

REGION WALLONNE

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE LA RURALITE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TOURISME

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

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

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

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur aéroports relevant de la Région wallonne ;

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

Vu les arrêtés du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 délimitant les zones du plan d'exposition au bruit et du plan de développement à long terme ;

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets;

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

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

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre 1^{er} du Code de l'environnement ;

Vu le Code de l'eau ;

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

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

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996 portant modification du Règlement général pour la Protection du Travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la Protection du Travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et à l'exploitation des stations-service ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative à la mécanique, transformation à froid et traitement de surface ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative au nettoyage industriel de véhicules de transport de liquides et de bateaux ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative au nettoyage des fûts ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mars 2005 relatif au Livre 1^{er} du Code de l'environnement ;

Vu les arrêtés en cours de validité :

- L'arrêté du 03 juin 1993 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant, pour un terme de 30 ans, la s.a Brussels South Charleroi Airport à exploiter, dans l'enceinte de l'aéroport de CHARLEROI, une station de ravitaillement des aéronefs en carburant comportant un dépôt enfoui de 55.000 litres d'essence et un dépôt enfoui de 200.000 litres de kérosène ;
- L'arrêté du 03 juin 1993 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme de 30 ans, la détention de cartouches de signalisation et d'effarouchement ainsi que des munitions de sûreté pour armes à feu portatives ;
- L'arrêté du 10 avril 1997 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant en extension des installations autorisées, pour un terme expirant le 03 juin 2023, l'exploitation d'un parking en sous-sol d'un bâtiment, pouvant accueillir 277 véhicules ;
- L'arrêté du 27 avril 2000 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant, pour un terme expirant le 03 juin 2023, l'extension des dépôts et des installations de la station de ravitaillement en carburants ;

Vu la demande introduite en date du 03 août 2004 auprès du Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI, par laquelle la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., ayant son siège sis Chaussée de Liège, 624 à 5100

JAMBES/NAMUR, sollicite un permis d'environnement visant à exploiter (régularisation) l'aéroport de CHARLEROI- BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07- 25, au 1 rue des Fusillés à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, sur des parcelles cadastrées ou l'ayant été CHARLEROI, division 23; section C; n° 165m, 171e, 183f, 210f, 210g, 210h, 210v, 210z, 238c2, 238d2, 245c, 245d, 246w, 246x, 247k, 247n, 247p, 248c, 248d, 249c, 249d, 250/3, 250/4, 250b, 250e, 250f, 250g, 250k, 250l, 251k, 251m, 270d, 284, 295e2, 304k, 333a, 333g, 334a, 334c, 334e, 334f, 334g, 335a, 336a, 337a, 337b, 346a, 347d, 348b, 349a, 349b, 350k, 350m, 350n, 350p, 350r, 361d, 361e, 361f, 362, 364f, 364g, 364h, 364k, 365b, 365c, 366, 367a, 367b, 368, 369a, 369c, 369d, 370b, 370c, 371, 373a, 373d, 373e, 373f, 374b, 375b, 376b, 377d, 377e, 377g, 377h, 378b, 378e, 379a, 381a, 382a, 382c, 382d, 64b3 ; division 24 ; section A ; n° 13d, 13e, 13f, 14b, 16a, 17b, 18c2, 18f, 18k2, 18l2, 19a2, 19c2, 19d2, 19e2, 19f2, 19h2, 19k2, 19l2, 19m2, 19r2, 19s, 19t, 1b, 20a, 21e3, 21g3, 21h3, 21k3, 21n, 21w, 21x2, 21y2, 246t, 250h, 258/2g, 26l, 26w, 27e, 28m, 28n, 28r, 29e, 29f, 29l, 29m, 29n, 2c, 2f, 2g, 303/2d3, 303/2e3, 303/2k3, 303/2l3, 304v3, 305, 308k, 308p3, 309z, 30a, 310k, 310p2, 310s2, 310w2, 310x2, 311d, 311r, 312k, 314c2, 314g2, 315e, 315g, 315h, 316d, 316f, 317a, 317d, 317f, 318a, 319d, 31d, 320d, 321f, 323t, 323w, 323x, 324r, 324t, 324v, 324w, 326e, 327y, 328b2, 328f2, 328k2, 328y, 329w, 329x, 329y, 32a, 330k, 330m, 330n, 330p, 331s, 331t, 331v, 331w, 332d, 332e, 332f, 333f, 335s, 335x, 336l, 337e, 339p, 33g, 33h, 33k, 33l, 341c, 341d, 343b, 344a, 345c, 345d, 347k, 347m, 348s, 34b, 350/2c, 350a2, 350v, 350x, 351k, 351l, 351n, 352a, 353k, 353l, 354s, 354t, 354v, 356a, 356b, 356c, 356d, 357, 358, 359a, 359c, 35b, 360o, 36a, 36c, 36d, 371s, 374a2, 374y, 375d, 375e, 376, 377d, 377h, 377l, 378a, 379g, 379l, 37e, 37f, 380b3, 381r, 381v, 382d, 383m2, 38k, 38l, 38m, 38p, 38r, 39, 3e, 3f, 3g, 3h, 40m, 40n, 40s, 421c, 421d, 422a, 42e, 42s, 43f, 43h, 43k, 44b, 44c, 45b, 46a, 47c, 47d, 48a, 49c, 49f, 4d, 4n, 50a, 51d, 51e, 52a, 53c, 54a, 54b, 55, 56, 57a, 58a, 59c, 59d, 5a, 60b, 614k2, 61b, 62f, 62g, 62h, 63a, 63b, 64c, 67b, 68k, 68l, 6f, 6g, 75c, 75d, 76c, 76d, 77a, 78c, 79d, 82/2c, 82/2d, 82/2e, 82c ;

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

Considérant que le dossier de demande doit être déclaré complet et recevable, par défaut, en date du 23 août 2004 ;

Vu les pièces établissant que la demande a reçu la publicité voulue;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique à laquelle la demande a été soumise du 28 août 2004 au 28 septembre 2004, conformément aux articles 24 à 26 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, sur le territoire de la Ville de CHARLEROI, duquel il ressort que le projet a fait l'objet de 47 objections ou observations écrites ;

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

- *Une lettre d'objections et observations sans mention des nom et adresse alors qu'elle est prescrite par l'article 12 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, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 portant*

conditions sectorielles relatives aux installations d'incinération et de coïncinération de déchets (M.B. 14.03.2003) et du 22 janvier 2004 (M.B. 29.04.2004).

