélèvements est réalisé en période hivernale durant laquelle des opérations de De-icing sont nécessaires et après un traitement des pistes. Les analyses portent sur les paramètres suivants :

- Température, pH, conductivité ;
- DCO, DBO<sub>5</sub>, MES ;
- Indice hydrocarbure C10-C40 et C5-C11.

**Section 4. Conditions de surveillance relatives au R3 – déversement n°3 : rejets d'eaux pluviales issues de la piste Ouest (tronçons S1-S2, S2-S3, Taxiway Sud et d'eaux usées domestiques issues du Terminal Sud ; la superficie drainée étant actuellement de 260.000 m<sup>2</sup>, en égouts public.**

**Art. 16.** Chacune des connexions à l'égout du rejet R3 est muni d'un regard de visite accessible et placé à un endroit offrant toutes garanties de contrôle de la quantité et de la qualité des eaux réellement déversées.

**Section 5. Conditions de surveillance relatives au rejet R5 – déversement n°5 : rejet d'eaux usées industrielles issues du bassin d'orage composées d'eaux pluviales de la dalle Nord (Bâtiments et parking avion), Taxiway Nord, bretelles N4, N5 et M6, parkings véhicules personnel et T1 et T2 et du nouveau Taxiway M7 (17.000 m<sup>2</sup>) pour une superficie de 401.000 m<sup>2</sup> ; (superficie de l'ordre de 51.200 m<sup>2</sup>) en eau de surface.**

**Art. 17.** Les conditions relatives au contrôle du rejet R5 – déversement n°5, sont les suivantes :

Les eaux déversées sont évacuées en passant par un dispositif de contrôle, localisé à la sortie du bassin d'orage, qui répond aux exigences suivantes :

- Permettre le prélèvement aisé d'échantillons des eaux déversées ;

- Permettre, à la demande ou à l'initiative de l'administration le prélèvement d'échantillons proportionnels au débit mesuré des eaux déversées ;
- Être placé à un endroit offrant toute garantie quant à la quantité et la qualité des eaux ;
- Enregistrer de façon permanente la valeur du volume journalier exprimée en mètres-cubes par jour et ceci heure par heure ;
- Conserver la mémoire de la valeur du volume journalier des eaux déversées le jour précédant le jour de contrôle exprimée, en mètres-cubes par jour ;
- Assurer le prélèvement automatique d'échantillons proportionnels au débit des eaux déversées, pendant 24 heures et la conservation de ceux-ci pendant 48 heures.

En outre la mesure du TOC en entrée des bassins est enregistrée quotidiennement durant la saison hivernale.

**Art. 18.** Auto-surveillance du respect des conditions de déversement pour les eaux usées industrielles évacuées par le rejet R5.

Des prélèvements et analyses en vue de s'assurer du respect des conditions de déversement fixées pour le rejet des eaux usées industrielles sont réalisés par l'exploitant. Les analyses sont effectuées au niveau du bassin de rétention et à la sortie du bassin d'orage et portent sur les paramètres suivants :

- Fréquence hebdomadaire en période hivernale : Température, pH, conductivité, DCO, MES ;
- Fréquence mensuelle en période hivernale : DBO5.
- Une fois hors période hivernale : Température, pH, conductivité, DCO, MES ;

En cas de conditions météorologiques exceptionnelles entraînant un débordement du bassin d'orage ou le non-respect des conditions la fréquence d'analyse est quotidienne pour le paramètre de la DCO.

**Art. 19.** Surveillance du respect des conditions de déversement pour les eaux usées industrielles évacuées par le rejet R5.

