



7730/05/DVDH

DIVISION DE LA PRÉVENTION
ET DES AUTORISATIONS
Direction de Charleroi

**SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS
(SOWAER) S.A.
Chaussée de Liège, 624
5100 JAMBES**

CHARLEROI, le 16/02/2005

Nos références : D3400/52011/RGPED/2004/63/DV - PU
Références commune : PU 2204
Références DGATLP : FO412/52011/PU/2004.25

RECOMMANDÉ AVEC ACCUSÉ DE RÉCEPTION

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

- Décision du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué : article 81, § 2, alinéa 2
- Commune de dépôt de la demande : CHARLEROI -
- Secteur :
- Objet de la demande : Construire et exploiter :
 - une aérogare 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'aérogare ;
 - une station d'épuration des eaux ;
 - des bâtiments techniques ;
 - un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérozène et de 30 m³ de carburants routiers ;
- Le projet implique l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret) ;
- Situation : rue des Frères Wright x à GOSSELIES/CHARLEROI
- Exploitant : SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., Chaussée de Liège 624 à 5100 JAMBES/NAMUR

Madame, Monsieur,

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

Le permis unique sollicité est octroyé.

MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE



DIRECTION GÉNÉRALE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'ENVIRONNEMENT

Rue de l'Ecluse 22 • 6000 CHARLEROI • ☎ 071 65 47 60 • Fax : 071 65 47 66 • ✉ rgpe.charleroi.dpa.dgme@mrw.wallonie.be
<http://environnement.wallonie.be> • N° Vert: 0800 11 901 (informations générales)

**COPIE DGATLP****Permis unique*****Le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué,***

Vu la demande introduite en date du 19 août 2004 par laquelle la **SOCIÉTÉ WALLONNE DES AÉROPORTS (SOWAER) S.A.**, ci-après dénommé(e) l'exploitant, sollicite un permis unique pour construire et exploiter :

- une aérogare capable d'accueillir 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'aérogare ;
- une station d'épuration des eaux usées (3.000 E.H.) ;
- des bâtiments techniques ;
- un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers ;

Le projet implique par ailleurs l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret),

rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;

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

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

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 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit ;

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 février 2001 modifiant l'arrêté du Gouvernement

MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE



DIRECTION GÉNÉRALE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'ENVIRONNEMENT

<http://environnement.wallonie.be> • N° Vert : 0800 11 001 (informations générales)



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

wallon du 08 novembre 2000 portant création du Comité de concertation pour l'environnement de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 juin 2002 relatif au quota de bruit global à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud pendant les plages horaires 22 heures-23 heures et 6 heures-7 heures ;

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 relatif aux mesures des seuils de bruit maximum à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports relevant de la Région wallonne ;

Vu 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 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ;

Vu le décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution ;

Vu le décret du 30 avril 1990 sur la protection et l'exploitation des eaux souterraines et des eaux potabilisables ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 février 1999 relatif au traitement des eaux urbaines résiduaires (M.B.décret du 27 mars 1999) ;

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 janvier 1998 adoptant le Plan wallon des déchets "horizon 2010" ;

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

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

sur l'environnement dans la Région wallonne ;

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 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 13 novembre 2002 portant conditions sectorielles relatives aux centrales thermiques et autres installations de combustion pour la production d'électricité dont la puissance installée est égale ou supérieure à 50 MW_e et qui sont visées à la rubrique 40.10.01.03 ainsi que pour la production de vapeur et d'eau chaude visée à la rubrique 40.30.01 (*Moniteur belge* du 19 décembre 2002) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides (*Moniteur belge* du 11 mars 2003) ;

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 l'ensemble des pièces du dossier ;

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

Vu l'avis, reçu par le fonctionnaire technique en date du 30 août 2004, de la DGRNE-Division de la Nature et des Forêts SERVICES EXTÉRIEURS-DIRECTION DE MONS relatif au caractère complet de la partie Natura 2000 du formulaire de demande de permis ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du 22 septembre 2004 au 22 octobre 2004 sur le territoire de la ville de CHARLEROI, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique qui s'est déroulée du 22 septembre 2004 au 22 octobre 2004 sur le territoire de la ville de FLEURUS, duquel il résulte que la demande a rencontré des oppositions ou observations ;

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

- opposition à tout changement dans le cadre de ce dossier ;
- les riverains ne tolèrent plus de bruit, le parking sauvage,...
- les nuisances sonores envisagées augmenteront fortement et deviendront intolérables car les mesures d'accompagnement seront lourdes dans leur mise en place, inefficaces et sous-financées ;
- les riverains n'ont jamais été contactés par aucun service pour savoir réellement dans quelle zone ils se trouvaient ;
- les mesures concernant l'isolation des maisons ne sont pas bien explicitées dans l'étude d'incidences ;
- les mesures de rachat des immeubles et l'insonorisation de ceux-ci - mal gérées comme à Bierse - risquent de transformer certains quartiers en "ghettos" ou en quartiers-fantômes ;
- perte de valeur vénale des habitations ;
- conséquences graves et difficilement réparables sur la santé : perturbation du sommeil, surcharge du système nerveux, maladie, cardio-vasculaire, stress, impact sur la communication, perte d'audition, ... ;
- l'activité aéroportuaire (spécialement tôt le matin, en soirée ou de nuit) perturbe et perturbera gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles et affectera le bon fonctionnement des activités normales dans les écoles, les homes, et autres bâtiments "exposés" ;
- consommation risquée de produits du jardin contaminés par les hydrocarbures et les résidus de combustion des hydrocarbures ;
- effets sur les eaux de surface, la perméabilité des sols les rendra très vulnérables aux pollutions générées sur le site, la nappe aquifère (du Bruxellien) pourrait être menacée ;
- les riverains ne sont pas contre une ouverture du débat, mais pas dans dix ans quand ils seront morts d'une intoxication au kérosène ;
- risque d'explosion accru par le stockage en permanence de 2.400.000 litres de kérosène ;
- la perspective possible d'un crash ;
- impact des travaux nécessaires au chantier de construction : nombreux camions, une "usine à



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- béton", des poussières, des travaux de nuit,... ;
- tuiles de la toiture soulevées par le décollage des avions ;
 - absence de zone de sécurité en cas de défaillance d'un des équipements de l'avion ;
 - augmentation inquiétante du mouvement des avions moyens porteurs ;
 - nombre de vols de nuit sans cesse croissant depuis 2000 ;
 - rappel de l'engagement du Bourgmestre de Charleroi en 1992 pour 10.000 mouvements, trafic de jour passager, sur avions moyens porteurs de type moderne ;
 - l'impact des gros porteurs n'est pas repris dans l'étude d'incidences ;
 - faible espace disponible et étroitesse du site ;
 - diminution de la mobilité par la disparition confirmée ou le détournement de plusieurs voies pédestres, cyclistes et routières ainsi que l'accès pénible au cimetière de Ransart ;
 - modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste) ;
 - non-respect du principe de précaution ;
 - l'utilisation de compagnie à "bas prix" disposant de flottes parfois moins bien entretenues, moins sûres, demandeuses de nombreuses aides publiques ;
 - le coût des investissements réalisés depuis 1992 est disproportionné par rapport au nombre d'emplois prouvés ;
 - manque d'information aux riverains ;
 - le développement n'a pas d'avenir en ville ;

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

- les conséquences sur la santé ;
- le non-respect du principe de précaution ;
- l'augmentation inquiétante du nombre de mouvements d'avions ;
- l'utilisation de l'aéroport à tous types d'aéronefs sans restriction de poids ;
- les nuisances sonores ;
- l'activité aéroportuaire perturbe(ra) gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles ;
- la perspective possible d'un crash ;
- le stockage de plus de 2.400.000 litres de kérosène engendre un risque d'explosion et des



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

émanations ;

- l'utilisation de l'aéroport par des compagnies "à bas prix", disposant de flottes parfois moins entretenues, moins sûres ;
- le coût des investissements est disproportionné par rapport au nombre et à la qualité des emplois ;
- le faible espace disponible et l'étroitesse du site pour une future extension possible ;
- la perte de valeur vénale des habitations ;
- le risque de voir certains quartiers transformés en "ghettos" ou "quartiers fantômes" ;
- la diminution de la mobilité et l'accès pénible au cimetière de Ransart ;
- la qualité dégradée des eaux de pluie et de surface ;
- l'impact des travaux nécessaires au chantier de construction ;
- la modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste) ;
- l'information fournie aux riverains est insuffisante ;
- la signalisation aéroportuaire est en anglais et pas en français ;
- la densité de la circulation automobile et la vitesse des autos ;

Vu l'avis favorable sous conditions émis par le COLLÈGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS DE LA VILLE DE CHARLEROI sur l'enquête publique, en date du 29 octobre 2004 ;

Vu l'avis favorable sous conditions émis par le COLLÈGE DES BOURGMESTRE ET ECHEVINS DE LA VILLE DE FLEURUS sur l'enquête publique, en date du 03 novembre 2004 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de BELGOCONTROL, envoyé le 15 octobre 2004, rédigé comme suit :

"Les plans de construction ne correspondent pas aux plans que Belgocontrol a reçus de la SOWAER les 26 juin 2003 et 23 octobre 2003 et sur lesquels est basé le modèle mathématique avec lequel Belgocontrol a estimé les études de l'influence sur l'ILS.

Des parties du tunnel passagers sont plus élevées (3,55 mètres) que prévu dans les plans des 26 juin et 23 octobre 2003 et la localisation de l'étage supérieur a été quelque peu modifiée. En outre, il est question d'un bâtiment de parking constitué de plusieurs étages, qui n'a pas été modélisé (ce bâtiment de parking ne figurait pas sur les plans susmentionnés).

En dépit de ces constats, mais compte tenu des résultats de l'étude qui démontrent une influence limitée du terminal passagers (selon les plans des 26 juin et 23 octobre 2003), Belgocontrol émet un avis favorable, si et seulement si les conditions suivantes sont respectées :



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Les bâtiments ne peuvent plus subir aucun autre écart par rapport aux plans ayant servi de base à l'étude effectuée par Belgocontrol.

Le bâtiment du parking doit se trouver entièrement dans la zone d'ombre du terminal passagers (vu depuis l'ILS25), de manière à ce qu'il n'y ait ainsi aucune influence sur le signal ILS. Pour garder cette situation, il convient de limiter la hauteur de ce bâtiment à la hauteur de construction telle que prévue sur les plans (+/- 9 mètres AGL).

La SOWAER est bien au courant de la problématique afférente à l'exécution des taxiways N4, N5 et du taxiway parallèle ainsi que des travaux au terrain avant du GP 25 actuel. Nous renvoyons dans ce contexte aux différentes réunions entre Belgocontrol et la SOWAER, en particulier à celle du 28 septembre 2004. Pendant l'exécution de travaux dans certaines zones (critical et sensitive areas), il faut tenir compte des restrictions imposées par le système d'atterrissage actuel. Certains travaux ne peuvent être effectués que lorsque l'ILS25 n'est pas en service.

Vu l'avis favorable sous conditions de la COMMISSION COMMUNALE CONSULTATIVE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DE LA VILLE DE CHARLEROI, envoyé le 25 octobre 2004, rédigé comme suit :

"Entendu les présentations faites par les représentants de la SOWAER, de BSCA et du MET ainsi que celle faite par l'auteur de l'étude d'incidences ;

Après débat,

Considérant que le Brussels South Charleroi Airport est un des deux aéroports que la Wallonie comporte ainsi qu'admis dans le SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) adopté par le Gouvernement wallon en date du 27 mai 1999 ;

Considérant qu'en outre, il est précisé dans le SDER que la vocation de chaque aéroport est bien affirmée et qu'il faut mener à leur terme toutes les investigations nécessaires pour poursuivre leur développement ;

- l'aéroport de Gosselies (BSCA) est surtout destiné au trafic des voyageurs ;

- pour qu'il puisse remplir pleinement son rôle, il est nécessaire d'assurer une bonne liaison ferroviaire avec l'agglomération bruxelloise et l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport) et de poursuivre les projets d'allongement des pistes et d'aménagement de l'aérogare ;

- face aux nuisances des activités aéroportuaires, il faut prendre les dispositions les plus adéquates pour assurer le développement des infrastructures tout en réduisant les impacts sur la population et l'environnement ;

Considérant que le projet est situé au plan de secteur de Charleroi approuvé par A.R. le 10 septembre 1979 pour partie en zone de services publics et d'équipements communautaires et pour partie en zone d'aménagement différé à caractère industriel ;

Considérant qu'un arrêté du Gouvernement du 27 mai 2004 (M.B. 2.09.04) adopte l'avant-projet de révision des planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur afin de permettre l'extension des infrastructures aéroportuaires de Charleroi-Bruxelles sud, et d'inscrire notamment un projet de tracé et un périmètre de réservation pour un accès autoroutier au nouveau terminal passagers à partir de l'autoroute E 42 ;

Considérant que l'aéroport est un élément positif et dynamique pour l'image et le développement de



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Charleroi ;

Considérant qu'il s'agit d'un aéroport de jour destiné au trafic des passagers ;

Considérant qu'il convient dès lors de soigner l'implantation et l'accessibilité afin de renforcer l'attractivité du

site d'autant qu'il jouxte l'aéropole ;

A l'unanimité des 15 membres ayant droit de vote,

Rend un avis favorable sur l'opportunité du projet et demande que :

1° des conditions assortissent le permis en matière de verduration afin d'améliorer la perception des abords et des parkings en particulier et de favoriser l'intégration du projet dans le site,

2° des dispositions soient prises de manière à donner de meilleures possibilités de mobilités et d'accessibilité tant à l'aéroport qu'à l'aéropole en veillant particulièrement à la sécurisation routière des accès,

3° les normes en vigueur pour la qualité des eaux de rejets soient strictement respectées afin d'éviter la pollution des sous-bassins versants,

4° toutes mesures soient prises afin de diminuer les nuisances sonores, en particulier en agissant sur les types de moteurs des avions et donc en interdisant l'accès aux avions dont les moteurs sont plus bruyants, en allongeant la piste et en adaptant le processus de décollage,

5° l'information relative aux mesures de bruit, d'insonorisation et de rachat soient correctement diffusées et aisément accessibles pour les habitants des quartiers.

La Commission rend un avis favorable sur la qualité de l'étude d'incidences, estimant celle-ci d'un niveau remarquable et intéressante, de plus elle comporte des recommandations claires" ;

Vu l'avis favorable du CONSEIL COMMUNAL de la Ville de CHARLEROI du 25 novembre 2004, rédigé comme suit :

Vu que la demande comprend une ouverture et une modification de voiries ;

Vu l'article 92 de la nouvelle loi communale ;

Vu les lois des 10 avril 1861, 20 mai 1963, 19 mars 1866 et 9 août 1948 sur la voirie vicinale ;

Vu l'article 96 du Décret relatif au permis d'Environnement du 11 mars 1999 et ses modifications ;

Considérant que l'objet de la demande constitue un projet mixte au sens de l'article 1er, 11° du décret relatif au permis d'environnement et qu'il implique la modification et l'ouverture de nouvelles voies de communication ;

Considérant que dans ce cas, en application de l'article 96 dudit décret, le Conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique et délibère sur les questions de voirie avant que



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

l'autorité compétente ne statue sur la demande de permis ;

Vu l'avis favorable conditionnel de la Ville de Charleroi de la CCAT sur la demande et sur l'étude d'incidences rendu en date du 20 octobre 2004 ;

Vu le rapport établi en date du 4 novembre 2004 par le service Voirie de la Ville de Charleroi ;

Considérant que les observations résultant de l'enquête publique concernent peu les questions de voirie hormis des servitudes qui tombent en application des lois d'expansion économique et l'accès au cimetière de Ransart qui est maintenu ;

Sur proposition du Collège échevinal ;

A l'unanimité,

prend acte du résultat de l'enquête publique et décide d'approuver les modifications et le tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle atrogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la Ville de Charleroi ;

Vu l'avis favorable du CONSEIL COMMUNAL DE FLEURUS du 21 décembre 2004, rédigé comme suit :

"Attendu qu'en vertu de l'article 96, 1er du décret relatif au permis d'environnement du 11 mars 1999 ; la demande constitue un projet mixte impliquant l'ouverture de voiries communales ;

Vu les lois des 10 avril 1841, 20 mai 1863, 19 mars 1866 et 09 août 1948 sur la voirie vicinale ;

Attendu qu'en application de l'article 96 dudit Décret, le Conseil communal prend connaissance des résultats de l'enquête publique et délibère sur les questions de voiries ;

Attendu que durant l'enquête publique qui s'est tenue du 22 septembre 2004 au 22 octobre 2004, nous avons reçu 36 réclamations ;

Que celles-ci concernent peu les questions de voirie, hormis la diminution de la mobilité et l'accès pénible au cimetière de Ransart ;

Vu l'avis favorable conditionnel du Collège des Bourgmestre et Echevins en séance du 03 novembre 2004 sur le rapport dressé par la Chef du Service Urbanisme et Environnement de la Ville, ff suite aux réclamations introduites ;

Vu l'avis favorable émis par le Conseiller en Mobilité de la Ville ;

Attendu que ce dernier attire toutefois l'attention sur le trafic généré pendant le(s) chantier(s) et propose des itinéraires par les voiries régionales en raison des charrois lourds et fréquents occasionnés ;

Considérant la présentation du projet par la Société Wallonne des Aéroports, à la C.C.A.T. en séance du 02 décembre 2004 ;

Vu les dispositions de la nouvelle loi communale ;

Entend Messieurs Philippe SPRIMONT et Marc FALISSE dans leurs questions et remarques ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Entend Messieurs Pol CALET et Henri CALET dans leurs commentaires et explications.

A l'unanimité ;

DECIDE :

Article 1er. : Prend acte du résultat de l'enquête publique et décide d'approuver le tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès au nouvel aérogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la ville de Fleurus ;

Vu l'avis favorable sous conditions de la COMMISSION RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, envoyé le 04 novembre 2004, rédigé comme suit :

"La CRAT, section Aménagement normatif, a examiné l'étude d'incidences sur l'environnement de la demande de permis unique portant sur la construction de bâtiments et d'infrastructures en relation avec les activités développées sur l'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud sur le territoire des communes de Charleroi et de Fleurus.

Le projet vise à développer les activités de l'aéroport de Charleroi par la construction des bâtiments et infrastructures suivants :

- ☐ un aérogare au nord de la piste ;
- ☐ une station destinée au ravitaillement des avions et des véhicules en carburant ;
- ☐ une voirie d'accès à l'usage des avions (taxiway), au nord de la piste, pour permettre l'accès au parking proche de la nouvelle aérogare ;
- ☐ un parking ouvert et un parking couvert pour véhicules automobiles ;
- ☐ une station d'épuration des eaux usées ;
- ☐ une voirie d'accès à l'aérogare.

L'étude d'incidences a été réalisée par le bureau d'études PISSART- VANDER STRICHT SA dûment agréé pour ce type de projets.

La CRAT rend l'avis suivant en date du 29 octobre 2004 :

1. Sur l'opportunité du projet

La CRAT rend un avis favorable à la demande de permis unique estimant que celle-ci s'inscrit dans le cadre de la volonté politique de développer l'aéroport de Charleroi. En effet, le projet permet de répondre à un des objectifs du SDER qui stipule que " l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) est surtout destiné au trafic des voyageurs. Pour qu'il remplisse pleinement son rôle, il est nécessaire d'assurer une bonne liaison ferroviaire avec l'agglomération bruxelloise et l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport) et de poursuivre les projet d'allongement des pistes et d'aménagement de l'aérogare " (p.137 du SDER).

La CRAT est cependant interpellée par la procédure qui a été menée sur ce dossier, le choix ayant été de réaliser une procédure de permis unique avec dérogation au plan de secteur même si elle acte que le Gouvernement a décidé en date du 27/05/2004 la révision du plan de secteur. Elle estime qu'il aurait été préférable de réaliser au préalable une procédure de modification de plan de secteur



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

avant d'entamer la procédure de permis unique. En effet, la CRAT constate qu'il existe un flou juridique concernant ce site, la ZADI ayant été mise en œuvre par un schéma directeur au sujet duquel le bureau d'études n'émet aucun commentaire.

2. Sur la qualité de l'étude

La CRAT estime que l'étude est globalement de qualité satisfaisante. Elle relève cependant les faiblesses suivantes :

- * L'étude est lacunaire quant à la situation juridique du dossier et n'émet aucune analyse critique quant à la procédure qui a été choisie pour mener à bien cette demande d'extension de l'aéroport.

En outre, il a omis de préciser les raisons pour lesquelles l'avis de la CRAT est sollicité.

- * L'étude est superficielle quant à la recherche d'alternatives sur le site.

En effet, le bureau d'études n'a pas examiné la possibilité ou non d'étendre les infrastructures au sud de l'aéroport.

- * L'étude est également lacunaire quant aux recommandations que le bureau d'études aurait pu proposer sur les aspects intégration paysagère des cuves à mazout et de la station d'épuration.

En outre, elle regrette que la problématique des parkings se soit cantonnée au site proprement dit alors que la problématique du parking sauvage dans les parkings du zoning voisin est une réalité. Le bureau d'études n'émet aucune proposition pour réduire les nuisances de ce parking sauvage.

- * Le résumé non technique ne comporte pas les photos 56 à 58.

Enfin, la CRAT tient à appuyer les recommandations du bureau d'études en ce qui concerne la problématique des eaux de pluie et de ruissellement (p.35 du RNT), estimant que ces mesures sont un minimum indispensable pour éviter tout risque de reprise d'érosion des cours d'eau et du Tintia en particulier" ;

Vu l'avis favorable sous conditions de CWEDD, envoyé le 09 novembre 2004, rédigé comme suit :

« L'avis du CWEDD porte sur :

- la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement,
- la qualité du résumé non technique,
- l'opportunité environnementale du projet.

Le rappel du contexte du projet figure en annexe.

Remarque préliminaire :

Le dossier soumis à l'avis du CWEDD est complet. Il comprend :



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- la demande de permis,
- l'étude d'incidences sur l'environnement,
- l'ensemble des observations et suggestions adressées conformément à l'article 32 de l'AGW du 04 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne.

1. Avis sur la qualité de l'étude

Le Conseil estime que l'auteur a livré une étude de qualité satisfaisante qui répond aux exigences du contenu minimum. Les autorités compétentes y trouveront les éléments nécessaires pour prendre leur décision.

Au niveau du contenu

Le Conseil apprécie entre autres :

- La prise en compte et l'exploitation des diverses études antérieures réalisées, que ce soit des études de bruit, de "saturation des mouvements" ou encore des retombées économiques ;
- Le chapitre relatif à l'environnement sonore, comportant de multiples simulations en fonction de nombreux paramètres tels que le type d'appareils utilisés, la configuration des pistes et les prévisions de trafic ;
- L'analyse de la sécurité en général, aussi bien pour les mouvements des avions que pour les installations de stockage ;
- L'analyse de la clientèle (caractéristiques socio-économiques et répartition géographique) et du périmètre géographique d'influence de BSCA.

Le Conseil regrette cependant :

- L'absence d'une présentation de la valorisation et du devenir des installations actuelles, une fois que le projet sera réalisé ;
- Le peu de développement de l'hypothèse d'une meilleure accessibilité par le rail. Ce point n'est abordé que dans les conclusions de l'étude alors qu'il aurait mérité de plus amples développements dans le corps de l'étude ;
- L'absence d'analyse de la solution, émise par l'auteur de l'étude, de déplacer la station d'épuration au vu des gênes olfactives qui seront occasionnées par la station d'épuration ;
- La faiblesse de l'analyse architecturale du projet de construction. Le Conseil rappelle que le permis unique intègre le permis d'urbanisme ;
- L'absence d'analyse de la gestion des déchets générés par l'utilisation de la nouvelle aérogare (prévention, recyclage...).

Au niveau de la forme

Le Conseil apprécie particulièrement la qualité des documents cartographiques et des schémas explicatifs.

Le Conseil regrette cependant :



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- L'absence d'un lexique reprenant les nombreux termes techniques dans ce domaine complexe. Le Conseil relève également que certains termes ne sont pas toujours bien expliqués dans le texte (à titre d'exemple, LDEN, LDN) ;
- La présence de certaines ruptures dans la numérotation des sous-titres, rendant la lecture parfois malaisée ;
- L'absence de certaines données utiles pour la bonne compréhension du texte (comme la consommation moyenne d'un avion pour différents types de vol). Ces informations ont toutefois été communiquées au Conseil lors de la visite de terrain ;
- L'absence d'une carte de localisation des autres aéroports d'échelle régionale potentiellement concurrents de Charleroi (ex. : Lille...).

Le Conseil constate également que la lecture d'une étude relative à un tel projet est très difficile d'autant qu'elle aborde un vocabulaire et des aspects peu courants.

2. Avis sur la qualité du résumé non technique

Le Conseil estime que le résumé non technique est de qualité insatisfaisant.

En effet, le Conseil estime que le résumé non technique présente de nombreuses lacunes qui ne permettent pas au lecteur de comprendre correctement le projet et ses impacts sur l'environnement. Ces problèmes sont entre autres :

- Absence d'un lexique des termes techniques utilisés dans le document ;
- Présence de nombreux copier-coller d'extraits de l'étude ;
- Absence de légende sur certaines cartes (II.1.3, 1.5 et 1.6).

Le document est de plus difficile à lire et peu compréhensible pour un lecteur non averti.

3. Avis sur l'opportunité environnementale du projet

Nonobstant les indications du Schéma de développement de l'espace régional (SDER) et de la déclaration de politique régionale, reconnaissant les aéroports régionaux existants dont Charleroi-Bruxelles Sud comme des pôles essentiels de développement économique en Région wallonne, le Conseil ne dispose pas des éléments objectifs nécessaires pour juger de l'opportunité socio-économique du développement des capacités de l'aéroport de Charleroi tel que projeté par le demandeur, qui se base sur le Plan masse à 10 ans dans le cadre d'une étude réalisée par Tractebel. Toutefois, le Conseil fait part de certaines interrogations, telles que :

- le ratio entre les dépenses publiques et le nombre d'emplois créés, qui n'est mentionné nulle part dans l'étude ;
- le caractère étiqué (ratio largeur/longueur) des installations de l'aéroport de Charleroi ne semble pas présenter les conditions favorables à l'extension des capacités et des infrastructures nécessaires à une forte croissance du nombre de mouvements.

Pour le volet relatif à la pollution de l'air, quoique conscient de la non durabilité d'une croissance sans limite de l'activité aérienne, le Conseil, au même titre que l'auteur, tient à rappeler le fait qu'il ne s'agit pas d'une étude environnementale de l'activité aéroportuaire internationale en général, mais bien d'une étude sur la pollution locale générée par les avions en activité et les activités connexes potentiellement les plus



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

polluantes pour les riverains.

Le Conseil remet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où ces remarques liminaires sont prises en compte et à condition que l'incertitude sur le passage du cap de 2.000.000 de passagers, engendrant une facturation plus élevée du handling, soit levée (Directive 96/67/CE). De plus, le Conseil insiste sur la nécessité de prendre en compte les recommandations de l'auteur et les remarques du Conseil exposées ci-dessous.

Le Conseil insiste sur les recommandations suivantes :

- Dans un souci de multi-modalité, la connexion effective avec une gare ferroviaire, sans rupture de charge et avec des distances à parcourir à pied admissibles. Il conviendrait d'intégrer dans l'étude les projets d'implantation de la gare ferroviaire sur la dorsale wallonne en projet. Dans cette perspective, le Conseil souscrit à la variante de délimitation, consistant en un déplacement de l'ensemble constitué par le projet d'aérogare et de parking vers le nord-est, afin de favoriser le rapprochement spatial entre la future infrastructure aéroportuaire, la future gare ferroviaire et l'infrastructure autoroutière ;
- Il convient de réduire au maximum les nuisances sonores en envisageant un "mix" de mesures améliorant de manière très sensible les courbes de bruit normalisées et donc, le nombre de logements concernés par les incidences acoustiques : le remplacement des avions B-737 200 par des avions B737-800, le déplacement, la réduction et/ou la suppression des vols de soirée et de nuit, le déplacement de la piste vers l'Est de +/- 800 mètres ;
- En vue d'améliorer la qualité de l'air, plusieurs mesures sont à envisager, parmi lesquelles : équiper les installations de stockage de kérosène de systèmes de récupération/abattement des polluants adéquats (afin de limiter les émissions d'hydrocarbures engendrées par la respiration des réservoirs principaux), limiter la durée des opérations au sol en installant et en utilisant de manière systématique des convertisseurs 400 Hertz permettant d'alimenter les avions en électricité à l'arrêt, et enfin mener une étude approfondie sur la qualité de l'air à long terme par le biais de campagnes de mesures en continu sur le site ;
- Pour le traitement des odeurs de la station d'épuration des eaux usées, il convient d'envisager les trois possibilités de l'auteur, à savoir : une couverture maximale des ouvrages, un traitement centralisé de la désodorisation, un déplacement de la station vers une localisation pour laquelle les effets olfactifs seront moins perçus ;
- Sur le plan architectural, améliorer les bâtiments par des aménagements de qualité. A cet égard, il convient d'adopter une architecture à l'expression forte, signifiante et représentative, en évitant le recours à une architecture neutre ou d'inspiration "internationale" ;
- En matière d'eau, infiltrer au maximum les eaux de ruissellement non polluées, réaliser des dispositifs de pré-traitement appropriés pour les eaux usées de type industriel, choisir des produits de déneigement pour leur qualité environnementale, et prévoir des mesures en cas d'intensité de pluie supérieure à la pluie décennale, par exemple en équipant les bassins d'orage de trop-pleins acheminant les eaux en excès dans des creux naturels.

Annexe : Rappel du contexte du projet

L'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud (Gosselies) est doté d'une piste unique de 2.550 mètres de long et 45 mètres de large, axée 07-25. Il est implanté au nord du grand Charleroi, au cœur d'un parc industriel situé à la limite de la zone fortement urbanisée formée par les agglomérations de Gosselies, Jumet, Ransart et Lodellinsart et de zones plus rurales des communes de Pont-à-Celles, Fleurus et Les Bons Villers.

La société d'exploitation de l'aéroport est la BSCA, mais c'est la SOWAER (Société Wallonne des



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Aéroports) qui depuis sa création en 2001 se charge d'assurer l'entretien et le développement de ces infrastructures ainsi que de la gestion des programmes environnementaux qui accompagnent et encadrent le développement des aéroports pour le compte de la Région Wallonne.

Cet aéroport diurne accueille des avions de diverses catégories (dont les plus lourds sont de catégorie E - OACI). Il est doté d'installations nécessaires pour l'accueil de passagers ainsi que le parcage de leurs véhicules et l'entendement de leurs bagages. Il est aussi équipé pour permettre l'avitaillement des avions en carburant. Il possède une infrastructure en bâtiments à vocation administrative et le parcage d'avions de tourisme ainsi que l'avitaillement et l'entretien de ceux-ci.