- 46 lettres d'objections et observations qui peuvent être synthétisées comme suit :
- *Opposition à la modification du permis d'exploitation de l'aéroport et à l'extension de l'aéroport, étant donné :*
 1. *l'engagement du bourgmestre de l'époque pour un maximum de 10.000 mouvements et 1.000.000 de passagers de jour par an ;*
 2. *que l'aéroport militaire est devenu civil dans une zone qui n'était pas prévue pour cela ;*
 3. *l'absence de création d'emplois comme cela avait été annoncé, et surtout disparition d'emplois dans les environs immédiats de l'aéroport (hôpital civil de Jumet, commerces) ;*
 4. *que l'exploitation n'a créé qu'à peine 600 équivalents temps plein pour des milliers de riverains perturbés dans leurs activités quotidiennes ;*
 5. *la réduction des activités de la SABCA et SONACA, voire leur délocalisation probable ;*
 6. *la désertification des quartiers et la fermeture de commerces ;*
 7. *que les lacunes du site de GOSSELIES sont tellement évidentes qu'il est inconcevable d'y envisager la construction d'un nouvel aéroport ;*
 8. *que l'aéroport est enclavé en zone urbanisée dense, avec les risques qui s'ensuivent ;*
 9. *le danger résultant de la proximité de la piste avec les routes longeant l'aéroport ;*
 10. *la proximité excessive d'habitations et d'industries entraînant un risque vital direct pour la population ;*
 11. *la voirie inadaptée au trafic des véhicules et à leur parcage ;*
 12. *l'étroitesse du site, l'étroitesse de la piste et la distance insuffisante entre la piste et les voies de circulation parallèles, selon les recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;*
 13. *le manque de sérieux avec lequel ont été analysées les alternatives de développement de l'aéroport ;*
 14. *l'existence d'alternatives crédibles quant à l'implantation d'un nouvel aéroport en Wallonie ;*
 15. *que le transport aérien est le plus polluant en terme de km par passager ou de km par tonne transportée ;*
 16. *l'existence de certains mouvements nocturnes (en dehors de 7h00-22h00) ;*
 17. *le bruit engendré, les nuits de plus en plus courtes, car les activités se prolongent tard le soir et recommencent plus tôt le matin ;*
 18. *la privation de sommeil la nuit ;*
 19. *l'absence des mesures d'isolation des habitations ;*
 20. *les mesures d'accompagnement quasi inexistantes jusqu'à ce jour ;*
 21. *les nuisances (bruit, vibration, pollution) dépassant les limites du tolérable ;*
 22. *la pollution atmosphérique entraînant des dépôts d'hydrocarbures sur les cultures, la contamination des eaux de citerne et de la nappe phréatique, l'irritation des voies respiratoires, les odeurs de kérosène ;*
 23. *que la disparition des chemins vicinaux n°7 et 8 ainsi que la démolition de la cure sont une perte importante pour le patrimoine ;*
 24. *la dégradation du paysage par élagage successif ;*
 25. *la perte de valeur du patrimoine immobilier et la réduction du confort des*

- habitations dues aux nuisances sonores ;*
- 26. la perte de jouissance des jardins et l'impossibilité de conserver un potager ;*
- 27. que selon l'obligation de réduction des gaz à effet de serre, le projet envisagé est à rejeter car contraire aux intérêts de la société humaine dans son ensemble.*
- ☐ *étude d'incidences tendancieuse et partielle.*
 - ☐ *manque d'informations aux citoyens lors de l'enquête publique.*
 - ☐ *questionnement sur la base sérieuse économique qui a permis à l'auteur de l'étude d'incidences de valider les chiffres relatifs aux nombres de mouvements et à la capacité de l'aéroport.*
 - ☐ *l'affirmation faite par l'auteur de l'étude d'incidences selon laquelle l'aéroport de Charleroi est reconnu comme étant l'un des deux aéroports régionaux qu'il convient de développer en tant qu'aéroport de délestage de celui de Zaventem, est fausse dans la mesure où la société qui exploite l'aéroport de Bruxelles National est au contraire demanderesse de trafic passager de jour, à moins que l'on compte reprendre à Gosselies des vols de nuit, ce qui serait contraire à la vocation d'aéroport de jour de Gosselies.*
 - ☐ *une exploitation minière a bien eu lieu à cet endroit, puisque des plans existent, contrairement à ce qu'annonce l'auteur de l'étude d'incidences.*
 - ☐ *évaluation incorrecte faite par l'auteur de l'étude d'incidences, quant aux risques dus à la proximité de l'aéroport du site classé dit " Bois Lombu ", du Bois d'Heigne et du Bois de la Serna, étant donné :*
 - 1. le risque pour les avions de par la présence des oiseaux ;*
 - 2. que la proximité de l'aéroport n'est pas favorable à la préservation du site classé.*
 - ☐ *questionnement quant à l'impact sur la santé.*
 - ☐ *questionnement sur les rejets des eaux usées et leur épuration.*
 - ☐ *fragilité du développement basé à 90% sur un opérateur unique, et non-mention dans l'étude d'incidences sur l'environnement des subsides octroyés à celui-ci.*
 - ☐ *Incohérence avec le Schéma de Développement de l'Espace Régional.*