L'exploitant fait réaliser par un laboratoire agréé des prélèvements et analyses en vue de s'assurer du respect des conditions de déversement fixées pour le rejet des eaux usées industrielles. Les analyses de surveillance peuvent remplacer les analyses à réaliser dans le cadre de l'auto-surveillance. Les analyses sont réalisées lors d'un rejet constaté du bassin d'orage. Elles portent sur les paramètres et fréquences suivants :

- pH, température, conductivité, DCO, MES, DBO5, N-Ntot, P-Ptot : 4 analyses réalisées entre les mois de novembre à mars et 2 analyses réalisées entre avril et octobre ;
- Indice hydrocarbure C10-C40 et C5-C11, détergents totaux et zinc : semestrielle.

**Section 6. Conditions de surveillance relatives au rejet R6 – déversement n°6 : rejet d'eaux usées domestiques issues des bâtiments Nord (terminal T1 et T2) traitées par la station d'épuration en eau de surface.**

**Art. 20.** Les conditions relatives au contrôle du rejet R6 – déversement n°6, sont les suivantes :

Les eaux déversées sont évacuées en passant par un dispositif de contrôle qui répond aux exigences suivantes :

- Permettre le prélèvement aisé d'échantillons des eaux déversées ;
- Permettre, à la demande ou à l'initiative de l'administration le prélèvement d'échantillons proportionnels au débit mesuré des eaux déversées ;
- Être placé à un endroit offrant toute garantie quant à la quantité et la qualité des eaux ;
- Enregistrer de façon permanente la valeur du volume journalier exprimée en mètres-cubes par jour et ceci heure par heure ;
- Conserver la mémoire de la valeur du volume journalier des eaux déversées le jour précédant le jour de contrôle exprimée, en mètres-cubes par jour ;
- Assurer le prélèvement automatique d'échantillons proportionnels au débit des eaux déversées, pendant 24 heures et la conservation de ceux-ci pendant 48 heures.

**Art. 21.** Auto-surveillance du respect des conditions de déversement pour les eaux usées domestiques évacuées par le rejet R6.

Des prélèvements et analyses en vue de s'assurer du respect des conditions de déversement fixées pour le rejet des eaux usées domestiques sont réalisés par l'exploitant. Les échantillons sont prélevés sur l'influent et l'effluent. Les analyses portent sur les paramètres suivants :

- Fréquence mensuelle : DBO5, DCO, MES, azote total et phosphore total.

**Section 7. Conditions de surveillance relatives au R7 – déversement n°7 : rejet d'eaux pluviales issues de l'extension de la piste et des bretelles N6 et N7, pour une superficie de 115.000 m<sup>2</sup> en eau de surface.**

**Art. 22.** Les conditions relatives au contrôle du rejet R7 – déversement n°7, sont les suivantes :

Les eaux déversées sont évacuées en passant par un dispositif de contrôle placé après le bassin d'orage qui répond aux exigences suivantes :

- Permettre le prélèvement aisé d'échantillons des eaux déversées ;
- Permettre, à la demande ou à l'initiative de l'administration le prélèvement d'échantillons proportionnels au débit mesuré des eaux déversées ;
- Être placé à un endroit offrant toute garantie quant à la quantité et la qualité des eaux ;
- Enregistrer de façon permanente la valeur du volume journalier exprimée en mètres-cubes par jour et ceci heure par heure ;
- Conserver la mémoire de la valeur du volume journalier des eaux déversées le jour précédant le jour de contrôle exprimée, en mètres-cubes par jour.

**Art. 23.** Auto-surveillance de la qualité des eaux pluviales déversées par le rejet R7.

Des prélèvements et analyses sont réalisés en vue de vérifier la qualité des eaux pluviales déversées par le rejet R7. Les analyses sont effectuées à une fréquence semestrielle, l'un des prélèvements est réalisé en période hivernale durant laquelle des opérations de De-icing sont nécessaires et après un traitement des pistes. Les analyses portent sur les paramètres suivants :

- Température, pH, conductivité ;
- DCO, DBO5, MES ;
- Indice hydrocarbure C10-C40 et C5-C11.