Les activités développées sur l'aéroport sont liées au trafic aérien de passagers : vols réguliers de passagers et vols d'écoulement, d'entraînements (sur avions légers). En terme de passagers, leur nombre n'a cessé d'augmenter depuis 2001, année où l'aéroport est devenu la première base continentale de RYANAIR, opérateur low-cost. En 2003 ce sont 1.803.513 passagers qui ont été transportés (plus de 99 % par vols réguliers et non " charters ") ; ce qui représente 21 % du total des mouvements d'avions.

La demande porte sur la construction de bâtiments et d'infrastructures en relation avec ces activités :

- nouvelle aérogare (capacité max. de 4.000.000 voyageurs),
- nouvelle station kérosène - parc pétrolier (600 m³ de kérosène jet A1-soit 2.400.000 litres avec une consommation annuelle estimée à 24.000.000 litres),
- taxiway au nord de la piste actuelle pour rejoindre la nouvelle aérogare,
- différents parkings automobiles (capacité totale 4.589 véhicules),
- station d'épuration (3.000 EH),
- voirie d'accès à l'aérogare ;

Vu l'avis défavorable du Ministère de l'Équipement et des Transports - D142-DIRECTION DES ROUTES DE CHARLEROI, envoyé le 19 octobre 2004, rédigé comme suit :

1. Implantation de l'aérogare

Cette implantation nécessite la création d'une voirie à 4 bandes se raccordant sur la N568A, avec création d'un rond-point. La liaison de ce futur rond-point avec la N568 est constituée d'une voirie de + ou - 6,50m de large.

Le dossier ne comporte aucun plan de détails permettant d'apprécier de la réalisation du rond-point. Cette construction et notamment les modalités d'exécution et de dimensionnements devront être soumises à l'approbation du M.E.T..

L'aspect financier devra être également abordé.

2. Exploitation

En ce qui concerne plus particulièrement la circulation, de nombreuses interrogations subsistent quant à la distribution du trafic généré par le projet et plus spécialement à la localisation de son accès principal.

Pour mémoire, le nouvel accès tel que figuré aux plans, est prévu au moyen d'un nouveau rond-point à créer



sur la rue de Ransart (N568) à mi-chemin entre la N568 et l'avenue Jean Mermoz (accès aéroport).

Les estimations du trafic généré considèrent deux cas de figure : d'une part, l'aéroport dans sa configuration actuelle et, d'autre part, l'aéroport dans sa configuration avec l'aérogare projetée au nord de la piste.

Si les estimations du trafic généré dans le futur par l'aéroport dans sa configuration actuelle (c'est-à-dire avec une aérogare située au sud de la piste et accessible par la N568) permettent de manière claire d'observer la distribution du trafic automobile (point IV 8.7 du rapport de l'EIE, pages 334-335 – planches IV.8.12 et IV.8.13), essentiellement via la sortie n° 24 (Gosselies-Aéroport) de la A54 et la N568.

Par contre, les estimations ne semblent pas clairement explicitées dans le cas d'une localisation de l'aérogare au nord de la piste (c'est-à-dire l'objet de la présente demande) avec un accès situé plus au nord sur la N568A (point IV 8.9 du rapport de l'EIE, pages 335-336 – planches IV.8.16 – hypothèse de 3.000.000 de passagers/an). Cet accès n'est d'ailleurs figuré sur aucune planche.

De plus, ces estimations de génération de trafic (planche IV.8.13) et de distribution du trafic sur les voiries environnantes (planche IV.8.16) prennent l'hypothèse de la construction d'un nouveau "parking airport" le long de la N568 et d'une capacité de 2.350 places, soit au sud de la piste de l'aéroport. Or, la présente demande porte, entre autres, sur la construction de 4.600 places de parking au nord de la piste.

Dans les améliorations proposées par l'auteur du projet, celui-ci recommande en matière d'accessibilité, entre autres, la mise en place d'un jalonnement cohérent et continu de l'aérogare et de "l'airport parking" sur la N5, la N29, la N568, la rue de Ransart et les voies de dessertes du zoning aéroport (point V.3.8 page 383 – planche V.8.2), mais il n'indique pas l'accès à privilégier parmi ces cinq axes.

Il est à noter que la localisation figurée aux plans est en contradiction avec les résultats des réflexions auxquelles le M.E.T D142 avait été associé jusqu'ici, fin 2003 et début 2004. Il s'agissait des réunions du comité d'accompagnement de la présente EIE, organisée par la SOWAER, ainsi que des réunions relatives à l'accessibilité de l'aérogare de Charleroi, organisée par le M.E.T D311.

Il était ressorti de ces réunions la volonté d'organiser préférentiellement l'accès à l'aérogare au départ de l'Autoroute de Wallonie (E42).

Après plusieurs propositions du M.E.T. D142, l'option finalement retenue était un accès au départ de la fin du R3 à Heppignies, via une nouvelle voirie à créer contournant le quartier des Amoudries, un nouvel ouvrage sur la E42 et un rond-point à créer au carrefour avec la N568 et la rue Jean Mermoz. Ce rond-point était destiné à répartir le trafic, d'une part à l'aéroport vers l'avenue Jean Mermoz et d'autre part celui destiné à l'aérogare vers la rue des Sablières. La création de ce rond-point est par ailleurs reprise dans les améliorations proposées par l'auteur de l'EIE.

Or, les plans présentés dans le cadre de la présente demande de permis localisent l'accès routier à l'aérogare au départ d'un nouveau rond-point sur la rue de Ransart (N568A), à mi-chemin entre la N568 et l'avenue Jean Mermoz. L'accès par la rue des Sablières est quant à lui abandonné.

La localisation de l'accès principal de l'aéroport à cet endroit et les documents remis dans le cadre de la présente demande de permis ne permettent pas de répondre à la question fondamentale pour nous, de savoir par où passera le trafic. Soit via le sud par la sortie 27 de la A54 et la N568, ou soit via le nord par la fin du R3 à Heppignies et la rue de Ransart ?

En conséquence, tenant compte des remarques précitées, je ne peux accepter le projet tel que présenté en l'absence de réponse à la problématique du trafic ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Vu l'avis favorable sous conditions de la DGRNE-DIVISION DES DÉCHETS-OFFICE WALLON DES DÉCHETS, envoyé le 04 novembre 2004, rédigé comme suit :

"Dans le cadre du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, l'Office a été saisi de la demande visée sous objet, introduite par la s.a. SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS.

Cette demande vise à obtenir l'autorisation de construire et d'exploiter une aérogare pour l'accueil de 3 millions de passagers par an et les infrastructures associées.

Sur base des informations fournies par le requérant, on est en droit de s'attendre, dans le cadre normal des activités de l'aéroport, à la production de :

- déchets dangereux qui consisteront principalement en des huiles moteur et des solvants résultant des activités de maintenance des appareils, déchets de peintures, lampes TL ;
- déchets assimilés à des déchets ménagers : déchets générés par les boutiques commerciales implantées dans l'aéroport, déchets issus des services administratifs de l'aéroport - papiers, emballages n'ayant pas contenu des produits ou des déchets dangereux, etc. ; ... ;
- déchets pouvant être considérés a priori comme non dangereux mais ne ressortissant pas pour autant de la catégorie des déchets assimilés aux déchets ménagers : déchets de construction/démolition liés à l'entretien des bâtiments et des pistes ;
- sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine. En l'occurrence, il s'agira essentiellement de déchets issus des services de catering offerts, le cas échéant, à bord des appareils et des déchets de cuisine et de table générés par les restaurants et autres établissements assimilés implantés dans l'aéroport, qu'ils soient destinés à l'usage du personnel de l'aéroport ou des voyageurs transitant par celui-ci. Cette notion couvre également les litières issues du transport d'animaux vivants.

Pour la gestion de tout ou partie de ces déchets, il conviendrait de viser les rubriques suivantes du permis d'environnement, liées au stockage temporaire de déchets sur le site de production :

- 63.12.05.02 Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux d'une capacité supérieure à 30 T et inférieure à 100 T - classe 3.
- 63.12.05.04.02 Installation de stockage temporaire de déchets dangereux d'une capacité supérieure à 1 T - classe 2.
- 63.12.05.05.02 Installation de stockage temporaire d'huiles usagées d'une capacité supérieure à 2.000 litres - classe 2.

Compte tenu de la nature des sous-produits animaux évoqués ci-dessus, les rubriques 63.12.05.06 et 63.12.05.07 ne s'appliquent pas.

Suite à votre courrier du 15 septembre 2004 relatif à l'objet repris sous rubrique, j'ai l'avantage par la présente de porter à votre connaissance l'absence d'objections de mes services quant à la demande introduite par la s.a. SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS, moyennant le respect des prescriptions :

- du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;
- du décret du 16 janvier 1997 portant approbation de l'accord de coopération concernant la



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

prévention et la gestion des déchets d'emballages ;

- de l'A.E.R.W. du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux ;
- de l'A.E.R.W. du 09 avril 1992 relatif aux huiles usagées ;
- du Règlement 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 03 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine.
- des conditions particulières jointes en annexe.

Ces conditions ne préjudicient évidemment en rien aux impositions que vous jugeriez nécessaire de proposer, en votre qualité de Fonctionnaire technique, à l'Autorité compétente en vue d'obvier aux divers dangers, nuisances et inconvénients auxquels cette exploitation pourrait donner lieu ;

Vu l'avis favorable de DG TRE-DE-DIRECTION DE LA DISTRIBUTION D'ENERGIE, envoyé le 18 octobre 2004, rédigé comme suit :

"Aucune objection n'est à formuler à ce sujet" ;

Vu l'avis favorable sous conditions de ELIA ASSET, envoyé le 26 octobre 2004, rédigé comme suit :

"Demande d'avis relative à un permis unique (article 91) – Construire et exploiter un aéroport pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, ... - rue des Frères Wright à GOSSELIES/CHARLEROI – Exploitant la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., chaussée de Liège, 624 à 5100 JAMBES/NAMUR.

Nos lignes aériennes ELIA à 70kV 70/246-247 GOUY - JUMET - 70/246-247 JUMET - GILLY - 70/116 HEPPIGNIES - LIBERCHIES à 150kV 150/93-94 TERGNEE - GOUY

Messieurs,

Nous accusons réception de votre courrier du 15 septembre 2004.

Ce projet est à proximité de nos lignes aériennes ELIA citées sous rubrique, établies en vertu d'Arrêtés Royaux d'Utilité Publique et repérées surlignées sur l'extrait de carte électronique.

Afin de percevoir toutes les incidences du projet sur nos lignes aériennes (turbulences,...), nous transmettons le dossier à notre bureau d'études BEL ENGINEERING.

Dans l'attente de connaître les observations complémentaires de notre bureau d'études, nos remarques sont :

Implantation

Nous vous signalons que le Règlement Général sur les Installations Electriques impose notamment des distances verticales et horizontales minimales à respecter entre les conducteurs d'une ligne aérienne à haute tension et toute construction voisine ou tout obstacle surplombé ou proche de cette ligne.

Dans le cas présent, les distances verticales et horizontales minimales à respecter entre tous obstacles



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

et les conducteurs inférieurs, considérés à leur température de régime de 75°C, tenant compte toutefois de leur mouvement pendulaire sous l'action d'un vent horizontal maximal, sont les suivantes :

Obstacles surplombés Distances verticales Distances horizontales

70kV 150kV 70kV 150kV

Constructions Antenne, luminaires Plantations Terrain, terres 3,7 m 3,2 m 3,2 m 6,2 m 4,5 m 4,0 m 4,0 m
7,0 m 3,0 m 3,2 m 3,2 m - 3,5 m 4,0 m 4,0 m -

Il est bien entendu que tous accessoires éventuels susceptibles d'être placés sur le toit ou sous la ligne (mâts de télévision, radio-télécommunications,...) doivent eux-mêmes respecter les distances de sécurité prévues par le R.G.I.E.

Manutention

Toute exécution de travaux à proximité des conducteurs d'une ligne à haute tension présente un très grave danger et peut entraîner des dommages corporels et matériels dont les auteurs seraient seuls et entièrement responsables.

C'est pourquoi, nous vous invitons à prendre toutes les mesures de sécurité qui s'imposent et à demander aux entrepreneurs susceptibles de travailler sur ce chantier de faire de même. Nous vous demandons, en particulier, qu'aucune personne ni engin ne s'approche, en aucune circonstance, à moins de 3,2 mètres des conducteurs en 70kV et 4,0m en 150kV en tenant compte du balancement possible de ceux-ci (conformément à l'article 192 du Nouveau Règlement Général sur les Installations Electriques).

En aucun cas, la stabilité des pylônes éventuellement présents ne peut être compromise par l'exécution de fouilles et de remblais à proximité de ceux-ci.

A toutes fins utiles, nous joignons à la présente une synthèse des prescriptions réglementaires applicables aux lignes aériennes suivant R.G.I.E. (Arrêté Royal du 10 mars 1981) que nous vous invitons vivement à consulter.

Dans la mesure où, par exemple, la nature de vos travaux (constructions, aménagement,...) ou du matériel utilisé vous amènerait à devoir estimer la hauteur des conducteurs pour permettre de respecter les distances d'éloignement de sécurité ci-dessus, nous vous engageons à prendre contact avec nos services :

Monsieur Ph. ROOSENS tél. 071/84.94.59 GSM 0476/39.29.63

Par contre, si la mise hors tension de la ligne s'avère nécessaire et que notre réseau le permet, les demandes sont à introduire auprès de ce même service et, au minimum, 8 semaines à l'avance ;

Vu l'avis favorable du Ministère de l'Equipeement et des Transports -D324 AEROPORT DE CHARLEROI, envoyé le 20 septembre 2004, rédigé comme suit :

"Suite à votre demande d'avis dont mention sous rubrique, il appert que l'objet de la demande ne crée pas de préjudices quant à la protection des aérodomes (obstacles).

Dès lors, un avis positif est remis pour ce projet tel qu'il nous a été présenté" ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Vu l'avis de DG3-DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS envoyé hors délai - réputé favorable ;

Vu l'avis de DGRNE-DPA-CELLULE BRUIT envoyé hors délai - réputé favorable ;

Vu la demande d'avis à DGRNE-DIVISION DE L'EAU, le 17 septembre 2004, restée sans réponse à ce jour - avis réputé favorable ;

Vu la demande d'avis à SERVICE VOYER PROVINCIAL, le 16 septembre 2004, restée sans réponse à ce jour - avis réputé favorable ;

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

Considérant que la demande de permis unique a été déposée à l'administration communale de la Ville de CHARLEROI le 19 août 2004, transmise par celle-ci au fonctionnaire technique et au fonctionnaire délégué par envoi postal du 23 août 2004 et enregistrée dans les services respectifs de ces fonctionnaires en date du 23 août 2004 ;

Considérant que la demande a été considérée comme recevable ;

Considérant que, en application de l'article 92, § 5, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, une prolongation de délai de 30 jours a été notifiée à l'exploitant par courrier commun du fonctionnaire technique et du fonctionnaire délégué en date du 17 décembre 2004 ;

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 le demandeur et de l'instruction administrative que la demande vise à *construire et exploiter* :

- une aérogare capable d'accueillir 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'aérogare ;
- une station d'épuration des eaux ;
- des bâtiments techniques ;
- un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers ;

Le projet implique par ailleurs l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

décret) ;

Considérant que les installations et/ou activités concernées sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées :

N° 40.10.01.03.01, Classe 2 :

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

N° 40.30.04.01, 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 ;

N° 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 ;

N° 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 ;

N° 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 ;

N° 63.21.01.01.03, Classe 1 :

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 - Local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles ;

N° 90.16.02.A, Classe 2 :

Station d'épuration d'eaux urbaines résiduaires, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-habitants et inférieure à 50 000 équivalent-habitant, dans toutes les zones sauf en zone d'habitat ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

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 l'objet précis de la demande porte sur la construction de bâtiments et d'infrastructures en relation avec les activités développées sur l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD ; il s'agit des bâtiments et infrastructures suivantes :

- Une aérogare au nord de la piste ;
- Une station destinée au ravitaillement des avions et des véhicules en carburants ;
- Une voie d'accès à l'usage des avions (taxiway), au nord de la piste, pour permettre l'accès au parking proche de la nouvelle aérogare ;
- Un parking ouvert et un parking couvert pour véhicules automobiles ;
- Une station d'épuration des eaux usées ;
- Une voirie d'accès à l'aérogare

Considérant que le projet tel que repris dans l'objet de la demande est soumis d'office à la réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement en application des rubriques 62.00.01 et 63.21.01.03. de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

Considérant que l'étude d'incidences a été réalisée par le bureau S.A. PISSART - VAN DER STRICHT, agréé en Région wallonne pour différentes catégories de projets et notamment les projets d'infrastructure et communications tel que dans le cas présent ;

Considérant que conformément à la procédure relative à l'instruction des demandes de permis d'environnement soumises à étude d'incidences sur l'environnement, une réunion de consultation préalable du public s'est tenue le jeudi 13 novembre 2003 ayant pour objet la présentation du projet de construction d'une nouvelle aérogare et son implantation au nord de la piste ;

Considérant que le procès-verbal et la synthèse des interventions du public au cours de cette réunion sont repris dans l'étude d'incidences ;

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

- Les modalités de financement du nouveau terminal ;
- Les possibilités réelles de création des 3.000 emplois promis ;
- La justification du projet ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- La justification du projet ;
- la destination future de l'aérogare actuelle après construction du projet " nord " ;
- le rejet des eaux de pluie ;
- le parc pétrolier en projet (hors demande) ;
- la recherche de sites alternatifs pour l'aéroport (recherche d'une variante de localisation) ;
- l'évaluation des besoins de la Région wallonne en aéroport ; l'alternative du site de BIERSET ;
- la durée du chantier ;
- le devenir du cimetière ;
- le système " DIAPASON "
- les effets des activités aéroportuaires sur le développement urbanistique local ;
- la nécessité de définir officiellement les zones C et D du plan d'exposition au bruit ;
- les emplacements des sonomètres ;
- l'existence d'équipements sensibles dans la zone de sécurité ;
- les dépassements des horaires permis ;
- le manque de retombées économiques locales ;
- la paupérisation des quartiers concernés ;
- le parking sauvage ;
- les impacts sur la santé des personnes ;
- les statistiques d'accidents ;
- les montants et les délais d'indemnisation des riverains ;
- la situation de quasi monopole de la société Ryanair et l'incertitude quant à sa pérennité sur le site de GOSSELIES ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- la limitation du nombre de mouvements à 10.000 par an de manière à maintenir les nuisances à une charge " acceptable " ;
- l'opposition aux vols de nuit et au transport du fret ;

Considérant que d'une manière générale, tous les sujets et questions abordés lors de ces réunions de consultation du public sont évoqués dans l'étude d'incidences et font l'objet de commentaires de la part de l'auteur (un tableau de références est repris en page 360 de l'étude) ;

Considérant de même que les éléments de la procédure utiles à l'examen de projet peuvent être résumés par ce qui suit ;

Considérant, à la lecture du rapport de synthèse établi par l'administration communale de la Ville de Charleroi, que l'enquête publique réalisée du 21 septembre au 22 octobre 2004 a suscité 285 lettres de réclamations portant essentiellement sur :

- opposition à tout changement dans le cadre de ce dossier ;
- les riverains ne tolèrent plus le bruit, le parking sauvage,... ;
- les nuisances sonores envisagées augmenteront fortement et deviendront intolérables car les mesures d'accompagnement seront lourdes dans leur mise en place, inefficaces et sous-financées ;
- les riverains n'ont jamais été contactés par aucun service pour les informer réellement dans quelle zone ils se trouvaient ;
- les mesures concernant l'isolation des maisons ne sont pas bien explicitées dans l'étude d'incidences sur l'environnement ;
- les mesures de rachat des immeubles et l'insonorisation de ceux-ci – mal gérées comme à Bieret – risquent de transformer certains quartiers en " ghettos " ou " quartiers fantômes " ;
- perte de valeur vénale des habitations ;
- conséquences graves et difficilement réparables sur la santé : perturbation du sommeil, surcharge du système nerveux, maladies cardio-vasculaires, stress, impact sur la communication, perte d'audition,...
- l'activité aéroportuaire (spécialement tôt le matin, en soirée ou de nuit) perturbe(ra) gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles et affecte(ra) le bon fonctionnement des activités normales dans les écoles, les homes et autres bâtiments " exposés " ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- consommation risquée des produits du jardin contaminés par les hydrocarbures et les résidus de combustion des hydrocarbures ;
- effets sur les eaux de surface, la perméabilité des sols les rendra très vulnérables aux pollutions générées sur le site, la nappe aquifère (du Bruxellien) pourrait être menacée ;
- les riverains ne sont pas contre une ouverture du débat, mais pas dans dix ans quand ils seront morts d'une intoxication au kérosène ;
- risque d'explosion accru par le stockage en permanence de 2.400.000 litres de kérosène ;
- la perspective possible d'un crash ;
- impact des travaux nécessaires au chantier de construction : nombreux camions, une " usine à béton ", des poussières, des travaux de nuit, ... ;
- tuiles de la toiture soulevées par le décollage des avions ;
- absence de zone de sécurité en cas de défaillance d'un des équipements de l'avion ;
- augmentation inquiétante du mouvement des avions moyens porteurs ;
- nombre de vols de nuit sans cesse croissant depuis 2000 ;
- rappel de l'engagement du Bourgmestre de Charleroi en 1992 pour 10.000 mouvements, trafic de jour passager, sur avions moyens porteurs de type moderne ;
- l'impact des gros porteurs n'est pas repris dans l'étude d'incidences sur l'environnement ;
- faible espace disponible et étroitesse du site ;
- diminution de la mobilité par la disparition confirmée ou le détournement de plusieurs voies pédestres, cyclistes et routières ainsi que l'accès pénible au cimetière de Ransart ;
- modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste) ;
- non-respect du principe de précaution ;
- l'utilisation de l'aéroport par des compagnies " à bas prix ", disposant de flottes parfois moins entretenues, moins sûres, demandeuses de nombreuses



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

aides publiques ;

- le coût des investissements réalisés depuis 1992 est disproportionné par rapport au nombre d'emplois prouvés ;
- manque d'information aux riverains ;
- le développement n'a pas d'avenir en ville.

Considérant, à la lecture du rapport de synthèse établi par l'administration communale de la Ville de Fleurus, que l'enquête publique réalisée du 22 septembre au 22 octobre 2004 a suscité 36 réclamations portant essentiellement sur :

- les conséquences sur la santé ;
- le non-respect du principe de précaution ;
- l'augmentation inquiétante du nombre de mouvements d'avions ;
- l'utilisation de l'aéroport à tous types d'aéronefs sans restriction de poids ;
- les nuisances sonores ;
- l'activité aéroportuaire perturbe(ra) gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles ;
- la perspective possible d'un crash ;
- le stockage de plus de 2.400.000 litres de kérosène engendre un risque d'explosion et des émanations ;
- l'utilisation de l'aéroport par des compagnies " à bas prix ", disposant de flottes parfois moins entretenues, moins sûres,...
- le coût des investissements disproportionné par rapport au nombre et à la qualité des emplois ;
- le faible espace disponible et l'étroitesse du site pour une future extension possible ;
- la perte de valeur vénale des habitations ;
- le risque de voir certains quartiers transformés en " ghettos " ou " quartiers fantômes " ;
- la diminution de la mobilité et l'accès pénible au cimetière de Ransart ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- la qualité dégradée des eaux de pluie et de surface ;
- l'impact des travaux nécessaires au chantier de construction ;
- la modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste) ;
- l'information fournie aux riverains est insuffisante ;
- la signalisation aéroportuaire est en anglais et pas en français ;
- la densité de la circulation automobile et la vitesse des autos.

Considérant qu'il peut être retenu tant de la réunion de consultation que des résultats des enquêtes publiques que les riverains marquent leur très nette opposition à toute extension de l'aéroport (aérogare, parking, piste, ..) et dénoncent clairement que le développement de l'exploitation actuelle a d'ores et déjà atteint un niveau qui entraîne une charge de nuisances inacceptables ;

Considérant que l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD dispose des installations nécessaires qui lui permettent d'accueillir des avions de diverses catégories dont les plus lourds sont des avions de ligne de type moyen porteur (catégorie E) pour le transport des passagers ; que sont également présentes sur le site les installations nécessaires pour l'accueil des passagers (aérogare sud), pour le parcage des véhicules, l'intendance des bagages, l'entretien des infrastructures et des véhicules de service ainsi que pour l'avitaillement des avions ;

Considérant que le projet d'extension tel que décrit ci-dessus est motivé par le fait que l'aéroport connaît depuis l'arrivée de compagnies aériennes " low-cost " un succès croissant qui rend les installations actuelles trop petites et notamment inappropriées à l'accueil des passagers dans des conditions de service acceptables selon les critères de confort définis par l'IATA (International Air Transport Association) ;

Considérant que l'IATA définit six niveaux de service de A (excellent) à F (insupportable) basés sur les variables suivantes :

- La surface disponible par passager ;
- Le temps d'occupation des locaux pour les diverses formalités ;
- Le niveau d'équipement de l'aérogare ;
- Le niveau général de la qualité de l'environnement spatial et de l'environnement ;

Considérant que la capacité aéroportuaire actuelle tend à devenir insuffisante par rapport aux prévisions de développement du trafic avions et passagers ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Considérant que la capacité aéroportuaire est une donnée essentielle qui permet de déterminer la nécessité ou non d'investissements nouveaux ; elle rend compte des performances d'un aéroport, c'est-à-dire le débit maximal de trafic, exprimé en mouvements d'avions ou en passagers par unité de temps qu'un aéroport est en mesure d'accepter dans des conditions de service satisfaisantes pour les exploitants ;

Considérant que la capacité déclarée de l'aéroport de CHARLEROI-BRUXELLES SUD après réalisation de l'objet de la demande, est de 3 millions de passagers par an ;

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

Considérant que dans le cas présent, la SOWAER estime que la surface de l'aérogare doit offrir 8.000 à 10.000 m² par millions de passagers transportés annuellement ; ainsi les surfaces utiles de l'aérogare permettraient d'accueillir 2.800.000 à 3.500.000 passagers par an selon que l'on maintienne un niveau de confort C (IATA) (800 passagers en heure de pointe dans chaque direction arrivée-départ) ou de confort D (1.000 passagers /heure de pointe/direction) ;

Considérant que la moyenne annuelle du nombre de mouvements est d'environ 60.000 dont environ 70 % sont représentés par les vols d'instruction et d'entraînement avec des avions de tourisme ;

Considérant par ailleurs qu'entre 1999 et 2003, les vols réguliers avec passagers sont passés de 3 % à plus de 21 % du nombre total des mouvements, soit 13.309 mouvements ; que cet accroissement notable est lié au succès de la société RYANAIR qui assure presque exclusivement la totalité du transport passagers et ce, au moyen d'avions porteurs tels que les BOEING 737-800, 737-200 et AIRBUS A320 ;

Considérant que corollairement la fréquentation passagers est passée durant cette même période de 190.000 à plus de 1.800.000 ;

Considérant que le nombre de passagers attendu pour 2004, estimé sur base des chiffres enregistrés en mars 2004 et sur base d'un taux de remplissage des avions de 75% (134 / vol), est de 2.534.064 ;

Considérant que l'aéroport possède une capacité aéroportuaire en vols réguliers estimée sur la capacité opérationnelle de la piste à accueillir en pointe 17 mouvements d'avions par heure ce qui représente pour un taux de remplissage de 75 %, 4.200.000 passagers par an ;

Considérant qu'il s'agit d'une capacité théorique maximale basée uniquement sur la capacité opérationnelle de la piste, qu'en pratique, il prévu de maintenir un niveau de confort C, avec un maximum de 11 mouvements par heure soit 1700 passagers/ heure (arrivées + départs) ; qu'à titre de comparaison, actuellement, on enregistre en pointe 10 mouvements par heure ;

Considérant que l'impact principal de l'aéroport provient essentiellement du trafic aérien ; que



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

celui-ci se subdivise en huit grandes catégories de vol ; à savoir :

- Les vols d'instruction / écolage avec moniteur ;
- Les vols d'entraînement ;
- Les vols réguliers avec passagers ;
- Les vols de tourisme et de plaisance ;
- Les vols militaires ;
- Les vols d'affaires ;
- Les vols irréguliers charters ;
- Les vols divers (essai, démonstrations, militaires, sanitaires) ;

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

Considérant que cet indicateur, reconnu sur le plan international comme le plus représentatif de la gêne liée au bruit du trafic aérien, représente un niveau de bruit équivalent sur 24 heures pondéré pour tenir compte de la sensibilité plus grande en soirée (19h-23h) et durant la nuit (23h-07h) ; les avions de nuit sont pénalisés d'un facteur de 10 décibels par rapport aux avions de jour (un avion de nuit " compte " pour 10 avions de jour), les avions effectuant des mouvements en soirée sont pénalisés d'un facteur de 5 dB(A) (un avion de soirée " compte " pour 3 avions de jour) ;

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

- du bruit de chaque appareil ;
- du temps de passage de chaque appareil ;
- du nombre de mouvements ;
- des horaires des vols ;

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



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

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

- la zone A est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 70 dB(A) ;
- la zone B est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 65 dB(A) et inférieur à 70 dB(A) ;
- la zone C est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 60 dB(A) et inférieur à 65 dB(A) ;
- la zone D est celle pour laquelle le L_{den} est égal ou supérieur à 55 dB(A) et inférieur à 60 dB(A) ;

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

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

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

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

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

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



Considérant que la situation acoustique de l'environnement de l'aéroport de CHARLEROI a été établie dans le cadre de l'étude d'incidences par deux méthodes distinctes et complémentaires ; d'une part la réalisation d'un grand nombre de campagnes de mesures de bruit effectuées à partir des stations fixes existantes (système DIAPASON) et de 17 autres points et d'autre part, l'utilisation d'un logiciel de simulation (les mesures sur le terrain ne permettant pas de couvrir toute la zone soumise à l'impact de l'aéroport) ;

Considérant que les simulations ont été réalisées sur base de deux scénarios ; le premier tenant compte de la flotte ayant fréquenté l'aéroport au cours de l'année 2003 (36 mouvements quotidiens répartis entre 8 mouvements de Boeing B737-200 et 28 mouvements de B737-800) ; le second sur base des prévisions du trafic pour l'année 2004 (8 mouvements de A-320, 2 mouvements de B737-400 et 8 mouvements de B737-800 supplémentaires, soit 54 mouvements) ;

Considérant que des simulations complémentaires ont été réalisées en tant compte de l'expansion des activités de l'aéroport ; deux scénarios ont été retenus 120% de la situation 2004 soit 65 mouvements /jour correspondant à 3.180.000 de passagers et 160 % de la même situation soit 87 mouvements/jour équivalant à 4.287.000 passagers ;

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

Considérant que les courbes de résultats de chacune des simulations ont été tracées et comparées aux courbes des zones A', B', C' et D' du PEB ;