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique à laquelle la demande a été soumise du 1^{er} septembre 2004 au 1^{er} octobre 2004, conformément aux articles 24 à 26 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, sur le territoire de la Ville de FLEURUS, duquel il ressort que le projet n'a fait l'objet d'aucune opposition ou observation ;

Vu l'avis FAVORABLE émis le 11 octobre 2004 par le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de FLEURUS ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 13 octobre 2004, par le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable (CWEDD) ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 25 octobre 2004 par la Direction générale des Transports (DG3) ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 26 octobre 2004 par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement - Division des Déchets – Office wallon des Déchets ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 3 septembre 2004 par la Direction générale des Technologies, de la Recherche et de l'Énergie – Direction de la Distribution de l'Énergie ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 28 septembre 2004 par le Service public fédéral Économie, PME, Classes moyennes et Énergie – Qualité et sécurité – EXP – Service des explosifs ;

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut de la Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine – Division de l'Urbanisme - Direction de Charleroi ;

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de l'Eau ;

Vu la notification, en date du 13 décembre 2004, de la prorogation de 30 jours du délai de transmission du rapport de synthèse du fonctionnaire technique à l'autorité compétente en 1^{ère} instance, sous le motif que l'instruction de la demande nécessite un délai supplémentaire ;

Vu l'absence de rapport de synthèse du fonctionnaire technique envoyé dans le délai prévu à l'article 32 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté du Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI du 1^{er} février 2005, ACCORDANT à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A. un permis d'environnement visant à exploiter (régularisation) l'aéroport de CHARLEROI- BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07 - 25, au 1 rue des Fusillés à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;

Considérant que l'arrêté susvisé a été envoyé au demandeur et au fonctionnaire technique le 7 février 2005 ; dans le délai légal prescrit ; qu'il a été dûment affiché du 26 février 2005 au 8 mars 2005 (avis rectificatif d'un premier affichage erroné effectué du 10 février 2005 au 21 février 2005) dans la Ville de CHARLEROI et du 16 février 2005 au 28 février 2005 dans la Ville de FLEURUS ;

Vu le recours introduit, le 15 mars 2005 par Maître Alain LEBRUN, avocat mandaté par 27 requérants ayant fait élection de domicile en son Cabinet, rue du Ruisseau, 55, à 4000 LIEGE, contre l'arrêté du Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI du 1^{er} février 2005 susvisé ;

Considérant que le recours exercé a été introduit dans les forme et délai réglementaires ; qu'il est par conséquent déclaré recevable ;

Vu le recours introduit, le 25 mars 2005 par Monsieur Paul DELANGUE, domicilié rue du Long Préat, 6 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, contre l'arrêté du Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI du 1^{er} février 2005 susvisé ;

Considérant que le recours exercé n'a pas été introduit dans le délai réglementaire ; qu'il est par conséquent déclaré irrecevable (article 40, §1^{er}, alinéa 3, 2°, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement) ;

Considérant que le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI, le fonctionnaire technique compétent en première instance, le titulaire du permis et le Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme pour la Région wallonne ont été informés de l'introduction des recours ;

Considérant que l'attestation certifiant l'affichage, la preuve de la notification de la décision ainsi que tout avis postérieur au rapport de synthèse ont été transmis au fonctionnaire technique compétent sur recours par le Collège des Bourgmestre et Échevins ayant pris l'acte attaqué ;

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu en date du 13 juin 2005, par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de l'Eau – Direction des Eaux souterraines ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu en date du 13 juin 2005, par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de la Prévention et des Autorisations – Cellule Bruit ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu en date du 21 juin 2005, par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de la Prévention et des Autorisations – Cellule Air ;

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de l'Eau – Direction des Eaux de Surface ;

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut de la Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine – Administration centrale ;

Vu le rapport de synthèse transmis au Gouvernement ;

Considérant que les parcelles sur lesquelles se situe l'établissement à propos duquel une demande de permis d'environnement a été introduite sont inscrites en zone d'équipements communautaires et de services publics (article 28 du CWATUP) pour la majeure partie des superficies des parcelles qui font l'objet de la demande, en zone d'activité économique industrielle (article 30 alinéa 2 du CWATUP), en zone d'aménagement différé à caractère industriel (article 34 du CWATUP), et pour le surplus en zone d'espaces verts (article 37 du CWATUP ; partie extrême sud-ouest de la piste) au plan de secteur de Charleroi adopté par arrêté royal en date du 10 septembre 1979 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 28 § 1^{er} du C.W.A.T.U.P. :

« Sans préjudice de leur implantation en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural, la zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général.

Elle ne peut comporter que des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social assuré par une personne publique ou une personne privée à laquelle les

pouvoirs publics ont confié la gestion d'un service public. Elle peut également comporter des constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général(..). » ;

Considérant qu'aux termes de l'article 30 al.2 du C.W.A.T.U.P. :

« La zone d'activité économique industrielle est destinée aux activités à caractère industriel et aux activités de stockage ou de distribution à l'exclusion de la vente au détail. Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement. Les entreprises de services qui leur sont auxiliaires y sont admises.

A titre exceptionnel, peuvent être autorisés :

1° dans les zones d'activité économique industrielle, les dépôts de déchets inertes ;

2° dans les zones d'activité économique industrielle situées le long des voies d'eau navigables, les dépôts de boue de dragage.

Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut être admis dans les zones d'activité économique pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'entreprise l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation » ;

Considérant qu'aux termes de l'article 34 du C.W.A.T.U.P. :

« La zone d'aménagement différé à caractère industriel est destinée à recevoir les activités visées à l'article 30, alinéa 2, ou à l'article 31.

Cette zone comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement.

Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut y être admis pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'entreprise l'exige. Il fait partie intégrante de l'exploitation.

La mise en œuvre de la zone d'aménagement différé à caractère industriel est subordonnée à l'existence d'un plan communal d'aménagement couvrant la totalité de la zone.

A défaut, la zone d'aménagement différé à caractère industriel ne peut être mise en œuvre » ;

Considérant qu'aux termes de l'article 37 du C.W.A.T.U.P. :

« La zone d'espaces verts est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel.

Elle contribue à la formation du paysage ou constitue une transition végétale adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles. » ;

Considérant que la plus grande partie des installations qui font l'objet de la demande sont conformes à la destination de la zone ;

Considérant qu'une partie desdites installations ne sont pas conformes au prescrit des articles 30, 34 et 37 du CWATUP ;

Vu le prescrit de l'article 110 du C.W.A.T.U.P. qui dispose :

*« Les constructions ou les installations au sens de l'article 84, § 1^{er}, 1°, existant au moment de l'introduction de la demande de permis, dont l'affectation actuelle ou future ne correspond pas aux prescriptions du plan de secteur peuvent faire l'objet de travaux de transformation, d'agrandissement ou de reconstruction.
(...).*

La construction telle que transformée, agrandie ou reconstruite doit s'intégrer au site bâti ou non bâti. » ;

Vu le prescrit des articles 274 et 274 bis du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine ;

Considérant que les travaux ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général et partant de services publics, qu'ils peuvent dès lors bénéficier de l'application des articles 110, 274 et 274 bis du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ;

Vu le prescrit de l'article 132 bis premier alinéa du C.W.A.T.U.P. qui dispose :
« Les dérogations accordées en application de la section 2 du présent chapitre sont applicables aux actes relevant d'autres législations qui sont relatifs au même projet... » ;

Considérant que la demande concerne la régularisation de l'exploitation de l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07 - 25, comportant :

1°) les bâtiments suivants :

- un restaurant- cafétéria (hors demande) (1032 m²) (B1) ;
- un terminal aéroportuaire (5.197 m²) (B2) ;
- un bâtiment administratif (726 m²) (B3) ;
- un atelier de maintenance pour avions de tourisme (hors demande) (1.371 m²) (B4) ;
- un atelier de mécanique pour les véhicules de transport de l'aéroport comprenant deux ponts élévateurs (1.604 m²) (B5) ;
- un hall de remisage des avions de tourisme et des véhicules (1363 m²) (B6) ;
- un bâtiment pour le remisage du matériel de piste et porte-conteneurs (576 m²) (B7) ;
- des bureaux, l'arsenal pompiers, la zone de traitement du fret, la zone de remisage des véhicules (4.000 m²) (B8) ;
- un bâtiment de remisage des avions de tourisme, du matériel d'entretien et des véhicules d'entretien (2.795 m²) (B9) ;
- un parking souterrain de 268 emplacements (7.148 m²) (B10) ;
- un bâtiment abritant les bureaux de la Police fédérale (132 m²) (B11) ;
- des modules provisoires abritant des bureaux (306 m²) (B12) ;

2°) les installations suivantes :

- six cabines haute tension comprenant au total 11 transformateurs statiques d'électricité de 3 x 250 , 2 x 650 , 2 x 315 et 4 x 160 kVA ainsi que 5 groupes de secours alimentés via des réservoirs de gasoil Diesel de 5.000 litres et 4 x 1.200 litres;
- cinq installations de chauffage des bâtiments utilisant le gaz naturel comme combustible et développant une puissance totale de 1.592 kW ;
- sept installations de chauffage des bâtiments utilisant le mazout comme combustible et développant une puissance totale de 1.550 kW ;
- vingt-huit aérothermes fonctionnant au gaz naturel, développant une puissance totale de 2.565 kW ;
- des installations de production de froid pour la climatisation et la réfrigération pour une puissance totale installée de 548 kW ;
- des installations de traitement des eaux sanitaires (8 fosses septiques), un dégraisseur avant rejet des eaux de la cafétéria, un débourbeur et un séparateur d'hydrocarbures pour l'aire de lavage du bâtiment B5, deux séparateurs d'hydrocarbures de 650 litres pour la station de distribution de carburants ;
- une station de distribution de carburants pour avions et véhicules de transport ;
- une aire de lavage ;

3°) les dépôts suivants :

pour la station de carburants :

- 400.000 litres de kérosène en quatre réservoirs enfouis à double paroi ;
- 200.000 litres de kérosène en deux réservoirs aériens à double paroi ;
- 50.000 litres d'essence pour avions en un réservoir enfoui ;
- 2.500 litres de gasoil routier en un réservoir aérien ;
- deux réservoirs de kérosène de purge, enfouis, de 5.000 litres chacun ;
- 2.400 litres de mazout de chauffage en deux réservoirs aériens ;
- 15.000 litres de mazout de chauffage en un réservoir aérien (côté B3) ;
- 3.000 litres de mazout de chauffage en deux réservoirs placés dans le bâtiment B6 ;
- 10.000 litres de mazout de chauffage en un réservoir enfoui (coté B8) ;
- 25 tonnes d'urée technique (déverglaçant) en big-bag (B6) ;
- un dépôt de récipients mobiles de gaz de soudure (acétylène, CO2, oxygène, argon) d'une capacité totale en litres d'eau égale à 300 litres ;
- un dépôt de récipients mobiles d'azote (30 bouteilles) d'une capacité totale en litres d'eau égale à 1.500 litres (B8) ;
- 400 litres de diluant hydrocarbure en fûts (B8) ;

pour la zone de stockage 1 :

- 2.400 litres d'huiles usagées, 2.500 litres d'huile fraîche et 1.500 litres d'antigel usagé en trois réservoirs aériens ;
- 50 m³ d'acétate de potassium (déverglaçant pistes) en deux réservoirs aériens ;
- deux conteneurs de 30 m³ chacun pour le dépôt avant évacuation des ordures ménagères et des encombrants ;
- un conteneur / compacteur de 15 m³ pour les déchets de papier et carton ;

pour la zone de stockage 2 :

- 25 m³ de glycol (déverglaçant avion) ;
- un dépôt de récipients mobiles de gaz propane d'une capacité en litres d'eau supérieure à 300 litres ;
- trois dépôts de munitions de 2.000 cartouches chacun (B2) ;

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 :

28.52.02, Classe 2

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est supérieure ou égale à 20 kW, dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel.