**Section 8. Conditions de contrôle relatives au rejet R1 – déversement n°1 : Rejet d'eaux usées industrielles (mélange d'eaux usées industrielles, d'eaux usées domestiques et d'eaux pluviales) en eau de surface.**

**Art. 24.** Toute conduite drainant des eaux non issues de l'établissement mais dont l'exutoire aboutit dans l'enceinte de l'établissement est munie d'un regard de visite accessible et placé à un endroit offrant toutes garanties de contrôle de la quantité et de la qualité des eaux réellement déversées.

**Art. 25.** Auto-surveillance de la qualité des eaux issues de l'égout de Ransart.

Des prélèvements et analyses sont réalisés en vue de vérifier la qualité des eaux issues de l'égout de Ransart. Les analyses sont effectuées à une fréquence semestrielle. Les analyses portent sur les paramètres suivants :

- Température, pH, conductivité ;
- DCO, DBO5, MES, azote total et phosphore total.

**Comité de suivi**

**Art. 26.** L'exploitant organise un Comité de suivi des rejets de l'aéroport composé au minimum des instances suivantes :

- Les représentants de Brussels South Charleroi Airport B.S.C.A. ;
- Les représentants de la SOWAER ;
- Le Fonctionnaire technique ou son délégué ;
- Le Fonctionnaire chargé de la surveillance ou son délégué ;
- Deux représentants de la Direction des Eaux de surface (cellule permis et responsable de la modélisation).

Le Comité peut être élargi à toute instance impliquée dans la gestion des eaux issues de l'établissement.

L'exploitant est chargé de la convocation et du secrétariat du Comité de suivi.

Le Comité se réunit au minimum une fois par an, après la saison hivernale, vers le mois de mai.

**Art. 27.** Le Comité de suivi aborde au minimum les points suivants :

- présentation des résultats de l'auto-surveillance et de la surveillance et gestion des eaux durant la saison hivernale (rejet R5, R2 et R7) ;
- présentation des résultats de la station d'épuration des eaux usées domestiques (rejet R6) ;
- plaintes, nuisances ou accidents rencontrés.

Le Comité de suivi aborde par ailleurs l'état d'avancement des mesures à mettre en œuvre pour rencontrer les nouvelles impositions applicables aux rejets R5 et R6. Il statue sur le caractère pluvial ou non des eaux évacuées par les rejets R2 et R7.

À cet effet, dans un délai de 18 mois à dater du jour où la décision accordant le permis devient exécutoire, l'exploitant fait réaliser par un organisme d'étude pouvant démontrer d'une expertise dans le domaine, une étude visant à :

- déterminer les investissements nécessaires pour mettre à niveau la station d'épuration des eaux usées domestiques ;
- déterminer les investissements ou modifications nécessaires pour minimiser les charges rejetées par le rejet R5 (modification du bassin d'orage, des arrivées d'eaux, du traitement, ...) ;
- envisager le raccordement partiel ou total des eaux usées domestiques / des eaux usées industrielles à l'un des bassins techniques des stations d'épuration collectives.

**Art.3.** L'exploitant d'un établissement observe les conditions d'exploitation générales, sectorielles et particulières applicables à son établissement.

**Art.4.** Indépendamment du permis délivré ou de la déclaration et sans préjudice des obligations imposées par d'autres dispositions, l'exploitant d'un établissement :

- 1° prend toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire les dangers, nuisances ou inconvénients de l'établissement ou y remédier ;
- 2° signale immédiatement à l'autorité compétente et au fonctionnaire technique, tout accident ou incident de nature à porter préjudice aux intérêts visés à l'article 2 ou toute infraction aux conditions d'exploitation ;
- 3° fournit toute l'assistance nécessaire pour permettre aux fonctionnaires et agents compétents de mener à bien les actions visées à l'article D.146, 1°, 2° et 3° du Code de l'Environnement ;
- 4° informe l'autorité compétente, le fonctionnaire technique et les fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement de toute cessation d'activité au moins dix jours avant cette opération sauf cas de force majeure ;
- 5° informe l'autorité compétente, le fonctionnaire technique et les fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement de la déclaration de la faillite dans les dix jours de son prononcé sauf cas de force majeure ;
- 6° est tenu de remettre le site, en fin d'exploitation, dans un état satisfaisant au regard de la protection de l'homme et de l'environnement.