Considérant qu'un comptage des habitations reprises dans chacune des zones de bruit ainsi établies a été réalisé ; qu'il en ressort que les limites des zones sont sensiblement réduites par rapport à celles du PEB et le nombre d'habitations (150 en zone A', 491 en zone B', 2861 en zone C' et 6092 en zone D') se réduit respectivement pour :

- 65 mouvements/jour à 1 en zone A', 32 en zone B', 787 en zone C' et 3307 en zone D' ;
- 87 mouvements / jour à 1 en zone A', 161 en zone B', 1036 en zone C' et 4520 en zone D' ;

Considérant toutefois qu'une réduction substantielle des zones d'impact du bruit pourrait encore être obtenue par la mise en oeuvre des recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences :

1. le remplacement des avions B737-200 (effectuant actuellement 4 mouvements par jour) par des aéronefs de type B737-800 moins bruyants (effectuant actuellement 28 mouvements par jour) ;
2. la réduction ou la suppression des vols de nuit, leur déplacement dans des tranches horaires diurnes ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

3. l'allongement de la piste de +/- 800 mètres vers l'est ; ceci permettant le déplacement des seuils de bruit de la même distance, dans la même direction et ayant pour conséquence de réduire fortement le nombre de logements concernés par l'impact bruit. Cet allongement serait également de nature à améliorer les conditions de sécurité lors des phases de décollage et d'atterrissage des avions ;

Considérant qu'il entre dans les objectifs de la société RYANAIR de remplacer progressivement ses avions les plus bruyants ;

Considérant qu'il y a lieu néanmoins d'imposer au demandeur en tant que gestionnaire du site aéroportuaire de fournir à l'autorité compétente un programme de remplacement de la flotte actuelle ;

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

Considérant que pour assurer le contrôle des niveaux de bruit, il a été mis en place un dispositif d'information et d'analyse des procédures aéronautiques et sonores (système DIAPASON) ; que cet outil permet de visualiser la trajectoire des avions, de les localiser par rapport au PEB et de traiter les différentes mesures enregistrées par les sonomètres fixes (sept stations en place actuellement) en vue de créer un lien entre l'environnement sonore et les données de vol ;

Considérant qu'une cellule spécifique de gestion de la problématique environnementale, "SERINFO" a été mise en place afin d'assurer d'une part, la concertation entre les habitants, les autorités communales et les autorités régionales et de finaliser d'autre part, avec les collèges échevinaux les mesures relatives au PEB ;

Considérant de plus qu'il existe depuis 2001 un comité de concertation qui se réunit mensuellement et qui est composé des membres du Gouvernement wallon, des sociétés gestionnaires, de Belgocontrol, des utilisateurs de l'aéroport, des communes concernées par le PEB, des représentants des riverains de l'aéroport et des associations de riverains ;

Considérant qu'il existe un cadre légal pour l'application de sanctions administratives pour les avions produisant un niveau sonore dépassant les valeurs fixées dans les différentes zones du PEB (AGw du 29/janvier 2004) ;

Considérant que ce cadre légal prévoit ainsi l'interdiction d'accès de l'aéroport aux avions polluants ; ainsi sont interdits :

- l'exploitation de certains type d'avions ;
- l'exploitation nocturne d'avions dont le certificat a été renouvelé (avions



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

"hushkités");

- les vols d'entraînement de 21 heures à 7 heures, les week-ends et jours fériés ;
- les essais moteurs à l'air libre entre 21 heures et 9 heures ;

Considérant que l'aéroport de CHARLEROI a une vocation " d'aéroport de jour " que son exploitation est autorisée entre 07h00 et 23h00 ; que toutefois moyennant le respect de quota de bruit son exploitation peut se faire en dehors de ces heures ;

Considérant en matière de pollution atmosphérique, pour la situation 2004 à 2.500.000 passagers et l'extrapolation à 3.000.000 de passagers, que l'activité aéroportuaire reste sous les valeurs limites de qualité de l'air ambiant ; seules des valeurs extrêmes, sur la piste ou à proximité immédiate peuvent être enregistrées durant de courtes périodes annuelles (moins de 44 heures / an) ;

Considérant par contre, que la modélisation montre l'influence du stockage de carburants, responsable d'une augmentation sensible des concentrations en polluants pouvant s'étendre au-delà de la piste, dans les zones riveraines ;

Considérant que la station de carburants projetée, d'une capacité de stockage de 2.000.000 de litres répond aux exigences réglementaires de sécurité et de prévention des risques de pollution ; la localisation de cette station a été étudiée sur base de plusieurs scénarios d'exploitation et qu'il a été retenu en final de l'implanter au nord de la piste, à l'ouest de la future aérogare de manière à ce que la station constitue une zone frontalière entre le côté piste (airside) et le côté ville (landside) ; seul le personnel de l'aéroport serait autorisé à passer de la zone de dépôt à la zone de chargement ; les camions venant de la voie publique (landside) ne rentrent pas dans la zone airside pour effectuer le déchargement, de même les camions ravitailleurs des avions restent dans le domaine airside ;

Considérant également que la station d'épuration pourrait avoir une influence prépondérante sur le niveau d'odeur par rapport au trafic aérien ; la gêne olfactive pouvant être perceptible en limite de l'aéroport reste cependant faible, avec une perception très localisée au nord-ouest pouvant atteindre 2 à 5 unités d'odeur/Nm³ limitée à 750 mètres de portée ;

Considérant que le projet prévoit la réalisation d'un ensemble de système de collecte des eaux issues de la zone d'implantation des nouveaux bâtiments et des nouvelles infrastructures permettant une gestion différenciée des eaux, appropriée aux caractéristiques de leur pollution, à savoir :

- une station d'épuration de type biologique, d'une capacité de 3.000 équivalent-habitant destinée à traiter les eaux usées domestiques de l'aérogare et des bâtiments annexes ;
- un bassin d'orage permettant d'annuler en cas d'orage l'augmentation du



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

débit du Tintia suite à l'imperméabilisation de nouvelles surfaces dans le cadre du projet ; ce bassin d'orage est prévu pour recueillir les eaux de pluie et de ruissellement des toitures des bâtiments ainsi que les eaux usées du parking voitures et du parc pétrolier avec passage pour celles-ci dans des séparateurs d'hydrocarbures ;

- un bassin de rétention des eaux de pluie et de ruissellement provenant des aires de taxiway, des bretelles et du parking avions (avec séparateur d'hydrocarbures) ; le système de collecte dispose d'un contrôle préalable de la charge de pollution (TOC) avec possibilité d'envoyer les eaux en cas d'utilisation de produits de déneigement des pistes vers une zone de traitement avant retour dans le bassin de rétention ;

Considérant que l'ensemble des eaux usées résultant de la réalisation du projet se déversent, après les traitements décrits ci-dessus, dans le Tintia ;

Considérant que la qualité des eaux rejetées doit correspondre aux dispositions réglementaires applicables, en l'occurrence celles de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 février 1999 relatif au traitement des eaux urbaines résiduaires et de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides ;

Considérant que l'accès au nouvel aéroport est organisé de manière à canaliser les passagers vers les différentes aires de stationnement officielles et d'empêcher le stationnement sauvage dans les alentours de l'aéroport ; l'option retenue passe par la création d'un giratoire sur la rue de Ransart et par la construction d'une voirie à deux bandes (entrée et sortie des zones de parking) ;

Considérant qu'à propos de l'examen d'une variante de localisation (dans le cas présent, l'aéroport de CHIEVRES), l'auteur de l'étude rappelle, avec raison, que l'étude d'incidences réalisée est une étude sur un projet et non pas une étude sur un plan au sens de l'article 42 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ; que la mission dans le cadre d'une EIE sur un projet consiste bien à examiner les impacts d'un projet défini sur le site dans lequel il s'inscrit et non de rechercher un site capable de supporter les incidences d'un tel projet ; que proposer un autre site en tant qu'alternative de localisation revient à considérer que les incidences du projet sur le site initial sont inadmissibles et que dans ce cas, il appartient à l'autorité compétente de refuser le projet à l'endroit considéré ;

Considérant que des mesures d'amélioration de la situation environnementale sont proposées par l'auteur de l'étude d'incidences :

En matière de pollution atmosphérique ; telles que :

- l'utilisation de combustible à haut rendement et de qualité optimale ;
- l'utilisation d'avions présentant les caractéristiques les plus avantageuses



sur le plan des émissions de polluants ;

- la limitation de la durée des opérations au sol et favoriser l'installation et l'utilisation systématique de convertisseur 400 Hertz permettant d'alimenter les avions en électricité sans que ceux-ci ne doivent faire fonctionner leur moteur (effet réducteur sur les bruits rampants) ;
- favoriser le transport en commun par rapport à l'utilisation des véhicules individuels ;
- utiliser des véhicules de piste fonctionnant au gaz ou à l'électricité ;
- procéder à l'allongement de la piste en vue de permettre des décollages en réduisant la puissance des réacteurs ;
- réaliser une étude approfondie de la qualité de l'air ambiant à long terme par le biais de campagnes de mesure en continu sur le site ;

Une réduction plus importante des émissions pourrait être obtenue en agissant sur les sources principales que sont la station de carburants et la station d'épuration des eaux usées ; il est recommandé pour ce faire de :

- Equiper les réservoirs de carburants avec des systèmes d'équilibrage entre camions/réservoirs et camions/avions ;
- Connecter par tuyauteries les installations de stockage directement à l'avion
- Réaliser le remplissage des réservoirs de préférence la nuit, aux températures ambiantes les plus basses ;
- Eviter de programmer de façon simultanée les opérations de remplissage et de dépotage des réservoirs ;
- Adapter les installations de systèmes de récupération / abattement des vapeurs de carburants ;
- Procéder à l'alimentation générale du site par pipe-line ;
- Déplacer la station d'épuration vers une localisation pour laquelle les effets olfactifs seront moins perçus ;
- Prévoir la couverture maximale des ouvrages de la station d'épuration
- Procéder un traitement centralisé pour la désodorisation ;

Considérant que parmi ces recommandations celle relative à la mise en place d'un dispositif de récupération des vapeurs à la respiration et lors du remplissage des réservoirs paraît



techniquement réalisable et comparable à ce qui se pratique pour les stations-service classiques ;

En matière de géologie et d'hydrogéologie

- Répertorier les diverses origines d'une éventuelle contamination et prendre des mesures préventives ;
- Poser des piézomètres en amont et en aval du site de manière à pouvoir vérifier la qualité de l'eau souterraine et l'efficacité des mesures de protection prises ;

En matière d'hydrologie et d'égouttage :

Plusieurs recommandations portent sur le système de collecte des eaux pour l'ensemble du site tel qu'il se présente dans sa configuration actuelle (terminal sud) ; ces recommandations ont été reprises sous la forme de conditions dans le permis d'environnement relatif à l'exploitation de l'aéroport actuel .

Il peut être néanmoins rappelé de :

- Réduire le risque d'un débit d'eau excessif en raison de l'imperméabilisation des surfaces dans l'exécutoire naturel que constitue le Tintia en créant des bassins d'orage et des égouts de section sur dimensionnée, en utilisant les surfaces naturelles pour l'infiltration des eaux non polluées et en équipant les points de déversement d'un dispositif de régulation du débit de sortie des eaux ;
- Minimiser le nombre de points de pollution et de station d'épuration en réunissant l'ensemble des installations de traitement au bassin du Tintia ;
- Récupérer une partie des eaux de toitures en vue de leur utilisation comme eau non potable ;
- Veiller à la séparation des eaux des surfaces de ravitaillement ainsi que celles des surfaces de dégivrage des avions des autres eaux éventuellement contaminées par des hydrocarbures ;
- Faire examiner par caméra, l'état des égouts ;
- Prévoir via des vannes à fermeture rapide, télécommandées, la possibilité de fermer, à tout moment et sans retard, tous les exutoires vers les cours d'eau en cas d'accident ;
- Prévoir des mesures en cas d'intensité de pluie supérieure à la pluie décennale (système de trop-pleins acheminant l'eau en excès dans des creux



naturels du site) ;

Pour la phase de chantier :

- Organiser un système d'informations au riverains ;
- Former le personnel au respect des règles de bon voisinage ;
- Organiser le chantier de manière à ne pas cumuler l'usage d'engins bruyants ;
- Imposer des horaires et des itinéraires pour le trafic lourd ;
- Prendre des mesures de prévention visant à la protection de la nappe phréatique et du Tintia ;
- Se conformer à l'interdiction réglementaire de brûler des déchets sur chantier ;

Considérant que la Région wallonne s'est dotée d'un ensemble important de dispositions réglementaires visant à limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur son environnement, notamment en ce qui concerne l'incidence la plus importante liée au bruit résultant du mouvement des avions ; que le volet " bruit " de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ne se trouve pas applicable aux mouvements des aéronefs ; qu'en conséquence, le présent permis unique n'a pas pour objet de régler le niveau de bruit à l'immission dû aux mouvements des aéronefs ; que cette compétence est du ressort d'autres autorités administratives (Ministère de l'Équipement et des Transports) ;

Considérant que le développement de l'aéroport constitue un objectif régional de grande ampleur ;

Considérant l'avis favorable de la Direction de l'aéroport de Charleroi-Bruxelles sud -D.324- du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports en date du 17 septembre 2004 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel d'Elia en date du 5 octobre 2004 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel de Belgocontrol reçu en date du 15 octobre 2004 ;

Considérant l'avis défavorable de la Direction des Routes de Charleroi -D.142- du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports en date du 19 octobre 2004 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel de la Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire de la Ville de Charleroi en séance du 20 octobre 2004 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel de la Commission Régionale d'aménagement du Territoire relatif à l'étude d'incidences sur l'environnement, en date du 29 octobre 2004 ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Considérant l'avis favorable conditionnel de l'Office Wallon des Déchets en date du 3 novembre 2004 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel du Collège des Bourgmestre et Echevins de la ville de FLEURUS en date du 3 novembre 2004 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel du Collège des Bourgmestre et Echevins de la ville de CHARLEROI en date du 9 novembre 2004 ;

Considérant l'avis favorable conditionnel du Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable en date du 9 novembre 2004 ;

Considérant l'avis favorable de la Cellule Bruit de la DGRNE en date du 10 novembre 2004 ;

Considérant l'avis favorable du MET (Direction des Programmes et de la Gestion aéroportuaire) en date du 23 novembre 2004 ;

Considérant la décision, en date du 25 novembre 2004, du Conseil Communal de la Ville de Charleroi relative aux modifications et au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings ;

Considérant la décision, en date du 17 décembre 2004, du Conseil Communal de la Ville de Fleurus relative au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings ;

Considérant que le projet se situe pour sa majeure partie en zone d'aménagement différé à caractère industriel et pour le surplus (en partie sud), en zone de services publics et d'équipements communautaires au plan de secteur de Charleroi, adopté par arrêté royal du 10 septembre 1979 ; que la zone d'aménagement différé à caractère industriel est destinée à recevoir les activités visées à l'article 30, al. 2 ou à l'article 31 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine ; que le projet dont question ne relève pas de ces activités en ce qu'il doit être considéré par sa nature et sa vocation comme un équipement de service public ; que pour la partie située en zone de services publics et d'équipements communautaires, le projet est conforme à la destination fixée par le plan de secteur ;

Considérant que la qualité d'équipements de service public est également affirmée par la participation directe ou indirecte importante des autorités publiques dans ce projet, notamment en termes de financement, de maîtrise d'ouvrage, de gestion et d'exploitation (Union Européenne, Région Wallonne, SOWAER, etc.) ;

Considérant que le projet est également repris dans le périmètre de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 adoptant l'avant-projet de révision des planches 46/4 et 46/8 du plan de secteur de Charleroi en vue de l'inscription, sur le territoire de Charleroi (Gosselies, Jumet et Ransart) de zones de services publics et d'équipements communautaires destinées à permettre l'extension des infrastructures aéroportuaires de Charleroi-Bruxelles Sud ;



Considérant dès lors que l'ensemble de ces éléments confirme le caractère public de l'infrastructure envisagée tant dans ses composantes principale (aérogare) que connexes (parkings avions et voitures, accès, etc.) ;

Considérant que l'article 110 du Code précité autorise, en dehors des zones qui leur sont plus spécialement réservées, les constructions et équipements de services publics ou communautaires pour autant qu'ils s'intègrent au site bâti ou non bâti ; que l'article 114 du même Code rappelle le caractère exceptionnel de pareille dérogation et les conditions de procédure devant être respectées ;

Considérant, quant à ce dernier point, que les formalités prescrites par la disposition précitée ont été réalisées ;

Considérant qu'il importe d'analyser l'intégration du projet au cadre bâti et non bâti ;

Considérant que l'activité aéroportuaire est présente sur le site depuis 1919 ; que l'aéroport de Gosselies est classé parmi les aéroports publics depuis 1946 ; qu'à partir de 1965, en collaboration avec la Régie des Voies Aériennes, la Société pour la Promotion de l'aéroport de Charleroi-Gosselies dote cet aéroport d'une série d'équipements devant permettre le développement des vols commerciaux ; que depuis 1992, la S.A. Brussel South Charleroi Airport (BSCA) est chargée par le Gouvernement wallon d'assurer la gestion et l'exploitation commerciale de l'aéroport ; que depuis 2001, la SOWAER est chargée de la mise à disposition de l'entretien et du développement des infrastructures aéroportuaires wallonnes, dont celles de Charleroi ;

Considérant que ce rappel historique permet de restituer la présente demande dans le cadre d'un processus continu du développement de cet aéroport et de ses activités ;

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

Considérant à ce propos, qu'outre la confirmation par le plan de secteur en 1979 de la vocation aéroportuaire du site par l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), tel qu'adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, retient que : " Face à l'accroissement des transports aériens, le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Charleroi-Bruxelles Sud et de Bierset. Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes des nuisances phoniques. " (SDER, 3^e partie, point VI.1.D, p.201) ; qu'il ajoute que l'aéroport de Gosselies (Brussels South Airport), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la



ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi » ;

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

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

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement examine, suite aux observations faites dans le cadre de la consultation préalable du public, une variante de localisation au regard du site de l'aéroport de Chièvres ; que les conclusions de l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement tant en termes d'aménagement du territoire (au regard du SDER notamment) qu'en termes juridiques sont univoques et aboutissent au rejet de pareille alternative ; qu'il est ici fait entièrement référence aux conclusions et aux motivations y développées ;

Considérant dès lors que la localisation du projet visant à l'accueil de 3 millions de passagers par an s'inscrit pleinement dans le cadre des options d'aménagement définies par la Région wallonne ;

Considérant qu'il importe deuxièmement d'analyser l'implantation du projet, en particulier au regard de deux problématiques soulevées tant par l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement que par la population qui s'est manifestée lors de l'enquête publique, à savoir les problématiques d'accessibilité du site, notamment en transports publics mais également par véhicules privés, ainsi que la liaison avec une future gare ferroviaire qui devrait être située à hauteur de l'aire autoroutière des Amoudries, au nord de la E42 (question de l'intermodalité) ;

Considérant d'une part qu'il y a lieu de constater que le déplacement de l'aérogare actuelle au nord de la piste rapproche celle-ci de l'autoroute E42 et de son échangeur d'Heppignies ainsi



que d'une future gare ferroviaire située le long de la même E42 ; que l'implantation ici envisagée situerait la future aérogare à quelque 1200 mètres de la future gare ferroviaire, séparée de cette dernière par la barrière physique que constitue l'autoroute ; que la concentration dans un rayon de 1 à 1,5 km d'une aérogare, d'une gare ferroviaire et d'un nœud autoroutier important (échangeur d'Heppignies) représente, à l'échelle d'une plateforme trimodale, des distances compatibles avec les échanges à promouvoir entre ces différents modes de transport ; que ces distances sont comparables à celles existant à l'aéroport de Bierset ou d'autres aéroports régionaux étrangers ; que sur de pareilles distances, des moyens de transports rapides des passagers-piétons sont envisageables sans remettre en cause les avantages liés à cette utilisation multimodale ;

Considérant d'autre part que l'auteur d'étude envisage à ce propos une " *alternative de délimitation* " (chap.V.3.12 et 3.8) visant à déplacer l'aérogare envisagée vers le nord-est de manière à l'approcher davantage de la gare ferroviaire dont question ci-avant ; que doivent cependant être mises en avant des considérations liées au respect des normes et servitudes aéronautiques et à la sécurité aérienne ; qu'il apparaît en effet que le déplacement vers le nord-est de l'aérogare aurait pour effet de placer cette dernière dans le faisceau " *Localizer* " (annexe 1 de l'étude d'incidences sur l'environnement, planche II.1.5) ; qu'il apparaît que la présence de bâtiments dans l'angle d'ouverture de ce faisceau est incompatible avec l'implantation d'un ILS en catégorie III (système de navigation et de guidage offrant la possibilité de faire atterrir des avions par mauvaises conditions de visibilité) ; que seul le déplacement vers le nord de l'aérogare permettrait de " *sortir* " cette dernière du faisceau dont question, ce qui éloignerait l'infrastructure de la piste et allongerait par conséquent les temps de rotation et d'embarquement ; que le déplacement de l'aérogare vers le nord-est aurait également pour conséquence de placer cette dernière en seuil de piste ; que la position telle qu'envisagée actuellement permet un mouvement giratoire dans le déplacement au sol des avions atterrissant et décollant, minimisant de la sorte les risques de collision, en particulier lors de mauvaises conditions météorologiques ; qu'enfin, au regard des règles SCHENGEN, il importe de séparer les flux de passagers ; qu'un éloignement de l'aérogare par rapport aux dalles de stationnement des avions aurait pour conséquence la mise sur pied de navettes pour assurer cette séparation physique des passagers, ce qui accroît les inconvénients en termes d'exploitation alors que la solution projetée est optimale, que dès lors, l'alternative évoquée ne saurait être retenue ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'accessibilité du site, l'offre en transports publics et collectifs depuis les gares SNCB de Charleroi Sud et de Bruxelles-Midi au moyen de navettes spéciales offrant des fréquences, un temps de trajet et un tarif attractif (étude d'incidence, p. 336) assure le déplacement de 22% des voyageurs ; qu'à cette offre, il y a lieu d'ajouter les 11% issus des transports par taxis ; que cette offre est considérée comme suffisante et non remise en cause par l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement ;

Considérant qu'en termes d'accessibilité automobile, l'étude d'incidences sur l'environnement pointe divers problèmes (chapitres IV, 8.3, p 332) ; que l'auteur de l'étude formule à ce propos diverses recommandations en terme de sécurisation des carrefours d'accès à l'aéroport ; qu'une des mesures préconisées, à savoir la réalisation d'un giratoire au débouché du Ring R3, au niveau de l'échangeur d'Heppignies, vient de trouver un début de concrétisation par la



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

délivrance par le Fonctionnaire Délégué d'un permis d'urbanisme au M.E.T. en date du 10 janvier 2005 ; qu'il importe également de souligner que certaines de ces mesures relèvent de l'intervention d'acteurs étrangers au demandeur de permis ;

Considérant encore qu'en termes de charroi, l'augmentation du nombre de passagers porté à 3 millions/an aurait pour effet de générer un trafic automobile de l'ordre de 3850 véhicules/jour (au lieu de 2600 actuellement), soit une augmentation de l'ordre de 50% ; qu'afin de répondre à cette augmentation, un accès spécifique à l'aéroport par la création d'une nouvelle voirie prévue dans le présent projet à partir d'un giratoire situé rue de Ransart est de nature à amorcer la liaison, soit par les voiries existantes soit par une voirie spécifique à créer vers l'échangeur d'Heppignies ; que comme l'indique l'étude d'incidences, des difficultés existent actuellement en raison des charges de trafic beaucoup plus importantes à l'Ouest de l'aéroport (échangeur Jumet, N5, N29) qu'à l'Est ; que le déplacement du point de convergence du trafic vers l'Est des installations projetées permet une nouvelle liaison à partir de l'échangeur d'Heppignies vers la rue de Ransart ainsi ou à partir des trois accès à l'aérodrome, ce qui est de nature à assurer l'absorption des quelque 1250 véhicules/jour supplémentaires en raison des "réserves de capacités" existantes (étude d'incidences sur l'environnement p 331) ; que comme l'indique le MET, Direction des routes de Charleroi, dans son avis du 19 octobre 2004, l'option à retenir est de privilégier un accès à partir de l'échangeur d'Heppignies (fin du R3) par une nouvelle voirie à créer contournant le quartier des Amoudries, le franchissement de la E42, un rond-point à créer au carrefour avec la N 568 et la rue Jean Mermoz ; que s'il est vrai que l'accès est ici prévu via la rue de Ransart et non la rue des Sablières, l'on n'aperçoit cependant pas en quoi l'option retenue par le projet (accès par la rue de Ransart) et qui a pour effet de déplacer l'accès vers une voirie de capacité plus importante (N 568 A) serait, selon le M.E.T. dans son avis précité en contradiction avec les résultats des réflexions auxquelles le M.E.T., D 142 avait été associé jusqu'ici ; qu'il est en effet primordial de privilégier un accès principal depuis la fin de l'échangeur d'Heppignies, ce qui est le choix opéré par le demandeur de permis dès lors que sa demande inclut la réalisation d'un accès propre à partir de la rue de Ransart (N568 A) ;

Considérant enfin qu'en ce qui concerne la problématique du stationnement, l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement relève qu'avec une offre actuelle de 2800 places de stationnement, celle-ci permet de répondre à une demande correspondant à une fréquentation de quelque 2850000 passagers ; qu'avec une fréquentation à 3 millions de passagers, un déficit de 150 places serait observé (étude d'incidences sur l'environnement, chapitre IV 8.8. p.335) qu'avec un nombre total de 4600 emplacements de stationnement prévus, la demande de permis rencontre les besoins en stationnement en relation avec la capacité d'accueil de l'aérogare ;

Considérant dès lors que l'implantation tel qu'envisagée apparaît au regard des diverses contraintes liées notamment à l'accessibilité du site et sa liaison intermodale opportune ;

Considérant que dans le cadre de l'examen de l'intégration du projet au site bâti et non bâti, il importe troisièmement d'examiner cette problématique en prenant en compte l'impact de ce projet sur le paysage et le cadre bâti ; qu'à ce propos, l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement conclut que " le projet présente une architecture dans laquelle l'horizontale



domine largement. Il en résulte globalement une intégration visuelle du nouveau bâtiment dans son environnement paysager déjà marqué par une dominance horizontale. La nouvelle aérogare s'inscrit dans la perspective lointaine, en ligne de ciel de la place centrale de Ransart située au sud de la piste " (chapitre IV 5.3, p 306) ; que le cadre bâti est caractérisé au nord par des parcs d'industries périphériques et l'aéropôle avec ses immeubles de bureaux et au sud par de l'habitat ; que le déplacement de l'aérogare au nord de la piste permet d'inscrire cette dernière dans un mode d'urbanisation et une architecture où la typologie du bâti est largement déterminée par les spécificités fonctionnelles des activités économiques présentes ; que l'architecture proposée dans le cadre du présent projet procède de la même option fonctionnaliste et présente de ce fait une adéquation suffisante avec les caractéristiques urbanistiques et architecturales locales présentes au nord de la piste ;

Considérant à titre accessoire que comme le relève l'auteur de l'étude d'incidences sur l'environnement : " il s'agit de proposer une architecture des bâtiments susceptible de conférer à l'aérogare une image de marque en relation avec son statut de premier aéroport wallon de transport de passagers " (étude d'incidences sur l'environnement, chapitre V 3.6 p.380) et ce afin de développer une image spécifique à la Wallonie ; que si l'on peut légitimement s'interroger avec l'auteur d'étude d'incidences sur l'environnement de savoir " si l'image architecturale associée au projet d'aérogare largement inspiré par une esthétique " tendance " d'inspiration néofonctionnaliste à caractère international " est susceptible d'apporter une réponse satisfaisante à ce principe, il importe de rappeler les limites fixées par l'article 110 du Code précité, à savoir l'intégration du projet au site bâti et non bâti ; que comme il l'a été démontré précédemment, cette intégration existe au vu du contexte bâti présent et également caractérisé par ses options fonctionnalistes ;

Considérant néanmoins que la question du développement de l'image spécifique liée au statut de cet aéroport ainsi qu'à l'image de marque de toute une région mérite une profonde réflexion ; qu'à ce propos, un début de réponse pourrait être tiré de la valorisation de cet espace d'échange multimodal par un élément de liaison physique entre la gare ferroviaire et l'aérogare ; qu'ainsi l'ouvrage d'art assurant cette liaison devrait-il être conçu de manière à exprimer par un signe architectural fort de sens, d'identité et de représentativité, le dynamisme, l'audace, l'esprit d'initiative et de conviction ainsi que l'affirmation du trait d'union entre des modes différents et complémentaires transcendant la barrière physique entre le nord et le sud du site telle que matérialisée par l'autoroute ;

Considérant en conclusion que le projet rencontre les conditions de l'article 110 précité ;

Considérant en finale que le caractère exceptionnel de la dérogation est ici justifié par l'hypothèse unique que constitue en Région wallonne le développement de cet aéroport dédié au transport des personnes ; que le prescrit de l'article 114 du Code précité est rencontré ;

Considérant au vu des motifs qui précèdent que le Fonctionnaire délégué accorde la dérogation ;

Considérant que le strict respect des conditions générales, sectorielles et intégrales en vigueur



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

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 subordonnée l'autorisation sont suffisantes pour garantir la sécurité, la salubrité et la commodité publiques ;

ARRETE

Article 1er. L'implantation et l'exploitation de l'établissement décrit ci-après et établi conformément au(x) plan(s) annexé(s) sont autorisées moyennant le respect des prescriptions légales et réglementaires en vigueur et des conditions d'exploitation précisées dans le présent arrêté.