40.30.02.02, Classe 2

Installation de réfrigération, de climatisation dont la puissance installée est supérieure ou égale à 100 kW.

40.30.04.01, Classe 3

Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux, d'une puissance calorifique supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW.

50.50.03, Classe 2

Station-service non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides, à l'exception du GPL, des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican.

62.00.01, Classe 1

Aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres.

63.12.05.02.01, Classe 3

Installation de stockage temporaire sur le site de production de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 tonnes et inférieure ou égale à 100 tonnes.

63.12.05.04.02, Classe 2

Installation de stockage temporaire de déchets dangereux d'une capacité supérieure à 1 tonne.

63.12.05.05.02, Classe 2

Installation de stockage temporaire sur le site de production des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2.000 litres.

63.12.06.02, Classe 2

Dépôts d'explosifs à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée à 50 kg de poudre noire et poudre sans fumée, 500 kg de mèches de sûreté pour mineurs, cartouches de sûreté pour armes portatives à concurrence de 500 kg de poudre y contenue, 200 000 cartouches Flobert sans poudre et amorce pour cartouches de sûreté pour armes portatives ou 30 kg de dynamite et 500 détonateurs ou 100 kg d'explosifs difficilement inflammables et 500 détonateurs ou 10 kg de dynamite, 50 kg d'explosifs difficilement inflammables et 500 détonateurs.

74.70, Classe 2

Nettoyage industriel (installation fixe pour le nettoyage des trains, autobus, avions, navires, citernes de camion, fûts,... à caractère commercial et/ou industriel) .

90.10, Classe 2

Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article 2, 10°, du décret du 07 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution et d'eaux usées domestiques telles que définies à l'article 2, 8°, du décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, provenant d'établissement d'un secteur non couvert par une condition sectorielle ou intégrale relative au déversement d'eau.

90.17.02, Classe 2

Station d'épuration d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article 2 du décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50.000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat.

Considérant qu'une phase de consultation du public a été organisée préalablement à l'introduction de la demande et à la réalisation de l'étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant que les principaux griefs des requérants portent essentiellement sur :

- L'incompétence *ratione temporis* de l'auteur de l'acte ;
- L'insuffisance des mesures préconisées afin de pallier les inconvénients occasionnés par

l'activité aéroportuaire ;

- L'absence de prise en considération des nuisances sonores engendrées au sol par les aéronefs ;
- L'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport ;
- Les impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé humaine ;
- Les éventuels problèmes de sécurité ;
- L'absence de précision quant au programme de remplacement des aéronefs les plus bruyants ;
- L'inadéquation du site par rapport au développement de l'activité aéroportuaire ;
- La pollution atmosphérique de l'activité aéroportuaire ;
- La pollution des sous-sols engendrée par les eaux d'écoulement ;
- La sécurité du sous-sol ;

Considérant que les requérants soulèvent comme premier moyen l'illégalité du permis d'environnement délivré en raison de l'envoi tardif de la décision et ce, en violation avec l'article 35 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ; que ce moyen n'est pas fondé ;

Considérant, en effet, que le fonctionnaire technique disposait d'un délai de 110 jours pour transmettre son rapport de synthèse à l'autorité compétente ; que le fonctionnaire technique ayant envoyé sa décision sur le caractère complet et recevable de la demande de permis en dehors des délais prescrits, le délai pour envoyer le rapport de synthèse se calcule à partir du jour suivant le délai qui lui était imparti pour envoyer sa décision, soit le 24 août 2004 ; que le délai pour envoyer le rapport de synthèse ayant été prorogé par décision du fonctionnaire technique de trente jours, ce rapport devait être transmis le 10 janvier 2005 au plus tard à l'autorité compétente ; que tel n'a pas été le cas puisque le rapport de synthèse a été envoyé le 11 janvier 2005, soit hors délai ;

Considérant que l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis disposait, dès lors, d'un délai de 140 jours à dater du jour suivant le délai qui était imparti au fonctionnaire technique pour envoyer sa décision sur le caractère recevable et complet de la demande, soit le 24 août 2004 ; que ce délai a été prorogé d'un délai identique à celui décidé par le fonctionnaire technique, soit trente jours ; que l'autorité compétente devait statuer et envoyer sa décision le 9 février 2005 au plus tard ; que cette échéance a été entièrement respectée puisque la décision a été envoyée au demandeur du permis d'environnement le 7 février 2005, soit dans les délais légaux prescrits ;

Considérant, quant au moyen invoquant l'insuffisance des mesures préconisées afin de pallier les inconvénients occasionnés par l'activité aéroportuaire, que les arguments développés dans la lettre datant du 23 novembre 2003 envoyée par l'Association des Riverains et habitants des Communes proches de l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD au Collège des bourgmestres et échevins de GILLY dans le cadre de la consultation du public préalable à l'introduction de la demande de permis d'environnement ont été rencontrés par l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau d'études S. A. Pissart - Van Der Stricht et par l'acte attaqué ;

Considérant que, le 1^{er} avril 1999, le Conseil régional wallon a adopté un décret insérant dans la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit un article 1^{er}bis dont l'objectif est d'habiliter le Gouvernement wallon à prendre des mesures en vue de protéger, à proximité des aéroports et des aérodromes en Région wallonne, le voisinage exposé au bruit produit par leur exploitation ; que cette disposition a été modifiée à plusieurs reprises ;