Sans préjudice de l'article 43 de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, les curateurs notifient, dès leur entrée en fonctions, à l'autorité compétente, à la commune lorsqu'elle n'est pas l'autorité compétente, au fonctionnaire technique et aux fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement, la faillite de l'établissement lorsque celui-ci implique le stockage ou l'utilisation de produits, substances ou déchets dangereux.

Concomitamment, les curateurs procèdent à l'inventaire des produits et substances dangereuses et des déchets dangereux stockés dans l'établissement et prennent les mesures nécessaires pour éviter ou réduire les dangers, nuisances ou inconvénients. Ils transmettent sans délai la liste des produits, substances ou déchets relevés et la liste des précautions prises à l'autorité compétente, à la commune lorsqu'elle n'est pas l'autorité compétente, au fonctionnaire technique et aux fonctionnaires et agents désignés par le Gouvernement.

Dans le cadre de la mission visée à l'alinéa 2, les curateurs peuvent se faire aider, sous leur responsabilité, par toute personne qualifiée pour l'identification des produits, substances ou déchets présents sur le site, pour la rédaction de l'inventaire et pour la mise en oeuvre des mesures de précautions nécessaires.

Les curateurs agissent pour compte de la masse, et les dettes afférentes à l'accomplissement des missions visées au présent paragraphe en ce compris les mesures de précautions nécessaires sont à charge de la masse.

Les alinéas 1er à 3 s'appliquent dans les cas déterminés par le Gouvernement.

**Art.5.** L'exploitant conserve, sur les lieux mêmes de l'établissement ou à tout autre endroit convenu avec l'autorité compétente :

- 1° l'ensemble des permis en vigueur ;
- 2° le registre des modifications intervenues ;
- 3° 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 ;
- 4° et le cas échéant, la liste des incidents et accidents visés au point 2 de l'article précédent.

**Art.6.** La présente décision est exécutoire à partir du jour suivant l'expiration du délai de recours contre la présente décision.

**Art.7.** Le permis d'environnement est accordé pour un terme fixé au 27 juillet 2025.

**Art.8.** Le permis d'environnement est mis en œuvre dans un délai maximum de 2 ans à partir du jour où la présente décision devient exécutoire.

Toutefois à la demande de l'exploitant, l'autorité peut, sur requête spécialement motivée, accorder un nouveau délai sans que celui-ci ne puisse excéder deux ans.

**Art.9.** Le présent permis sera frappé de caducité s'il n'est pas mis en œuvre avant l'expiration du délai fixé ou si l'établissement autorisé n'est pas exploité durant deux années consécutives.

**Art.10.** L'exploitant est tenu de porter à la connaissance du Collège communal et du Fonctionnaire technique du Service Public de Wallonie - Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département des Permis et Autorisations - Direction de Charleroi, rue de l'Écluse n°22 à 6000 Charleroi, la date fixée pour la mise en œuvre du permis au moins 15 jours avant celle-ci.

**Art.11.** Dispositions de l'art. 60 du décret :

Art. 60. § 1er. Lorsqu'un établissement est exploité, en tout ou en partie, par une personne autre que le titulaire du permis d'environnement ou, dans le cas d'un établissement de classe 3, par une personne autre que le déclarant, le cédant ou ses ayants droit et le cessionnaire procèdent à une notification conjointe à l'autorité compétente pour délivrer le permis en première instance.