Article 2. § 1^{er}. L'objet de l'autorisation consiste à construire et exploiter :

- un aérogare capable d'accueillir 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'aérogare ;
- une station d'épuration des eaux ;
- des bâtiments techniques ;
- un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérozène et de 30 m³ de carburants routiers ;

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

1. B001 : aérogare ;
2. B002 : bâtiment technique aérogare ;



3. B003 : cabine électrique C2 ;
4. B004 : bâtiment technique station d'épuration ;
5. B005 : parking voiture étage ;
6. B006 : poste de contrôle ;
7. B007 : bâtiment technique parc pétrolier ;
8. B008 : bâtiment administratif parc pétrolier ;
9. B009 : labo parc pétrolier ;
1. I001 : chaussées aéronautiques, 17150 ha ;
2. I002 : parking voitures au sol, 4400 ha ;
3. I003 : parking bus, 4550 ha ;
4. I004 : route d'accès, 2650 ha ;
5. I005 : séparateur d'hydrocarbures (parking avions), 1000 l/sec ;
6. I006 : idem (parking voitures), 125 l/sec ;
7. I007 : cabine régulateurs électriques pour balisage, 105 kVA, 88 kW ;
8. I008 : convertisseurs 400 HZ autonomes fixes / isolés, 960 kVA, 800 kW ;
9. I009 : transformateurs, 960 kVA, 800 kW ;
10. I010 : citerne mazout, 5000 l ;
11. I011 : cabine H.T. bâtiment technique, 630 kVA, 525 kW ;
12. I012 : stockage de froid, 305 kVA, 130 kW ;
13. I013 : groupe de froid, 900 kVA, 660 kW ;
14. I014 : groupe électrogène de secours, 1100 kVA, 917 kW ;
15. I015 : chaufferie, 9600 kVA, 200 kW ;
16. I016 : co-génération ;
17. I017 : cuve de sprinklage (incendie), 160 m³ ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

18. I018 : pompes pour sprinklage incendie, 65 m³/h, 30 kW ;
19. I019 : surpresseurs eau froide sanitaire, 15 m³/h, 3 kW ;
20. I020 : ventilation, 920000 m³/h, 575 kW ;
21. I021 : cabine H.T. aérogare, 2860 kVA, 3430 kW ;
22. I022 : équipement de sûreté, 50 kW ;
23. I023 : ascenseurs, 45 kW ;
24. I024 : escalators, 36 Pa, 1 kW ;
25. I025 : bandes transporteuses, 65 kW ;
26. I026 : citerne d'eau de pluie, 500 m³ ;
27. I027 : pompe hydrophore (citerne), 5 m³/h, 2 kW ;
28. I028 : chambre de mesure du toc, 10 kW ;
29. I029 : station d'épuration, 540 m³/j, 15 kW ;
30. I030 : chambre des pompes, 180 kW ;
31. I031 : bassin de rétention, 5000 m³ ;
32. I032 : bassin d'orage, 14000 m³ ;
33. I033 : citerne d'eau incendie, 132 m³ ;
34. I034 : parking voitures : cabine H.T., 315 kVA, 262 kW ;
35. I035 : parking voitures : ventilation, 400000 m³/h ;
36. I036 : parc pétrolier : tanks aériens et réservoirs pour kérosène, 2420 m³ ;
37. I037 : parc pétrolier : réservoirs essence + diesel + mazout, 26 m³ ;
38. I038 : parc pétrolier : pompes, 120 kW ;
39. I039 : parc pétrolier : pompe de surpression incendie, 620 kW ;
40. I040 : parc pétrolier : réservoir mousse incendie, 24 m³, 4 kW ;
41. I041 : parc pétrolier : réservoir diesel sur pompes incendie, 1 m³ ;



- 42. I042 : parc pétrolier : compresseur d'air, 350 l, 4 kW ;
- 43. I043 : parc pétrolier : débourbeurs - séparateurs d'hydrocarbures, 30 m³ ;
- 44. I044 : route d'accès airside, 0,5 ha ;
- 45. I045 : poste de contrôle : équipements divers, 10 kW ;

- 1. D001 : ordures ménagères : 50 m³ ;
- 2. D002 : papiers/cartons : 30 m³ ;
- 3. D003 : tout venant : 20 m³ ;
- 4. D004 : produits d'entretien : 150 l ;
- 5. D005 : chlore : 50 l ;
- 6. D006 : peintures et solvants : 130 l ;
- 7. D007 : mazout pour groupes de secours : 5000 l ;
- 8. D008 : boues (station d'épuration) : 320 m³ ;
- 9. D009 : kérosène JET A1 : 2400000 l ;
- 10. D010 : essence pour véhicules : 10000 l ;
- 11. D011 : diesel routier : 10000 l ;
- 12. D012 : mazout de chauffage : 5000 l ;
- 13. D013 : huiles : 250 l ;
- 14. D014 : diesel pour pompes incendie : 1000 l ;
- 15. D015 : mousse anti-feu : 24000 l ;
- 16. D016 : purge et déchet de kérosène : 18000 l ;

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

- * Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (*Moniteur belge* du 21 septembre 2002 ; Erratum :



Moniteur belge du 1^{er} octobre 2002).

- Les prescriptions non abrogées du Règlement général pour la protection du travail, en particuliers celles de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 mars 1999 modifiant le titre III du Règlement général pour la Protection du Travail en insérant des mesures spéciales applicables à l'implantation et à l'exploitation des stations-service, modifié par divers arrêtés ultérieurs.
- Les dispositions du Règlement général sur les installations électriques rendues obligatoires dans les établissements dangereux, insalubres ou incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981.
- Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 février 1999 relatif au traitement des eaux urbaines résiduaires (*Moniteur belge* du 27 mars 1999).
- Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides (*Moniteur belge* du 11 mars 2003).
- Les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 novembre 2002 portant conditions sectorielles relatives aux centrales thermiques et autres installations de combustion pour la production d'électricité dont la puissance installée est égale ou supérieure à 50 MWth et qui sont visées à la rubrique 40.10.01.03 ainsi que pour la production de vapeur et d'eau chaude visée à la rubrique 40.30.01 (*Moniteur belge* du 19 décembre 2002).

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

En termes de circulation et de stationnement :

- a) installer un jalonnement dynamique sur la N568 et la rue de Ransart, afin d'orienter les voyageurs en fonction de l'occupation des différents parkings ;
- b) créer un parking le long de la RN568, afin de satisfaire la demande potentielle attendue et d'offrir une alternative à "l'airport parking" actuel pendant les travaux ;
- c) créer des dispositifs de stationnement pour les vélos (à l'attention des employés de l'aérogare) ;
- d) mettre en place un jalonnement cohérent et continu de l'aérogare et de "l'airport parking", sur la N5, la N29, la N568, la rue de Ransart et les voies de desserte du zoning de l'aéropole.



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

En termes de géologie :

- des travaux d'investigation relatifs au positionnement exact d'un puits de mine (cfr. Annexe 1, la planche IV point 2.1 de l'étude d'incidences de l'environnement) seront réalisés en vue de définir ses caractéristiques propres et les mesures à prendre en collaboration avec la Direction de la coordination de la Prévention des Pollutions de la Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement ;

En termes d'aménagements :

- le semis des surfaces végétalisées est constitué de mélanges d'espèces peu attractives pour les oiseaux ;
- le bâtiment destiné au parcage des véhicules est "verduré" au moyen de plantes grimpantes .

De plus, il est fortement recommandé, à défaut de pouvoir l'imposer au demandeur de permis en ce que la réalisation d'une telle condition dépend de la volonté d'un tiers, en l'occurrence le M.E.T., de réaliser les aménagements envisagés par le M.E.T., en son avis du 19 octobre 2004 depuis la fin du R3 jusque et y compris l'aménagement d'un giratoire au carrefour formé par l'avenue Jean Mermoz, la rue des Sablières et la rue de Ransart.

En termes de gestion des déchets :

CHAPITRE I. — CHAMP D'APPLICATION - DEFINITIONS

Art. 1^{er}. Il convient d'entendre par :

matières de catégorie 1 : les sous-produits animaux visés à l'article 4, paragraphe 1 du Règlement (CE) n°1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 03 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, qui est d'application depuis le 1^{er} mai 2003 ;

matières de catégorie 2 : les sous-produits animaux visés à l'article 5, paragraphe 1 du Règlement (CE) n°1774/2002 susvisé ;

matières de catégorie 3 : les sous-produits animaux visés à l'article 6, paragraphe 1 du Règlement (CE) n°1774/2002 susvisé ;

Le terme "sous-produits animaux" est quant à lui défini à l'article 2, point 1, a) de ce Règlement.



Dans le cadre normal des activités de l'aéroport, ces notions s'appliquent plus spécifiquement à :

- les déchets de cuisine et de table –déchets de catering- provenant des moyens de transport opérant au niveau international, c'est-à-dire dans le cas présent, collectés dans les avions constituent des sous-produits animaux de catégorie 1 ;
- les litières générées lors du transport d'animaux d'élevage constituent des sous-produits animaux de catégorie 2, repris sous le terme générique de lisier, tel que défini à l'item 37 de l'annexe I du Règlement (CE) n°1774/2002 ;
- les déchets de cuisine et de table autres que ceux provenant des moyens de transport opérant au niveau international constituent des matières de catégorie 3 s'ils sont destinés à être utilisés soit en alimentation animale soit dans une installation de compostage ou de production de biogaz.

CHAPITRE II – Déchets

I. Dispositions générales

- Art. 2.** Les déchets ne peuvent être abandonnés ou manipulés au mépris des dispositions légales et réglementaires. En particulier, la destruction de déchets par combustion au sein de l'établissement est strictement interdite.
- Art. 3.** Les déchets doivent être triés et évacués conformément à la législation en vigueur.
- Art. 4.** L'exploitant est tenu d'assurer ou de faire assurer la gestion des déchets dans des conditions garantissant que ceux-ci n'auront pas d'influence sensible sur les eaux, l'air, le sol, la flore, la faune. Ils ne pourront générer d'atteinte à l'environnement, notamment de par le bruit et les odeurs, et à la santé de l'homme et des animaux.
- Art. 5.** L'exploitant prend les mesures requises pour, autant que faire se peut, prévenir l'apparition de déchets ou réduire ou éliminer les dangers et risques que ceux-ci induisent sur l'environnement et la santé humaine et animale.
- Art. 6.** L'exploitant privilégiera, dans la mesure du possible et si les réglementations en vigueur le permettent, les filières de gestion de déchets conduisant à une valorisation de ceux-ci plutôt qu'à leur élimination pure et simple. A ce titre, l'exploitant veillera au respect des dispositions instaurées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion

Dans ce cadre, l'exploitant est tenu de s'assurer que les opérateurs auxquels il fait appel –disposent de toutes les permissions administratives –permis d'environnement ou autorisation d'exploiter, lorsqu'il s'agit d'un centre de



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

traitement, agrément ou enregistrement, lorsqu'il s'agit d'un collecteur de déchets- leur permettant de prendre en charge les déchets qu'il leur confie.

Les contrats ou accords écrits éventuels, passés entre l'exploitant et les firmes ou organismes chargés de l'évacuation des déchets, de leur traitement et/ou de leur élimination comportent obligatoirement comme mentions explicites :

- les coordonnées complètes des établissements auxquels ils sont confiés ;
- les informations utiles attestant que ces établissements répondent strictement aux dispositions de l'alinéa 2 du présent paragraphe.

Des copies de ces contrats et accords écrits ainsi que de tous leurs avenants éventuels sont tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Art. 7. L'exploitant est tenu d'adapter les modes de production et/ou de conditionnement des déchets afin de réaliser une gestion conforme de ceux-ci au regard des prescrits des articles 7 à 9.

Art. 8. L'exploitant veille au bon fonctionnement, à l'entretien et à la propreté des aires de stockage des déchets au sein de l'installation

II. Dispositions spécifiques aux sous-produits animaux

Art. 9. Dès que des sous-produits animaux sont générés, notification doit en être faite dans les vingt-quatre heures par le producteur à un collecteur agréé par la Région wallonne pour la catégorie dont ils font partie. L'enlèvement des sous-produits animaux est effectué, endéans les 2 jours ouvrables à dater de la déclaration, par le collecteur.

Art. 10. Pour la collecte et le transport des sous-produits animaux, il y a lieu d'utiliser des emballages neufs hermétiquement clos ou des conteneurs étanches couverts.

Les conteneurs réutilisables ainsi que tous les équipements ou appareils qui ont été en contact avec les sous-produits animaux doivent être :

- 1° nettoyés, lavés et désinfectés après chaque utilisation ;
- 2° maintenus dans un bon état de propreté ;
- 3° être propres et secs avant leur utilisation.

Art. 11. Les sous-produits animaux ne peuvent être collectés et transportés que dans les conditions fixées pour les matières de la catégorie à laquelle ils appartiennent.



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

S'ils constituent un mélange de matières de catégories différentes, ils appartiennent dans leur totalité à la catégorie qui comporte le risque le plus élevé.

Les matières d'une catégorie donnée peuvent aussi être collectées et transportées dans les conditions fixées pour la collecte la manipulation, le transport et les opérations intermédiaires de matières d'une catégorie de risque plus élevée, à condition que le la rubrique 4 du document commercial de traçabilité mentionne qu'elles ont été traitées en tant que matières de la catégorie de risque plus élevée.

Art. 12. Lorsqu'elles sont destinées à être utilisées, transformées ou éliminées séparément, les matières des catégories 1, 2 et 3 doivent rester identifiées et séparées tout au long des opérations de collecte et de transport.

Les mentions suivantes doivent apparaître sur le véhicule, le conteneur, la caisse ou tout autre emballage, en toutes lettres et de manière clairement lisible :

- 1° pour les matières de catégorie 3, les termes "Catégorie 3 - Impropre à la consommation humaine" ;
- 2° pour les matières de catégorie 2, autres que le lisier et le contenu de l'appareil digestif, les termes "Catégorie 2 - Impropre à la consommation animale" ;
- 3° pour le lisier, s'il fait l'objet d'un transport international, et pour le contenu de l'appareil digestif, les termes "Catégorie 2 - lisier" ;
- 4° pour les matières de catégorie 1, les termes "Catégorie 1 - Exclusivement pour élimination" .

Art. 13. En cas de besoin, les sous-produits animaux sont arrosés d'un liquide permettant de neutraliser les mauvaises odeurs

Art. 14. La traçabilité de l'enlèvement des sous-produits animaux est assurée par l'utilisation d'un document d'accompagnement commercial intitulé "bordereau de traçabilité des sous-produits animaux" dont le modèle est défini en concertation par l'Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne Alimentaire et l'Office wallon des déchets..

Ce document comporte les informations relatives à la provenance, la nature, la quantité, la destination, l'entreposage, l'utilisation, la transformation ou l'élimination des sous-produits animaux. La quantité des sous-produits animaux de chaque nature constituant le lot à collecter est mentionnée sous forme d'un poids exprimé en kg et fondé sur une pesée effective ou d'un volume mesuré



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Un bordereau distinct est établi pour chaque enlèvement. L'emploi de ce bordereau de traçabilité est également imposé aux collecteurs et transporteurs agréés.

Les modalités particulières d'utilisation de ce bordereau sont elles aussi définies en concertation par l'Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne Alimentaire et l'Office wallon des déchets :

CHAPITRE V. – CONTRÔLE ET SURVEILLANCE

I. Dispositions générales

Art. 15. §1^{er} : Sans préjudice des dispositions réglementaires en la matière, l'exploitant tient un registre des sorties des déchets en ce compris les déchets destinés au recyclage, où sont consignées, au jour le jour, les informations suivantes :

- la date de chaque enlèvement ;
- la nature, le code et le processus générateur des déchets ;
- le poids des déchets ;
- les coordonnées du (des) collecteur(s) des déchets ;
- les coordonnées de la (des) firme(s) de transport ;
- les coordonnées du (des) destinataire(s)
- les méthodes de valorisation ou, à défaut, d'élimination

§2 : Audit registre, sont annexés tous les documents requis par les présentes dispositions

§3 : Le registre des sorties et ses annexes éventuelles sont conservés au siège de l'exploitation et tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance

§4 : Les déchets évacués de l'installation sont identifiés par référence aux rubriques et codes du catalogue wallon des déchets, établi en application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 juillet 1997, tel que subséquemment modifié.

II. Dispositions spécifiques aux sous-produits animaux

Art. 16. L'exploitant tient un registre des sous-produits animaux. Celui-ci doit comprendre les informations suivantes : dates de production, catégorie, nature, espèce animale, nombre de pièces, poids ou volume, date de collecte,



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

collecteur, établissements de destination, référence à la facture de collecte ou au document en attestant. Ces informations peuvent figurer sous forme d'une liste de renvois aux numéros uniques d'identification des bordereaux de traçabilité, à condition qu'une compilation de ces documents soit conservée sur place.

Art. 17. Le registre relatif aux sous-produits animaux peut être remplacé par un système informatique offrant des garanties équivalentes. Dans ce cas, le Service de contrôle doit pouvoir accéder en permanence au système et obtenir, sur simple demande, une version imprimée des données enregistrées.

En termes d'hydrologie et d'égouttage :

- Réduire le risque d'un débit d'eau excessif en raison de l'imperméabilisation des surfaces dans l'exécutoire naturel que constitue le Tintia en créant des bassins d'orage et des égouts de sections surdimensionnées, en utilisant les surfaces naturelles pour l'infiltration des eaux non polluées et en équipant les points de déversement d'un dispositif de régulation du débit de sortie des eaux ;
- Minimiser le nombre de points de pollution et de station d'épuration en réunissant l'ensemble des installations de traitement au bassin du Tintia ;
- Récupérer une partie des eaux de toitures en vue de leur utilisation comme eau non potable ;
- Veiller à la séparation des eaux des surfaces de ravitaillement ainsi que celles des surfaces de dégivrage des avions des autres eaux éventuellement contaminées par des hydrocarbures ;
- Faire examiner par caméra, l'état des égouts ;
- Prévoir via des vannes à fermeture rapide, télécommandées, la possibilité de fermer, à tout moment et sans retard, tous les exutoires vers les cours d'eau en cas d'accident ;
- Prévoir des mesures en cas d'intensité de pluie supérieure à la pluie décennale (système de trop-pleins acheminant l'eau en excès dans des creux naturels du site) ;

En matière de bruit :



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Le chapitre VII 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 ne s'applique pas au bruit lié aux mouvements des aéronefs.

En matière de réduction des émissions atmosphériques :

- Favoriser l'utilisation de combustible à haut rendement et de qualité optimale ;
- Favoriser l'utilisation d'avions présentant les caractéristiques les plus avantageuses sur le plan des émissions de polluants ;
- Limiter la durée des opérations au sol et favoriser l'installation et l'utilisation systématique de convertisseur 400 Hertz permettant d'alimenter les avions en électricité sans que ceux-ci ne doivent faire fonctionner leur moteur (effet réducteur sur les bruits rampants) ;
- Favoriser le transport en commun par rapport à l'utilisation des véhicules individuels ;
- Utiliser des véhicules de piste fonctionnant au gaz ou à l'électricité ;
- Réaliser une étude approfondie de la qualité de l'air ambiant à long terme par le biais de campagnes de mesure en continu sur le site (un projet d'étude est à présenter au fonctionnaire technique dans un délai de 12 mois à dater du présent permis) ;
- Equiper les réservoirs de carburants avec des systèmes d'équilibrage entre camions/réservoirs et camions/avions ;
- Réaliser le remplissage des réservoirs de préférence la nuit, aux températures ambiantes les plus basses ;
- Eviter de programmer de façon simultanée les opérations de remplissage des réservoirs et d'approvisionnement des véhicules aviateurs ;
- Adapter les installations de systèmes de récupération / abattement des vapeurs de carburants ;
- Prévoir la couverture maximale des ouvrages de la station d'épuration ;
- Procéder à un traitement centralisé pour la désodorisation ;

Article 5. Le présent permis est accordé pour un terme de 20 ans, en ce qu'il tient lieu de permis d'environnement et pour une durée illimitée en ce qu'il tient lieu de permis d'urbanisme.



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

Article 6. Le présent permis est exécutoire selon les dispositions de l'article 46 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Article 7. Le délai de mise en œuvre du présent arrêté est fixé à deux ans à partir du lendemain du jour où le présent arrêté devient exécutoire.

Article 8. Le présent permis est frappé de caducité s'il n'est pas mis en œuvre avant l'expiration du délai fixé à l'article précédent ou lorsque l'établissement autorisé n'est pas exploité durant deux années consécutives.

Article 9. L'exploitant est tenu :

- 1° de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire ou remédier aux dangers, nuisances et inconvénients de l'établissement ;
- 2° de signaler immédiatement à l'autorité compétente tout cas d'accident ou d'incident de nature à porter préjudice aux intérêts visés à l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
- 3° de fournir toute l'assistance nécessaire pour permettre aux fonctionnaires et agents compétents de mener à bien leur actions visées à l'article 61, §1^{er}, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
- 4° de conserver, sur les lieux même de l'établissement où à tout endroit convenu avec l'autorité compétente, l'ensemble des permis ou déclarations en vigueur, toutes décisions prescrivant des conditions complémentaires d'exploitation, ainsi que le registre des modifications intervenues et la liste des incidents et accidents visés au 2° ;
- 5° de conserver également aux mêmes lieux, tous les rapports, certificats et procès verbaux émanant d'organisme de contrôle, de visiteurs ou d'experts, et ayant trait à la sécurité ou la salubrité publique ;
- 6° d'informer l'autorité compétente et le fonctionnaire technique de toute cessation d'activité au moins 10 jours avant cette opération sauf cas de force majeure ;
- 7° de remettre le site, en fin d'exploitation, dans un état satisfaisant au regard de la protection de l'homme et de l'environnement ;
- 8° de porter à la connaissance de l'autorité compétente, du collège des bourgmestre et échevins et du fonctionnaire technique, au moins 15 jours à l'avance, la date fixée pour la mise en œuvre du permis.

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



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

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

Article 12. Un recours auprès du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial est ouvert à toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt, ainsi qu'au fonctionnaire technique et au fonctionnaire délégué.

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

- 1° à dater de la réception de la décision pour le demandeur, le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué ;
- 2° à dater du premier jour de l'affichage de la décision pour les personnes non visées au 1°. 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, ou jusqu'au trentième jour en cas de permis unique.

Le recours n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf s'il est introduit par le fonctionnaire technique ou le fonctionnaire délégué.

Le recours est introduit selon les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, et, notamment, en utilisant exclusivement le formulaire repris à l'annexe XI de l'arrêté précité.

Un droit de dossier de 25,00 euros est à verser sur le compte 091-2150215-45 de la Division de la Prévention et des Autorisations, avenue Prince de Liège, 15 à 5100 NAMUR (Jambes).

Article 13. Dans les 10 jours de la prise de décision, celle-ci est portée à la connaissance du public, par voie d'affichage d'un avis.

Le contenu de cet avis et les modalités de l'affichage sont définis par l'article 38 du décret. La durée de cet affichage est d'au moins dix jours.

Article 14. La décision est notifiée :

1. En expédition conforme et par envoi recommandé :
 - à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., Chaussée de Liège n° 624 à 5100 JAMBES/NAMUR



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- au fonctionnaire technique du Ministère de la Région wallonne – rue de l'Ecluse, 22 à 6000 CHARLEROI
- au fonctionnaire délégué du Ministère de la Région wallonne – rue de l'Ecluse, 22 à 6000 CHARLEROI

2. En copie libre et par pli ordinaire :

- au Collège des Bourgmestre et Echevins de et à 6000 CHARLEROI ;
- au Collège des Bourgmestre et Echevins de et à 6220 FLEURUS ;
- à BELGOCONTROL S.A., Aéroport de Gosselies n° à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;
- à la CCAT de CHARLEROI, place Destree n° 1 à 6060 GILLY/CHARLEROI ;
- à la CRAT, Rue du Vertbois n° 13 bte c à 4000 LIEGE ;
- au CWEDD, Rue du Vertbois n° 13 bte c à 4000 LIEGE ;
- à la D142-DIRECTION DES ROUTES DE CHARLEROI, Rue de l'Ecluse n° 22 bte 6-8 à 6000 CHARLEROI ;
- à la DG3-DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS, Boulevard du Nord n° 8 à 5000 NAMUR ;
- à la DGRNE-DIVISION DE L'EAU, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
- à la DGRNE-DIVISION DES DÉCHETS-OFFICE WALLON DES DÉCHETS, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
- à la DGRNE-DPA-CELLULE BRUIT, Avenue Prince de Liège n° 15 à 5100 JAMBES ;
- à la DGTRE-DE-DIRECTION DE LA DISTRIBUTION D'ENERGIE, Avenue Prince de Liège n° 7 à 5100 JAMBES ;
- à ELIA ASSET S.A., Boulevard de l'Empereur n° 20 à 1000 BRUXELLES ;
- au MET-D324 AEROPORT DE CHARLEROI S.C., rue des Fusillés n° 1 à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;
- au SERVICE VOYER PROVINCIAL A.S.B.L., Rue St Antoine n° 1 à 7021 HAVRE/MONS ;



Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement

- au SERVICE VOYER PROVINCIAL A.S.B.L., Rue St Antoine n° 1 à 7021 HAVRE/MONS ;
- à la DGRNE-DPE Services extérieurs-Direction de Charleroi, Rue de l'Ecluse n° 22 à 6000 CHARLEROI ;

Fait à CHARLEROI, le 14 FEV. 2005

Signatures

Le fonctionnaire délégué

Raphaël STOKIS
Directeur a.i.

Le fonctionnaire technique

Elio CALO
Directeur

Annexes : 42 plans

REGION WALLONNE

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

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

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 novembre 2002 portant conditions sectorielles relatives aux centrales thermiques et autres installations de combustion pour la production d'électricité dont la puissance installée est égale ou supérieure à 50 MW_{th} et qui sont visées à la rubrique 40.10.01.03 ainsi que pour la production de vapeur et d'eau chaude visée à la rubrique 40.30.01 ;

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

Vu les arrêtés en cours de validité :

- Arrêté du 03 juin 1993 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, l'exploitation d'une station de ravitaillement carburant (55.000 l d'essence et 200.000 l de kérosène).
- Arrêté du 03 juin 1993 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, la détention de cartouches de signalisation et d'effarouchement ainsi que des munitions de sûreté pour armes à feu portatives.
- Arrêté du 10 avril 1997 de la Députation permanente du Conseil provincial du HAINAUT autorisant pour un terme expirant le 03 juin 2023, l'exploitation d'un parking en sous-sol de 277 places.
- 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 de kérosène (200.000 l en plus des existants, 3 réservoirs de purge pour une capacité totale de 10.000 l et 2 pompes de 11 kW chacune).

Vu la demande introduite en date du 19 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 unique visant à construire et exploiter une aérogare

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'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, sur des parcelles cadastrées ou l'ayant été CHARLEROI, division 23, section C, n° 247n, 248c, 248d, 249c, 249d, 250/3, 250/4, 250b, 250e, 250f, 250g, 250h, 250k, 250l, 251k, 251m, 304k, 333a, 333g, 334a, 334c, 334e, 334f, 335a, 336a, 337a, 337b, 346a, 347d, 348b, 349a, 350k, 350m, 350n, 350p, 350r, 361d, 361e, 361f, 362, 364f, 365b, 365c, 366, 367a, 367b, 368, 368l, 369a, 369c, 369d, 370b, 370c, 371, 373a, 373d, 373e, 373f, 374b, 375b, 376b, 377d, 377e, 378b, 378e, 379a, 381a, 382a, 382c, 470/2 ; division 24 ; section A ; n° 1t ; FLEURUS division 6 ; section B ; n° 2a, 62a, 64e, 66h, 68k, 69k ;

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

Vu l'avis rendu le 30 août 2004 dans le cadre de l'examen du caractère complet et recevable du dossier de demande, par la Division de la Nature et des Forêts – Direction extérieure de Mons, indiquant que « *le projet n'est pas situé dans un site Natura 2000 ni dans le périmètre d'un parc naturel* » ;

Considérant que le dossier de demande doit être déclaré complet et recevable, par défaut, en date du 7 septembre 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 22 septembre 2004 au 22 octobre 2004, conformément à l'article 90 du décret relatif au permis d'environnement, sur le territoire de la Ville de CHARLEROI, duquel il ressort que le projet a fait l'objet de 285 lettres d'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 :

- *opposition à tout changement dans le cadre de ce dossier ;*
- *les riverains ne tolèrent plus de bruit, le parking sauvage,...*
- *les nuisances sonores envisagées augmenteront fortement et deviendront intolérables car les mesures d'accompagnement seront lourdes dans leur mise en place, inefficaces et sous-financées ;*
- *les riverains n'ont jamais été contactés par aucun service pour savoir réellement dans quelle zone ils se trouvaient ;*
- *les mesures concernant l'isolation des maisons ne sont pas bien explicitées dans l'étude d'incidences ;*
- *les mesures de rachat des immeubles et l'insonorisation de ceux-ci - mal gérées comme à Bierset - risquent de transformer certains quartiers en "ghettos" ou en quartiers-fantômes ;*
- *perte de valeur vénale des habitations ;*

- conséquences graves et difficilement réparables sur la santé : perturbation du sommeil, surcharge du système nerveux, maladie, cardio-vasculaire, stress, impact sur la communication, perte d'audition, ... ;
- l'activité aéroportuaire (spécialement tôt le matin, en soirée ou de nuit) perturbe et perturbera gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles et affecte et affectera le bon fonctionnement des activités normales dans les écoles, les homes, et autres bâtiments "exposés" ;
- consommation risquée de produits du jardin contaminés par les hydrocarbures et les résidus de combustion des hydrocarbures ;
- effets sur les eaux de surface, la perméabilité des sols les rendra très vulnérables aux pollutions générées sur le site, la nappe aquifère (du Bruxellien) pourrait être menacée ;
- les riverains ne sont pas contre une ouverture du débat, mais pas dans dix ans quand ils seront morts d'une intoxication au kérosène ;
- risque d'explosion accru par le stockage en permanence de 2.400.000 litres de kérosène ;
- la perspective possible d'un crash ;
- impact des travaux nécessaires au chantier de construction : nombreux camions, une "usine à béton", des poussières, des travaux de nuit,.... ;
- tuiles de la toiture soulevées par le décollage des avions ;
- absence de zone de sécurité en cas de défaillance d'un des équipements de l'avion ;
- augmentation inquiétante du mouvement des avions moyens porteurs ;
- nombre de vols de nuit sans cesse croissant depuis 2000 ;
- rappel de l'engagement du Bourgmestre de Charleroi en 1992 pour 10.000 mouvements, trafic de jour passager, sur avions moyens porteurs de type moderne ;
- l'impact des gros porteurs n'est pas repris dans l'étude d'incidences ;
- faible espace disponible et étroitesse du site ;
- diminution de la mobilité par la disparition confirmée ou le détournement de plusieurs voies pédestres, cyclistes et routières ainsi que l'accès pénible au cimetière de Ransart ;
- modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste) ;
- non respect du principe de précaution ;
- l'utilisation de compagnie à "bas prix" disposant de flottes parfois moins bien entretenues, moins sûres, demandeuses de nombreuses aides publiques ;
- le coût des investissements réalisés depuis 1992 est disproportionné par rapport au nombre d'emplois prouvés ;
- manque d'information aux riverains ;
- le développement n'a pas d'avenir en ville ;

Vu l'avis FAVORABLE émis en séance du 9 novembre 2004 par le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de CHARLEROI ;

Vu le procès-verbal de la séance de clôture de l'enquête publique à laquelle la demande a été soumise du 22 septembre 2004 au 22 octobre 2004, conformément à l'article 90 du décret relatif au permis d'environnement, sur le territoire de la Ville de FLEURUS, duquel il ressort que le projet a fait l'objet de 36 réclamations ;