Considérant que l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité énonce en substance que le Gouvernement wallon délimite un plan de développement à long terme (PDLT) sur la base de zones d'exposition au bruit correspondant aux limites maximales de développement des aéroports en Région wallonne, selon une formule de calcul qu'il explicite ;

Considérant que, dans ce plan de développement à long terme, le Gouvernement wallon peut arrêter un plan d'exposition au bruit (PEB) fondé sur une hypothèse de développement de l'aéroport projetée à dix ans et comprenant des zones d'exposition au bruit fixées de manière décroissante, en fonction de l'indicateur de bruit L_{den} ; que ce plan d'exposition au bruit sera réactualisé tous les trois ans en tenant compte de l'exploitation effective de l'aéroport et des nuisances de bruit qu'elle engendre tout en intégrant les perspectives de développement de l'aéroport ;

Considérant, en ce sens, que le même article précise que la zone la plus exposée au bruit, dénommée « zone A » est celle pour laquelle l'indicateur de bruit L_{den} donne une exposition au bruit égale ou supérieure à 70 dB (A) ; qu'en outre, cette disposition précise également les seuils de bruit exprimés en L_{den} pour les deuxième, troisième et quatrième zones du plan d'exposition au bruit, c'est-à-dire les zones B, C et D ;

Considérant que, dans les zones ainsi délimitées, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité habilite le Gouvernement wallon à prendre certaines mesures, parmi lesquelles figurent notamment l'acquisition de tout immeuble bâti ou non bâti, ainsi que l'octroi de subsides ou de primes en vue de l'isolation des immeubles concernés ; que cette disposition répute compris dans une des quatre zones tout immeuble bâti ou non bâti exposé à une nuisance sonore pour laquelle l'indicateur L_{den} correspond à celui caractérisant cette zone ;

Considérant qu'à cette fin, plusieurs arrêtés du Gouvernement wallon ont été adoptés déterminant les zones du plan de développement à long terme (PDLT), les zones du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD et les mesures d'accompagnement afférentes à chacune des zones d'exposition au bruit ;

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

Considérant que la perte de valeur du patrimoine immobilier ne relève pas de la police des établissements classés ;

Considérant que le moyen relatif à l'absence de prise en considération des nuisances sonores engendrées au sol par les aéronefs ne peut être rencontré ; qu'en effet, l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 précité introduit la notion de seuil de bruit maximum engendré au

sol par les aéronefs à respecter, exprimé en L_{max} , entre 23 heures et 7 heures et entre 7 heures et 23 heures, selon une formule de calcul explicité ;

Considérant, quant à l'absence de sanctions administratives en cas de dépassement des seuils de bruit et des heures de fermeture de l'aéroport, que le moyen développé par les requérants n'est pas justifié ;

Considérant en effet que le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne stipule, d'une part, que l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD est un aéroport dont l'exploitation est autorisée entre 7 heures et 23 heures ; que toutefois, entre 6 heures 30 et 7 heures, des mouvements d'avions sont autorisés pour autant qu'ils ne dépassent pas un certain quota de bruit maximum autorisé par mouvement ;

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

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

Considérant qu'en conséquence, le moyen relatif à l'absence de sanctions administratives ne peut être rencontré au vu des mécanismes mis en place ;

Considérant, de surcroît, que le contrôle du respect des règlements communaux ne relève pas de la police des établissements classés ;

Considérant que les requérants réclament une étude relative aux impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé humaine ;

Considérant que, lors de récentes études, dont notamment celle du Professeur BRADLEY datant du 23 avril 2002, il a été reconnu que l'exposition au bruit peut provoquer des effets négatifs sur la santé humaine ; que ceux-ci ont pour particularité d'être « non-spécifiques » car pouvant avoir d'autres causes que le bruit ; que, dès lors, la corrélation entre les nuisances sonores mesurables et les effets sur la santé est difficile à établir ; qu'en outre, les réactions sont variables d'une personne à l'autre ;

Considérant qu'il n'appartient pas, dans le cadre d'un permis d'environnement, d'imposer une étude sur les impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé humaine ; que cette décision doit être prise collégialement au sein du Gouvernement wallon ;

Considérant que l'argument relatif aux éventuels problèmes de sécurité est soulevé par les requérants ; qu'il convient néanmoins de préciser que, si l'équipement et l'exploitation des aéroports sont confiés aux Régions dans lesquelles ils sont situés, c'est l'autorité fédérale qui reste chargée des activités relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité du trafic aérien ;

Considérant que, partant, l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD dispose des autorisations requises par l'administration fédérale de l'aéronautique attestant le respect des règles de sécurité prescrites pour l'exploitation de l'aéroport ; qu'il est en outre soumis aux dispositions légales internationales en matière d'aviation civile et notamment aux normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation civile Internationale) ;

Considérant qu'il s'avère que toutes les recommandations de cette instance ne sont pas entièrement rencontrées, notamment en ce qui concerne les distances de sécurité mais qu'un allongement de la piste devrait permettre la création de zones de sécurité adéquates ;

Considérant, par ailleurs, qu'il convient de rappeler que l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD dispose d'un plan d'urgence précisant les diverses procédures à mettre en œuvre en fonction d'un événement inopiné, d'un accident ou d'une catastrophe qui pourrait survenir dans le cadre des activités aéroportuaires ;

Considérant que les requérants invoquent l'absence de précision relative au programme de remplacement des aéronefs les plus bruyants ;