Le cessionnaire confirme par écrit, à cette occasion, avoir pris connaissance du permis ou de la déclaration et des conditions complémentaires éventuelles prescrites par l'autorité compétente sur base de l'article 14, § 5, poursuivre la même activité et accepter les conditions fixées dans le permis d'environnement ou les conditions complémentaires éventuellement prescrites.

L'autorité compétente donne aussitôt acte de sa déclaration au cessionnaire et en informe le fonctionnaire technique.

§ 2. Aussi longtemps que la déclaration conjointe du transfert n'a pas eu lieu et, le cas échéant, qu'une nouvelle sûreté n'a pas été constituée, l'exploitant cédant ou ses ayants droit demeurent solidairement responsables avec le cessionnaire pour les dommages qui pourraient résulter du non-respect par le nouvel exploitant des conditions d'exploitation applicables à l'établissement.

§ 3. Le Gouvernement peut interdire ou soumettre à d'autres conditions la transmission des permis pour les établissements qu'il désigne.

§ 4. A l'occasion de tout acte translatif ou déclaratif de droits réels immobiliers sur l'établissement, tel que visé à l'article 1er de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851, le notaire donne lecture du présent article aux parties présentes et en fait mention dans l'acte.

**Art.12.** La décision fait l'objet d'un avis affiché durant vingt jours aux endroits habituels d'affichage dans la ou les communes sur le territoire de laquelle ou desquelles l'enquête publique a été organisée.

En outre, il est procédé, de manière parfaitement visible, à l'affichage de l'avis à quatre endroits proches du lieu où le projet doit être implanté, le long d'une voie publique carrossable ou de passage, et sur le bien concerné par le projet. Cet avis mentionne :

- a) l'objet et la teneur de la décision ;
- b) l'endroit ou les endroits où peut être consultée la décision ;
- c) les heures auxquelles la décision peut être consultée, et ce, au moins un jour ouvrable par semaine jusqu'à vingt heures ou le samedi matin sur rendez-vous. L'avis mentionne également que, lorsque la consultation a lieu un jour ouvrable après seize heures ou le samedi matin, la personne souhaitant consulter le dossier doit prendre rendez-vous au plus tard vingt-quatre heures à l'avance auprès du conseiller en environnement ou, à défaut, auprès du collège communal ou de l'agent communal délégué à cet effet ;
- d) l'adresse de l'instance ou de l'autorité, désignée par le Gouvernement, auprès de laquelle les recours peuvent être introduits, ainsi que les formes et délais les régissant ;
- e) le droit de toute personne d'avoir accès au dossier dans les services de l'autorité compétente, conformément aux dispositions du titre 1er de la partie III du Livre 1er du Code de l'Environnement.

L'affichage est effectué par le collège communal dans les dix jours de l'adoption de la décision lorsque l'autorité qui a statué est la commune.

**Art.13.** Toute transformation ou extension de l'établissement qui ne consiste pas en :

- 1° le déplacement de l'établissement ;



- 2° la transformation ou l'extension de l'établissement, lorsqu'elle entraîne l'application d'une nouvelle rubrique de classement autre que de classe 3 ou lorsqu'elle est de nature à aggraver directement ou indirectement des dangers, nuisances ou inconvénients à l'égard de l'homme ou de l'environnement ou lorsqu'elle accroît le nombre d'animaux faisant l'objet de l'établissement ou lorsqu'elle fait atteindre les seuils de capacité fixés par le Gouvernement,

et affectant le descriptif ou les plans annexés au permis ou encore une source d'émission de gaz à effet de serre doit être consignée par l'exploitant dans un registre.

En ce qui concerne les établissements dans lesquels interviennent une ou plusieurs installations ou activités émettant des gaz à effet de serre, les modifications du plan de surveillance faites par l'exploitant ainsi que celles approuvées ou apportées par l'Agence wallonne de l'air et du climat sont annexées au registre.