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

- les conséquences sur la santé,
- le non-respect du principe de précaution,

- l'augmentation inquiétante du nombre de mouvements d'avions,
- l'utilisation de l'aéroport à tous types d'aéronefs sans restriction de poids,
- les nuisances sonores ;
- l'activité aéroportuaire perturbe(ra) gravement le sommeil des enfants et des personnes sensibles,
- la perspective possible d'un crash,
- le stockage de plus de 2.400.000 litres de kérosène engendre un risque d'explosion et des émanations,
- l'utilisation de l'aéroport par des compagnies "à bas prix", disposant de flottes parfois moins entretenues, moins sûres,...
- le coût des investissements est disproportionné par rapport au nombre et à la qualité des emplois,
- le faible espace disponible et l'étroitesse du site pour une future extension possible,
- la perte de valeur vénale des habitations,
- le risque de voir certains quartiers transformés en "ghettos" ou "quartiers fantômes",
- la diminution de la mobilité et l'accès pénible au cimetière de Ransart,
- la qualité dégradée des eaux de pluie et de surface,
- l'impact des travaux nécessaires au chantier de construction,
- la modification de la topographie (remblai de 10 à 17 m en bout de piste),
- l'information fournie aux riverains est insuffisante,
- la signalisation aéroportuaire est en anglais et pas en français,
- la densité de la circulation automobile et la vitesse des autos.
- opposition à tout changement dans le cadre de ce dossier ;

Vu l'avis FAVORABLE émis en séance du 3 novembre 2004 par le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de FLEURUS ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 15 octobre 2004, par BELGOCONTROL ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 25 octobre 2004, par la Commission communale consultative d'aménagement du territoire (CCAT) de CHARLEROI ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 21 décembre 2004 par le Conseil communal de la Ville de FLEURUS « quant au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la Ville de Fleurus » ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 4 novembre 2004, par la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 9 novembre 2004, par le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable (CWEDD) ;

Vu l'avis DEFAVORABLE rendu le 19 octobre 2004 par le Ministère de l'Équipement et des Transports - D142 - Direction des routes de Charleroi ;

Vu l'avis FAVORABLE conditionnel rendu le 4 novembre 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 18 octobre 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 26 octobre 2004 par la Société transporteuse d'électricité ELIA ASSET ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 20 septembre 2004 par le Ministère de l'Équipement et des Transports - D324 - Aéroport Charleroi ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 21 décembre 2004 par le Conseil communal de la Ville de FLEURUS « *quant au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la Ville de Fleurus* » ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 28 décembre 2004 par le Conseil communal de la Ville de CHARLEROI « *quant au tracé des nouvelles voiries en vue de l'accès à la nouvelle aérogare et aux parkings pour ce qui concerne le territoire de la Ville de Charleroi* » ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu le 23 novembre 2004, hors délai, par le Ministère de l'Équipement et des Transports – DG3 – Direction générale des Transports ;

Vu l'avis FAVORABLE rendu en date du 18 novembre 2004, hors délai, par la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement – Division de la Prévention et des Autorisations – Cellule Bruit ;

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

Vu l'avis réputé FAVORABLE par défaut du Service voyer provincial ;

Vu la notification, en date du 17 décembre 2004, de la prorogation de 30 jours du délai de transmission du rapport de synthèse conjoint des fonctionnaires technique et délégué à l'autorité compétente en 1^{ère} instance, sous le motif que « *tous les avis sollicités et nécessaires à l'instruction de la demande ne nous sont pas encore parvenus* » ;

Vu l'absence de rapport de synthèse conjoint des fonctionnaires technique et délégué dans les formes prescrites par l'article 92, §3, alinéa 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005, ACCORDANT à la SOCIÉTÉ WALLONNE DES AÉROPORTS (SOWAER) S.A., dont le siège social est sis chaussée de Liège, 624 à 5100 NAMUR (Jambes), un permis unique visant à exploiter et exploiter une aérogare 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'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de

carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI ;

Considérant que l'arrêté susvisé a été envoyé au demandeur le 16 février 2005 ; dans le délai légal prescrit ; qu'il a été dûment affiché du 25 février 2005 au 7 mars 2005 dans la Ville de CHARLEROI et du 28 février 2005 au 11 mars 2005 (avis rectificatif d'un premier affichage erroné effectué du 22 février 2005 au 04 mars 2005) dans la Ville de FLEURUS ;

Vu les recours introduits respectivement :

- 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,
 - le 30 mars 2005, par Monsieur Paul DELANGUE, domicilié rue du Long Préat, 6 à 6041 GOSSELIES / CHARLEROI,
 - le 30 mars 2005, par Monsieur Gennarino LUISE, domicilié rue Vandervelde, 100 c à 6141 FORCHIES-LA-MARCHE / FONTAINE L'EVEQUE,
- contre l'arrêté des fonctionnaires technique et délégué compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005 susvisé ;

Considérant que les recours exercés ont été introduits dans les forme et délai réglementaires ; qu'ils sont par conséquent déclarés recevables ;

Considérant que les Collèges des Bourgmestres et Échevins des Villes de CHARLEROI et FLEURUS, les fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance et le Ministre des Transports, du Logement et du Développement territorial 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 aux fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours par les Collèges des Bourgmestres et Échevins des villes concernées par la demande de permis unique ;

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

Considérant que la Commission visée à l'article 120 du CWATUP dispose de 40 jours à dater de la saisine de l'administration de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme pour envoyer son avis ; que, à défaut, il est passé outre en vertu des dispositions de l'article 95, §3, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le rapport de synthèse transmis au Gouvernement ;

Considérant que la demande de permis unique porte sur la construction et l'exploitation d'une aérogare pour l'accueil de 3 millions de passagers par an, des parkings voitures comprenant 1600 emplacements au sol et 3000 emplacements étagés, des voiries d'accès à ces parkings, des chaussées aéronautiques et des parkings avions liés à l'aérogare, d'une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, d'un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérozène et de 30 m³ de carburants routiers, ainsi que l'ouverture de nouvelles voiries communales ;

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 :

40.10.01.03.01, Classe 2

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

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

63.12.09.02.03, Classe 1

Dépôts de liquides inflammables et combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C et ne répondant pas à la définition des liquides extrêmement inflammables (catégorie B) et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 50.000 l

63.21.01.01.03, Classe 1

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 - Local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles

90.16.02, Classe 2

Station d'épuration d'eaux urbaines résiduaires, lorsque la capacité d'épuration est égale ou supérieure à 100 équivalent-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 recours 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 et/ou risques d'accident ;
- la paupérisation des quartiers voisins ;
- 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 ;
- l'absence d'étude d'incidences dans le cadre de la révision du plan de secteur ;
- le fait que le remblaiement et le voûtement du Tintia ont été réalisés sans qu'une enquête publique soit requise au préalable ;
- le fait que le cimetière de Ransart ne sera plus un endroit de recueillement vu l'activité aéroportuaire ;
- l'impact du projet sur la faune et la flore du site classé du Bois du Lombu ;
- le nombre élevé de vols de nuit, alors que l'aéroport de Charleroi est un aéroport de jour ;
- le risque de voir l'aéroport utilisé pour du fret, alors qu'il s'agit d'un aéroport destiné aux personnes ;
- la fragilité économique du projet ;
- le fait que le site est trop étiqué pour recevoir un tel projet ;
- le fait qu'aucun tracé de remplacement n'a été fixé pour le chemin vicinal n° 7 dit d'Heppignies ;

Considérant que le projet est repris, pour partie, en zone de services publics et d'équipements communautaires et, pour le solde, en zone d'aménagement différé à caractère industriel au plan de secteur de CHARLEROI approuvé par arrêté du 10 septembre 1979 ;

Considérant que le projet dont question constitue un équipement de service public ; que l'aéroport de GOSSELIES est en effet classé parmi les aéroports publics depuis 1946 ; que, de plus, les autorités publiques (Union européenne, Région wallonne, Sowaer, ...) participent directement ou indirectement à ce projet, notamment en termes de financement, de maîtrise d'ouvrage, de gestion et d'exploitation ; qu'il correspond dès lors à la destination de la zone de services publics et d'équipements communautaires telle que définie par l'article 28 du CWATUP ;

Considérant, par contre, qu'il contrevient à la destination de la zone d'aménagement différé à caractère industriel telle que fixée par l'article 34 du CWATUP ;

Considérant toutefois que l'article 110 du CWATUP dispose qu'« *en dehors des zones qui leur sont plus spécialement réservées, les constructions et équipements de services publics*

ou communautaires peuvent être admis pour autant qu'ils s'intègrent au site bâti ou non bâti » ; que le présent projet, du fait qu'il relève de la notion de service public ou d'équipement communautaire, peut dès lors bénéficier de l'application dudit article, sous réserve de son intégration au site bâti ou non bâti ;

Considérant, de plus, que l'article 114 du CWATUP souligne quant à lui que les dérogations ne peuvent être accordées qu'à titre exceptionnel ; que cette condition est remplie dans le cas présent, dans la mesure où l'aéroport de GOSSELIES est le seul en Wallonie qui soit essentiellement destiné au transport de personnes ;

Considérant, en effet, que le Schéma de Développement de l'Espace régional, document de référence en matière d'orientation stratégique du développement territorial wallon adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, dispose, au point VI. 1. « Intégrer la Région dans les réseaux trans-européens », que « le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) et de Bierset (Liège Airport). Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et par chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes de nuisances phoniques. L'aéroport de Gosselies (...), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi » et que « Ces développements aéroportuaires imposent de prendre des mesures réglementaires notamment d'usage du sol à proximité des aéroports afin de leur garantir des possibilités d'extension et de développement de trafic. Pour ce faire, certaines zones habitées à proximité des aéroports seront réaménagées dans le souci à la fois du respect de la qualité de la vie des riverains et des perspectives de développement économique » ;

Considérant que la demande répond aux objectifs ainsi définis ;

Considérant, par ailleurs, que le Gouvernement wallon a décidé, par arrêté du 27 mai 2004, la révision du plan de secteur de CHARLEROI en vue du développement des infrastructures de l'aéroport de CHARLEROI -BRUXELLES SUD sur le territoire de CHARLEROI (Gosselies, Jumet et Ransart) ; que la révision dont question du plan de secteur a pour objet d'inscrire, sur le territoire de la commune de CHARLEROI, des zones de services publics et d'équipements communautaires destinées à permettre l'extension des infrastructures de l'aéroport en cause, une zone d'activité économique mixte à l'est du domaine aéroportuaire, un projet de tracé et un périmètre de réservation pour un accès routier au nouveau terminal passagers à partir de l'autoroute E42, l'échangeur autoroutier d'HEPPIGNIES dans sa configuration réelle, des zones d'espaces verts sur les terrains situés à l'intérieur de l'échangeur et des zones agricoles sur les terrains situés à l'extérieur, ainsi qu'une zone d'activité économique mixte à l'ouest du domaine aéroportuaire couvrant l'implantation existante de l'aéropôle ; que le Gouvernement wallon a également décidé, par arrêté du 27 mai 2004, la mise en révision des plans de secteur de CHARLEROI et de NAMUR et a adopté les avant-projets de plans en vue de l'inscription du projet de tracé du

tronçon Gosselies-Rhisnes de la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne et du projet de tracé des liaisons ferroviaires entre GOSSELIES et BRUXELLES par la ligne 140 et entre l'aéroport de GOSSELIES et la gare de CHARLEROI SUD ; que l'étude d'incidences n'a toutefois pas encore été réalisée, dans la mesure où les procédures de révision des plans de secteur n'en sont pas encore à ce stade ;

Considérant que ces arrêtés du Gouvernement wallon constituent, en ce qui concerne le plan de secteur, les premières démarches en vue de la concrétisation des options définies dans le SDER ;

Considérant que le Plan de Mobilité et de Transport en Wallonie, adopté par le Gouvernement en date du 3 avril 1995, dispose notamment que « Pour doter les deux aéroports régionaux d'une infrastructure et d'un équipement leur permettant d'être compétitifs sur la place aérienne européenne, la Région wallonne achèvera dans les 5 ans à venir le programme d'investissement en cours (...). La Région wallonne, par sa politique d'aménagement du territoire, garantira aux deux aéroports régionaux des possibilités d'extension de leurs installations (...). Dans une approche intermodale, il convient de veiller à la réalisation de raccordements ferroviaires reliant au réseau de la SNCB les aéroports de Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud, ce dernier pouvant être relié par Ottignies-Charleroi à la desserte suburbaine de Bruxelles (...). Enfin, si certains groupes d'intérêts tentent de promouvoir de nouveaux projets d'aéroports en Région wallonne, il faudra éviter de leur accorder crédit car les deux aéroports existants offrent déjà, et pour longtemps encore, des capacités très supérieures aux besoins » ; que la situation a toutefois évolué, quant aux capacités des aéroports eu égard aux besoins, depuis l'adoption dudit plan et que l'extension proposée est dès lors nécessaire ;

Considérant à ce propos, quant à la suggestion des requérants de développer l'aéroport de CHIEVRES en lieu et place de celui de CHARLEROI – BRUXELLES SUD, qu'il y a donc lieu d'observer que la réalisation des aménagements projetés est le fruit d'options politiques du Gouvernement wallon ; que par conséquent, du point de vue de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, seule l'opportunité de la réalisation du projet en cause doit être analysée, et non celle de projets alternatifs ; que, quoi qu'il en soit, il résulte de l'étude d'incidences elle-même que le site de CHIEVRES ne doit pas être retenu ;

Considérant, quant au respect de la condition d'intégration au site bâti ou non bâti énoncée à l'article 110 du CWATUP, que le projet y répond dans la mesure où il trouve à s'implanter sur des parcelles dévolues à l'activité industrielle ; que dès lors, la typologie des bâtiments envisagés pour l'aérogare et ses annexes ne perturbera pas, du point de vue urbanistique, l'environnement constitué de bâtiments répondant à une typologie industrielle ;

Considérant, quant à la critique relative à l'exiguïté du site, qu'il y a lieu d'observer qu'il offre une juste proportion par rapport aux besoins ; qu'il présente, en effet, suffisamment d'espace pour accueillir un aéroport répondant aux ambitions et aux nécessités de la Région wallonne, sans toutefois pouvoir permettre une extension disproportionnée de l'aéroport ; que dès lors, cet argument ne peut que répondre favorablement aux craintes émises par les riverains quant à une augmentation exponentielle des activités de l'aéroport ;

Considérant, quant aux motifs de recours portant sur la suppression de chemins et sentiers vicinaux, que la procédure instaurée par la loi du 10 avril 1841 a été respectée ; que par arrêté du 24 mai 2005, le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial a confirmé l'arrêté de la Députation permanente du Conseil provincial du Hainaut du 18 septembre 2003 portant suppression totale ou partielle de plusieurs chemins et sentiers vicinaux ; que rien n'empêche, sur le plan juridique, qu'une procédure soit entamée de façon à recréer, s'il y a lieu, de nouveaux chemins et sentiers remplaçant ceux qui ont été supprimés ;

Considérant, quant à la critique relative à la fragilité économique du projet, qu'il y a lieu de répondre que la demande porte sur la réalisation d'une aérogare et de ses équipements par la SOWAER ; qu'il s'agit d'une société à caractère public ; que, dès lors, il appartient à cette société promotrice des installations projetées de prendre les dispositions idoines afin de s'assurer de la stabilité économique des locataires et occupants du site ; que cette question ne relève ni de la gestion du territoire et de son aménagement, ni de la police des établissements classés ;

Considérant, quant à la question de la réalisation du remblai et du voûtement du Tintia, que les instances compétentes quant à la gestion du ruisseau du Tintia n'ont pas rendu d'avis dans le délai imparti ; que ces avis sont dès lors réputés favorables ; que par ailleurs, aucune disposition légale n'était de nature à imposer une enquête publique dans le cadre de la procédure de demande de permis d'urbanisme pour le voûtement dudit ruisseau ;

Considérant, enfin, que les accès vers le cimetière de Ransart devraient être sensiblement modifiés mais que la charge de trafic supplémentaire devrait être absorbée sans problème majeur par le réseau des voiries qui subsisteront ;

Considérant, en conclusion, qu'il y a lieu d'estimer que les conditions énoncées aux articles 110 et 114 du CWATUP sont remplies et que la dérogation au plan de secteur peut être accordée ;

Considérant que certains requérants soulèvent comme premier moyen l'illégalité du permis unique délivré en raison de l'envoi tardif de la décision et ce, en violation avec l'article 93 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ; que ce moyen n'est pas fondé ;

Considérant, en effet, que les fonctionnaires technique et délégué disposaient d'un délai de 110 jours pour transmettre leur rapport de synthèse conjoint à l'autorité compétente ; que les fonctionnaires technique et délégué ayant envoyé leur 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 leur était imparti pour envoyer leur décision, soit le 8 septembre 2004 ; que le délai pour envoyer le rapport de synthèse ayant été prorogé par décision des fonctionnaires technique et délégué de trente jours, ce rapport devait être transmis le 25 janvier 2005 au plus tard à l'autorité compétente ; que tel n'a pas été le cas puisque le rapport de synthèse n'a pas été envoyé selon les formes prescrites à l'article 92, §3, alinéa 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

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 aux fonctionnaires technique et délégué pour envoyer leur décision sur le caractère recevable et complet de la demande, soit le 8 septembre 2004 ; que ce délai a été prorogé d'un délai identique à celui décidé par les fonctionnaires technique et délégué, soit trente jours ; que l'autorité compétente devait statuer et envoyer sa décision le 24 février 2005 au plus tard ; que cette échéance a été entièrement respectée puisque la décision a été envoyée au demandeur du permis unique le 16 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 bourgmestre et échevins de GILLY dans le cadre de la consultation du public préalable à l'introduction de la demande de permis unique 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 explicite ;

Considérant, quant au caractère nocturne de l'aéroport de CHARLEROI – BRUXELLES SUD prétendu par un requérant, que cet argument ne peut être suivi ;

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 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, 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 que le décret du 23 juin 1994 instaure 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 unique, 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 que les modalités de ce programme ne peuvent être précisées dans le cadre du permis unique car elles relèvent d'une décision du Gouvernement wallon ;

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 Coordination 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 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.

Les recours introduits, 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, et le 30 mars 2005 par Messieurs Paul DELANGUE, domicilié rue du Long Préat, 6 à 6041 GOSSELIES / CHARLEROI, et Gennarino LUISE, domicilié rue Vandervelde, 100 c à 6141 FORCHIES-LA-MARCHE / FONTAINE L'EVEQUE, contre l'arrêté des fonctionnaires techniques et délégués compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005, ACCORDANT à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., dont le siège social est sis chaussée de Liège, 624 à 5100 NAMUR (Jambes), un permis unique visant à exploiter et exploiter une aérogare 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'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, sont **DECLARES RECEVABLES**.

Article 2 :

La décision des fonctionnaires techniques et délégués compétents en 1^{ère} instance du 14 février 2005, ACCORDANT à la SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS (SOWAER) S.A., dont le siège social est sis chaussée de Liège, 624 à 5100 NAMUR (Jambes), un permis unique visant à exploiter et exploiter une aérogare 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'aérogare, une station d'épuration des eaux, des bâtiments techniques, un parc pétrolier comprenant un stockage de 2.420 m³ de kérosène et de 30 m³ de carburants routiers, l'ouverture de nouvelles voiries communales (art.96 du décret), à l'aéroport de CHARLEROI - BRUXELLES SUD, rue des Frères Wright à 6041 GOSSELIES/CHARLEROI, est **COMPLETEE** comme suit :

Les conditions suivantes sont ajoutées à l'article 4 de l'acte attaqué :

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. ».

En outre, l'exploitant respecte les règles de bonne conduite consignées en attendant l'entrée en vigueur des conditions intégrales relatives aux prises d'eau souterraine non potabilisable dont le débit prélevé est inférieur ou égal à 10 m³ par jour et 3.000 m³ par an.

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 :

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 7 :

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 8 :

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 9 :

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

- Aux requérants ;
- Au demandeur du permis unique ;
- Aux fonctionnaires technique et délégué compétents en 1^{ère} instance ;
- Au Collège des Bourgmestre et Échevins de et à 6000 CHARLEROI ;
- Au Collège des Bourgmestre et Échevins de et à 6220 FLEURUS ;
- Au fonctionnaire chargé de la surveillance de la D.P.E. de CHARLEROI ;

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

- 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

25 JUIL, 2005

André ANTOINE

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Le Directeur a.i.
Ir. M. PEERTS

REGLES DE BONNE CONDUITE CONSIGNEES EN ATTENDANT L'ENTREE EN VIGUEUR DES
CONDITIONS INTEGRALES RELATIVES AUX PRISES D'EAU SOUTERRAINE NON
POTABILISABLE DONT LE DEBIT PRELEVE EST INFERIEUR OU EGAL A 10 M³/JOUR ET
3.000 M³/AN

Chapitre Ier. — Champ d'application et définitions

Art. 1^{er}. § 1^{er}. Les présentes conditions s'appliquent aux prises d'eau souterraine non potabilisable dont le débit prélevé est inférieur ou égal à 10 m³/jour et 3.000 m³/an.

On entend par eau non potabilisable une eau qui n'est pas destinée à être distribuée pour être bue sans danger pour la santé.

§ 2. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

- 1° Prise d'eau : opération de prélèvement d'eau souterraine.
- 2° Zone de prise d'eau : aire géographique dans laquelle sont installés les ouvrages de surface des prises d'eau, y compris les systèmes d'aération et les regards de contrôle.
- 3° Ouvrage de prise d'eau : tous les puits, captages, drainages et en général tous les ouvrages et installations ayant pour objectif ou pour effet d'opérer une prise d'eau y compris les captages de sources à l'émergence
- 4° Installation de surface : partie de l'ouvrage de prise d'eau situé en surface ainsi que le bâtiment le protégeant
- 5° Administration : la Division de l'Eau de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement du Ministère de la Région wallonne
- 6° Eau souterraine : toute eau qui se trouve sous la surface naturelle du sol, dans la zone de saturation, en contact direct avec le sol ou le sous-sol. Les sources émergeant du sol sont encore des eaux souterraines.

Chapitre II. — Implantation et construction

Art. 2. L'ouvrage de prise d'eau et les installations de surface sont réalisés et aménagés de manière à éviter toute contamination de la nappe d'eau souterraine et de l'eau prélevée.

Art. 3. L'accès à l'ouvrage de prise d'eau est défendu à toute personne étrangère à son exploitation au moyen d'un dispositif étanche comportant un couvercle ou une porte muni d'un système de fermeture à clef.

Art. 4. § 1^{er}. L'ouvrage de prise d'eau est muni d'un compteur volumétrique destiné à contrôler le volume d'eau prélevée.

Tout autre type de compteur ou de système de comptage du volume d'eau prélevée doit être préalablement admis par l'Administration.

Lorsque les prises d'eau sont équipées d'un réservoir, le dispositif de comptage du volume d'eau prélevée peut être installé à la sortie de celui-ci.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, le placement d'un compteur d'eau sur l'ouvrage de prise d'eau n'est pas obligatoire lorsque ledit ouvrage alimente exclusivement un ménage pour des usages domestiques (consommation alimentaire, sanitaires, cuisine, lessive, nettoyage) ou pour l'arrosage du jardin.

- § 3. Par dérogation au § 1^{er}, le placement d'un compteur d'eau sur l'ouvrage de prise d'eau n'est pas obligatoire lorsque ledit ouvrage n'est pas équipé d'une pompe à moteur.

Chapitre III. — Exploitation

Art. 5 Toute pollution atteignant ou risquant d'atteindre l'ouvrage de prise d'eau ou toute altération significative et brutale de la qualité de l'eau prélevée est immédiatement signalée à l'Administration.

Art. 6. § 1^{er}. Une zone de prise d'eau est établie autour de tout ouvrage de prise d'eau souterraine.

§ 2. Pour les puits et les sources à l'émergence, la zone de prise d'eau est délimitée par la ligne située à une distance de dix mètres des limites extérieures des installations de surface strictement nécessaires à la prise d'eau, y compris les systèmes d'aération et les regards de contrôle.

§ 3. La zone de prise d'eau pour les ouvrages de prise d'eau par drains et par galeries est délimitée par la ligne située à une distance de dix mètres de la projection verticale en surface du tracé des drains ou des galeries.

§ 4. La zone de prise d'eau est aménagée de telle façon que les eaux de ruissellement provenant de la zone elle-même puissent s'en échapper et que les eaux de toute nature provenant de l'extérieur de la zone ne puissent y pénétrer ni s'accumuler à sa périphérie.

Art. 7. Lorsque la zone de prise d'eau est accessible à des personnes étrangères à l'exploitation de la prise d'eau, un panneau conforme au modèle repris à l'annexe des présentes conditions est apposé de manière à être visible depuis tous les accès à la zone de prise d'eau.

Art. 8. Sont interdites dans la zone de prise d'eau définie à l'article 6 toute activité et installation susceptibles de contaminer la nappe souterraine ou l'eau prélevée, notamment :

- 1° les réservoirs et les stockages d'hydrocarbures
- 2° les stockages et les épandages souterrains et en surface d'effluents domestiques
- 3° les stockages et les épandages d'effluents d'élevage
- 4° les stockages et l'utilisation de toutes substances susceptibles de rendre l'eau impropre à la consommation
- 5° l'arrêt et le stationnement de tout véhicule et autres engins motorisés.
- 6° l'usage de produits phytosanitaires
- 7° les locaux d'élevage de tous types d'animaux
- 8° les rejets d'eaux usées ou épurées.

Art. 9. § 1^{er}. Tout puits dont l'exploitation est définitivement abandonnée est déclaré comme tel à l'Administration, qui pourra demander qu'il soit mis à sa disposition pour servir à des contrôles piézométriques et/ou qualitatifs.

§ 2. Si ce n'est pas le cas, les puits sont remblayés aux frais de l'exploitant selon les prescriptions qui suivent :

- 1° le remblai doit être effectué au moyen de gravier propre et siliceux de diamètre approprié au diamètre du puits jusqu'au dessus du niveau de l'eau;
- 2° au-dessus de ce niveau, le puits est rempli de minimum 1 mètre d'argile gonflante ou d'un coulis de ciment pur surmonté jusqu'à proximité du sol d'un des matériaux suivant :

- sable ou gravier de diamètre adapté au diamètre du puits;
- argile gonflante;
- coulis de ciment pur;
- béton ou mortier fluide;
- remblais inertes non terreux et non schisteux de diamètre adapté au diamètre du puits.

3° une dalle en béton armé centrée sur le puits et entourant celui-ci de 1 mètre est coulée en vue d'obturer ce dernier. L'armature est calculée de manière à ce que la dalle demeure intacte dans les conditions locales d'utilisation du site. Les équipements du puits sont coupés à un niveau tel qu'ils soient noyés dans la dalle à 10 centimètres minimum sous la surface de celle-ci.

Chapitre IV. — Bruit et vibrations

Art. 10. Pour les prises d'eau dont l'équipement comprend un moteur, les valeurs limites de niveau de bruit particulier à l'ouvrage de prise d'eau, mesurés à l'immission, sont les suivants :

- 1° période de jour (07 h 00 – 19 h 00) : 50 dBA;
- 2° période de transition (06 h 00 – 7 h 00 et 19 h 00 – 22 h 00) : 45 dBA;
- 3° période de nuit (22 h 00 – 6 h 00) : 40 dBA.

Si l'établissement est situé en zone industrielle, d'extraction, de services, artisanale, de P.M.E. ou dans une extension de ces zones, les valeurs limites à l'immission sont les suivantes :

- 1° période de jour (07 h 00 – 19 h 00) : 55 dBA;
- 2° période de transition (06 h 00 – 7 h 00 et 19 h 00 – 22 h 00) : 50 dBA;
- 3° période de nuit (22 h 00 – 6 h 00) : 45 dBA.

Art. 11. L'ouvrage de prise d'eau est installé, équipé et exploité de façon que son fonctionnement ne puisse être à l'origine de vibrations mécaniques susceptibles de compromettre la stabilité des constructions et du sous-sol, la tranquillité et la sécurité du voisinage.

Chapitre V. — Contrôle, autocontrôle, auto-surveillance

Art. 13. Le déclarant tient à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance l'attestation de conformité et d'étalonnage du compteur d'eau installé conformément aux dispositions de l'article 4 § 1er.

Art. 14. Le déclarant de la prise d'eau est tenu de déclarer annuellement et au plus tard le 31 mars, le volume d'eau prélevé au cours de l'année précédente à l'Administration.

Un formulaire à compléter lui est envoyé préalablement par l'Administration.