Considérant qu'outre le respect des normes légales et réglementaires relatives aux valeurs maximales de bruit, l'acte querellé prévoyait explicitement la présentation par l'exploitant d'un programme de remplacement progressif des aéronefs les plus bruyants à l'autorité compétente pour délivrer le permis d'environnement en 1^{ère} instance ; que les modalités de ce programme ne peuvent être précisées dans le cadre du permis d'environnement car elles relèvent d'une décision du Gouvernement wallon ;

Considérant que les requérants arguent de l'inadéquation du site par rapport au développement de l'activité aéroportuaire ;

Considérant à cet égard qu'il convient tout d'abord de préciser que l'acte attaqué ne vise que la régularisation des activités aéroportuaires existantes ; qu'il n'appartient pas de discuter, dans le cadre du permis d'environnement, de l'opportunité et du choix de l'endroit où est installé l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD et ce, en raison du fait que cela relève d'une décision politique ; qu'en outre, il s'entend que le site, dans sa configuration actuelle, conditionne *de facto* les possibilités ou restrictions de développement de l'activité aéroportuaire ;

Considérant qu'en ce qui concerne les craintes invoquées par les requérants quant à la vulnérabilité de la nappe des sables bruxelliens, la Direction des Eaux souterraines avance que

la couche géologique, présente sous l'aéroport, appartient au groupe tertiaire et plus précisément à l'étage bruxellien ; que cette couche surmontée d'un mince dépôt limoneux est constituée de sable blanc crème assez fin contenant une série de bancs de grès calcaire ; que le bruxellien repose sur l'assise paléozoïque caractérisée par la présence des roches schisto-gréseuses du Houiller ; que le pendage des couches est de direction Sud et ne peut donc mettre en péril la qualité des eaux captées à Viesville et Thiméon ; qu'en outre, la couche des sables bruxelliens se réduit vers le Sud, laissant apparaître les roches du Houiller ;

Considérant que la nappe contenue dans ces sables n'est pas exploitée, les débits se révélant faibles et de qualité assez médiocre, étant donné la vulnérabilité à l'infiltration de polluants divers, leur concentration pouvant se révéler plus importante du fait de la faible épaisseur de la couche sableuse et de l'imperméabilité des schistes du Houiller sous jacent empêchant toute percolation vers le sous-sol ;

Considérant qu'il est possible de limiter les risques de contamination en prenant toutes les mesures nécessaires et suffisantes pour garantir une étanchéité optimale, tant au niveau des conduites d'amenée et de rejet de polluants liquides que pour les stockages des anciens et nouveaux dépôts ; que les mesures préconisées par l'auteur de l'étude d'incidences rejoignent à cet égard les préoccupations de ladite Direction en ce qui concerne la préservation qualitative de la nappe aquifère du Bruxellien, encourageant, de ce fait, l'arrêt, voire la diminution des concentrations des percolats ;

Considérant qu'il est impératif d'obvier aux risques de stagnations accidentelles ou non de polluants solides ou liquides sur sol nu ; qu'une protection imperméable et une rétention suffisante doivent être appliquées en toutes circonstances et notamment lors de manipulations sur le site ;

Considérant que l'étude d'incidences a déjà rencontré les préoccupations des requérants quant à la stabilité du sous-sol, en rappelant :

- que la présence de zones karstiques peut être exclue compte tenu de l'absence de terrains calcaires avant 150 m de profondeur au droit du site concerné ;
- l'absence (confirmée par la Cellule « Sous-Sol » de la Direction de la Coopération de la Prévention des Pollutions) de galeries à l'aplomb du site, les terrains houillers au droit de celui-ci étant relativement pauvres en houille exploitable ;

Considérant que les conditions particulières imposées par la Cellule Air de la Division de la Prévention et des Autorisations suffisent à limiter dans une mesure acceptable les risques de pollution atmosphérique induits par l'activité aéroportuaire ;

Considérant que le bruit généré par les aéronefs, s'agissant de véhicules, n'est pas soumis aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Pour les motifs cités ci-avant,

ARRETE

Article premier.

Le recours introduit, le 15 mars 2005, dans les forme et délai réglementaires, par Maître Alain LEBRUN, avocat mandaté par 27 requérants ayant fait élection de domicile en son Cabinet, rue du Ruisseau, 55, à 4000 LIEGE, contre l'arrêté du Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI du 1^{er} février 2005, ACCORDANT, à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., un permis d'environnement visant à exploiter (régularisation) l'aéroport de CHARLEROI- BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07 - 25, au 1 rue des Fusillés à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, est **DECLARE RECEVABLE**.

Le recours introduit, le 25 mars 2005, en dehors du délai légal prescrit, par Monsieur Paul DELANGUE, domicilié rue du Long Préat, 6 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, contre l'arrêté du Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI du 1^{er} février 2005, ACCORDANT, à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., un permis d'environnement visant à exploiter (régularisation) l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07 - 25, au 1 rue des Fusillés à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, est **DECLARE IRRECEVABLE**.

Article 2 :

La décision du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de CHARLEROI du 1^{er} février 2005, ACCORDANT, à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., un permis d'environnement visant à exploiter (régularisation) l'aéroport de CHARLEROI- BRUXELLES SUD doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et de 45 mètres de large, axée 07 - 25, au 1 rue des Fusillés à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, est **COMPLETEE** comme suit :

1° Les conditions suivantes sont ajoutées à l'article 2 de l'acte attaqué :

« Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996 portant modification du Règlement général pour la Protection du Travail, en ce qui concerne les dépôts de liquides inflammables, visant à limiter les émissions de composés organiques volatils lors du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service »

Conditions particulières en matière d'air

Généralités

Les locaux ou parties de locaux accessibles au public sont ventilés de manière telle que l'atmosphère ne puisse constituer un risque pour les personnes s'y trouvant.

Les systèmes de circulation et d'évacuation d'air, de vapeurs et de fumées sont disposés de manière à ne pas incommoder le public et les voisins.

