

Chapitre Environnement sonore et vibratoire

Domaine considéré	Incidence notables du projet	Recommandations formulées par l'auteur d'étude	Réponse BSCA
Environnement sonore et vibratoire	Bruit du trafic aérien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-01 : Afin d'obtenir une meilleure corrélation avec le PDLT et la situation actuelle, adapter les hypothèses des révisions PEB, dont la 6^{ème} en cours, avec une répartition adéquate des décollages en fonction des nouveaux seuils de piste (95%/4%/1% des décollages sur respectivement N7/N6/N5). 	La 6ème révision du PEB actuellement en cours reprend les hypothèses de répartition des décollages selon les nouveaux seuils de piste.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-02 : Continuer à favoriser l'application de toutes nouvelles procédures de vol permettant de limiter les nuisances sonores et/ou de concentrer les trajectoires, telles que les NADP2 et PBN. 	Ces procédures sont actuellement à l'étude dans le cadre de notre groupe de travail "Collaborative Environmental Management (CEM)" dans le care de leur implémentation. La procédure PBN est en test depuis Janvier 2023 et nous travaillons actuellement de concert avec skeyes pour l'implémentation d'un environnement "full PBN" à B.S.C.A.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-03 : En accord avec l'avis d'initiative de l'ACNAW (n°INIT/2015/1), revoir la liste des codes repris sur la liste annexée à la circulaire interprétative et correspondant à des retards considérés comme non imputables aux compagnies aériennes. 	Ce sujet a été abordé lors de la dernière réunion du Groupe de Travail Technique relatif à la 6ème révision du PEB en lien avec les commentaires de certains riverains. Il a été décidé, le 12 juin 2024, que "La direction opérationnelle de l'Autorité aéroportuaire de Charleroi va analyser la liste des codes IATA de retard non imputable à une compagnie aérienne. Cette analyse sera réalisée collégialement avec BSCA. Des balises vont être précisées pour l'acceptation ou le refus des vols tardifs."
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-04 : Suivre à long terme le schéma d'exploitation et adapter le cas échéant la répartition des mouvements en fonction des périodes (transfert des vols entre 6h30-7h et 22h-23h en période de jour). 	Le plan stratégique de l'aéroport de Charleroi vise à "lisser les pics et les creux". Ceci implique une répartition homogène des vols opérés depuis l'aéroport sur toute la durée de la période lors de laquelle les avions peuvent effectivement opérer (6h30 - 23h00).
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-05 : Continuer à favoriser globalement l'utilisation de nouveaux aéronefs plus performants d'un point de vue environnemental et acoustique en particulier. 	Actuellement, nous incitons les compagnies aérienne à placer leurs avions de dernières génération aux heures les plus critiques pour les riveraines (entre 6h30 et 7h30 et entre 22h00 et 23h00). Une réflexion est faite sur la possibilité d'instaurer une tarification variable aux compagnies selon le type d'avion utilisé, fonction du bruit émis par ceux-ci. En 2023, environ 30% des mouvements commerciaux opérés à B.S.C.A. l'a été par des avions de dernière génération. Au premier semestre 2024, environ 24% des avions basés étaient de dernière génération.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-06 : Inciter les compagnies aériennes à mettre les avions les plus performants et les plus récents aux heures critiques du matin et de la soirée, moyennant une pénalité tarifée adaptée. 	
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-07 : Analyser la pertinence d'une nouvelle station de mesures permanente (Diapason) dans le sens des décollages 06 à Heppignies, sous l'axe préférentiel de décollage en sens inversé. 	Des mesures ponctuelles de bruit ont été réalisées dans le village d'Heppignies afin de se rendre compte de la réalité de terrain pour ce qui concerne les vols inversés. Des mesures supplémentaires ont également été réalisées dans le cadre de l'étude de bruit sur base du principe d'égalité. Cette évaluation est donc bel et bien en cours au travers d'une analyse conjointe SOWAER-SPW à la demande de la Ministre des aéroports.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit 08 : Evaluer la modification de l'« arrêté Sanction » afin de le rendre plus effectif, notamment au regard des avis de l'ACNAW. 	Ceci est un sujet abordé et traité actuellement par le Groupe de Travail Technique dans lequel sont présents l'ACNAW, le SPW, la SOWAER et les sociétés de gestion des aéroports. Des solutions sont en cours d'évaluation pour en effet rendre plus efficace l'arrêté sanction. A titre d'exemple, il a été décidé le 12 juin 2024 que "La direction opérationnelle de l'Autorité aéroportuaire de Charleroi va analyser la liste des codes IATA de retard non imputable à une compagnie aérienne. Cette analyse sera réalisée collégialement avec BSCA. Des balises vont être précisées pour l'acceptation ou le refus des vols tardifs.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-09 : Renforcer les primes à l'isolation acoustique (à l'instar des primes à l'isolation thermique). 	Nous renvoyons cette recommandation aux autorités concernées pour évaluation de l'action.

Chapitre Environnement sonore et vibratoire

Domaine considéré	Incidence notables du projet	Recommandations formulées par l'auteur d'étude	Réponse BSCA
Environnement sonore et vibratoire	Bruit du trafic aérien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-10 : Poursuivre la consultation de l'Autorité de contrôle (ACNAW) dans le cadre de l'élaboration des hypothèses des révisions triennales du PEB dans l'analyse des données issues du monitoring ou dans le suivi de l'« arrêté Sanctions », ... 	La composition du Groupe de Travail Technique établi dans le cadre des révisions du PEB ne sera pas revue et l'ACNAW continuera à être consultée systématiquement et intégrée aux discussions et au processus décisionnel.
	Bruit rampant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-11 : Envisager, afin de limiter la propagation sonore des bruits rampants, des activités et du trafic routier, des protections acoustiques le long de la N568 à Ransart, comme des merlons et écrans antibruit. 	Une étude de propagation du bruit dans le cadre de la réalisation d'un tel merlon doit être réalisée à partir du premier semestre 2025, ce afin d'évaluer les meilleures options pour sa réalisation (quel type de mur, quel positionnement par rapport à la voirie, etc.).
	Bruit des installations techniques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-12 : Pour tous les nouveaux aménagements, assurer, pour l'ensemble des installations techniques du site, le respect de la législation bruit relative aux établissements classés (AGW du 4 juillet 2002 - valeurs limites de 50/45/40 dBA pour les zones d'habitat). 	La législation bruit sera systématiquement respectée dans l'ensemble de nos nouveaux aménagements.
	Bruit du trafic routier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bruit-13 : Favoriser la diminution des parts modales liées à la voiture personnelle et aux drop-off : Augmentation des navettes, liaisons TEC, liaisons ferroviaires, mobilité douce, ... 	Ceci est actuellement en cours d'analyse au travers de l'étude de mobilité menée par le bureau Stratec afin de rejoindre les objectifs définis par B.S.C.A. à propos de la réduction de la part de l'utilisation du véhicules personnel pour rejoindre l'aéroport tant par le passager que par les membres du personnel de l'ensemble des entreprises présentes sur site.