ANNEXE

Minimum 0,5 m

ZONE REGLEMENTEE



Nom de l'exploitant :
Tél.:

EN CAS D'ACCIDENT, PREVENIR :

1. L'EXPLOITANT (en tant que responsable)
2. LA REGION WALLONNE – S.O.S. Pollution – 070/23.30.01
3. LA PROTECTION CIVILE – SERVICE 100

Minimum 0,5 m

Numéro - Installation ou activité

Classe EIE Organismes à consulter Facteurs de division
ZH ZHR ZI

40 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ELECTRICITE, DE GAZ, DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE						
40.1 PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ELECTRICITE						
40.10 Production et distribution d'électricité						
40.10.01	Production d'électricité					
40.10.01.01	Transformateur statique [relié à une installation électrique] d'une puissance nominale [A.G.W. 12.02.2009]					
40.10.01.01.01	égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1 500 kVA		3			
40.10.01.01.02	égale ou supérieure à 1 500 kVA		2			
40.10.01.02	Batterie stationnaire dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieure à 10 000		3			
40.10.01.03	Centrale thermique et autres installations de combustion pour la production d'électricité dont la puissance installée est					
40.10.01.03.01	égale ou supérieure à 0,1 MW thermique et inférieure à 200 MW thermiques		2		DGTRE-DE	
40.10.01.03.02	égale ou supérieure à 200 MW thermiques		1	X	DGTRE-DE	
40.10.01.04	Eolienne ou parc d'éoliennes dont la puissance totale est					
40.10.01.04.01	égale ou supérieure à 0,1 MW électrique et inférieure à 0,5 MW électrique		3			
40.10.01.04.02	égale ou supérieure à 0,5 MW électrique et inférieure à 3 MW électrique		2		DNF, DGA, DGTRE-DE	
40.10.01.04.03	égale ou supérieure à 3 MW électrique		1	X	DNF, DGA, DGTRE-DE	
40.10.01.05	Centrale hydroélectrique dont la puissance est					
40.10.01.05.01	égale ou supérieure à 0,1 MW électrique et inférieure à 10 MW électrique		2		DGTRE-DE, DE	
40.10.01.05.02	égale ou supérieure à 10 MW électrique		1	X	DGTRE-DE, DE	
40.10.01.06	Installation destinée à la production, à l'enrichissement ou au traitement des combustibles nucléaires ainsi que toute installation industrielle pour la collecte et le traitement des déchets radioactifs					
40.10.01.07	Centrales nucléaires et autres réacteurs nucléaires, y compris le démantèlement ou le déclassement de ces centrales ou réacteurs			X	DGTRE-DE, DE	
40.10.02	Distribution d'électricité					
40.10.02.01	Installation pour le transport et la distribution d'électricité (lignes aériennes de transport d'énergie électrique sous haute tension - lignes souterraines de transport d'énergie électrique			X	DGTRE-DE	

sous haute tension) 40.10.02.01.01	construction de lignes aériennes de transport d'énergie électrique sous haute tension (150 kV et plus) et d'une longueur de plus de 5 km								
40.10.02.01.02	construction de lignes souterraines de transport d'énergie électrique sous haute tension (150 kV et plus) et d'une longueur de plus de 5 km, à l'exception de celles installées le long des voiries non situées en zone d'habitat et d'habitat à caractère rural								
40.2 PRODUCTION ET DISTRIBUTION DE COMBUSTIBLES GAZEUX									
40.20 Production et distribution de combustibles gazeux									
40.20.01	Production ou transformation de gaz à l'exclusion des gaz de raffinerie (cf. 23.20.02) lorsque la capacité de production est inférieure ou égale à 100 Nm³/h								
40.20.01.01	inférieure ou égale à 100 Nm³/h	2							
40.20.01.02	supérieure à 100 Nm³/h	1	X						
40.20.02	Réfrigération de gaz, lorsque la puissance installée est égale ou supérieure à 20 kW et inférieure à 200 kW	3							
40.20.02.01	égale ou supérieure à 200 kW	2							
40.20.02.02	égale ou supérieure à 200 kW								
40.20.03	Autres traitements physiques des gaz lorsque la puissance installée est pour l'air et les gaz inertes								
40.20.03.01	égale ou supérieure à 20 kW et inférieure à 200 kW	3							
40.20.03.01.01	égale ou supérieure à 200 kW								
40.20.03.01.02	égale ou supérieure à 200 kW	2							
40.20.03.02	pour tous les autres gaz								
40.20.03.02.01	égale ou supérieure à 5 kW et inférieure à 20 kW	3							
40.20.03.02.02	égale ou supérieure à 20 kW	2							
[40.20.04	Remplissage de récipients mobiles] [A.G.W. 22.01.2004]								
[40.20.04.01	Gaz de pétrole liquéfié : propane, butane et leurs mélanges] [A.G.W. 22.01.2004]	2							
[40.20.04.02	Autres gaz dangereux (très toxiques, toxiques, combustibles, nocifs ou irritants, facilement inflammables ou extrêmement inflammables)] [A.G.W. 22.01.2004]	2							
[40.3 PRODUCTION ET DISTRIBUTION DE VAPEUR ET D'EAU CHAUDE, PRODUCTION DE FROID OU DE CHALEUR][A.G.W. 10.11.2005]									
40.30 Production et distribution de vapeur et d'eau chaude, production de glace hydrique non destinée à la consommation									
40.30.01	Centrale thermique et autres installations de combustion dont la puissance installée est								
40.30.01.01	égale ou supérieure à 0,1 MW et inférieure à 200 MW	2						DGTRE-DE	
40.30.01.02	égale ou supérieure à 200 MW	1	X					DGTRE-DE	
		3							

[40.30.02 [A.G.W. 10.11.2005]	Installation de production de froid ou de chaleur mettant en oeuvre un cycle frigorifique (à compression de vapeur, à absorption ou à adsorption) ou par tout procédé résultant d'une évolution de la technique en la matière :					
	40.30.02.01 dont la puissance frigorifique nominale utile ^{29bis} est supérieure ou égale à 12 kW et inférieure à 300 kW ou contenant plus de 3 kg d'agent réfrigérant fluoré][A.G.W. 10.11.2005]					
40.30.02.02	dont la puissance frigorifique nominale est supérieure ou égale à 300 kW]	2				
40.30.03	Installation de production de vapeur sous pression					
	dont la puissance installée est supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 1 000 kW	3				
40.30.03.02	dont la puissance installée est supérieure ou égale à 1 000 kW	2				
[40.30.04 [A.G.W. 10.11.2005]	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 :					
	40.30.04.01 d'une puissance calorifique nominale utile ^{29ter} supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW][A.G.W. 10.11.2005]	3				
40.30.04.02	d'une puissance calorifique nominale utile ^{29ter} supérieure ou égale à 2 MW]	2				
40.30.05	Installation industrielle destinée à l'alimentation d'un réseau de transport de gaz, de vapeur et d'eau chaude lorsque la puissance installée est supérieure ou égale à 0,1 MW et inférieure à 200 MW	2				
	supérieure ou égale à 200 MW	1	X			
[40.30.06 [A.G.W. 21.12.2006]	Installation de refroidissement par dispersion d'eau dans un flux d'air :					
	lorsque l'installation n'est pas du type "circuit primaire fermé" ¹¹ et dont la puissance thermique évacuée maximale est inférieure à 2 000 kW ou lorsque l'installation est du type "circuit primaire fermé"]][A.G.W. 21.12.2006]	[3]				
40.30.06.02	lorsque l'installation n'est pas du type "circuit primaire fermé" et dont la puissance thermique évacuée maximale est supérieure ou égale à 2 000 kW][A.G.W. 21.12.2006]	[2]				

[¹¹ Une installation est du type "circuit primaire fermé" lorsque l'eau dispersée dans l'air refroidit un fluide au travers d'un ou plusieurs échangeurs thermiques étanches situés à l'intérieur de la tour de refroidissement ou accolés à celle-ci : tout contact direct est rendu impossible entre l'eau dispersée dans la tour de refroidissement et le fluide traversant le ou les échangeurs thermiques.][A.G.W. 21.12.2006]

[^{29bis} Puissance frigorifique nominale utile (en kW) : la puissance frigorifique maximale fixée et garantie par le constructeur comme pouvant être fournie en marche continue tout en respectant les rendements utiles annoncés par le constructeur.][A.G.W. 10.11.2005]

^{29ter} . Puissance calorifique nominale utile (en kW) : la puissance calorifique maximale fournie au fluide caloporteur de la chaudière ou pouvant être délivrée par le générateur à air pulsé, fixée et garantie par le constructeur comme pouvant être fournie en marche continue tout en respectant les rendements utiles annoncés par le constructeur. **[A.G.W. 10.11.2005]**

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZS	ZI
[41 CAPTAGE (PRISE D'EAU), TRAITEMENT ET DISTRIBUTION D'EAU] [A.G.W. 22.01.2004]						
[41.0 CAPTAGE (PRISE D'EAU), TRAITEMENT ET DISTRIBUTION D'EAU] [A.G.W. 22.01.2004]						
[41.00 Captage (prise d'eau), traitement et distribution d'eau] [A.G.W. 22.01.2004]						
[41.00.01 Installation pour la ou les prise(s) d'eau et/ou le traitement des eaux de surface potabilisables ou destinées à la consommation humaine] [A.G.W. 22.01.2004]	2		DE			
[41.00.02 Installation pour la ou les prise(s) d'eau et/ou le traitement des eaux souterraines potabilisables ou destinées à la consommation humaine] [A.G.W. 22.01.2004]						
[41.00.02.01 d'une capacité de prise d'eau et/ou de traitement inférieure ou égale à 10 000 000 m³/an à l'exception des installations visées en 41.00.02.03] [A.G.W. 22.01.2004]	2		DE			
[41.00.02.02 d'une capacité de prise d'eau et/ou de traitement supérieure à 10 000 000 m³/an] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X	DE			
[41.00.02.03 d'une capacité de prise d'eau et/ou de traitement inférieure ou égale à 10 m³/jour ou approvisionnant moins de 50 personnes, lorsque la fourniture ne s'effectue pas dans le cadre d'une activité commerciale, touristique ou publique] [A.G.W. 22.01.2004]	3					
[41.00.03 Installation pour la ou les prise(s) d'eau et/ou le traitement des eaux souterraines non potabilisables et non destinées à la consommation humaine] [A.G.W. 22.01.2004]						
[41.00.03.01 d'une capacité de prise d'eau et/ou de traitement inférieure ou égale à 10 m³/jour et à 3 000 m³/an] [A.G.W. 22.01.2004]	3					
[41.00.03.02 d'une capacité de prise d'eau et/ou de traitement supérieure à 10 m³/jour et à 3 000 m³/an et inférieure ou égale à 10 000 0000 m³/an]	2		DE			
[41.00.03.03 d'une capacité de prise d'eau et/ou de traitement de plus de 10 000 000 m³/an] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X	DE			
[41.00.04 Installation pour la recharge ou les essais de recharge artificielle des eaux souterraines] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X	DE			
41.9 [...] [A.G.W. 22.01.2004]						
41.90 [...] [A.G.W. 22.01.2004]						

Numéro - Installation ou activité		Classe	EIE	Organismes à consulter	ZH	ZHR	ZI
45 CONSTRUCTION							
[45.1 PREPARATION DES SITES] [A.G.W. 22.01.2004]							
[45.12. Forage et équipement de puits] [A.G.W. 13.09.2012]							
[45.12.01. Forage et équipement de puits destinés au stockage de déchets nucléaires ou destinés à recevoir des sondes géothermiques.] [A.G.W. 13.09.2012]		2		DE			
[45.12.02. Forage et équipement de puits destinés à une future prise d'eau souterraine (hormis les forages inhérents à des situations d'urgence ou accidentelles).] [A.G.W. 13.09.2012]		2		DE			
45.12.03 [....] [A.G.W. 22.01.2004]							
45.2 CONSTRUCTION D'OUVRAGES DE BATIMENT OU DE GENIE CIVIL							
45.23 Construction de chaussées							
45.23.01 Construction de routes d'une longueur ininterrompue d'au moins 20 km			X	MET-DG I			
45.23.02 Construction d'autoroutes et de voies rapides, en ce compris les infrastructures d'accès et les échangeurs			X	MET-DG I			
45.23.03 Construction de nouvelles routes à 4 voies ou plus ou alignement et/ou élargissement d'une route existante pour en faire une route à 4 voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie a une longueur ininterrompue d'au moins 10 km			X	MET-DG I			
45.24 Travaux maritimes et fluviaux							
45.24.01 Barrages et autres installations destinées à retenir les eaux ou à les stocker de façon permanente lorsque le volume d'eau ou un volume supplémentaire d'eau à retenir ou à stocker dépasse 10 hectomètres cubes			X	MET-DG II			
45.24.02 Transvasement de ressources hydrauliques entre bassins fluviaux lorsque le débit annuel moyen du bassin de prélèvement dépasse 5 000 000 m³			X	MET-DG II			
45.25 Autres travaux de construction							
45.25.01 Construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance			X				
45.4 TRAVAUX DE FINITION							
45.44 Travaux de peinture et vitrerie							
45.44.01 Travaux de décapage et de repeinture d'ouvrages d'art, de charpentes et de bardages lorsque la surface traitée est supérieure à 1 000 m²		3					
45.9 INSTALLATIONS NECESSAIRES A UN CHANTIER DE CONSTRUCTION OU DE DEMOLITION							

Sans préjudice des installations mobiles désignées par le gouvernement, la rubrique s'applique à l'exclusion de toute autre rubrique, sauf en ce qui concerne les installations visées aux rubriques 26.65, 41, 45.1, 63.12.06.07 et 63.12.08 et à partir du moment où la limite inférieure de classe 3 des rubriques 63.12.05.01, 63.12.05.02 et 63.12.05.04 est atteinte

45.91 Engins et outillages			
45.91.01	Engins et outillages d'une puissance installée de plus de 250 kW, y compris les installations de traitement de déchets, à l'exclusion des engins de génie civil (camions, grues, bulldozers, matériels d'excavation, engins de manutention) et des engins et outillages mis sur le marché après le 30.12.1996 et porteurs du marquage CE attestant du niveau de puissance acoustique maximum admis	3	
45.91.02	Cribles et concasseurs sur chantier	3	
45.92 Déchets			
45.92.01	Stockage temporaire de déchets [...]. Dans tous les cas, les déchets contenant de l'amiante doivent être séparés des déchets précités [A.G.W. 12.02.2009]	3	

Numéro - Installation ou activité

Classe

EIE

Organismes à consulter

Facteurs de division

ZH ZHR ZI

50 COMMERCE ET REPARATION DE VEHICULES AUTOMOBILES ET DE MOTOCYCLES, COMMERCE DE DETAIL ET DE CARBURANTS

50.1 COMMERCE DE VEHICULES AUTOMOBILES

50.10 Commerce de véhicules automobiles			
50.10.01	Local ou terrain capable de recevoir (voir aussi 63.21.01) de 5 à 25 véhicules automobiles destinés à la vente	3	
50.10.02	plus de 25 véhicules automobiles destinés à la vente	2	[...]

50.2 ENTRETIEN ET REPARATION DE VEHICULES AUTOMOBILES

50.20 Entretien et réparation de véhicules automobiles			
50.20.01	Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est inférieur ou égal à 3	3	
50.20.01.02	lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est supérieur à 3	2	[...]
50.20.02	Cabine de peinture	2	[...]
50.20.03	Car-wash (lave-auto tunnel, lave-auto portique et car-wash à zone de lavage unique ou multiple équipé de nettoyeur à haute pression)	2	

50.4 COMMERCE ET REPARATION DE MOTOCYCLES

50.40 Commerce et réparation de motocycles			

Local ou terrain capable de recevoir (voir 63.21.01) de 20 à 100 motocycles destinés à la vente	3								
50.40.02 plus de 100 motocycles destinés à la vente	2								
50.5 COMMERCE DE DETAIL DE CARBURANTS									
50.50 Commerce de détail et/ou distribution de carburants									
50.50.01 Installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C, pour véhicules à moteur, à des fins commerciales autres que la vente au public, telles que la distribution d'hydrocarbures destinée à l'alimentation d'un parc de véhicules en gestion propre ou pour compte propre, [comportant deux pistolets maximum] et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3 000 litres et inférieure à 25 000 litres [A.G.W. 21.12.2006]	3								
50.50.02 Installations de distribution d'hydrocarbures liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C, pour les moteurs à combustion interne et pour le chauffage, exploitées comme point de vente au public, [comportant deux pistolets maximum] et pour autant que la capacité de stockage du dépôt d'hydrocarbures soit supérieure ou égale à 3 000 litres et inférieure à 25 000 litres [A.G.W. 21.12.2006]	3								
50.50.03 [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] [A.G.W. 22.01.2004]	2							[BOFAS] [A.G.W. 24.01.2008]	
[50.50.04 [Station-service non visée par les rubriques 50.50.01, 50.50.02 et 50.50.03, destinée à l'alimentation en gaz de pétrole liquéfié GPL, des réservoirs des véhicules à moteur] [A.G.W. 22.01.2004]	2								

Classe EIE Organismes à consulter ZH ZHR ZI

Numéro - Installation ou activité

51 COMMERCE DE GROS ET INTERMEDIAIRES DU COMMERCE, A L'EXCLUSION DU COMMERCE DE VEHICULES AUTOMOBILES ET MOTOCYCLES									
51.2 COMMERCE DE GROS DE PRODUITS AGRICOLES BRUTS ET D'ANIMAUX VIVANTS									
51.23 Commerce de gros d'animaux vivants									
51.23.01 Local abritant des animaux vivants exotiques, de boucherie ou de compagnie non visés par une autre rubrique en vue de leur transit ou de leur vente	2								
51.3 COMMERCE DE GROS DE PRODUITS ALIMENTAIRES									
51.32 Commerce de gros de viandes et de produits à base de viandes	3								
51.38 Commerce de gros de poissons, crustacés et coquillages	3								
51.5 COMMERCE DE GROS DE PRODUITS INTERMEDIAIRES, DE DECHETS ET DEBRIS									

51.56 Commerce de gros de produits intermédiaires					
51.56.01 Commerce de gros du diamant		3			

Classe EIE Organismes à consulter Facteurs de division

Numéro - Installation ou activité

ZH | ZHR | ZI

52 COMMERCE DE DETAIL A L'EXCLUSION DU COMMERCE DE VEHICULES AUTOMOBILES ET MOTOCYCLES

52.1 COMMERCE DE DETAIL EN MAGASINS NON SPECIALISES

52.10 Commerce de détail en magasins non spécialisés

52.10.01	Magasin pour la vente au détail dont les locaux de vente et les locaux attenants à ceux-ci et servant de dépôt de marchandises ont une surface totale supérieure à 1 000 m ² et inférieure ou égale à 2 500 m ² , y compris la surface occupée par les comptoirs et autres meubles	3				
52.10.02	Magasin pour la vente au détail dont les locaux de vente et les locaux attenants à ceux-ci et servant de dépôt de marchandises ont une surface totale supérieure à 2 500 m ² , y compris la surface occupée par les comptoirs et autres meubles	1	X			[...]

52.2 COMMERCE DE DETAIL ALIMENTAIRE EN MAGASINS SPECIALISES

52.22 Commerce de détail de viandes et de produits à base de viandes couplé à la préparation de produits à base de viandes (voir rubrique 15.13)	3				
52.23 Commerce de détail de poissons et de produits à base de poissons couplé à la préparation de produits à base de poissons (voir rubrique 15.20)	3				
52.24 Commerce de détail de pains, pâtisseries et confiseries couplé à la fabrication de pains, de pâtisseries et de confiseries (voir rubriques 15.81, 15.82 et 15.84)	3				

52.4 AUTRES COMMERCE DE DETAIL DE PRODUITS NEUFS EN MAGASINS SPECIALISES

52.46 Commerces de détail de quincaillerie, peintures, verres et articles en verre									
Lorsque la surface de vente est									
52.46.01	supérieure à 400 m ² et inférieure à 800 m ²				3				
52.46.02	égale ou supérieure à 800 m ²				2				
52.48 Autres commerces de détail en magasins spécialisés									
52.48.01	Commerce de détail de combustibles solides								
52.48.02	Commerce de détail d'articles de droguerie et de produits d'entretien lorsque la surface de vente est supérieure à 400 m ²				2				
52.48.03	Commerce de détail d'armes, de munitions et d'artifices				3				

52.48.04	Commerce de détail d'animaux de compagnie et de fournitures pour animaux lorsque le nombre d'animaux présentés à la vente est supérieur à 6	2							
----------	---	---	--	--	--	--	--	--	--

Numéro - Installation ou activité		Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
					ZH	ZHR	ZI
55 HOTELS, RESTAURANTS, CAMPING ET CARAVANING							
55.2 MOYENS D'HEBERGEMENT COURTE DUREE							
55.22 Terrains de camping¹² [...] [A.G.W. 21.12.2006]							
55.22.01	[Terrain de camping d'une capacité inférieure à 50 emplacements][A.G.W. 21.12.2006]	[3]					
55.22.02	[Terrain de camping d'une capacité supérieure ou égale à 50 emplacements et inférieure à 400 emplacements][A.G.W. 21.12.2006]	[2]		[CGT, DE]			
55.22.03	[Terrain de camping d'une capacité supérieure ou égale à 400 emplacements][A.G.W. 21.12.2006]	[1]	[X]	[CGT, DE]			
55.23 Moyens d'hébergement divers							
55.23.01	Villages de vacances, parcs résidentiels de week-end, complexes hôteliers et aménagements associés en zone de loisirs au sens de l'article 29 du CWATUP de 2 ha et plus		X				
55.3 RESTAURANTS							
55.30 Restaurants							
55.30.01	Restaurants lorsque le nombre de places est supérieur à 100	3					
55.30.02	Friteries permanentes	3					

¹² Sont visés par cette classification :

- tout terrain de camping touristique et terrain de camping à la ferme visé par le décret du 18 décembre 2003 relatif aux établissements d'hébergement touristique;
- tout terrain de caravanage visé par le décret de la Communauté française du 4 mars 1991 relatif aux conditions d'exploitation des terrains de caravanage;
- tout terrain de camping visé par le décret de la Communauté germanophone du 9 mai 1994 sur le camping et les terrains de camping.][A.G.W. 21.12.2006]

Numéro - Installation ou activité

Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
			ZH	ZHR	ZI

60 TRANSPORTS TERRESTRES

60.1 TRANSPORTS FERROVIAIRES				
60.10 Transports ferroviaires				
60.10.01	Construction de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux, dont la superficie est supérieure à 2 ha		X	MET-DG III
60.2 TRANSPORTS URBAINS ET ROUTIERS				
60.20 Transports urbains et routiers				
60.20.01	Tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, d'une longueur de plus de 30 km		X	MET-DG I
60.3 TRANSPORTS PAR CONDUITES				
60.30 Transport par conduites				
60.30.01	Canalisations pour le transport de gaz, de pétrole ou de produits chimiques, d'un diamètre supérieur à 800 mm et d'une longueur supérieure à 40 km		X	2 2
60.30.02	Installations d'aqueducs d'un diamètre supérieur à 800 mm et d'une longueur supérieure à 40 km		X	2 2

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZHR	ZI
61 TRANSPORTS PAR EAU						
61.2 TRANSPORTS FLUVIAUX						
61.20 Transports fluviaux						
61.20.01 [Construction de ports et d'installations portuaires capables d'accueillir 30 bateaux de 24 mètres ou des bateaux de plus de 1 350 tonnes, y compris les ports de pêche, à l'exclusion des installations visées sous 61.20.03] [A.G.W. 12.02.2009] - [A.G.W. 20.07.2011]			DNF, MET-DG II			
61.20.02 Construction de voies navigables, ouvrages de canalisation et de régularisation des cours d'eau permettant l'accès des bateaux de plus de 300 T		X	DNF, MET-DG II			
[61.20.03 Ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeurs) accessibles à des bateaux de plus de 1 350 tonnes][A.G.W. 12.02.2009]		[X]	[DNF, MET-DG II]			

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Facteurs de division
-----------------------------------	--------	-----	----------------------

Organismes à consulter					ZH	ZHR	ZI
62 TRANSPORTS AERIENS CIVILS							
62.0 TRANSPORTS AERIENS CIVILS							
62.00 Transports aériens civils							
62.00.01	Aéroport et/ou aérodrome, lorsque la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2 100 mètres	1	X	[...], MET-DG III			
62.00.02	Héliport non repris à la rubrique 92.61.08	2		[...], MET-DG III			

Numéro - Installation ou activité		Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
		ZH	ZHR	ZI			
63 DEPOTS ET SERVICES AUXILIAIRES							
63.1 MANUTENTION ET ENTREPOSAGE							
63.12 Entreposage (dépôts)							
63.12.01	Dépôts de bois, à l'exclusion des grumes, des cordes de bois de chauffage stockées provisoirement sur ou en bordure du site d'exploitation forestière						
63.12.01.01	lorsque la quantité stockée est supérieure à 100 m³ et inférieure ou égale à 1 500 m³	3			2		
63.12.01.02	lorsque la quantité stockée est supérieure à 1 500 m³	2		[...]	2		
63.12.02	[Stockage en silo et/ou en vrac de céréales, de grains, d' autres produits alimentaires ou de tout produit organique susceptible de contenir des poussières inflammables, non annexé à une culture ou à un élevage, lorsque le volume de stockage est :] [A.G.W. 22.01.2004]						
63.12.02.01	[supérieur ou égal à 50 m³ et inférieur à 500 m³] [A.G.W. 22.01.2004]	3			2		
63.12.02.02	[supérieur ou égal à 500 m³] [A.G.W. 22.01.2004]			[A.G.W. 10.11.2005]	2		
63.12.03	[...] [A.G.W. 22.01.2004]	2		[...]			0,5
63.12.04	Combustibles solides (dépôts de), autres que le bois lorsque la capacité de stockage est supérieure à 5 T	3					0,5
63.12.05	[Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion] [A.G.W. 12.02.2009]						
		3					

63.12.05.01	Installation de stockage temporaire de déchets inertes tels que définis à l'article 2, 6°, du décret du 27 juin 1996								
63.12.05.01.01	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 T et inférieure ou égale à 100 T								
63.12.05.01.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 100 T	2						OWD	
63.12.05.02	Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03								
63.12.05.02.01	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 T et inférieure ou égale à 100 T	3							
63.12.05.02.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 100 T	2						OWD	
63.12.05.03	Installation de stockage temporaire de véhicules hors d'usage ³⁰ d'un garage ou située sur le site de production ³¹ , d'une capacité								
63.12.05.03.01	de 2 à 10 véhicules automobiles de tourisme, camionnettes, camions, bus, véhicules agricoles ou utilitaires, ULM	3							
63.12.05.03.02	de 4 à 20 motos ou motocyclettes	3							
63.12.05.03.03	de 2 à 10 véhicules s'il y a présence de différents types de véhicules visés aux rubriques 63.12.05.03.01, 63.12.05.03.02 et sans préjudice des seuils imposés par ces rubriques	3							
63.12.05.03.04	d'au moins un tram, wagon, bateau, locomotive ou avion (non-ULM)	2						OWD	
63.12.05.03.05	de plus de 10 véhicules automobiles de tourisme, camionnettes, camions, bus, véhicules agricoles ou utilitaires, ULM	2						OWD	
63.12.05.03.06	de plus de 20 motos ou motocyclettes	2						OWD	
63.12.05.03.07	de plus de 10 véhicules s'il y a présence de différents types de véhicules visés aux rubriques 63.12.05.03.05, 63.12.05.03.06 et sans préjudice des seuils imposés par ces rubriques	2						OWD	
63.12.05.04	Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets								
63.12.05.04.01	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 250 kg et inférieure ou égale à 1 T	3							
63.12.05.04.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 T	2						OWD	
63.12.05.05	Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1 ^{er} , 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées								
63.12.05.05.01	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 500 litres et inférieure ou égale à 2 000 litres	3							
63.12.05.05.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2 000 litres	2						OWD, [...]	
63.12.05.06	[Installation de stockage temporaire de sous-produits animaux de catégorie 3 tels que définis à l'article 6, § 1 ^{er} , [points a) à k)] [A.G.W. 10.11.2005] du règlement n° 1774/2000 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant les règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine] [A.G.W. 22.01.2004]								
63.12.05.06.01	[lorsque la capacité de stockage est supérieure à 100 kg et inférieure ou égale à 500 kg] [A.G.W. 22.01.2004]	3							

63.12.05.06.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 500 kg	2		OWD	
63.12.05.07	[Installation de stockage temporaire de sous-produits animaux de catégorie 2 ou 1 tels que respectivement définis à l'article 5, § 1er, points b) à g) et à l'article 4, § 1er, ^points a) à d) et f) du Règlement n°1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, à l'exception des exploitations agricoles] [A.G.W. 22.01.2004]	2		OWD	
63.12.05.08	Installation de stockage temporaire de déchets de classe B1 tels que définis à l'article 1 ^{er} , 5°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé	3			
63.12.05.09	Installation de stockage temporaire de déchets de classe B2 tels que définis à l'article 1 ^{er} , 6°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé	3			
63.12.06	Dépôts et utilisation d'explosifs				
63.12.06.01	Dépôts annexés aux fabriques d'explosifs à l'exclusion des dépôts annexés aux ateliers prévus aux rubriques 24.61.01 et 24.61.02	1	X	[...]	
63.12.06.02	Dépôts d'explosifs, à l'exclusion de ceux détenus par les particuliers et dans les limites visées à l'annexe IV, dont la contenance est limitée à <ul style="list-style-type: none"> • 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 Fiobert 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 	2		[...]	
63.12.06.03	Dépôts d'artifices de joie destinés à la vente aux particuliers ou d'artifices à usage technique ou de signalisation, d'une capacité, exprimée en poids de composition pyrotechnique y contenue, inférieure ou égale à 5 T	2		[...]	
63.12.06.04	Dépôts d'autres artifices que ceux visés à la rubrique 63.12.06.03, d'une capacité, exprimée en poids de composition pyrotechnique y contenue, inférieure ou égale à 1 T	2		[...]	
63.12.06.05	Dépôts d'explosifs attachés et à l'usage exclusif d'un site d'extraction tel que visé aux rubriques 10, 11, 13 et 14, ainsi que les dépôts installés à l'intérieur des travaux souterrains	2		[...]	
63.12.06.06	Dépôts d'explosifs non visés aux rubriques 63.12.06.01, 63.12.06.02, 63.12.06.03, 63.12.06.04 et 63.12.06.05	1	X	[...]	
63.12.06.07	Utilisation d'explosifs dans <ul style="list-style-type: none"> • les travaux publics et de génie civil • les travaux de destruction de bâtiments • les travaux de recherche sismique 	2		[...]	
63.12.06.08	Tirs de feux d'artifices de spectacles	3			

63.12.06.09	Destruction par combustion sur site de déchets explosifs issus de la fabrication ou de l'utilisation d'explosifs	3							
63.12.06.10	Détention par les chefs de laboratoires d'acide picrique ou autres produits chimiques réactifs de propriété explosive similaire destinés à usages scientifiques dans leurs laboratoires	3							
63.12.07	Gaz butane et/ou propane et leurs mélanges comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sous une pression supérieure à 100 kPa ou 1 bar (dépôts de)	3							
63.12.07.01	en réservoirs fixes non réfrigérés lorsque le volume total des réservoirs est inférieur ou égal à 3 000 l pour les réservoirs aériens et à 5 000 l pour les réservoirs enterrés	3							
63.12.07.02	en réservoirs fixes non réfrigérés lorsque le volume total des réservoirs est supérieur à 3 000 l pour les réservoirs aériens et à 5 000 l pour les réservoirs enterrés	2					[...]		
63.12.07.03	en récipients mobiles lorsque le volume total des récipients est supérieur à 300 l et inférieur ou égal à 700 l	3							
63.12.07.04	en récipients mobiles lorsque le volume total des récipients est supérieur à 700 l	2					[...]		
63.12.08	Gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous non visés explicitement par une autre rubrique (dépôts de)								
63.12.08.01	Réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est								
63.12.08.01.01	supérieure ou égale à 150 l et inférieure à 500 l	3							
63.12.08.01.02	supérieure ou égale à 500 l	2					[...]		
63.12.08.02	Réservoirs fixes pour d'autres gaz que l'air comprimé, et à l'exception des gaz visés nominativement par d'autres rubriques	2					[...]		
63.12.08.03	Gaz en récipients mobiles, lorsque le volume total des récipients est supérieur à 500 litres	2					[...]		
63.12.09	Liquides inflammables [ou][A.G.W. 10.11.2005] combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50 (dépôts de)								
63.12.09.01	dont le point d'éclair est inférieur à 0 °C et dont [la température à ébullition pression est inférieure ou égale à 35 °C] et dont la capacité de stockage est [A.G.W. 21.12.2006]								
63.12.09.01.01	supérieure ou égale à 50 l et inférieure à 500 l	3							
63.12.09.01.02	supérieure ou égale à 500 l et inférieure à 5 000 l	2					[...]		
63.12.09.01.03	supérieure ou égale à 5 000 l	1				X	[...]		
63.12.09.02	dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C et ne répondant pas à la définition des liquides extrêmement inflammables (catégorie B) et dont la capacité de stockage est								
63.12.09.02.01	supérieure ou égale à 100 l et inférieure à 5 000 l	3							
63.12.09.02.02	supérieure ou égale à 5 000 l et inférieure à 50 000 l	2					[...]		
63.12.09.02.03	supérieure ou égale à 50 000 l	1				X	[...]		
		3							

<http://environnement.wallonie.be/legis/pe/pe006bis.htm>

63.12.15	Produits pétroliers, combustibles fossiles, gaz combustibles, substances pétrochimiques et chimiques de toute nature (substances, préparations ou mélanges) autres que les liquides inflammables (dépôts de) lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 20 T et inférieure à 100 000 T	1	X	[...]				0,5
63.12.15.01	supérieure ou égale à 100 000 T							
63.12.16	Substances, préparations ou mélanges classés très toxiques, toxiques, combustibles, dangereux pour l'environnement, corrosifs, nocifs ou irritants ³³ , autres que les produits agrochimiques (dépôts de) lorsque la capacité de stockage est	3						
63.12.16.01	Très toxiques							
63.12.16.01.01	supérieure ou égale à 0,01 T et inférieure à 0,1 T	2						
63.12.16.01.02	supérieure ou égale à 0,1 T							
63.12.16.02	Toxiques (à l'exception des carburants liquides à la pression atmosphérique pour moteurs à combustion interne et du mazout de chauffage)	3						
63.12.16.02.01	supérieure ou égale à 0,1 T et inférieure à 1 T							
63.12.16.02.02	supérieure ou égale à 1 T	2						
63.12.16.03	Combustibles	3						
63.12.16.03.01	supérieure ou égale à 0,1 T et inférieure à 1 T							
63.12.16.03.02	supérieure ou égale à 1 T	2						
63.12.16.04	Dangereux pour l'environnement (à l'exception des carburants liquides à la pression atmosphérique pour moteurs à combustion interne et du mazout de chauffage)	3						
63.12.16.04.01	supérieure ou égale à 0,4 T et inférieure à 4 T							
63.12.16.04.02	supérieure ou égale à 4 T	2						
63.12.16.05	Corrosifs, nocifs ou irritants	3						
63.12.16.05.01	supérieure ou égale à 0,5 T et inférieure à 20 T							
63.12.16.05.02	supérieure ou égale à 20 T	2						
63.12.17	Produits agrochimiques (produits de base ou produits finis)							
63.12.17.01	Produits phytosanitaires ou biocides (insecticides, anti-rongeurs, fongicides, herbicides, inhibiteurs de germination, régulateurs de croissance pour plantes, à l'exception des désinfectants industriels) (dépôts de)	3						
63.12.17.01.01	en quantité supérieure ou égale à 0,5 T et inférieure à 5 T							
63.12.17.01.02	en quantité supérieure ou égale à 5 T	2						
63.12.18	[...] [A.G.W. 19.04.2007]							
63.12.19	Vernis, peintures, gélatines, cosmétiques, produits de nettoyage (dépôts de), lorsque la capacité de stockage est supérieure à 10 T	2						
63.12.20	Engrais	3						
63.12.20.01	Engrais susceptibles de subir une décomposition autoentretenue ³⁵							

63.12.20.01.01	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 1 tonne et inférieure à 100 tonnes								
63.12.20.01.02	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 100 tonnes et inférieure à 5000 tonnes	2			[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.01.03	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 5 000 tonnes	1	X		[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.02	Formules d'engrais ³⁶	3							
63.12.20.02.01	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 1 tonne et inférieure à 25 tonnes								
63.12.20.02.02	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 25 tonnes et inférieure à 1 250 tonnes	2			[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.02.03	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 1 250 tonnes	1	X		[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.03	Nitrate d'ammonium de qualité technique ³⁷	3							
63.12.20.03.01	Lorsque la capacité de stockage est inférieure à 7 tonnes								
63.12.20.03.02	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 7 tonnes et inférieure à 350 tonnes	2			[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.03.03	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 350 tonnes	1	X		[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.04	Substances hors spécification et engrais ne satisfaisant pas au test de détonabilité ³⁸	3							
63.12.20.04.01	Lorsque la capacité de stockage est inférieure à 0,2 tonnes								
63.12.20.04.02	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 0,2 tonnes et inférieure à 10 tonnes	2			[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.04.03	Lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 10 tonnes	1	X		[A.G.W. 21.12.2006] [...]				
63.12.20.05	Dépôts d'engrais non visés par une autre rubrique	3							
63.12.20.05.01	D'une capacité totale supérieure à 5 tonnes et inférieure ou égale à 100 tonnes								
63.12.20.05.02	D'une capacité totale supérieure à 100 tonnes][A.G.W. 22.01.2004]	2							
63.2 GESTION D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS									

63.21 Gestion d'infrastructures de transports terrestres				
63.21.01	[Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10			
63.21.01.01	Local d'une capacité de :			
63.21.01.01.01	de 10 à 50 véhicules automobiles] [A.G.W. 22.01.2004]	3		
63.21.01.01.02	[de 51 à 750 véhicules automobiles] [A.G.W. 22.01.2004]	2		
63.21.01.01.03	[de plus de 750 véhicules automobiles] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X	

30 Véhicule hors d'usage : tout véhicule qui ne peut plus être utilisé conformément à sa destination initiale, à l'exclusion d'un véhicule qui fait l'objet d'un litige sur lequel il reste à statuer, par exemple :

- tout véhicule dont l'état technique ne lui permet plus de voler, de naviguer ou de circuler sur la voie publique, les rails ou les voies navigables;
- tout véhicule non immatriculé.