Il est recommandé à l'exploitant l'utilisation progressive d'avions présentant les caractéristiques les plus avantageuses sur le plan des émissions de polluants.

Limitations

Installations contenant des HFC :

Les équipements fixes chargés en R407c, R404a, R134a, R137c et R410 seront contrôlés pour établir la présence ou non de fuites et suivant la fréquence suivante :

- *chaque année si la charge est supérieure à 3 kg ;*
- *tous les six mois si la charge est supérieure à 30 kg ;*
- *tous les trois mois si la charge est supérieure à 300 kg.*

Lorsqu'un système de détection de fuites est mis en place et que celui-ci est en bon ordre de fonctionnement, les fréquences de contrôle peuvent être réduites d'un facteur deux.

Toute fuite détectée doit être réparée le plus rapidement possible et au plus tard dans le mois qui suit le contrôle ayant permis de mettre en évidence la fuite. L'installation ne pourra être remise en fonctionnement que lorsque la défaillance à l'origine de la fuite a été réparée et qu'un nouveau contrôle d'étanchéité atteste de la disparition de la fuite.

Les résultats des contrôles sont conservés durant trois ans et transmis sur demande au fonctionnaire chargé de la surveillance.

Les déchets de fluides frigorigènes et les installations en fin de vie contenant ces fluides sont des déchets dangereux. Ils doivent être récupérés afin d'être traités conformément à la législation en vigueur relative au traitement de ces déchets

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

L'exploitant restera attentif à l'évolution de la législation européenne en la matière, notamment le futur Règlement européen relatif aux gaz à effet de serre fluorés qui visera notamment les hydrofluorocarbures (HFC).

Contrôles

Installations contenant des HFC

Les installations sont contrôlées et entretenues par des techniciens frigoristes qualifiés qui effectuent leurs interventions conformément au « Code de bonne pratique » édité par l'ABF/BVK et l'UBF/ACA, et en se conformant aux recommandations de la norme NBN EN 378 ou à toute autre norme la remplaçant ou la complétant.

Chauffage

Les installations de chauffage utilisant du combustible liquide ou solide font l'objet des contrôles annuels tels que fixés par l'arrêté royal du 6 janvier 1978 tendant à prévenir la pollution atmosphérique lors du chauffage des bâtiments.

Conditions particulières en matière d'eaux souterraines

Outre les mesures préconisées par l'auteur de l'étude d'incidences concernant la

préservation qualitative de la nappe aquifère du Bruxellien, l'exploitant prend toutes les mesures nécessaires et suffisantes pour garantir une étanchéité optimale, tant au niveau des conduites d'amenée et de rejet de polluants liquides que pour les stockages des anciens et nouveaux dépôts, afin de limiter les risques de contamination.

Afin d'obvier aux risques de stagnations accidentelles ou non de polluants solides ou liquides sur sol nu, une protection imperméable et une rétention suffisante sont appliquées en toutes circonstances et notamment lors de manipulations sur le site ».

2° Les conditions particulières concernant la gestion de la flotte des aéronefs les plus bruyants sont supprimées.

Article 3 :

Les autres dispositions de l'acte attaqué sont **CONFIRMÉES**.

Article 4 :

La présente décision est exécutoire à partir du lendemain de la notification qui en est faite à l'exploitant.

Article 5 :

Toute extension ou transformation de l'établissement, lorsque celle-ci entraîne l'application d'une nouvelle rubrique de la liste des établissements classés ou est de nature à aggraver les dangers, l'insalubrité ou l'incommodité inhérents à l'exploitation, fera l'objet d'une demande en autorisation.

Article 6 :

Le présent permis est frappé de caducité s'il n'est pas exploité durant deux années consécutives.

Article 7 :

Sans préjudice des poursuites pouvant être exercées en vertu du Code pénal, les contraventions au présent arrêté seront constatées et punies conformément au décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

En outre, le présent permis ne préjudicie pas aux droits des tiers.

Article 8 :

Cette autorisation peut être retirée ou suspendue si l'exploitant n'observe pas les conditions d'exploitation prescrites ci avant ou s'il refuse de se soumettre aux nouvelles obligations que l'autorité administrative compétente a toujours le droit de lui imposer.

Article 9 :

Mention du présent arrêté est faite au registre des permis dont question à l'article 36 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en marge de la décision dont appel.

Article 10 :

Un recours en annulation pour violation des formes soit substantielles, soit prescrites à peine de nullité, excès ou détournement de pouvoir, peut être porté devant le Conseil d'Etat contre la présente décision par toute partie justifiant d'une lésion ou d'un intérêt.

Le Conseil d'Etat section administration peut être saisi par requête écrite signée par l'intéressé ou par un avocat, et ce dans les 60 jours à dater de la notification ou de la publication de la présente décision.

Article 11 :

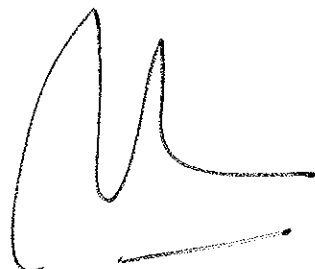
11.1. Une expédition certifiée conforme du présent permis est envoyée par lettre recommandée:

- Aux requérants ;
- Au demandeur du permis d'environnement
- Au Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de CHARLEROI;
- Au fonctionnaire chargé de la surveillance de la D.P.E. de CHARLEROI ;

11.2. Une expédition certifiée conforme du présent permis est envoyée par pli ordinaire :

- Au fonctionnaire technique compétent en 1^{ère} instance ;
- Au fonctionnaire délégué compétent sur recours ;
- A la Division de la Police de l'Environnement - Administration centrale ;
- A l'Office wallon des déchets ;
- A la Division de l'Eau.

Fait à Namur, le 27 JUIL. 2005



Benoît LUTGEN

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Le Directeur a.i.
M. PEERTS

28/7/05