L'exploitant envoie par pli ordinaire, tous les ans à partir de la mise en œuvre du permis, une copie de la liste des transformations ou extensions de l'établissement intervenues au Fonctionnaire technique, au Collège communal et à l'Agence wallonne de l'Air et du Climat si la transformation ou l'extension affecte une source d'émission de gaz à effet de serre.

#### **Art.14. Modalités de recours à l'encontre de la décision :**

Un recours est ouvert auprès du Gouvernement wallon, envoyé au Fonctionnaire technique compétent sur recours, Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département des Permis et Autorisations, avenue Prince de Liège n°15 à 5100 Namur (Jambes), à toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt, ainsi qu'au Fonctionnaire technique.

Sous peine d'irrecevabilité, l'envoi du recours se fait :

- 1° soit par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception ;
- 2° soit par le recours à toute formule similaire permettant de donner date certaine à l'envoi et à la réception de l'acte, quel que soit le service de distribution du courrier utilisé ;
- 3° soit par le dépôt de l'acte contre récépissé,

dans un délai de vingt jours à dater :

- 1° soit, pour le demandeur et le Fonctionnaire technique, de la réception de la présente décision lorsque celle-ci a été envoyée dans les délais visés à l'article 35 du décret ;
- 2° soit, pour les personnes non visées au 1., du premier jour de l'avis visé aux articles D.29-22 et suivants du Livre 1<sup>er</sup> du Code de l'Environnement.

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 est établi au moyen du formulaire dont le modèle figure 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. Ce formulaire est disponible auprès du Service du Permis d'environnement de la Ville de Charleroi ou sur le site <https://www.wallonie.be/fr>, rubrique « Démarches ». Dans ce dernier cas, le formulaire doit néanmoins toujours être imprimé pour être envoyé selon les modalités décrites ci-dessus.

Un droit de dossier de 25,00 euros est à verser sur le compte IBAN : BE44 0912 1502 1545 BIC : GKCCBEBB du Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département des Permis et Autorisations, avenue Prince de Liège n°15 à 5100 Namur (Jambes). Le requérant doit joindre une copie du récépissé du versement ou de l'avis de débit.

Le recours n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf quand il est introduit par le Fonctionnaire technique.

#### **Art.15. La décision est envoyée au demandeur :**

- 1° soit par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception ;
- 2° soit par le recours à toute formule similaire permettant de donner date certaine à l'envoi et à la réception de l'acte, quel que soit le service de distribution du courrier utilisé ;
- 3° soit par le dépôt de l'acte contre récépissé.

Une copie de la décision est envoyée selon les mêmes dispositions à l'instance suivante :

- 1° Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département des Permis et Autorisations – Direction de Charleroi – Fonctionnaire technique.

Une copie de la décision est envoyée par pli ordinaire aux instances suivantes :

- 1° Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie – Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme – Direction du Hainaut II – Fonctionnaire délégué.
- 2° Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité – Direction de la Planification de la Mobilité.
- 3° Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département de l'Environnement et de l'Eau – Direction des Eaux de surface.
- 4° Service Public de Wallonie – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement – Département de la Police et des Contrôles – Direction de Charleroi.
- 5° Province de Hainaut – Direction financière.
- 6° Zone de Secours Hainaut-Est.
- 7° Hainaut Ingénierie Technique.
- 8° Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Technique et Économiques (IGRETEC).
- 9° Fluxys.
- 10° Ores Assets.
- 11° Collège communal de Fleurus.
- 12° Sowaer
- 13° Société Intercommunale pour la Diffusion de la Télévision.
- 14° Forem

Tel qu'adopté par le Collège communal le **mardi 16 mars 2021**

Par le Collège :

Le Directeur général,  
Par délégation

Frédéric FRAITURE,  
Inspecteur général



Pour le Bourgmestre,  
Par délégation, en vertu de  
l'art. L.1132-4 du C.D.L.D.

Eric GOFFART,  
2ème Echevin