Ne sont pas considérés comme véhicules hors d'usage:

- les véhicules de collection entreposés dans un local fermé qui lui est réservé;
- les véhicules exclusivement réservés au transport sur chemins et chantiers privés ;
- les véhicules réservés aux activités didactiques, d'exposition ou de commémoration ;
- les véhicules du marché d'occasions.

31 [Les seuils de la classe sont divisés par 2 lorsqu'il existe une rotation régulière des véhicules hors d'usage en dépôt sauf lorsqu'ils sont égaux à 1] [A.G.W. 22.01.2004].

32 La capacité nominale équivalente totale est définie par la formule suivante :

$$Q_{\text{équivalente totale}} = 10A - B + \frac{C}{5} + \frac{D}{10}$$

- A représente la capacité relative aux liquides de la catégorie A
- B représente la capacité relative aux liquides de la catégorie B
- C représente la capacité relative aux liquides de la catégorie C
- D représente la capacité relative aux liquides de la catégorie D

33 Les substances et préparations sont classées conformément aux directives européennes suivantes (telles qu'elles ont été modifiées) et à leur adaptation actuelle au progrès technique :

- directive 67/548/CEE du Conseil, du 27 juin 1967, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses;
- directive 88/379/CEE du Conseil, du 7 juin 1988, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses;
- directive 78/631/CEE du Conseil, du 26 juin 1978, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des préparations dangereuses (pesticides).

34 Sont exclus du champ d'application de la présente rubrique

- les établissements, installations ou aires de stockage militaires
- les dangers liés aux rayonnements ionisants

- le transport de substances dangereuses et le stockage temporaire intermédiaire par route, rail, voies navigables intérieures et maritimes ou par air, y compris les activités de chargement et de déchargement et le transport vers ou à partir d'un autre mode de transport aux quais de chargement, aux quais ou aux gares ferroviaires de triage, à l'extérieur des établissements visés par la présente rubrique
- le transport de substances dangereuses par pipelines, y compris les stations de pompage, à l'extérieur des établissements visés par le présent arrêté
- les industries extractives dont l'activité est l'exploration et l'exploitation des matières minérales dans les mines et les carrières, ainsi que par forage
- ... les décharges de déchets

[35 S'applique aux engrais composés (NPK) dans lesquels la teneur en azote due au nitrate d'ammonium est :

- * soit comprise entre 15.75 % et 24.5 % et qui contiennent au maximum 0.4 % de matière organique/combustible;
- * soit de 15.75 % en poids ou moins sans limitation de teneur en matière combustible,

et qui sont susceptibles de subir une décomposition auto-entretenu (selon test du pétrin du manuel de test et d'épreuves de l'O.N.U.).] **[A.G.W. 22.01.2004]**

[36 Engrais simples et composés à base de nitrate dans lesquels la teneur en azote due au nitrate d'ammonium est :

- * soit supérieure à 24.5 % en poids à l'exception des mélanges de nitrate d'ammonium avec de la dolomie, du calcaire et/ou du carbonate de calcium, dont la pureté est d'au moins 90 %;
- * soit supérieure à 15.75 % en poids pour les mélanges de nitrate d'ammonium et de sulfate d'ammonium;
- * soit supérieure à 28 % en poids pour les mélanges de nitrate d'ammonium avec de la dolomie, du calcaire et/ou du carbonate de calcium, dont la pureté est d'au moins 90 %,

et qui satisfont aux conditions de détonabilité (annexe 2 de la Directive 80/18761/CE).] **[A.G.W. 22.01.2004]**

[37 Engrais et préparations à base de nitrate d'ammonium dans lesquels la teneur en azote due au nitrate d'ammonium :

- * soit comprise entre 24.5 et 28 % en poids et ne contiennent pas plus de 0,4 % de substances combustibles;
- * soit supérieure à 28 % en poids et qui contiennent au plus 0,2 % de substances combustibles;
- * soit solutions aqueuses de nitrate d'ammonium dans lesquelles la concentration en nitrate d'ammonium est supérieure à 80 % en poids.] **[A.G.W. 22.01.2004]**

22.01.2004]

[38 Cela s'applique :

- * soit aux matières rejetées au cours d'un process de fabrication et aux engrais (simples et composés) à base de nitrate d'ammonium qui sont renvoyés par l'utilisateur final à un fabricant;
- * soit aux engrais des rubriques 1.1 et 1.2 qui ne satisfont pas aux conditions de la Directive 80/18761/CE (test de détonabilité).] **[A.G.W. 22.01.2004]**

	Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
					ZH	ZHR	ZI
64 POSTES ET TELECOMMUNICATIONS							
64.1 ACTIVITES DE POSTE ET DE COURRIER							
64.19 Centre de tri postal		2					
64.2 TELECOMMUNICATIONS							

64.20 Télécommunications			
64.20.01	Télécommunications hertziennes de 10 MHz à 300 GHz		
64.20.01.01	Antenne stationnaire d'émission pour laquelle la puissance isotrope rayonnée équivalente (PIRE) est	2	
[64.20.01.01.01 supérieure à 10 W et inférieure ou égale à 500 kW]		3	
[64.20.01.01.02] supérieure à 500 kW [A.G.W. 10.11.2005] [A.G.W. 19.12.2008]		2	
[64.20.02 Toute antenne fixe [...] de téléphonie mobile (antenne dite «microcell») quelles que soient la fréquence et la puissance d'émission] [A.G.W. 10.11.2005] [A.G.W. 19.12.2008]		3	

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZHR	ZI
70 ACTIVITES IMMOBILIERES						
70.1 ACTIVITES IMMOBILIERES						
70.11 Promotion immobilière						
70.11.01 [Projet de lotissement comprenant une superficie de 2 ha et plus de lots destinés à la construction d'habitations ou au placement d'installations fixes ou mobiles pouvant être utilisées pour l'habitation, en ce compris les espaces réservés à la réalisation d'équipements et d'aménagements divers liés à la mise en oeuvre du lotissement] [A.G.W. 22.01.2004]						
70.11.02 Constructions groupées visées à l'article 126 du CWA TUP sur une superficie de 2 ha et plus		X				
70.19 Projets d'infrastructures						
70.19.01 Construction de nouvelles voiries publiques de plus de 2 bandes		X				

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZHR	ZI
73 RECHERCHE, DEVELOPPEMENT ET PRODUCTION						
73.1 RECHERCHE, DEVELOPPEMENT ET PRODUCTION						
73.10 Recherche, développement en sciences physiques, chimiques et naturelles, y compris l'agronomie et les médecines humaines et vétérinaires						
73.10.01 Laboratoire d'analyse (à l'exclusion des activités décrites aux rubriques 73.10.03 et 73.10.04)	3					
	2		[...]			

73.10.02	Laboratoire d'analyse occupant au moins 7 personnes (à l'exclusion des activités décrites aux rubriques 73.10.03 et 73.10.04)								
73.10.03	Utilisations confinées* d'organismes génétiquement modifiés								
73.10.03.01	Utilisations confinées de classe de risque 1, en ce compris par exemple, dans le cadre d'expositions temporaires ou de démonstrations ponctuelles	3							
73.10.03.02	Utilisations confinées de classe de risque 2	2				[...]			
73.10.03.03	Utilisations confinées de classe de risque 3 ou 4	2				[...]			
73.10.04	Utilisations confinées* d'organismes pathogènes pour l'homme, l'animal et la plante								
73.10.04.01	Utilisations confinées de classe de risque 2	2				[...]			
73.10.04.02	Utilisations confinées de classe de risque 3 ou 4	2				[...]			
73.19 Production									
[73.19.01]	Utilisations confinées* d'organismes génétiquement modifiés								
[73.19.01.01]	Utilisations confinées de classe de risque 1, en ce compris par exemple, dans le cadre d'expositions temporaires ou de démonstrations ponctuelles ou sans manipulation directe, ni production de déchets [err. 04.10.2002]	3							
[73.19.01.02]	Utilisations confinées de classe de risque 2 [err. 04.10.2002]	2				[...]			
[73.19.01.03]	Utilisations confinées de classe de risque 3 ou 4 [err. 04.10.2002]	2				[...]			
[73.19.02]	Utilisations confinées* d'organismes pathogènes pour l'homme, l'animal et la plante								
[73.19.02.01]	Utilisations confinées de classe de risque 2 [err. 04.10.2002]	2				[...]			
[73.19.02.02]	Utilisations confinées de classe de risque 3 ou 4 [err. 04.10.2002]	2				[...]			

* "utilisations confinées" telles que définies dans la législation wallonne relative aux utilisations confinées d'organismes génétiques modifiés

Numéro - Installation ou activité		Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
					ZH	ZHR	ZI
74 AUTRES SERVICES FOURNIS AUX ENTREPRISES							
74.3 ESSAIS ET ANALYSES TECHNIQUES							
74.30 Essais et analyses techniques		3					
74.30.01 Centre d'essais et d'analyses							
74.30.02 Centre d'essais et d'analyses occupant au moins 7 personnes		2		[...]			
[74.30.03. Forage et équipement de puits de reconnaissance géologique, de puits de prospection, de piézomètres, ou de puits de contrôle de la qualité de l'eau.] [A.G.W. 13.09.2012]		3					
[74.30.04 Centre d'essais et d'analyses de munitions et d'armes] [A.G.W. 21.12.2006]		[2]					

74.7 NETTOYAGE INDUSTRIEL

74.70 Nettoyage industriel (installation fixe pour le nettoyage des trains, autobus, avions, navires, citernes de camion, fûts, ... à caractère commercial et/ou industriel)	2				
74.8 SERVICES DIVERS FOURNIS PRINCIPALEMENT AUX ENTREPRISES					
74.81 Activités photographiques					
74.81.01 Laboratoire pour le traitement ou le développement de surfaces photosensibles à base argentique lorsque la surface annuelle traitée est supérieure à 200 m ² et inférieure ou égale à 2 000 m ² lorsque l'activité est de nature industrielle	3				
74.81.01.02 supérieure à 2 000 m ² lorsque l'activité est de nature industrielle	2			DE, [...]	
74.81.01.03 supérieure à 5 000 m ² dans les autres cas (radiographie médicale, art graphique, photographie, cinéma, ...)	2			DE, [...]	

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZHR	ZI
85 SANTE ET ACTION SOCIALE						
85.1 ACTIVITES POUR LA SANTE HUMAINE						
85.13 Activités avec utilisation d'amalgames dentaires à base de mercure	3					
85.14 Laboratoires médicaux et bactériologiques						
85.14.01 Laboratoire d'analyse occupant moins de 7 personnes	3					
85.14.02 Laboratoire d'analyse occupant au moins 7 personnes	2		[...]			

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZHR	ZI
90 ASSAINISSEMENT, VOIRIE ET GESTION DES DECHETS						
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]	2		DE			
90.10.01 Rejets supérieurs à 100 équivalent-habitants/jour ou comportant des substances dangereuses						

visées aux annexes Ire et VII du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau [A.G.W. 21.12.2006]									
90.11	Unité d'épuration individuelle inférieure ou égale à 20 équivalent-habitant		3						
90.12	Installation d'épuration individuelle comprise entre 20 et 100 équivalent-habitant		3						
90.13	Station d'épuration individuelle égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant		2		DE				
90.14	Système d'épuration individuelle en dérogation à l'obligation de raccordement à l'égout				DE	Organismes d'épuration agréés [42]			
90.16	Station d'épuration d'eaux urbaines résiduelles		2						
Lorsque la capacité d'épuration est inférieure à 100 équivalent-habitant									
90.16.01	égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant		3				2		
90.16.02	égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant		2		DE		2		
90.16.03	égale ou supérieure à 50 000 équivalent-habitant		1	X	DE		2		
90.17	[Station d'épuration d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau] [A.G.W. 21.12.2006]								
Lorsque la capacité d'épuration est inférieure à 100 équivalent-habitant									
90.17.01	égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant		3				2		
90.17.02	égale ou supérieure à 100 équivalent-habitant et inférieure à 50 000 équivalent-habitant		2		DE		2		
90.17.03	égale ou supérieure à 50 000 équivalent-habitant		1	X	DE		2		
90.2 DECHETS									
90.21	[Centre de regroupement et de tri de déchets] [A.G.W. 12.02.2009]								
[90.21.01 Installation de regroupement ou de tri de déchets inertes tels que définis à l'article 2, 6°, du décret du 27 juin 1998 relatif aux déchets									
90.21.01.01	Lorsque la capacité de stockage est inférieure ou égale à 30 t [A.G.W. 12.02.2009]		3						
[90.21.01.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 t [A.G.W. 12.02.2009]		2		OVD				
[90.21.02 Installation de regroupement ou de tri de déchets non dangereux à l'exclusion des installations visées sous 90.21.11, 90.21.12, 90.21.13 et 90.21.15									
90.21.02.01	lorsque la capacité de stockage est inférieure ou égale à 15 t [A.G.W. 12.02.2009]		3						
[90.21.02.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 15 t [A.G.W. 12.02.2009]		2		OVD				
[90.21.03 Installation de regroupement ou de tri de déchets ménagers, tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets et de déchets de classe A tels que définis à l'article 1er, 4°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé, à l'exclusion des installations visées sous 90.21.11] [A.G.W. 12.02.2009]									
			2		OVD				
			2		OVD				

[90.21.04	Installation de regroupement ou de tri de déchets dangereux tels que définis à l'article 2,					
5°, du décret du 27 juin 1986 relatif aux déchets, à l'exclusion des installations visées sous 90.21.11						
90.21.13, 90.21.14 et 90.21.15						
90.21.04.01 lorsque la capacité de stockage est inférieure ou égale à 50 t[A.G.W. 12.02.2009]						
[90.21.04.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 50 t[A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD			
[90.21.05	Installation de regroupement ou de tri d'huiles usagées tels que définies à l'article 1 ^{er} , 1° , de					
l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées à l'exclusion des installations						
visées sous 90.21.11						
90.21.05.01 lorsque la capacité de stockage est inférieure ou égale à 50 t[A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD			
[90.21.05.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 50 t[A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD			
[90.21.06	Installation de regroupement ou de tri de PCB/PCT tels que définis à l'article 1 ^{er} , 1° , de					
l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux polychlorobiphényles ou de						
polychloroterphényles :						
90.21.06.01 lorsque la capacité de stockage est inférieure ou égale à 20 t[A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD			
[90.21.06.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 20 t[A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD			
[90.21.07	Installation de regroupement ou de tri de sous-produits animaux de catégorie 3 tels que					
définis à l'article 6, § 1 ^{er} , points a) à k) du Règlement n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du						
3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la						
consommation humaine						
90.21.07.01 lorsque la capacité de stockage est inférieure ou égale à 300 t[A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD			
[90.21.07.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 300 t[A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD			
[90.21.08	Installation de regroupement ou de tri de sous-produits animaux de catégorie 2 ou 1 tels que					
respectivement définis à l'article 5, § 1 ^{er} , points b) à g) et à l'article 4, § 1 ^{er} , points a) à d) et f) du Règlement						
n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires						
applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine à l'exclusion des cabinets						
vétérinaires et des installations et activités visées sous 01.2, 01.3, 92.53.01 et 92.61.09.02						
90.21.08.01 lorsque la capacité de stockage est inférieure ou égale à 50 t[A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD			
[90.21.08.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure à 50 t[A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD			
[90.21.09	Installation de regroupement ou de tri de déchets de classe B1 tels que définis à l'article 1 ^{er} ,					
5°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de						
soins de santé						
90.21.09.01 lorsque la capacité de stockage est inférieure à 1 t[A.G.W. 12.02.2009]	3					
[90.21.09.02 lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 1 t[A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD			
[90.21.10	Installation de regroupement ou de tri de déchets de classe B2 tels que définis à l'article 1 ^{er} ,					
6°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de						
	3					

soins de santé									
90.21.10.01	lorsque la capacité de stockage est inférieure à 250 kg][A.G.W. 12.02.2009]								
[90.21.10.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 250 kg][A.G.W. 12.02.2009]	2							
[90.21.11	Parc à conteneurs pour déchets ménagers et, le cas échéant, pour déchets des P.M.E., tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, en ce compris le dépôt de déchets spéciaux des ménages;								
90.21.11.01	d'une superficie inférieure à 2 500 m²][A.G.W. 12.02.2009]	3							
[90.21.11.02	d'une superficie supérieure ou égale à 2 500 m²][A.G.W. 12.02.2009]	2							
[90.21.12	Installation de regroupement destinée à la collecte sélective de déchets ménagers tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, telles que bulles à verre, à papiers, à cartons, à plastiques, à textiles,...								
90.21.12.01	lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 3 t et inférieure ou égale à 5 t][A.G.W. 12.02.2009]	3							
[90.21.12.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure à 5 t][A.G.W. 12.02.2009]	2							
[90.21.13	Installation de regroupement ou de tri de déchets d'équipements électriques et électroniques][A.G.W. 12.02.2009]	2							
[90.21.14	Installation de regroupement ou de tri de déchets d'amiante-ciment][A.G.W. 12.02.2009]	2							
[90.21.15	Installation de regroupement de terres excavées hors site de production								
90.21.15.01	lorsque la capacité de stockage est inférieure à 30 t][A.G.W. 12.02.2009]	3							
[90.21.15.02	lorsque la capacité de stockage est supérieure ou égale à 30 t][A.G.W. 12.02.2009]	2							
90.22	Centre de prétraitement [et de récupération] de déchets [A.G.W. 12.02.2009]								
90.22.01	Installation de prétraitement de déchets inertes tels que définis à l'article 2, 6°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets d'une capacité de traitement								
90.22.01.01	inférieure à 200 000 T/an	2							
90.22.01.02	égale ou supérieure à 200 000 T/an	1							
90.22.02	Installation de prétraitement de déchets non dangereux [à l'exclusion des installations visées sous 90.22.13] d'une capacité de traitement [A.G.W. 22.01.2004]								
90.22.02.01	inférieure à 100 000 T/an	2							
90.22.02.02	égale ou supérieure à 100 000 T/an	1							
90.22.03	Installation de prétraitement de déchets ménagers tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets d'une capacité de traitement								
90.22.03.01	inférieure à 100 000 T/an	2							
90.22.03.02	égale ou supérieure à 100 000 T/an	1							
90.22.04	Installation de prétraitement de déchets dangereux tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets [à l'exclusion des installations visées sous 90.22.13] [A.G.W. 22.01.2004]	1							

90.22.05	Installation de prétraitement d'huiles usagées tels que définies à l'article 1 ^{er} , 1 ^o , de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées	1	X	OWD, [...]		
90.22.06	Installation de prétraitement P.C.B./P.C.T. tels que définis à l'article 1 ^{er} , 1 ^o , de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux polychlorobiphényles et aux polychloroterphényles	1	X	OWD, [...]		
90.22.07	[Installation de prétraitement de sous-produits animaux de catégorie 3 tels que définis à l'article 6, § 1 ^{er} , points a) à k) du Règlement n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, lorsque la capacité de prétraitement est] [A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 12.02.2009]					
90.22.07.01	[inférieure à 100 000 T/an] [A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD	2	2
90.22.07.02	[supérieure ou égale à 100 000 T/an] [A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD	2	2
90.22.08	[Installation de prétraitement de sous-produits animaux de catégorie 2 ou 1 tels que respectivement définis à l'article 5, § 1 ^{er} , points b) à g), et à l'article 4, § 1 ^{er} , points a) à d) et f) du Règlement n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine] [A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD		
90.22.09	Installation de prétraitement de déchets de classe A tels que définis à l'article 1 ^{er} , 4 ^o , de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé	2		OWD, [...]		
90.22.10	Installation de prétraitement de déchets de classe B1 tels que définis à l'article 1 ^{er} , 5 ^o , de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé	2		OWD		
90.22.11	Installation de prétraitement de déchets de classe B2 tels que définis à l'article 1 ^{er} , 6 ^o , de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé	2		OWD		
90.22.12	Installation de prétraitement (regroupement, déshydratation, ...) des matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage ou de curage telles que définies à l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 1995 relatif à la gestion des matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage et de curage d'une capacité	2		OWD, DE		
90.22.12.01	inférieure ou égale à 50 000 m³ de stockage ou inférieure ou égale à 50 000 m³/an de prétraitement					
90.22.12.02	supérieure à 50 000 m³ de stockage ou supérieure à 50 000 m³/an de prétraitement	1	X	OWD, DE		
[90.22.13	Installation de prétraitement de déchets d'équipements électriques et électroniques]	2		OWD		
[A.G.W. 22.01.2004]						
[90.22.14	Centre de démantèlement, de dépollution de véhicules hors d'usage ²⁰ et de récupération de pièces de véhicules hors d'usage ²⁰] [A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD		

[90.22.15 Centre de destruction des véhicules hors d'usage ²⁰ et de prétraitement des métaux ferreux et non ferreux] [A.G.W. 12.02.2009]	2					
90.23 [Centre de valorisation ou d'élimination de déchets, à l'exclusion des installations d'incinération et des centres d'enfouissement technique] [A.G.W. 12.02.2009]						
90.23.01.01 Installation de valorisation ou d'élimination de déchets inertes tels que définis à l'article 2, 6°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, d'une capacité de traitement inférieure à 1 000 t/jour] [A.G.W. 12.02.2009]	2				OWD	2 2
90.23.01.02 supérieure ou égale à 1000 T/jour] [A.G.W. 12.02.2009]	1	X			OWD	2 2
90.23.02 Installation de valorisation ou d'élimination de déchets non dangereux, à l'exclusion des installations de compostage et de biométhanisation et des installations visées sous 90.23.03 et 90.23.14, d'une capacité de traitement inférieure à 500 t/jour [A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 12.02.2009]	2				OWD [...] [A.G.W. 22.01.2004]	2 2
90.23.02.01 supérieure ou égale à 500 T/jour] [A.G.W. 12.02.2009]	1	X			OWD, [...]	2 2
90.23.03. Installation d'élimination de déchets non dangereux par traitement chimique tel que défini à l'annexe II point D9 du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, d'une capacité supérieure à 100 t/jour] [A.G.W. 12.02.2009]	1	X			OWD, [...]	
90.23.04 Installation de valorisation ou d'élimination de déchets ménagers tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, à l'exclusion des installations de compostage et de biométhanisation, d'une capacité de traitement inférieure à 500 t/jour] [A.G.W. 22.01.2004][A.G.W. 12.02.2009]	2				OWD	
90.23.04.02 supérieure ou égale à 500 T/jour] [A.G.W. 22.01.2004][A.G.W. 12.02.2009]	1	X			OWD	
90.23.05 Installation de valorisation ou d'élimination de déchets dangereux tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, à l'exclusion des installations visées sous 90.23.14] [A.G.W. 12.02.2009]	1	X			OWD, [...]	
90.23.06 Installation de valorisation ou d'élimination d'huiles usagées telles que définies à l'article 1 ^{er} , 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées][A.G.W. 12.02.2009]	1	X			OWD, [...]	
90.23.07 [Installation d'élimination de PCB/PCT tels que définis à l'article 1 ^{er} , 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux polychlorobiphényles ou de polychloroterphényles] [A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 12.02.2009]	1	X			OWD	
90.23.08 Installation de valorisation ou d'élimination de sous-produits animaux de catégorie 3 tels que définis à l'article 6, § 1 ^{er} , points a) à k) du Règlement n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, à l'exclusion des installations de compostage et de biométhanisation, lorsque la capacité de traitement est inférieure à 100 t/jour] [A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 12.02.2009]	2				OWD	

[90.23.08.02	supérieure ou égale à 100 t/jour]	[A.G.W. 12.02.2009]	1	X				
[90.23.09	Installation de valorisation ou d'élimination de sous-produits animaux de catégorie 2 ou 1 tels que respectivement définis à l'article 5, § 1 ^{er} , points b) à g), et à l'article 4, § 1 ^{er} , points a) à d) et f) du Règlement n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, à l'exclusion des installations de compostage et de biométhanisation]	[A.G.W. 12.02.2009]	1	X				
[90.23.10	Installation de valorisation ou d'élimination de déchets de classe A tels que définis à l'article 1 ^{er} , 4°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé, à l'exclusion des installations de compostage et de biométhanisation]	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.11	Installation de valorisation ou d'élimination de déchets de classe B1 tels que définis à l'article 1 ^{er} , 5°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé]	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.12	Installation de compostage lorsque la quantité de matière entreposée est supérieure ou égale à 10 m ³ et inférieure ou égale à 500 m ³	[A.G.W. 12.02.2009]	3					
[90.23.12.01	supérieure ou égale à 10 m ³ et inférieure ou égale à 500 m ³	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.12.02	supérieure à 500 m ³ et inférieure ou égale à 40 000 m ³	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.12.03	supérieure ou égale à 40 000 m ³	[A.G.W. 12.02.2009]	1	X				
[90.23.13	Installation de valorisation ou d'élimination des matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage ou de curage telles que définies à l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 1995 relatif à la gestion des matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage et de curage d'une capacité de traitement]	[A.G.W. 22.01.2004][A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.13.01	inférieure à 100 t/jour]	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.13.02	supérieure ou égale à 100 t/jour]	[A.G.W. 12.02.2009]	1	X				
[90.23.14	Installation de valorisation ou d'élimination de déchets électriques et électroniques]	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.15	Installation de biométhanisation]	[A.G.W. 12.02.2009]						
[90.23.15.01	traitant des sous-produits animaux au sens de l'article 2 du Règlement (CE) n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, lorsque la capacité de traitement est supérieure ou égale à 100 t/jour]	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.15.01.01	inférieure ou égale à 100 t/jour]	[A.G.W. 12.02.2009]	2					
[90.23.15.01.02	supérieure à 100 t/jour]	[A.G.W. 12.02.2009]	1	X				

90.23.15.02	traitant des déchets autres que des sous-produits animaux, notamment des déchets d'origine végétale et des boues de station d'épuration,...., lorsque la capacité de traitement est inférieure ou égale à 500 T/jour [A.G.W. 12.02.2009]	2						
90.23.15.02.01	supérieure à 500 T/jour [A.G.W. 12.02.2009]	1	X				OWD	
90.24 Installations d'incinération de déchets et installations de co-incinération de déchets								
90.24.01	Installation d'incinération [et de co-incinération] de déchets non dangereux, lorsque la capacité d'incinération est inférieure à 100 T/jour [A.G.W. 12.02.2009]	2					OWD, [...]	
90.24.01.01	égale ou supérieure à 100 T/jour	1	X				OWD, [...]	
90.24.02	Installation d'incinération [et de co-incinération] de déchets ménagers tels que définis à l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets [A.G.W. 12.02.2009]	1	X				OWD, [...]	
90.24.03	Installation d'incinération [et de co-incinération] de déchets dangereux tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets [A.G.W. 12.02.2009]	1	X				OWD, [...]	
90.24.04	Installation d'incinération [et de co-incinération] d'huiles usagées tels que définies à l'article 1 ^{er} , 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées [A.G.W. 12.02.2009]	1	X				OWD, [...]	
90.24.05	Installation d'incinération [et de co-incinération] de P.C.B./P.C.T. tels que définis à l'article 1 ^{er} , 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux polychlorobiphényles ou de polychloroterphényles [A.G.W. 12.02.2009]	1	X				OWD, [...]	
90.24.06	[Installation d'incinération [et de co-incinération] [A.G.W. 12.02.2009] de sous-produits animaux de catégorie 3 tels que définis à l'article 6, § 1 ^{er} , points a) à k) du règlement n°1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine, lorsque la capacité d'incinération est] [A.G.W. 22.01.2004]	[2] [A.G.W. 10.11.2005]					[OWD] [A.G.W. 10.11.2005]	
90.24.06.01	[inférieure à 100 T/jour] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X				OWD	
90.24.06.02	[égale ou supérieure à 100 T/jour] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X				OWD	
90.24.07	[Installation d'incinération [et de co-incinération] [A.G.W. 12.02.2009] de sous-produits animaux de catégorie 2 ou 1 tels que respectivement définis à l'article 5, § 1 ^{er} , points b) à g), et à l'article 4, § 1 ^{er} , points a) à d) et f) du règlement n°1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X				OWD	
90.24.08	Installation d'incinération [et de co-incinération] de déchets de classe A tels que définis à l'article 1 ^{er} , 4°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé, d'une capacité de traitement inférieure à 100 T/jour [A.G.W. 12.02.2009]	2					OWD, [...]	

90.24.08.02	égale ou supérieure à 100 T/jour	1	X	OWD, [...]		
90.24.09	Installation d'incinération [et de coïncinération] de déchets de classe B1 tels que définis à l'article 1 ^{er} , 5°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé, d'une capacité de traitement inférieure à 100 T/jour [A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD, [...]		
90.24.09.02	égale ou supérieure à 100 T/jour	1	X	OWD, [...]		
90.24.10	Installation d'incinération [et de coïncinération] de déchets de classe B2 tels que définis à l'article 1 ^{er} , 6°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 juin 1994 relatif aux déchets d'activités hospitalières et de soins de santé [A.G.W. 12.02.2009]	1	X	OWD, [...]		
90.24.11	Installation d'incinération [et de coïncinération] des matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage ou de curage telles que définies à l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 1995 relatif à la gestion des matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage et de curage d'une capacité de traitement					
90.24.11.01	inférieure à 100 T/jour [A.G.W. 12.02.2009]	2		OWD, [...]		
90.24.11.02	supérieure ou égale à 100 T/jour	1	X	OWD, [...]		
90.25	Centre d'enfouissement technique					
90.25.01	Centre d'enfouissement technique de déchets dangereux tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets (classe CET 1)	1	X	OWD, DE		
90.25.02	[Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique de déchets non dangereux, industriels et ménagers, ces derniers tels que définis par l'article 2, 2°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets					
90.25.02.01	Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique pour déchets non biodégradables, compatibles ou non, non dangereux qui ne remplissent pas les critères concernant les déchets non biodégradables, non dangereux qui peuvent être mis en CET avec des déchets dangereux stables et non réactifs (classe CET 2.1.a)	1	X	OWD, DE		
90.25.02.02	Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique pour déchets non biodégradables, compatibles ou non, non dangereux qui remplissent les critères concernant les déchets non biodégradables, non dangereux qui peuvent être mis en CET avec des déchets dangereux stables et non réactifs (classe CET 2.1.b)	1	X	OWD, DE		
90.25.02.03	Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique pour déchets non dangereux, organiques biodégradables et déchets non biodégradables compatibles - sans préjudice des dispositions de l'article 19, § 3 du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets - (classe CET 2.2)]*	1	X	OWD, DE		
[A.G.W. 07.10.2010]						
90.25.03	Centre d'enfouissement technique de déchets inertes tels que définis par l'article 2, 6°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets (classe CET 3)	2		OWD, DE		
90.25.04	Centre d'enfouissement technique de matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage ou de curage, telles que définies à l'article 4 de l'arrêté du	2		OWD, DE		

Gouvernement wallon du 30 novembre 1995 relatif à la gestion des matières enlevées du lit et des berges des cours et plans d'eau du fait de travaux de dragage et de curage									
90.25.04.01	matières de la catégorie A (classe CET 4 A)								
90.25.04.02	matières de la catégorie B (classe CET 4 B)								
90.25.05	Centre d'enfouissement technique réservés à l'usage exclusif d'un producteur de déchets								
90.25.05.01	déchets dangereux tels que définis par l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets (classe CET 5.1)								
90.25.05.02	[Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique pour déchets industriels non dangereux (classe CET 5.2)]								
90.25.05.02.01	Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique pour déchets non biodégradables, compatibles ou non, non dangereux qui ne remplissent pas les critères concernant les déchets non biodégradables, non dangereux qui peuvent être mis en CET avec des déchets dangereux stables et non réactifs (classe CET 5.2.1.a)								
90.25.05.02.02	Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique pour déchets non biodégradables, compatibles ou non, non dangereux qui remplissent les critères concernant les déchets non biodégradables, non dangereux qui peuvent être mis en CET avec des déchets dangereux stables et non réactifs (classe CET 5.2.1.b)								
90.25.05.02.03	Centre d'enfouissement technique et cellules de centre d'enfouissement technique pour déchets non dangereux, organiques biodégradables et déchets non biodégradables compatibles - sans préjudice des dispositions de l'article 19, § 3 du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets - (classe CET 5.2.2)]								
[A.G.W. 07.10.2010]*									
90.25.05.03	déchets inertes tels que définis à l'article 2, 6°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets (classe CET 5.3)								
90.26	Installation spécifique de récupération ou de destruction de substances explosives								
90.27	Installation de gestion de déchets d'extraction								
90.27.01	Installation de gestion de déchets d'extraction telle que définie par l'arrêté du Gouvernement wallon du ... portant conditions sectorielles et intégrales des installations de gestion de déchets d'extraction et relatif au suivi après fermeture.								
90.27.01.01	Installation de gestion de déchets inertes et de terres non polluées, ainsi que les déchets provenant de l'extraction, du traitement et du stockage de tourbe, à moins qu'ils ne soient déposés dans une installation de gestion de déchets visée par la rubrique 90.27.01.03.								
90.27.01.02	Installation de gestion de déchets autres que celles visées aux rubriques 90.27.01.01 et 90.27.01.03.								
90.27.01.03	Installation de gestion de déchets :								
1° dont une défaillance ou une mauvaise exploitation, telle que l'effondrement d'un terril ou la rupture d'une digue, pourrait donner lieu à un accident majeur, sur la base d'une évaluation du risque tenant compte de facteurs tels que la taille actuelle ou future, la localisation et l'incidence de l'installation sur l'environnement, conformément aux critères figurant à l'annexe II, A :									

a) si les conséquences prévisibles à court ou long terme de l'accident sont d'importance non négligeable en ce qui concerne un impact sur l'environnement	[1	X				
b) si les conséquences prévisibles à court ou long terme de l'accident sont d'importance négligeable en ce qui concerne un impact sur l'environnement	1					
ou						
2° qui contient des déchets dangereux dans les proportions déterminées à l'annexe II, B, ou	1	X				
3° qui contient des substances ou des préparations dangereuses dans les proportions déterminées à l'annexe II, C.] [A.G.W. 27.05.2009]	1	X				
	1	X				
90.9 REJETS DIRECTS ET INDIRECTS DE SUBSTANCES DANGEREUSES DANS LES EAUX SOUTERRAINES						
90.90 Rejets directs et indirects de substances dangereuses dans les eaux souterraines						
90.90.01 Rejets directs dans les eaux souterraines de substances dangereuses reprises dans les listes 1 et 2 de l'annexe (X), de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 20 novembre 1991 relatif à la protection des eaux souterraines contre la pollution causée par certaines substances dangereuses	1	X				
90.90.02 Rejets indirects dans les eaux souterraines de substances dangereuses reprises dans les listes 1 et 2 de l'annexe (X), de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 20 novembre 1991 relatif à la protection des eaux souterraines contre la pollution causée par certaines substances dangereuses	2					
90.90.03 Action d'élimination ou de dépôt en vue de l'élimination des substances reprises dans les listes 1 et 2 de l'annexe (X), de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 20 novembre 1991 relatif à la protection des eaux souterraines contre la pollution causée par certaines substances dangereuses, susceptibles de conduire à un rejet indirect dans les eaux souterraines	2					

^[20] Véhicule hors d'usage : tout véhicule qui ne peut plus être utilisé conformément à sa destination initiale, à l'exclusion d'un véhicule qui fait l'objet d'un litige sur lequel il reste à statuer, par exemple :

- tout véhicule dont l'état technique ne lui permet plus de voler, de naviguer ou de circuler sur la voie publique, les rails ou les voies navigables;
- tout véhicule non immatriculé.

Ne sont pas considérés comme véhicules hors d'usage :

- les véhicules de collection entreposés dans un local fermé qui leur est réservé;
- les véhicules exclusivement réservés au transport sur chemins et chantiers privés;
- les véhicules réservés aux activités didactiques, d'exposition ou de commémoration;
- les véhicules du marché d'occasions. [A.G.W. 12.02.2009]

* Les demandes de permis d'environnement relatif à un centre d'enfouissement technique classé dans la rubrique 90.25.02 de l'annexe I^{re} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrétant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées introduites avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté et les centres d'enfouissement technique classés dans la rubrique 90.25.02 de l'annexe I^{re} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrétant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées existant à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté sont assimilés à des demandes ou à des centres d'enfouissement technique visés par la ou les sous-rubrique(s) 90.25.02.01 à 90.25.02.03 et ce, sur la base des données reprises dans la demande de permis d'environnement.

§ 2. Les demandes de permis d'environnement relatif à un centre d'enfouissement technique classé dans la rubrique 90.25.05.02 de l'annexe I^{re} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrétant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées introduites avant la

date d'entrée en vigueur du présent arrêté et les centres d'enfouissement technique classés dans la rubrique 90.25.05.02 de l'annexe I^{re} de 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 existant à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté sont assimilés à des demandes ou à des centres d'enfouissement technique visés par la ou les sous-rubrique(s) 90.25.05.02.01 à 90.25.05.02.03 et ce, sur la base des données reprises dans la demande de permis d'environnement.

Les demandes de permis d'environnement pour un centre d'enfouissement technique introduites avant l'entrée en vigueur du présent arrêté sont traitées selon les règles en vigueur au moment de l'introduction de la demande. **[A.G.W. 07.10.2010]**

Numéro - Installation ou activité		Classe	EIE	Organismes à consulter	ZH	ZHR	ZI
92 ACTIVITES RECREATIVES, CULTURELLES ET SPORTIVES							
92.1 ACTIVITES CINEMATOGRAPHIQUES ET VIDEO							
92.13 Projection de films							
92.13.01	Salles de cinéma dont la capacité d'accueil en places assises est égale ou supérieure à 50 personnes et inférieure à 150 personnes	3					
92.13.01.01							
92.13.01.02	égale ou supérieure à 150 personnes et inférieure à 2 000 personnes	2		[...]			
92.13.01.03	égale ou supérieure à 2 000 personnes	1	X	[...]			
92.3 AUTRES ACTIVITES DE SPECTACLES ET D'AMUSEMENT							
92.32 Gestion de salles de spectacles (salles de théâtre, de concerts, cabarets, centres culturels et similaires)							
Lorsque la capacité d'accueil est égale ou supérieure à 50 personnes et inférieure à 150 personnes							
92.32.01		3					
92.32.02	égale ou supérieure à 150 personnes et inférieure à 2 000 personnes	2		[...]			
92.32.03	égale ou supérieure à 2 000 personnes	1	X	[...]			
92.33 Manèges forains et parcs d'attractions							
Parcs d'attractions d'une superficie égale ou supérieure à 1 ha et inférieure à 10 ha							
92.33.01		2		[...]			
92.33.01.01							
92.33.01.02	égale ou supérieure à 10 ha	1	X	[...]			
92.34 Autres activités de spectacles et d'amusement (dancing, ...)							
Autres locaux de spectacles et d'amusement [à l'exclusion des chapiteaux] dont la capacité d'accueil est supérieure à 150 personnes et qui sont équipés d'installations d'émission de musique amplifiée électroniquement] [A.G.W. 22.01.2004]							
92.34.01		2		[...]			
92.5 AUTRES ACTIVITES CULTURELLES							
92.53 Parcs zoologiques, parcs animaliers, ménageries permanentes, ...							

<http://environnement.wallonie.be/legis/pe/pe006bis.htm>

compris les prototypes, les véhicules à usage exclusivement récréatif et les motos neige, lorsque les circuits ou terrains ne sont pas situés complètement sur la voie publique					
92.61.10.01	établissements où il est organisé au maximum une activité par an, se déroulant pendant trois jours consécutifs au maximum, entraînements y compris				
92.61.10.02	établissements où il est organisé plus d'une activité par an ou dont la durée de l'activité dépasse 3 jours consécutifs, entraînements y compris	1	X	DGA, DNF	
92.61.11	Motonautisme				
92.61.11.01	Epreuves de vitesse ou d'adresse, essais, entraînements ou usage récréatif de bateaux, jet skis, hydroglisseurs, ..., mus par un moteur à combustion interne ou par une turbine sur des plans d'eau ou terrains aménagés qui ne sont pas complètement sur les voies navigables ou la voie publique	2		MET-DG II, DNF	
92.61.12	Ulmodrome				
92.61.12.01	Implantation d'ulmodromes et utilisation d'aéronefs ultra légers motorisés tels que définis dans l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra légers motorisés	2		MET-DG III, DNF, DGA	
92.61.13	Modélisme				
92.61.13.01	Epreuves, essais, entraînements ou usage récréatif de modèles réduits mus par un moteur à combustion interne dans des locaux, sur ou au départ de circuits, terrains ou plans d'eau	3			
92.61.14	Activités de location ou de mise à disposition de kayaks et de canoës				
92.61.14.01	lorsque la capacité d'embarcations mises en location ou à disposition est inférieure ou égale à 25 bateaux	3			
92.61.14.02	lorsque la capacité d'embarcations mises en location ou à disposition est supérieure à 25 bateaux	2		DNF	
92.61.15	Remontées mécaniques et téléphériques et aménagements associés pour des pistes de ski alpin				
92.61.15.01	lorsque la capacité d'accueil est inférieure ou égale à 10 000 personnes par jour	2		MET-DGIII, DNF, DGA	
92.61.15.02	[lorsque la capacité d'accueil est supérieure à 10 000 personnes par jour] [A.G.W. 22.01.2004]	1	X	MET-DGIII, DNF, DGA	
92.61.16	Installations et aménagements dans une cavité souterraine pour le parcours sportif ou récréatif	2		DNF	
92.61.17	Installations et aménagements sur une paroi rocheuse naturelle pour le parcours sportif ou récréatif	2		DNF	
92.7 AUTRES ACTIVITES RECREATIVES					
92.72 Autres activités récréatives					
92.72.01	Exploitation de lunaparks et activités similaires				
92.72.01.01	d'une superficie supérieure à 50 m ² et inférieure ou égale à 100 m ²	3			
92.72.01.02	d'une superficie supérieure à 100 m ²	2		[...]	

²² une piste est une aire de travail, couverte ou non, destinée à des exercices d'équitation et aménagée par l'apport de matériaux meubles **[A.G.W. 21.12.2006]**

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZHR	ZI
93 SERVICES PERSONNELS						
93.0 SERVICES PERSONNELS						
93.01 Blanchisserie - teinturerie						
93.01.01 Blanchisseries industrielles, teintureries, salons lavoirs, services de nettoyage de vêtements, linges et autres textiles pour particuliers à l'exclusion du nettoyage à sec						
93.01.01.01 lorsque la capacité de lavage de linge est supérieure à 500 kg/jour et inférieure ou égale à 30 000 kg/jour	2		[...]			
93.01.01.02 lorsque la capacité de lavage de linge est supérieure à 30 000 kg/jour	1	X	[...]			
93.01.02 Nettoyage à sec de vêtements, linges et autres textiles pour particuliers lorsque la capacité de nettoyage est égale ou supérieure à 50 kg/jour et inférieure à 1 000 kg/jour	3					
93.01.02.02 égale ou supérieure à 1 000 kg/jour et inférieure à 30 000 kg/jour de vêtements, linges et autres textiles	2		[...]			
93.01.02.03 égale ou supérieure à 30 000 kg/jour de vêtements, linges et autres textiles	1	X	[...]			
93.03 Services funéraires						
93.03.01 Chambres funéraires, funérariums						
93.03.01.01 sans pratique de l'embaumement	3					
93.03.01.02 avec pratique de l'embaumement et/ou toute salle d'autopsie non comprise dans un établissement classé par ailleurs	2		[...]			
93.03.02 Crématoriums	2		[...]			

Numéro - Installation ou activité	Classe	EIE	Organismes à consulter	Facteurs de division		
				ZH	ZHR	ZI
COV INSTALLATIONS ET/OU ACTIVITES CONSOMMANT ^[39] DES SOLVANTS						
COV-01 Impression sur rotative offset à sécheur thermique	2					
COV-01.01 lorsque la consommation de solvant est supérieure à 15 T/an						
COV-02 Héliogravure d'édition	2					
COV-02.01 lorsque la consommation de solvant est supérieure à 25 T/an						

<http://environnement.wallonie.be/legis/pe/pe006bis.htm>

COV-19 Extraction d'huiles végétales et de graisses animales et activités de raffinage d'huile végétale									
COV-19.01	lorsque la consommation de solvant est supérieure à 10 T/an								
COV-20 Fabrication de produits pharmaceutiques									
COV-20.01	lorsque la consommation en solvant est supérieure à 50 T/an	2							
COV-21 Revêtement de véhicules (automobiles, cabines de camion, camionnettes, camions et autobus) neufs^[41]									
COV-21.01	lorsque la consommation de solvant est supérieure à 15 T/an	2							

[39] Consommation : quantité totale de solvants organiques utilisée dans une installation par année de calendrier ou de toute autre période de douze mois, moins les COV récupérés en vue de leur réutilisation.**[A.G.W. 22.01.2004]**

[40] Pour les émissions de COV halogénés auxquels est attribuée les phrases de risque R40 ou R68 et à partir du 1^{er} décembre 2010 et jusqu'au 31 mai 2015, les substances ou mélanges auxquels sont attribuées, ou sur lesquels doivent être apposées, les mentions de danger H340, H350, H350i, H360D ou H360F ou les phrases de risque R45, R46, R49, R60 ou R61 en raison de leur teneur en COV classés cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction en vertu du Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges.

A partir du 1^{er} juin 2015, les substances ou mélanges auxquels sont attribuées, ou sur lesquels doivent être apposées, les mentions de danger H340, H350, H350i, H360D ou H360F en raison de leur teneur en COV classés cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction en vertu du Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges ainsi que pour les émissions de COV halogénés auxquels est attribuée les mentions de danger H341 ou H351.

[A.G.W. 22.01.2004] [A.G.W. 07.10.2010]

[41] Lorsque les installations de revêtements de véhicules neufs présentent un seuil de consommation de solvant inférieur aux valeurs visées ci-après, les seuils de la rubrique COV-6 sont applicables.**[A.G.W. 22.01.2004]**

[42] Article 24 de l'A.G.W. 2003 relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires.

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

Annexe II. - [Critères d'application de la rubrique 90.27.01.03 : installations de gestion de déchets d'extraction

A. Rubrique : 90.27.01.03 (point 1°)

Une installation de gestion de déchets d'extraction est visée par le point 1° de la rubrique 90.27.01.03 si les conséquences prévisibles à court ou long terme d'un accident dû à la perte de l'intégrité structurelle ou à une opération incorrecte de l'installation de gestion de déchets sont d'importance non négligeable en ce qui concerne :

- c) un risque de perte de vies humaines,
- d) un danger pour la santé humaine ou
- e) un impact sur l'environnement.

Le cycle de vie entier de l'installation, en ce compris la phase postérieure à la fermeture, doit être pris en considération dans l'évaluation du potentiel de risques de l'installation.

Lors de l'examen des éléments décrits ci-dessus, les considérations suivantes sont prises en compte :

- a) l'intégrité structurelle de l'installation de gestion signifie sa capacité à contenir les déchets dans les limites de l'installation de la manière prévue;
- b) la perte de l'intégrité structurelle concerne tous les mécanismes possibles d'accident en rapport avec les structures couvertes;
- c) l'évaluation des conséquences d'une perte de l'intégrité structurelle prend en considération l'impact immédiat de n'importe quel matériau transporté de l'installation comme conséquence de l'accident et les effets en résultant à court et à long terme;
- d) les opérations incorrectes signifient tous les opérations qui peuvent faire naître un accident majeur, en ce compris le dysfonctionnement de mesures de protection environnementale et un projet erroné ou inefficace;
- e) la détermination de la fuite de contaminants résultants d'opérations incorrectes doit prendre en compte autant les effets dus aux épisodes de relargage de courte durée que de fuites à long terme de contaminants » et doit couvrir la période opérationnelle de l'installation autant que la période à long terme suivant la fermeture. Elle inclut une évaluation des risques potentiels constitués par les installations contenant des déchets réactifs, sans égard pour la classification de déchets dangereux ou non dangereux.

Le risque d'une perte de vies humaines ou d'un danger pour la santé humaine est considéré comme d'importance négligeable si les personnes (à l'exception des travailleurs) qui pourraient être affectées ne se trouvent pas d'une manière permanente ou pour des périodes prolongées sur le territoire à risque. Des blessures conduisant à des handicaps ou des états prolongés de maladie doivent être considérés comme des dangers sérieux pour la santé humaine.

Le risque d'impact sur l'environnement est considéré comme d'importance négligeable si :

- l'intensité de la force de la source potentiellement contaminante décroît de manière significative à court terme;
- l'accident ne conduit pas à un dommage environnemental permanent ou de longue durée et
- l'environnement affecté peut être restauré à l'aide de mesures limitées de nettoyage et de remise en état.

En établissant le risque de perte de vies humaines, de danger pour la santé humaine et d'impact sur l'environnement, les évaluations spécifiques de l'étendue des impacts potentiels doivent être pris en considération dans le contexte de la chaîne « source-transfert-récepteur ». S'il n'y a pas de transfert entre la source et le récepteur, l'installation de gestion ne figure pas en classe 1 sur la base d'un accident dû à la perte de l'intégrité structurelle ou à une opération incorrecte.

En cas de perte de l'intégrité structurelle de digues des bassins de décantation destinés aux déchets fins, il faut considérer que les vies humaines sont menacées si l'eau ou les niveaux de boue s'élèvent au minimum à 0.7 m au-dessus du sol et dépassent une vitesse de 0.5 m/s. Dans la détermination du risque de perte de vies humaines et de danger pour la santé humaine, au minimum les facteurs suivants sont pris en compte :

- la taille et les propriétés de l'installation, en ce compris le mode de conception;
- la quantité et la qualité, en ce compris les propriétés physiques et chimiques des déchets dans l'installation;
- la topographie du site de l'installation, en ce compris les éléments ou caractéristiques du relief susceptibles d'amortir les phénomènes de coulées de boues;
- le temps de trajet des vagues de flots vers les lieux où des gens sont présents;
- la vitesse de propagation des vagues de flots;
- l'eau ou les niveaux de boue;
- le taux de montée de l'eau ou des niveaux de boue et
- n'importe quel facteur spécifique au site qui peut influencer le risque de perte de vies humains ou de danger sérieux pour la santé humaine.

Pour les glissements de tas de déchets, il faut considérer que n'importe quelle masse de déchets en mouvement est susceptible de menacer des vies humaines si des personnes se trouvent dans le périmètre de la masse de déchets qui se déplace. Au minimum les facteurs suivants sont pris en considération :

- la taille et les propriétés, en ce compris le « design » de l'installation;
- la quantité et la qualité, en ce compris les propriétés physiques et chimiques des déchets dans l'installation;
- le degré d'inclinaison du tas;
- la probabilité de constitution d'une nappe d'eau à l'intérieur du tas de déchets;
- la stabilité du sous-sol;
- la topographie, la proximité de cours d'eau, de constructions, d'immeubles, etc. et
- les travaux miniers;
- tout autre facteur spécifique au site qui peut contribuer de manière significative au risque posé par la structure.

B. Rubrique : 90.27.01.03 (point 2°).

Quand le ratio (1) du poids de tous les déchets dangereux prévus pour être présents dans l'installation à la fin de la période planifiée pour l'opération et du poids des déchets prévus pour être présents dans l'installation à la fin de cette même période dépasse 50 %, l'installation est visée par le point 2° de la rubrique 90.27.01.03.

Quand ce ratio est compris entre 5 % et 50 %, l'installation est également visée par le point 2° de la rubrique 90.27.01.03. Toutefois, l'installation n'est pas visée si l'exploitant produit une justification sur la base d'une détermination du risque spécifique au site, avec un examen spécifique des effets des déchets dangereux, prenant en considération les conséquences d'un accident dû à une perte d'intégrité ou une opération incorrecte, et démontrant que l'installation n'est pas visée par le point 2° de la rubrique 90.27.01.03.

Quand ce ratio est inférieur à 5 %, l'installation n'est pas visée par le point 2° de la rubrique 90.27.01.03.

C. Rubrique : 90.27.01.03 (point 3°).

Pour déterminer si une installation est visé par le point 3° de la rubrique 90.27.01.03 en fonction des substances ou des préparations dangereuses présentes dans les déchets, il convient d'appliquer les principes suivants :

1° Pour les bassins de décantation prévus, les méthodologies suivantes sont utilisées :

- a) Un inventaire des substances et préparations utilisées dans le processus et conséquemment chargées de boues de décantation dans les bassins de décantation doit être réalisé;
- b) Pour chaque substance et préparation, les quantités annuelles utilisées dans le processus doivent être estimées. Cette estimation doit être réalisée pour chaque année de la durée prévue de l'opération;
- c) Pour chaque substance et préparation, il faut déterminer s'il s'agit d'une substance dangereuse au sens de la Directive 67/548/CEE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses ou de la Directive 1999/45/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses;
- d) La quantité moyenne d'eau supplémentaire (ΔQ) stockée annuellement dans les bassins de décantation doit être calculée, dans des conditions d'état constant, selon la formule suivante :

$$\Delta Qi = (IaOMi/D) \cdot P$$

où :

ΔQi = quantité d'eau supplémentaire (ΔQ) stockée annuellement dans les bassins de décantation (m^3/an) durant l'année « i »

ΔMi = masse annuelle de matières dans les bassins (poids sec en tonnes/an) durant l'année « i »

D = moyenne de la densité apparente sèche (tonnes/ m^3)

P = porosité moyenne des matières sédimentées (m^3/m^3) définie comme le ratio du volume des vides et du volume total.

Si des données exactes ne sont pas accessibles, des valeurs par défaut de 1.4 tonnes/ m^3 pour la densité apparente sèche et 0.5 m^3/m^3 pour la porosité doivent être utilisées;

e) Pour chaque substance et préparation identifiée au point (a), la concentration maximale (C max) dans la phase aqueuse doit être estimée selon la formule suivante :

C max = le maximum de la valeur suivante : $Si / \Delta Qi$

où :

Si = masse annuelle de chaque substance et préparation se trouvant dans le bassin tel qu'identifié au point a.

Si, sur base de l'estimation des concentrations maximales (C max), la phase aqueuse est considérée comme « dangereuse » au sens de la Directive 67/548/CEE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses ou de la Directive 1999/45/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, l'installation est visée par la rubrique 90.27.01.03.

2° Pour les bassins de décantation en fonctionnement, la classification doit être basée sur la méthodologie décrite au point 1°, ou sur une analyse chimique directe de l'eau et des matières solides contenue dans l'installation. Si la phase aqueuse et son contenu doivent être considérés comme une préparation dangereuse au sens de la Directive 67/548/CEE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses ou de la Directive 1999/45/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, l'installation est visée par le point 3° de la rubrique 90.27.01.03.](2)

[A.G.W. 19.04.2007] - (2)[A.G.W. 27.05.2009]

Annexe III. [...] [A.G.W. 28.04.2005]

Annexe IV. - Dispositions applicables aux particuliers et à certaines professions

Aucune autorisation n'est requise pour détenir :

- 1° jusque deux kilogrammes (poids net) de poudre noire ou sans fumée en grains ou en paillettes;
- 2° jusque mille mètres de mèches de sûreté;
- 3° des cartouches de sûreté pour armes portatives et pour pyromécanismes à concurrence de dix kilogrammes de poudre y contenue;
- 4° cinq mille inflammateurs électriques ou cinq mille amorces diverses pour cartouches de sûreté;
- 5° cinq mille cartouches Flobert sans poudre;
- 6° des douilles, vides amorcées en quantité indéterminée;
- 7° une quantité d'artifices de joie et de signalisation à concurrence de cinq cents grammes de composition pyrotechnique y contenue.

Les pharmaciens, ainsi que les médecins autorisés à délivrer des médicaments, peuvent détenir sans autorisation les substances explosives nécessaires à l'exercice de l'art de guérir.

Les quantités de ces substances qui peuvent être conservées dans les officines sont limitées à : 500 grammes pour le coton à collodion, 30 grammes pour la nitroglycérine (en solution alcoolique au centième) et 1 500 grammes pour l'acide picrique.

Les forains peuvent détenir, sans autorisation, les quantités de munitions de sûreté nécessaires à l'exercice de leur activité.

[Les personnes responsables de marches folkloriques et de manifestations autorisées par les communes sur le territoire desquelles se déroule la manifestation peuvent détenir, sans être classées en vertu du présent arrêté et donc sans nécessiter de permis d'environnement, le stock de poudre noire et/ou de cartouches à blanc strictement nécessaire aux besoins de leur marche et pour le temps strictement nécessaire à cette marche pour autant qu'elles aient obtenu pour ce dépôt l'autorisation du gouverneur conformément à l'arrêté royal du 23 septembre 1958 portant règlement général sur la fabrication, l'emmagasinage, la détention, le débit, le transport et l'emploi des produits explosifs.][A.G.W. 02.05.2003]

[Ces dépôts doivent éviter tout risque pour le public, être soumis à une surveillance de jour et de nuit, fermés à clef et les clefs doivent rester entre les mains de la personne spécialement désignée par l'autorisation délivrée par le gouverneur pour les détenir. Seules ces personnes peuvent pénétrer dans le dépôt.][A.G.W. 02.05.2003]

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet arrétant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées.